**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 11 Σεπτεμβρίου 2024, ημέρα Τετάρτη και ώρα 13.15΄, στην Αίθουσα **«Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223),** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τίτλο «Κύρωση της από 24 Μαΐου 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 «Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με την Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.»».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Χρήστος Στυλιανίδης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φερχάτ Οζγκιούρ, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Δημητριάδης Πέτρος, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τίτλο «Κύρωση της από 24 Μαΐου 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 «Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με την Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.»».

Όσον αφορά τον προγραμματισμό των συνεδριάσεων, η πρότασή μου είναι η επεξεργασία και η εξέταση του σχεδίου νόμου να ολοκληρωθεί σε τρεις συνεδριάσεις. Ειδικότερα, η σημερινή συνεδρίαση θα αφιερωθεί στη συζήτηση επί της αρχής, και οι επόμενες δύο, οι οποίες προτείνω να διεξαχθούν αύριο, Πέμπτη, 12 Σεπτεμβρίου, θα διατεθούν στην ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, ώρα 13.00΄, και στη συζήτηση επί των άρθρων, ώρα 16.00΄. Αμφότερες θα διεξαχθούν στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να προτείνουν τους φορείς που επιθυμούν να κληθούν στην αυριανή συνεδρίαση. Θα παρακαλούσα οι προτάσεις σας, εν συνεχεία, να κατατεθούν και γραπτώς στη Γραμματεία της Επιτροπής, έτσι ώστε να καταρτιστεί ο σχετικός κατάλογος, τον οποίο θα αναγνώσω στη συνέχεια.

Επίσης, να πω ότι στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Χρήστος Στυλιανίδης και ο Γενικός Γραμματέας, κ. Ευάγγελος Κυριαζόπουλος.

Να δώσουμε τον λόγο στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, κ. Στράτο Σιμόπουλο, για να προτείνει τους φορείς.

Ο κ. Σιμόπουλος, έχει τον λόγο.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Προτείνουμε το ΤΑΙΠΕΔ, τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, την Ένωση Λιμένων Ελλάδος, την Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, το Δήμο Θεσσαλονίκης και την Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Γιαννούλης, έχει τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Προτείνουμε το Σύλλογο Διοικητικών Υπαλλήλων, το έχουμε καταθέσει και γραπτώς στη συνεργάτιδά σας, την Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, την ΕΡΓΟΣΕ και την «Εγνατία Οδό», που έχουν άμεση και λειτουργική σχέση με την αναπτυξιακή προοπτική του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε, κύριε Γιαννούλη.

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαηλίδης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, απλώς θα τους αναφέρω για να καταγραφούν.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συγνώμη, κύριε Μιχαηλίδη, μου δίνετε την ευκαιρία για μία ακόμη φορά να επισημάνω κάτι προς τους εκλεκτούς συναδέλφους, γιατί γίνονται και διάφορες μικροπαρεξηγήσεις σχετικά με την πρόσκληση των φορέων.

Η διαδικασία, είναι ως εξής. Ανακοινώνονται από τους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές από μικροφώνου, χάριν των πρακτικών και χάριν της διαφάνειας. Η δεξαμενή των προτάσεων που δημιουργείται, είναι ευθύνη του Προεδρείου να καλέσει τον συγκεκριμένο αριθμό φορέων, αλλά, αν και εφόσον, έχουν προταθεί από κάποιον Εισηγητή και Ειδικό Αγορητή, γι’ αυτό και πρέπει να καταγράφονται στα πρακτικά και γι’ αυτό και πρέπει να τους εκφωνείται και στη συνέχεια για πρακτικούς λόγους να τους παραδίδεται στη Γραμματεία, προκειμένου να καταρτιστεί άμεσα η λίστα, για λόγους χρονικής διευκόλυνσης. Αυτό είναι το νόημα, το ξεκαθαρίζω για μία ακόμη φορά. Άρα, δεν γίνεται αποδεκτό «το είπα προφορικά και δεν το έδωσα γραπτά». Είναι απαιτητές για την καλή λειτουργία και οι δύο διαδικασίες, δηλαδή και η εκφώνηση και το σημείωμα με την πρόταση σας.

Συνεχίσετε, κύριε Μιχαηλίδη.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Προς αυτή την κατεύθυνση, λοιπόν, επαναλαμβάνω και εγώ την Ομοσπονδία Μονίμων Υπαλλήλων Λιμένων Ελλάδος (ΟΜΥΛΕ), την Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, ο Δήμος Θεσσαλονίκης και η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Μιχαηλίδη.

Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Δεν έχουμε κάτι να προτείνουμε, κύριε Πρόεδρε και εν πολλοίς, έχουμε καλυφθεί.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Δελή.

Τον λόγο έχει η κυρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Η Ελληνική Λύση, έχει καλυφθεί από τους προηγούμενους Εισηγητές και Ειδικού Αγορητές, σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Οζγκιούρ Φερχάτ, μέσω των υπηρεσιών Webex.

**ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε όμως επειδή είχα κάποιο τεχνικό πρόβλημα στην αρχή, δεν άκουσα την ερώτησή σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ρώτησα, να προτείνετε τους εξωκοινοβουλευτικούς φορείς για τη συζήτηση του νομοσχεδίου.

 **ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ναι, έχω φορείς να προτείνω, κύριε Πρόεδρε, για να μπουν στη δεξαμενή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, βεβαίως, σας ακούμε.

**ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Έχω να προτείνω τους εξής φορείς. Τον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης, το ΤΑΙΠΕΔ, το Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.), το Σύνδεσμο Βιομηχάνων Ελλάδος (Σ.Β.Ε.), ο Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο, το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο, ΕΡΓΟΣΕ, την Εγνατία Οδό, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και το Δήμο Θεσσαλονίκης, την Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, τον Σύλλογο Διοικητικών Υπαλλήλων ΟΛΘ, το Σωματείο Χειριστών Μηχανημάτων, τον Σύλλογο Υπαλλήλων ΟΛΠ και τη Δημόσια Αρχή Λιμένων. Η πρότασή μου, κύριε Πρόεδρε, αφορά 17 φορείς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Φερχάτ, καταλαβαίνετε ότι δεν είναι δυνατό να κληθούν όλοι. Πολλοί από αυτούς είναι κοινή πρόταση και άλλων Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών Κοινοβουλευτικών Ομάδων. Η Επιτροπή μας καλεί ό,τι μπορεί -και πάντα παραπάνω- αναλογικά και δίκαια. Θα σας παρακαλούσα να αποστείλετε, μέσω email στις Υπηρεσίες μας, τη λίστα φορέων που διαβάσατε για να έχετε καταθέσει την πρότασή σας και γραπτώς.

**ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ** (**Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Την έχουμε ήδη στείλει στη Γραμματεία της Επιτροπής. Προσωπικά, αντικαθιστώ τακτικό μέλος της Επιτροπής και θα προσπαθήσω να είμαι χρήσιμος σε όλη τη διαδικασία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ κύριε Φερχάτ.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Νίκης κ. Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Απλά και εγώ θα επαναλάβω κάποιους φορείς που ήδη ακούστηκαν και εσείς θα κάνετε μια ομαδοποίηση. Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων Δήμος Θεσσαλονίκης, Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, Ένωση Λιμένων Ελλάδος, ΤΑΙΠΕΔ, Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, Εμπορικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, Σύλλογος Διοικητικών Υπαλλήλων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Ένωση Αρχιεργατών Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, το Σωματείο Χειριστών Οδηγών Μηχανημάτων του ΟΛΘ, Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, Σύλλογος Εργαζομένων Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος και Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μην σας απασχολεί το γεγονός ότι ήδη έχουν προταθεί οι φορείς στο πλαίσιο της διαδικασίας που εξήγησα προηγουμένως. Και για εμάς θα ήταν επιθυμητό να είναι κοινές όλες προτάσεις των Κομμάτων και να καλούμε το μέγιστο αριθμό φορέων. Όπως προείπα η επιλογή των φορέων που τελικά θα προσκληθούν, γίνεται αναλογικά και όσο δικαιότερα μπορούμε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Καζαμίας έχει τον λόγο. Ορίστε.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έχουν ήδη προταθεί, αλλά θα τους επαναλάβω. Από την Πλεύση Ελευθερίας θέλουμε να προσκληθεί ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, ο Σύλλογος Υπαλλήλων του ΟΛΘ, η Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, ο Δήμος Θεσσαλονίκης και η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς, κύριε Καζαμία.

Κλείνουμε τον κύκλο των προτάσεων για τους εξωκοινοβουλευτικούς φορείς, με τον κ. Κόντη από τους Σπαρτιάτες.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Παρότι οι περισσότεροι φορείς που έχουν ακουστεί αποτελούν και δικές μας προτάσεις θα επαναλάβω, Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης, Σωματείο Εργαζομένων στον ΟΛΘ -Λιμενεργατών και Φορτοεκφορτωτών, δηλαδή- εκπρόσωπο των Ναυτιλιακών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης, εκπρόσωπο των Δήμων Αμπελοκήπων Μενεμένης και εκπρόσωπο της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Κόντη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε τώρα στον κύκλο των τοποθετήσεων των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών των κομμάτων και ξεκινάμε από τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, κ. Σιμόπουλο. Παρακαλώ κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το 2018 και μετά από «σαράντα κύματα», η Κυβέρνηση της περιόδου 2015-2019 υπέγραψε τη Σύμβαση Παραχώρησης του Λιμανιού και έκτοτε έχουν περάσει 6 χρόνια. Η παρούσα Σύμβαση έγινε σε μια συγκεκριμένη περίοδο και πήρε υπόψη της τα δεδομένα εκείνης της περιόδου. Από τη Σύμβαση αυτή, προκύπτουν υποχρεώσεις, τόσο του παραχωρησιούχου όσο και της Πολιτείας, οι οποίες μέσα σε συγκεκριμένα milestones, θα έπρεπε να γίνουν πραγματικότητα. Έχουν αλλάξει, όμως, οι συνθήκες. Η τροποποίηση της σχετικής Σύμβασης που έρχεται σήμερα προς ψήφιση είναι η 4η, μιας και υπάρχουν ήδη 3 προηγούμενες τροποποιήσεις. Κύριο θέμα αυτής της 4ης τροποποίησης είναι η αλλαγή όλου του νομικού του νομοθετικού πλαισίου το οποίο διέπει την αδειοδοτική διαδικασία.

Στα μέσα του 2022, και ενώ ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης είχε επιταχύνει τη διαδικασία έκδοσης των μελετών, άλλαξε όλο το θεσμικό πλαίσιο μέσα από μία συγκεκριμένη απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, την απόφαση 547/2022 της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας, που έφερε την αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου με το Άρθρο 156 του ν.4938/2022. Μετεβλήθη το νομικό πλαίσιο της αδειοδοτικής διαδικασίας και για το λόγο αυτό έπρεπε να επανεκκινήσουν πολλές ενέργειες που είχαν ήδη πραγματοποιηθεί από τον ΟΛΘ.

Πλέον, απαιτείται διαδικασία έγκρισης νέα του αναπτυξιακού προγράμματος και της μελέτης διαχείρισης του Λιμένα, δηλαδή του Master Plan, η οποία πραγματοποιείται με την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, με πρόταση των Υπουργείων Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Ένα Προεδρικό Διάταγμα, μέσα από το οποίο γίνεται και η περιβαλλοντική έγκριση του πιο πάνω σχεδίου. Ήδη, απ’ όσο γνωρίζουμε, το Προεδρικό Διάταγμα είναι στη φάση της υπογραφής και ελπίζουμε μέχρι το τέλος του χρόνου να έχει γίνει αυτή η υπογραφή. Στο πλαίσιο αυτό ο ΟΛΘ προχώρησε και συμμορφώθηκε με το νέο νομοθετικό πλαίσιο και έχει προβεί σε όλες τις αναγκαίες ενέργειες για την έγκριση του Master Plan.

Άρα, λόγω της μεταβολής του νομοθετικού πλαισίου για τις προπαρασκευαστικές εργασίες, για την έναρξη της υλοποίησης των πρώτων Υποχρεωτικών Επενδύσεων, θα πρέπει να δοθεί παράταση γιατί δεν μπορούσε να εκκινήσει από τον Ιούνιο του 2022 και μετά. Σημειωτέων ότι, οι Υποχρεωτικές Επενδύσεις έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί μέχρι το Μάρτιο του 2025 κάτι το οποίο, όπως προείπα, δεν ήταν δυνατόν. Παράλληλα έχουμε την αδυναμία ολοκλήρωσης του έργου της επέκτασης του 6ου Προβλήτα.

Όσον αφορά τώρα την τροποποίηση του Άρθρου 7.2, με αυτή παρατείνεται η προθεσμία υλοποίησης των Υποχρεωτικών Επενδύσεων κατά 5 έτη, από το 2025 πάμε έως το 2030. Να σημειώσουμε, ότι το ελληνικό δημόσιο έχει ήδη χορηγήσει αντίστοιχες παρατάσεις στο λιμάνι του Πειραιά, όταν αυτό κρίθηκε αναγκαίο και πάντα μέσα στα πλαίσια της Σύμβασης Παραχώρησης. Ταυτόχρονα, είναι αναγκαία η μετάθεση της ημερομηνίας με το πέρας της οποίας υφίσταται υποχρέωση για την επίτευξη ετήσιου στόχου διακίνησης φορτίου, καθώς και των επιμέρους περιόδων κατά τις οποίες θα πρέπει να έχουν επιτευχθεί οι διάφοροι στόχοι διακίνησης συμβατικού φορτίου. Και αυτό γιατί τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης συμβατικού φορτίου που συμφωνήθηκαν για το 2025 και έπειτα, βασίστηκαν σε προβλέψεις του 2018 σχετικά με την ανάπτυξη της αγοράς που εν τέλει δεν επαληθεύτηκαν. Αποδείχθηκε, ότι η πραγματική παγκόσμια διακίνηση συμβατικού φορτίου για τα έτη μετά την ιδιωτικοποίηση, ήταν χαμηλότερη των αντίστοιχων προβλέψεων. Η διακίνηση συμβατικού φορτίου επηρεάσθηκε παγκοσμίως από την πανδημία του Covid, την ενεργειακή κρίση, τον πόλεμο Ρωσίας-Ουκρανίας και γενικά την επιβράδυνση των ρυθμών ανάπτυξης της οικονομίας, παγκοσμίως.

Όσον αφορά στην τροποποίηση των άρθρων 3.10 και 3.11, μετατίθεται η έναρξη της υποχρέωσης επίτευξης ελάχιστων επιπέδων διακίνησης σταθμού συμβατικού φορτίου κατά 5 έτη και συνεπώς η έναρξη τοποθετείται στο έτος 2029. Όσον αφορά τις επιμέρους περιόδους επίτευξης επιπέδου διακίνησης και αυτές -χωρίς να χρειαστεί να τις αναφέρω- μεταφέρονται χρονικά.

Τρίτο και σημαντικό, είναι η τροποποίηση της παρ.3 του Άρθρου 10 του ν. 4522/2018, ώστε να καταφέρουμε να μειώσουμε κατά πολύ τις γραφειοκρατικές διαδικασίες για τις εγκεκριμένες μελέτες -κυρίως για την αναθεώρηση των εγκεκριμένων μελετών για τα έργα- ώστε να λάβουν υπόψη τους τα νέα δεδομένα και τις ανάγκες που προκύπτουν κατά την κατασκευή τους. Για τον λόγο αυτό υιοθετείται η ευέλικτη διαδικασία τροποποιήσεων οριστικών μελετών, κάτι που εφαρμόζεται και στην περίπτωση του λιμανιού του Πειραιά. Ειδικότερα λόγω απουσίας διαδικασίας έγκρισης των τροποποιήσεων των εγκεκριμένων μελετών που επιβάλλονται λόγω μεταβολής των δεδομένων και των αναγκών κατά την κατασκευή των έργων, διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας fast track και υπάγεται σε αυτό κάθε τροποποίηση έργου που εκτελείται από τον ΟΛΘ ή για λογαριασμό του, εφόσον το έργο περιλαμβάνεται στο Master Plan. Περαιτέρω προβλέπονται οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται η δυνατότητα προσαρμογής και έγκρισης των μελετών των τεχνικών έργων που εκτελούνται στη Χερσαία Λιμενική Ζώνη του ΟΛΘ προς εξυπηρέτηση των πραγματικών και ουσιαστικών αναγκών του λιμένος.

Τέλος, θεωρώ πως όταν ολοκληρωθεί η επένδυση στον ΟΛΘ πραγματικά θα καταστήσει την Ελλάδα και κυρίως τη Βόρεια Ελλάδα, έναν κόμβο του διαμετακομιστικού εμπορίου. Η Βόρεια Ελλάδα θα γίνει κάτι ανάλογο με αυτό που υπάρχει στη βορειοδυτική Ευρώπη με την Ολλανδία και το Βέλγιο. Αυτό θα συμβεί στη Βόρεια Ελλάδα κυρίως όσον αφορά την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Ούτως η άλλως η Εγνατία και οι κάθετοι άξονες, όπως και η παραχώρηση και άλλων λιμανιών, συμβάλλουν σε μια τέτοια κατεύθυνση.

Πιστεύω, ότι από την εποχή που κάποιοι από εμάς ανέβαιναν στα κάγκελα του λιμανιού αρνούμενοι την παραχώρηση είναι η ώρα να περάσουμε σε μία συμφωνία με την οποία θα δώσουμε τις παρατάσεις που χρειάζεται ο ΟΛΘ ώστε να υλοποιήσει τις δεσμεύσεις οι οποίες πηγάζουν από τη σύμβαση του με την ελληνική πολιτεία.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε. Τον λόγο τώρα έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Χρήστος Γιαννούλης. Παρακαλώ κύριε συνάδελφε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Εγώ δεν είμαι γαλαντόμος όσο ο κύριος Σιμόπουλος και θα χρειαστώ τα 15΄για την ομιλία μου.

Αγαπητοί κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον να είσαι αυτόπτης μάρτυρας μιας πολιτικής συμπεριφοράς όπου η Συμπολίτευση-Κυβέρνηση εμφανίζεται ως Αντιπολίτευση. Πριν πάμε στην κατά άρθρο συζήτηση του νομοσχεδίου να σημειώσω πως ακόμη χρησιμοποιούμε μελλοντικό χρόνο για υποδομές που θα έπρεπε να είναι ήδη στην υπηρεσία, είτε των επενδυτών, είτε του δημοσίου και κυρίως των πολιτών. Και δεν θα μείνουν μόνο στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Υπάρχει μια παγκόσμια πρωτοτυπία. Είναι ίσως από τα λίγα λιμάνια - τουλάχιστον στην Ευρώπη - που είναι ένα τυφλό λιμάνι, σιδηροδρομικά και οδικά. Αυτό θα το καθιστούσε μεγαλύτερο αναπτυξιακό εργαλείο, αλλά πεντέμισι χρόνια που πέρασαν -μετά την κακή και φθίνουσα για όλα Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ- το συζητάμε σαν κάτι να συνέβη στο αόριστο παρελθόν.

Κύριε Σιμοπούλε, ξέρετε ότι σας εκτιμώ και σας συμπαθώ, αλλά όταν αποφεύγετε να πείτε τα πράγματα με το όνομά τους μειώνετε λίγο και η αξιοπιστία της πολιτικής μας ηθικής. Όχι με την πολύ κακή έννοια, με την ανεκτή. Αυτός ο νόμος και η παραχώρηση έγιναν στο πλαίσιο του 3ου Μνημονίου όταν μία χρεοκοπημένη στην ουσία χώρα είχε απωλέσει την εθνική και οικονομική της ανεξαρτησία και ήταν υποχρεωμένη να υλοποιήσει αποφάσεις που δεν εξέφραζαν τις πολιτικές και προγραμματικές της θέσεις. Θέλω να σας θυμίσω πως ξεκίνησε από τη Συγκυβέρνηση Σαμαρά-Βενιζέλου και ναι, όντως, το 2018 έγινε νόμος του κράτους του κράτους, ο ν.4522. Αυτό γενικά. Συγκεκριμένα όμως, ξέρετε μικρές στιγμές της ιστορίας, πολλοί μικροί διάλογοι διάρκειας δευτερολέπτων αποκαλύπτουν μια αλήθεια που η Νέα Δημοκρατία και ο Πρωθυπουργός, κ. Μητσοτάκης, τη λένε με χαμηλή φωνή, αλλά έχει πολύ μεγάλη ένταση και αντίκτυπο στη ζωή μας.

Πρόσφατα, πριν λίγες ημέρες, στη Θεσσαλονίκη, ο Κυριάκος Μητσοτάκης -με ενημέρωσε σχετικά και ο Σωκράτης Φάμελλος γι’ αυτό από δημοσιεύματα που υπάρχουν και δεν διαψεύστηκαν- σε μια συνάντηση με δημοσιογράφους αναφερόμενος και στο θέμα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, είπε κάτι χαρακτηριστικό σε 10 δεύτερα. «Εμείς φταίμε, δική μας ευθύνη είναι». Εμείς, πώς να το μεταφράσουμε αυτό πολιτικά; Να θεωρήσω, όπως εσείς υπαινιχθήκατε, ότι όλο το ανάθεμα πέφτει στην Κυβέρνηση 2015-2019, αλλά μετά από 6 περίπου χρόνια έρχεται ένας Πρωθυπουργός και εκμυστηρεύεται στους δημοσιογράφους της Θεσσαλονίκης ότι για όσα δεν έχουν συμβεί με ευθύνη του δημοσίου, με ευθύνη της Κυβέρνησης των πολιτικών παραγόντων, εν μέρει και του επενδυτή, συμπυκνώνονται στο «εμείς φταίμε»; Γιατί έχω να προσθέσω στο «εσείς φταίτε» και άλλες βασικές υποδομές, κ. Σιμόπουλε, όχι μόνο στο κομμάτι της οικονομίας.

Εσείς φταίτε για το γεγονός ότι οι καρκινοπαθείς της Κεντρικής Μακεδονίας καταγγέλλουν την Κυβέρνηση Μητσοτάκη για την πενταετή καθυστέρηση ανέγερσης του

αντικαρκινικού νοσοκομείου που αφορά το σύνολο των πολιτών της Κεντρικής Μακεδονίας να μην πω και ευρύτερα γεωγραφικά.

Εσείς φταίτε για το γεγονός ότι δεν υπάρχει μια αξιοπρεπής μονάδα logistics, όπως προβλέπετε να γίνει στο Στρατόπεδο Γκόνου και το μόνο που έχει αυτός ο χώρος που παραχωρήθηκε με παρέμβαση της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ 2015-2019 είναι φίδια και χόρτα.

Είστε εσείς που φταίτε γι’ αυτό που επεσήμανα, ότι δεν υπάρχει οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με ένα λιμάνι υψηλών αξιώσεων και στα Βαλκάνια και στη Μεσόγειο και στην Ευρώπη.

Για να γίνω πιο συγκεκριμένος για το ποια είναι και η βασική μας πολιτική διαφορά. Δεν αρκεί η απολογία «εμείς φταίμε» του κυρίου Μητσοτάκη. Για κάθε τι που αναλαμβάνει θεωρητικά την ευθύνη και το φταίξιμο, από πίσω υπάρχουν ωδίνες. Υπάρχουν ωδίνες στους οδηγούς της Θεσσαλονίκης με το Flyover, το αχρείαστο έργο που σήμερα έχει βυθίσει σε αδιέξοδο την πόλη και μια σειρά από άλλα ζητήματα.

Ας μείνουμε, όμως, στο λιμάνι. Θέλω να σας θυμίσω ότι η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, ναι, υπερψηφίζοντας τον ν.4522/2018 εξασφάλισε υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ. Σημαντικότατη επένδυση η επέκταση του 6ου Προβλήτα στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Θέλω με πολύ σεβασμό και χαμηλούς τόνους, αγαπητοί συνάδελφοι της Συμπολίτευσης, να σας πω ότι τα ίδια ακούγαμε και για το ΜΕΤΡΟ που από το 2007, βάση της δέσμευση σας, ολοκληρώνετε τα 9,6 χιλιόμετρα το 2024. Πόσες φορές έχει εξαγγείλει ο κ. Μητσοτάκης από το βήμα της ΔΕΘ, αλλά και από άλλα δημόσια φόρα, το θέμα του 6ου Προβλήτα που είναι καθοριστικής σημασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη του Λιμανιού; Πολλές. Τι έγινε σε αυτά τα πεντέμισι χρόνια; Τίποτε ή σχεδόν τίποτε. Και ρίχνουμε το ανάθεμα μεταξύ υπηρεσιών γραφειοκρατικής διαδικασίας και αναθεώρησης νόμων που εσείς, με την πρακτική που έχετε παγιώσει πλέον στην Κοινοβουλευτική Περίοδο 2019-2023. Και το 2023 έως, ελπίζω το συντομότερο δυνατό που θα λήξει η θητεία σας, είναι να αλλάζετε, να μεταθέτετε και να τροποποιείτε το νομικό και το θεσμικό πλαίσιο που εσείς οι ίδιοι ψηφίζετε. Αποτέλεσμα αυτού, που είναι και τεχνοκρατικό και πολιτικό, είναι το ένα νομοθέτημα σας να αναιρεί το άλλο και να δημιουργούνται λαθροχειρίες και αδιέξοδα ότι τώρα πρέπει να έρθει η νέα αναθεωρημένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που απαιτείται. Και μάλιστα σε χρόνο που με προηγούμενη νομοθέτηση, πάλι δική σας, υπήρχε άλλη χρονική δυνατότητα. Ένα συνεχές μπέρδεμα.

Ο ΣΥΡΙΖΑ, εκτός από τα 180 εκατομμύρια ευρώ και τον 6ο Προβλήτα, δημιούργησε την Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, για την εποπτεία και τη διασφάλιση νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος. Με ρυθμιστικές και κανονιστικές αρμοδιότητες στην παρακολούθηση των Συμβάσεων Παραχώρησης των λιμένων που αποκρατικοποιούνται, ιδιωτικοποιούνται διαλέξτε όποιον όρο θέλετε. Συνέστησε τη Δημόσια Αρχή Λιμένων και νομοθέτησε το μοντέλο των παραχωρήσεων και όχι την πώληση του 67% του Μετοχικού Κεφαλαίου για τα υπόλοιπα λιμάνια του Εθνικού Συστήματος των Λιμανιών. Τι ήθελε να κάνει; Να διασφαλίσει κατά το μέγιστο το δημόσιο χαρακτήρα των Λιμενικών Αρχών, για να μη συμβαίνει και στα λιμάνια ό,τι συμβαίνει στα αεροδρόμια -όσοι το έχετε ζήσει το καλοκαίρι το αντιλαμβάνεστε- όπου η μεταρρύθμιση Κώστα Καραμανλή στις Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας έχουν καταστήσει τους επιβάτες αλλά και τους επιχειρηματίες, όμηρους της αναμονής μίας ώρας για να έρθει η σκάλα αποβίβασης.

Η Κυβέρνησή σας από το 2020 τι κάνει; Έχει προχωρήσει σταθερά στην αποδόμηση του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, του δικτύου λιμανιών της χώρας. Κατήργησε κάθε θετική πρόνοια και αυτό δεν το λέει μόνο ο αντιπολιτευόμενος ΣΥΡΙΖΑ ή τα κόμματα της αντιπολίτευσης. Κατήργησε ή απομείωσε σημαντικά τον ρυθμιστικό και ελεγκτικό ρόλο του ελληνικού δημοσίου στις Συμβάσεις Παραχώρησης. Δεν θέλω να φορτίσω την ατμόσφαιρα, αλλά ζήσαμε πολύ έντονα και πληρώσαμε με αίμα -πλέον και ζωές- την απουσία του δημόσιου ελεγκτικού χαρακτήρα σε υποδομές που έχουν σχέση με τις μεταφορές και τις υποδομές και καταλαβαίνετε τι εννοώ. Καταργείτε την Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή. Μετατρέπετε τη Δημόσια Αρχή Λιμένων σε μια μονοπρόσωπη υπηρεσία του Υπουργείου. Ακολουθείτε ως πρότυπο την τροποποίηση της Σύμβασης της COSCO, με το 16% του μετοχικού κεφαλαίου στην COSCO, χωρίς να έχει υλοποιηθεί ένα σημαντικό μέρος από τις υποχρεωτικές επενδύσεις του σχετικού χρονοδιαγράμματος.

Δεκαπενταετής παράταση; Όπως τώρα θεωρούμε εφικτό την παράταση ή μάλλον ανεκτό, λόγω ευθυνών ή παραλείψεων των δημοσίων φορέων και της ελληνικής πολιτείας, πως κάτι που μπορεί να ολοκληρωθεί το 2028 θα παραταθεί για να ολοκληρωθεί το 2031; Αρχίζει και θυμίζει την επανάληψη λίγο της φαρσοκωμωδίας του Μετρό με κόστος εκατοντάδων εκατομμυρίων αποζημιώσεων που με πολιτικό δόλο αναλάμβανε την ευθύνη το δημόσιο και πλήρωνε στους επενδυτές ή τους παραχωρησιούχους.

Επίσης, επιδοθήκατε σε αναστολές επενδύσεων και τη δυνατότητα, ένα από αυτά που θεωρούμε ότι δεν στέκουν νομοθετικά και πολιτικά, έργων μέσα σε ένα ευέλικτο fast truck πλαίσιο που αφορά κρίσιμες παραμέτρους μελετητικής ωρίμανσης και θωράκισης των έργων, με θέματα όπως η ασφάλεια, η λειτουργικότητα και η αποτελεσματικότητα. Να μη θυμηθώ το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου, του Βόλου, χωρίς προβλέψεις επενδύσεων.

Θα κλείσω με ένα μικρό μέρος της κριτικής για τη συγκεκριμένη Σύμβαση, γιατί θα τα πούμε και στις επόμενες συνεδριάσεις. Είναι πολλές οι ατέλειες, οι πλημμελείς δράσεις και η αντίδραση της ελληνικής πολιτείας, του Υπουργείου και όσων αρχών έχετε υπό τον έλεγχό σας. Αλλά αυτό που έχει αποτυπωθεί στην κοινή γνώμη της Θεσσαλονίκης, στον επιχειρηματικό κόσμο της Θεσσαλονίκης, στον επιβατικό κόσμο των θαλάσσιων μεταφορών, πέρα από τον 6ο Προβλήτα, είναι αυτό που σας είπα για την δραματική καθυστέρηση στο εμπορευματικό κέντρο στο πρώην Στρατόπεδο Γκόνου, το οποίο έχει προϊστορία από το 2007. Αντίθετα, με τις εξαγγελίες της Κυβέρνησης, εμείς θα επιμείνουμε ότι υπάρχει και άμεση ανάγκη στελέχωσης αυτών των Ελεγκτικών Μηχανισμών.

Οι fast truck διαδικασίες, αρχίζουν να θυμίζουν τις απευθείας αναθέσεις που από εξαίρεση γίνονται κανόνας και αυτό δεν πιστεύω ότι ωφελεί κανέναν. Το έχουμε πληρώσει ακριβά και στις συγκοινωνίες και σε άλλες δημόσιες παρεχόμενες λειτουργίες και υπηρεσίες. Και βέβαια, δεν ξέρω πως θα ακούσουν οι πολίτες που μας παρακολουθούν ένα νέο είδος έκδοσης απόφασης που θα θεωρείται εγκεκριμένη μια μελέτη ή ένας φάκελος, όχι όταν ελεγχθεί αλλά εάν μέσα σε 90 ημέρες δεν απαντήσει η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Δηλαδή, το περιεχόμενο δεν μας ενδιαφέρει; Αν για οποιουσδήποτε λόγους υποστελέχωσης ακόμα και με τη νέα «φάμπρικα» που έχετε εφεύρει στις αποδυναμωμένες και υποστελεχωμένες Περιφέρειες με τις Αναπτυξιακές Εταιρείες, όπου γίνεται πλέον η «Κορωνίδα» του να λειτουργούν υπηρεσίες με έναν -ή και με κανέναν- υπάλληλο και να μετατίθεται όλο το βάρος σε Αναπτυξιακές Εταιρείες. Αν ένας ημιτελής, πλημμελής ή ατελής φάκελος διαλάθει της προσοχής της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας για 90 μέρες σημαίνει ότι προχωράμε στην έγκρισή του; Ομολογώ ότι με εκπλήσσει.

Συμπερασματικά, θα πω ότι το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης χρειάζεται ουσιαστική επένδυση και πολιτικό ενδιαφέρον από το Ελληνικό Δημόσιο και στις χερσαίες οδικές συνδέσεις που δυστυχώς, όπως είπαμε, δεν έχουν γίνει μέχρι σήμερα. Ενώ μια επιπλέον παράταση- για την οποία θα διατηρήσουμε επιφύλαξη για την Ολομέλεια - όπως αυτή που έρχεται σήμερα προς κύρωση, δεν παρέχει καμία πειστική εξήγηση για την αιτία αυτών των καθυστερήσεων. Και επανέρχομαι λέγοντας πως, απ’ ότι φαίνεται η μόνη ειλικρινής αιτία αυτών των καθυστερήσεων για το ζήτημα που καλούμαστε να νομοθετήσουμε, εμπεριέχεται στο αφοπλιστικά ειλικρινές πρωτότυπο για τον κ. Μητσοτάκη «Εμείς φταίμε» που διατύπωσε στη Θεσσαλονίκη.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς. Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Μιχαηλίδη.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. του ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ):** Ευχαριστώ κύρια Πρόεδρε. Να, ευχηθώ, σε όλους τους συναδέλφους καλό Φθινόπωρο, καλή και παραγωγική σεζόν.

Είμαστε σήμερα εδώ, για τη συζήτηση μιας ακόμα Τροποποίησης Σύμβασης Λιμανιού -και συγκεκριμένα του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Νομίζω πως πρόκειται για την 3η ή την 4η τροποποίηση της Σύμβασης, ουσιαστικά μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα. Επιπλέον, έρχεται στο τέλος μιας καλοκαιρινής ακτοπλοϊκής και ναυτιλιακής σεζόν με πολλά -ή αρκετά θα έλεγα- δυσάρεστα συμβάντα για την ακτοπλοΐα στα λιμάνια μας. Έρχεται σε μια εποχή που ο ακτοπλοϊκός κόσμος για πρώτη φορά, σε τέτοια ένταση και σε τόσο συμπυκνωμένο χρονικό διάστημα, διαμαρτύρεται υψώνοντας την φωνή του μέσω της ΠΝΟ και της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων. Έρχεται σε μια εποχή όπου 140 αγανακτισμένοι καπετάνιοι, πλοίαρχοι ακτοπλοϊκών πλοίων διαμαρτύρονται πραγματικά τόσο έντονα για την κατάσταση που βιώνουν στα λιμάνια της χώρας. Και μάλιστα την ώρα που ο Υπουργός προχθές στη Θεσσαλονίκη, προσκεκλημένος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, ανακοίνωσε τις σκέψεις του για το μέλλον των λιμενικών υποδομών. Είπε χρήσιμα πράγματα, δεν θα τα ακυρώσω, αλλά έκανε αναφορά για πράσινα λιμάνια, για τις νέες τεχνολογίες, τη χρήση του επιβατικού κοινού, των διαχειριστών, των λιμενικών μας υποδομών και λοιπά.

Όμως αγαπητέ Υπουργέ, απευθύνομαι σε εσάς λαμβάνοντας υπόψη και την προηγούμενη ιδιότητά σας, την ιδιότητα του Επιτρόπου. Θέλω να σας πω -και λυπούμαι που το σημειώνω, διότι δεν είναι μια κλειστή Επιτροπή που θα μπορούσαμε να πούμε πράγματα, άλλα κάποτε πρέπει να ειπωθούν- πως ούτε στον Πειραιά όπου επιβιβάζονται κάθε μέρα στα πλοία, μπορεί και 100.000 επιβάτες, χωρίς ούτε ένα έλεγχο ασφαλείας. Όποιος θέλει μπαίνει, όποιος θέλει βγαίνει με ό,τι κινδύνους -ειδικά αυτή την ταραγμένη περίοδο στη γειτονιά μας- μπορεί να βάλει ο νους του καθενός. Σε κανένα ευρωπαϊκό λιμάνι ή σε λιμάνι ανεπτυγμένης χώρας η επιβίβαση στα πλοία δεν γίνεται με το τρόπο και τις εικόνες που βλέπουμε κάθε μέρα. Θα μου πείτε, είναι και λίγες οι χώρες οι οποίες έχουν τόσο μεγάλο ανεπτυγμένο λιμενικό σύστημα. Τι να πρωτοκάνει κανείς. Ας ξεκινήσουμε όμως, από τα μεγάλα μας λιμάνια, διότι αν συμβεί κάτι δεν θα μπορέσουμε να μαζέψουμε την κατάσταση και δεν θέλω να μπω σε περισσότερες λεπτομέρειες, νομίζω δεν χρειάζεται. Το αντιλαμβάνεστε πολύ καλά, όλοι αντιλαμβανόμαστε τι λέμε.

Άρα, λοιπόν, ένα από τα πρώτα πράγματα που θα έπρεπε να κάνετε, στα 5 χρόνια της διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, είναι να φροντίσετε για την ασφάλεια των επιβατών, των χρηστών και των πλοιάρχων των πλοίων στα λιμάνια μας. Διότι είναι όντως πράγματα που είναι πολύ δύσκολα, αλλά είναι και πράγματα που θέλουν μια διαφορετική ματιά. Δεν μπορεί ένα πλήρωμα να εξυπηρετεί 10 συνδέσεις, 10 λιμάνια που το ένα απέχει μισή, μια ή και δυο ώρες από το άλλο. Είναι ανθρωπίνως αδύνατο να «παλέψουν» αν συμβεί κάτι δυσάρεστο -και ποτέ να μη συμβεί, δεν έχει συμβεί, το γνωρίζετε και εσείς, το γνωρίζουν όσοι έχουν ασχοληθεί με αυτή την διαδικασία. Είναι πράγματι ηρωισμός, είναι τύχη; Πείτε ό,τι θέλετε. Πάντως, πρέπει να αρχίσει μία πραγματικά ειλικρινή συζήτηση επίλυσης των πολύ σοβαρών αυτών προβλημάτων.

Καλούμαστε σήμερα, με το παρόν νομοσχέδιο -και θα έλεγα πως καθ’ υπερβολή πια, και σε διάστημα 2-3 ετών- να συζητήσουμε την 3η ή 4η τροποποίηση μιας Σύμβασης. Που οφείλεται αυτό το πράγμα; Προφανώς σε προχειρότητα. Διότι δεν μπορούμε να υπογράφουμε Παραχώρηση –προσωπικά θα την έλεγα καθολική πώληση, ξεπούλημα- ενός λιμανιού και μετά να αρχίσουμε κάθε χρόνο να φέρνουμε μια βελτιωτική τροποποίηση, όχι επ’ ωφελεία της Πολιτείας αλλά επ’ ωφελεία του επενδυτή. Και θα εξηγήσω, γιατί το λέω αυτό.

Έχουμε σήμερα μπροστά μας ένα νομοσχέδιο, με δύο σκέλη. Το πρώτο, αφορά την παράταση του χρόνου επενδύσεων με ό,τι επακόλουθα αυτό επισύρει και για το λιμενικό μας σύστημα και βεβαίως για την περιοχή και γενικότερα την εθνική οικονομία. Μια χρονική παράταση μάλιστα 5 ετών. Προφανώς, έχουν καθυστερήσει ή δεν έχουν ξεκινήσει καν να υλοποιούνται οι υποχρεώσεις του επενδυτή. Όχι μόνο μέσα στο λιμάνι, όπως για παράδειγμα ανέφερε τον 6ο Προβλήτα ο προηγούμενος Εισηγητής, αλλά βεβαίως και οι υποχρεώσεις του για τη σιδηροδρομική σύνδεση, τις οδικές αρτηρίες κ.λπ.. Το δεύτερο σκέλος, και φυσικά είναι επακόλουθο του πρώτου, αφορά τις παρατάσεις που δίνονται όσον αφορά την εμπορευματική διακίνηση σε τονάζ δίνοντας ένα βάθος χρόνου, 15 έτη. Αντιλαμβάνεστε ότι ή δεν είχανε σχεδιαστεί τα πράγματα ή πλέον η Πολιτεία υπακούει σε αυτά τα οποία επιβάλλουν ο χρήστης του λιμανιού.

Σε σχέση με τις προηγούμενες τροποποιήσεις λιμανιών της Ηγουμενίτσας, της Καβάλας οι όποιες έχουν έρθει, το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν είχε εντοπίσει κάποιο ενδεχόμενο ζημιάς του δημοσίου λογιστικού. Εδώ σήμερα, βλέπουμε πως το ΓΛΚ εντοπίζει ότι «Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλείται ενδεχόμενη μείωση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού, τόσο από το αντάλλαγμα παραχώρησης της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. προς το Ελληνικό Δημόσιο όσο και από το μέρισμα που εισπράττει το Δημόσιο ως μέτοχος.». Αυτό αναφέρει στην Έκθεσή του το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

Εμείς και κυρία Πρόεδρε, έχουμε απόλυτα σαφή θέση σχετικά με τη διαχείριση στη νέα εποχή των λιμενικών μας υποδομών. Η πολιτική μας εντάσσεται σε ένα σχεδιασμό καθολικό, ευρύτερο κυρίως για τα λιμάνια διεθνούς και εθνικής σημασίας. Το έχουμε πει και στα άλλα νομοσχέδια για τις παραχωρήσεις, τα οποία έφερε το Υπουργείο Ναυτιλίας. Πρέπει, να το δούμε καθολικά. Και πραγματικά με μία σχέση η οποία «κουμπώνει» με τις υποχρεώσεις τις οποίες έχουμε αναλάβει και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Κάτι το οποίο ο Υπουργός Ναυτιλίας γνωρίζει πάρα πολύ καλά.

Τελειώνω, λέγοντας ότι επιφυλασόμεθα για τη θέση μας, αλλά και γενικότερα, στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ, πολύ.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (Στράτος) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κυρία Πρόεδρε, θέλω να καταθέσω κάτι στα πρακτικά.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Παρακαλώ κ. Σιμόπουλε.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (Στράτος) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):**  Ως απάντηση σε αυτά που είπε ο συνάδελφος από τη Θεσσαλονίκη ο κ. Γιαννούλης για το Στρατόπεδο Γκόνου, έχω να καταθέσω στα πρακτικά τον χθεσινό διαγωνισμό ο οποίος «βγήκε στον αέρα», με ημερομηνία 10/09/2024.

Η παρούσα Κυβέρνηση, πραγματικά αλλάζει τη Θεσσαλονίκη, αλλάζει τη Βόρεια Ελλάδα και αντί για προεκλογικούς διαγωνισμούς χωρίς ωρίμανση, προχωρά στην κυριολεξία προς την κατεύθυνση την οποία και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός έχει δείξει. Θέλω λοιπόν να καταθέσω τον διαγωνισμό για την αξιοποίηση του στρατοπέδου Γκόνου, κάτι για το οποίο πολλοί είμαι σίγουρος ότι θα συζητήσουμε και στην Ολομέλεια και αύριο. Μιλάμε για χερσαίο λιμένα, ένα dry port, που θα έχει ως βάση την εφοδιαστική αλυσίδα. Ένας απόλυτα ώριμος διαγωνισμός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Κυρία Πρόεδρε, αυτό που επιχειρεί ο κ. Σιμόπουλος, ως προς τον τύπο, είναι αντιδεοντολογικό και εις βάρος των υπολοίπων συναδέλφων. Ως προς την ουσία τον ευχαριστώ πάρα πολύ για την επιβεβαίωση ότι από το 2007 που συζητάει η πόλη, το 2024 καταθέτει έγγραφο ενός διαγωνισμού που θα ξεκινήσει.

Σας ευχαριστώ πολύ που επιβεβαιώνεται αυτό που είπα.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Κύριε Σιμόπουλε, έχετε ολοκληρώσει την παρέμβασή σας και παρακαλώ να συνεχίσουμε τη διαδικασία.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας**): Είπα κύριε συνάδελφε πω ξεκίνησε χθες σε πλήρη ωριμότητα και όχι σε προεκλογικά κουρελόχαρτα.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Κύριε Σιμόπουλε, σας ευχαριστώ πολύ. Καταθέστε το έγγραφο στα πρακτικά.

Συνεχίζουμε την διαδικασία δίνοντας τον λόγο στον κ. Δελή.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. του ΚΚΕ)**: Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

Ας πάρουμε λοιπόν τα πράγματα από την αρχή. Το 2018 η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με τον ν.4522 παραχωρεί σε ιδιωτικό επιχειρηματικό σχήμα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για 50 χρόνια. Στη συνέχεια το 2023, με τον ν.5048 η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας τροποποιεί την αρχική Σύμβαση Παραχώρησης, στο σημείο εκείνο που αφορά ειδικά στους χώρους και τις υποδομές του 1ου Προβλήτα. Σήμερα, Σεπτέμβρης 2024 πάλι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, δίνει μια 5ετή χρονική παράταση, διευκολυντική του παραχωρησιούχου εταιρικού σχήματος που έχει φυσικά στα χέρια του το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, προκειμένου αυτό να ανταποκριθεί στις επενδυτικές του υποχρεώσεις. Υποχρεώσεις τις οποίες και είχε αναλάβει με την αρχική Σύμβαση. Όλα τα παραπάνω, φυσικά και η αρχική Σύμβαση όπως και οι τροποποιήσεις της, υπαγορεύονται και υπηρετούν τα μεγάλα επιχειρηματικά συμφέροντα τα οποία δραστηριοποιούνται στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και ουδεμία σχέση έχουν με τις ανάγκες του λαού της πόλης και της περιοχής. Ανάγκες τις οποίες στην ουσία υπονομεύουν. Αυτός είναι και ο λόγος που το ΚΚΕ καταψηφίζει στη Βουλή αυτές τις Συμβάσεις, καθαρά και ξάστερα χωρίς επιφυλάξεις.

Γνωρίζουμε φυσικά ότι όλες αυτές οι Κυβερνήσεις -είτε είναι του ΣΥΡΙΖΑ είτε της Νέας Δημοκρατίας- με τη βοήθεια και των υπολοίπων αστικών κομμάτων, δεν υλοποιούσαν παρά εκείνη τη γνωστή Στρατηγική Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη λεγόμενη απελευθέρωση των μεταφορών. Και φυσικά, μιας βασικότατης υποδομής τους, όπως είναι τα λιμάνια- και μιλάμε για όλα τα βασικά λιμάνια της χώρας. Γνωρίζουμε επίσης ότι αυτή η πολιτική της λεγόμενης απελευθέρωσης, έχει και μια πολυτυπία και μπορεί να λαμβάνει και πολλές μορφές παραχώρησης ή ιδιωτικοποίησης με κυμαινόμενο ακόμα και το ποσοστό συμμετοχής του αστικού κράτους στη μετοχική σύνθεση αυτών των λιμενικών ανωνύμων εταιρειών.

Έτσι, το αστικό κράτος αλλού μπορεί να επιλέγει για τον εαυτό του ένα μειοψηφικό πακέτο μετοχών, όπως εν προκειμένω εδώ στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, του Πειραιά και αλλού, όπως και στην Αλεξανδρούπολη για προφανέστατους γεωπολιτικούς λόγους, να κρατά το πλειοψηφικό μετοχικό πακέτο της ανώνυμης εταιρείας του λιμανιού αυτής της πόλης. Όμως, παντού και πάντα οι κρατικές ρυθμίσεις ενός αστικού κράτους θεσπίζονται προκειμένου κατά κύριο λόγο να στηρίζουν την κερδοφορία του κεφαλαίου που επενδύει σε αυτές τις υποδομές. Αυτός ο καπιταλιστικός δρόμος ανάπτυξης, στον οποίο και λειτουργούν ασφαλώς οι λιμενικές ανώνυμες εταιρείες είτε είναι κρατικές είτε όχι, απαιτεί καταρχάς φθηνή εργατική δύναμη και βεβαίως προώθηση των ιδιωτικοποιήσεων, εμπορευματοποίηση κάθε ελεύθερου χώρου και παράδοση με τον έναν ή τον άλλο τρόπο των κρίσιμων μεταφορικών υποδομών της χώρας -όπως είναι τα λιμάνια και τα αεροδρόμια- πάντα στο μεγάλο κεφάλαιο.

Στη Θεσσαλονίκη, λοιπόν, με τη φροντίδα της τότε Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, ο νέος ιδιοκτήτης του λιμανιού με την αρχική Σύμβαση απαίτησε- και τελικά πήρε- το λιμάνι «καθαρό» και απαλλαγμένο από υποχρεώσεις, τόσο απέναντι στους εργαζόμενους όσο και στο λαό της πόλης. Προκειμένου δε να «χρυσωθεί» το χάπι-δηλητήριο παράδοσης του λιμανιού απευθείας στα μεγάλα επιχειρηματικά συμφέροντα το 2018 και να ελεγχθούν οι λαϊκές αντιδράσεις, «σερβιρίστηκε» με το περιτύλιγμα των λεγόμενων αντισταθμιστικών οφελών, που εξειδικευόταν κυρίως στην προσχηματική ελεύθερη πρόσβαση του λαού της πόλης στον 1ο Προβλήτα του λιμανιού, του οποίου ήδη ένα τμήμα εν τω μεταξύ από καιρό αξιοποιούνταν -και αξιοποιείται- από το Φεστιβάλ Κινηματογράφου της Θεσσαλονίκης. Όμως, στον ίδιο Προβλήτα 1 και με την ίδια Σύμβαση προβλέπονται και λειτουργούν και άλλες λιμενικές δραστηριότητες. Από τότε προβλέπονταν, όπως ο ελλιμενισμός τεράστιων κρουαζιερόπλοιων, αλλά προβλέπεται και μελλοντικά και η λειτουργία ενός υδατοδρομίου. Άρα, δεν τη λες και τόσο «ελεύθερη» την πρόσβαση του λαού στον συγκεκριμένο 1ο Προβλήτα.

Εντωμεταξύ, ο ΟΛΘ με τις Συμβάσεις αυτές, στην ουσία η ιδιωτική εταιρεία, όχι μόνο καθίσταται ουσιαστικά ο τελικός κριτής, αφού τίποτα δεν μπορεί να γίνει στο λιμάνι χωρίς τη δική της συναίνεση -ενώ κατά τα άλλα όπως λένε το λιμάνι και το λέτε όλοι παραμένει στην ψιλή κυριότητα του δημοσίου- αλλά υπάρχει και σε αυτές τις Συμβάσεις πρόβλεψη για παραχώρηση και επιπλέον εκτάσεων της Χερσαίας Ζώνης του λιμανιού προς τον ΟΛΘ, ανοίγοντας ουσιαστικά τον δρόμο της σταδιακής απαλλοτρίωσης ολόκληρης της χερσαίας ζώνης από τον παραχωρησιούχο ιδιοκτήτη του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης.

Έτσι και με τη σημερινή τροποποιητική Σύμβαση, την οποία φέρνει η Κυβέρνηση της ΝΔ, καταρχάς να διευκρινίσουμε το εξής. Στο σημερινό δρόμο ανάπτυξης, ο οποίος βεβαίως είναι ο καπιταλιστικός, η αντικειμενικά αναγκαία κατασκευή του 6ου Προβλήτα και η συνεπαγόμενη ασφαλώς αναβάθμιση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, άρα γενικά και της πόλης, δεν έχει και δεν θα μπορούσε να έχει ως στόχο την ικανοποίηση των αναγκών του λαού της πόλης και της περιοχής, καθώς όχι μόνον δεν προβλέπει καν ούτε και εξασφαλίζει αυτή η αναβάθμιση τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τα γύρω νησιά, τα ελληνικά νησιά. Φυσικά, αυτή η αναβάθμιση του λιμανιού δεν σημαίνει καθόλου και αναβάθμιση των εργασιακών συνθηκών των εργαζομένων του λιμανιού, παρά σημαίνει μόνο την αναβάθμιση των κερδών των επιχειρηματικών ομίλων και τίποτα άλλο. Όμως, με τη Σύμβαση αυτή αποκαλύπτεται ξανά η διπροσωπία των αστικών κυβερνήσεων, από τη μια στους λεγόμενους επενδυτές και από την άλλη στον λαό. Δεν μιλάμε τώρα εδώ για μια διευκολυντική παράταση των οικονομικών υποχρεώσεων του λαού απέναντι στο κράτος ή στις τράπεζες, παραδείγματος χάρη. Αυτά ούτε να τα φανταστούν μπορούν τα λαϊκά στρώματα, διότι έτσι και περάσει μια προθεσμία τα funds και οι τράπεζες καραδοκούν κυριολεκτικά να αρπάξουν τις λαϊκές περιουσίες.

Την ίδια στιγμή που γίνονται αυτά, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και χωρίς να έχει προχωρήσει το έργο των 160 εκατομμυρίων ευρώ που είχε αναλάβει ο επιχειρηματικός όμιλος, βάσει της αρχικής Σύμβασης που υπέγραψε τότε το 2018με το ελληνικό κράτος, δίνετε με τη σημερινή σύμβαση 5ετής παράταση χρόνου για την υλοποίηση αυτών των επιχειρηματικών υποχρεώσεων, που δεν υλοποίησε ο επενδυτής. Όμως με ρήτρες που και πάλι συμφέρουν τους επενδυτές. Είναι χαρακτηριστικό το νέο δικαίωμα παράτασης που μπορούν να πάρουν οι επενδυτές εάν δεν είναι έτοιμο το σιδηροδρομικό ή το οδικό δίκτυο που θα συνδεθεί με τον λιμένα.

Η Θεσσαλονίκη, και θέλουμε να το θυμίσουμε εδώ, έχει κι άλλα παραδείγματα γαλαντομίας του ελληνικού κράτους στους επιχειρηματικούς ομίλους. για παράδειγμα, υπάρχουν έργα στη Θεσσαλονίκη τα οποία δεν υλοποιούνται στις συμφωνημένες ημερομηνίες, αλλά παρ’ όλα αυτά οι επενδυτές αποζημιώνονται για αυτά. Όπως έγινε πρόσφατα με την 5μηνη παράταση του flyover, καθώς το κράτος δέχθηκε ότι οφείλεται σε υπαιτιότητα του δημοσίου. Κάτι που έφερε βεβαίως και την καθυστέρηση, κάτι που έφερε και την αποζημίωση του εργολάβου με ορισμένα εκατομμύρια ή το Μετρό της Θεσσαλονίκης, το οποίο θυμίζουμε ότι ξεκίνησε με προϋπολογισμό 1 δις ευρώ πριν από 18 ολόκληρα χρόνια, ξεκίνησε το 2006 και θα φτάσει στα 1,6 δις μέχρι την παράδοσή του. Για να μην θυμίσουμε βεβαίως και το ανέκδοτο της υποθαλάσσιας αρτηρίας «φάντασμα» για την οποία η Κοινοπραξία κέρδισε 85 ολόκληρα εκατομμύρια ευρώ, ως αποζημίωση χωρίς να έχει ρίξει ούτε μία «φτυάρια», ούτε μία. Χαμένος λοιπόν σε αυτές τις περιπτώσεις είναι μονάχα ο λαός που πληρώνει αυτά τα έργα με μεγαλύτερο κόστος και αυξημένο προϋπολογισμό και κερδισμένοι πάντα είναι οι επενδυτές είτε έτσι, είτε αλλιώς, είτε πραγματοποιήσουν τα έργα, είτε όχι.

Ενώ λοιπόν καθυστερούν οι επενδύσεις του ιδιώτη στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, άλλωστε γι’ αυτό δίνεται και η παράταση, φαίνεται ότι τα πιο κερδοφόρα κομμάτια του Οργανισμού του λιμανιού της Θεσσαλονίκης προχωρούν και αναπτύσσονται κανονικά. Ποια είναι αυτά; Αυτά αφορούν στην κρουαζιέρα. Μια κρουαζιέρα για την οποία προβλέπεται φέτος να αγγίξει το «ρεκόρ» των 5.500 πλοίων με 6 εκατομμύρια επιβάτες στα ελληνικά λιμάνια για το 2024. Αυτά είναι τα στοιχεία που δημοσιεύονται.

Συνεχίζονται οι επενδύσεις, που βεβαίως ξεπερνούν τα 70 εκατομμύρια από το 2018, με ανάπτυξη των υποδομών για την καλύτερη οργάνωση του λιμένα ώστε να μπορούν να δένουν πλοία ακόμα μεγαλύτερου μεγέθους, αναφέρομαι στη Θεσσαλονίκη, του εξοπλισμού, της εξειδίκευσης του ανθρώπινου δυναμικού. Το μεταφορικό έργο, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων έχει αυξητική τάση τα τελευταία χρόνια -όχι μεγάλη, αλλά πάντως αυξητική. Όμως αυτή η αυξητική τάση δεν έχει συνοδευτεί από προσλήψεις των εργαζομένων, άρα έχουμε εντατικοποίηση της δουλειάς. Αντιθέτως ενισχύονται οι εργολαβίες, οι μηνιαίες έως και οι ημερήσιες συμβάσεις εργασίας, οι υπερωρίες η μη αναβάθμιση των μέτρων προστασίας και ασφάλειας των εργαζομένων, με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος ακόμα περισσότερων εργατικών ατυχημάτων.

Και ρωτάμε ως ΚΚΕ, πώς θα πραγματοποιηθεί αυτή η αυξητική διακίνηση του συμβατικού φορτίου που δεσμεύεται με τη Σύμβαση και θα πρέπει να ξεπερνά τα 3.800.000 μετρικούς τόνους και να φτάσει τα 5 εκατομμύρια μετά από την 19ετή επέτειο υπογραφής της Σύμβασης για καθένα από τα επόμενα ημερολογιακά έτη, σύμφωνα με τη Σύμβαση. Για το λόγο αυτό, δεν θα πρέπει να γίνουν μαζικές προσλήψεις με πλήρη εργασιακά δικαιώματα, εκπαίδευση των εργαζομένων και όλα τα αναγκαία μέτρα της προστασίας και της ασφάλειάς τους; Όμως, όλα αυτά τα μέτρα για τους εργαζόμενους που αναφέρω δεν υπάρχουν στις Συμβάσεις που υπογράφονται απ’ όλες τις Κυβερνήσεις. Γιατί η πολιτική όλων σας έχει στο επίκεντρό της μονάχα τα συμφέροντα των επιχειρηματικών ομίλων.

Κλείνοντας κυρία Πρόεδρε, θέλω να τονίσω ότι όπως καταψηφίσαμε την αρχική Σύμβαση για την παραχώρηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, όπως καταψηφίσαμε και τις επόμενες τροποποιήσεις, έτσι καταψηφίζουμε και τη σημερινή τροποποίηση της Σύμβασης.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Τον λόγο, έχει η κυρία Μαρία Αθανασίου, Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ».

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι. Στη Βουλή κατατέθηκε, από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το σχέδιο νόμου για το λιμένα Θεσσαλονίκης. Το νομοσχέδιο αφορά στην Κύρωση της από 24ης Μαΐου του 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου του 2018 «Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χωρών και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ.

Σύμφωνα με την Εισηγητική Έκθεση με την τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης αντιμετωπίζεται το ζήτημα της επικείμενης παρέλευσης ορισμένων κρίσιμων προθεσμιών, μετά τις οποίες θα ακολουθούσε η αξιολόγηση της απόδοσης του επενδυτή. Για τον λόγο αυτό, με την τροποποίηση αυτή χορηγείται 5ετής παράταση πρώτον, στην αρχική επενδυτική περίοδο εντός της οποίας θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί οι αρχικές υποχρεωτικές επενδύσεις και η οποία λήγει στις 22 Μαρτίου του 2026. Δεύτερον, στην προθεσμία μετά την οποία υποχρεούται ο επενδυτής την επίτευξη ετήσιου στόχου διακίνησης εμπορευμάτων. Τρίτον, σε επιμέρους προθεσμίες μέσα στις οποίες πρέπει να έχουν επιτευχθεί οι διάφοροι στόχοι διακίνησης εμπορευμάτων.

Επιπροσθέτως, τροποποιείται το Άρθρο 10 του ν.4522/2018 προκειμένου να διευκρινιστεί η διαδικασία τροποποίησης εγκεκριμένων οριστικών μελετών-έργων που περιλαμβάνονται στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης λιμένα, Master Plan. Ωστόσο, το εν λόγω σχέδιο επενδύσεων, το Master Plan του λιμανιού της Θεσσαλονίκης που περιλαμβάνει τη χωροταξική και περιβαλλοντική τακτοποίησή του φαίνεται να έχει ήδη υπογραφεί από την πλειονότητα των συναρμόδιων Υπουργών και ως το τέλος του χρόνου αναμένεται να έχει λάβει και τη σχετική έγκριση από το Συμβούλιο της Επικρατείας.

Να σημειωθεί ότι ως προς το Master Plan του λιμένα έχει δοθεί ήδη θετική γνωμοδότηση από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας. Έχει δοθεί ήδη η έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων από την αρμόδια διεύθυνση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, αλλά και η θετική γνωμοδότηση του Δήμου Θεσσαλονίκης. Ας σημειώσουμε, εν προκειμένω, τη χρονική ταύτιση της υπογραφής της παρούσας τροποποίησης με τη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης στην οποία, ο Πρωθυπουργός, φάνηκε να είναι ενήμερος με το ζήτημα και επέρριψε ευθύνες στο ελληνικό δημόσιο το οποίο, όπως ομολόγησε, δεν φάνηκε με τη σειρά του συνεπές στις υποχρεώσεις του.

Στο σημείο αυτό να αναφέρω πως εκκρεμούν, ως υποχρεώσεις της πολιτείας, οι συνδέσεις του λιμανιού τόσο οδικά με την ΠΑΘΕ και την Εγνατία οδό όσο και σιδηροδρομικά με το Εθνικό Δίκτυο Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Σύμφωνα με την Εγνατία οδό που ήδη κατασκευάζει την οδική σύνδεση, παρά τις τροποποιήσεις και τις καθυστερήσεις που υπάρχουν, το έργο θα έχει ολοκληρωθεί εντός διετίας, δηλαδή το 2026. Όσο για τη σιδηροδρομική σύνδεση, που αφορά ένα κομμάτι λίγο μεγαλύτερο των 1.000 μέτρων, η ΕΡΓΟΣΕ καθυστερεί, καθώς ο απαιτούμενος ανταγωνιστικός διάλογος βρίσκεται σε εξέλιξη ήδη από το 2021, αλλά ούτε καν η χρηματοδότηση του έργου που συνδέεται με το έργο του Δυτικού Προαστιακού της Θεσσαλονίκης δεν έχει διασφαλιστεί.

Στο Άρθρο 1 με τίτλο «Τροποποιήσεις», εισάγονται οι τροποποιήσεις σε διατάξεις της κύριας συμφωνίας και κυρίως σε παρατάσεις προθεσμιών διαφόρων διαδικασιών. Αναλυτικότερα, παρατείνονται κατά 5 έτη η προθεσμία υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων έως το 2030, η προθεσμία έναρξης της υποχρέωσης επίτευξης ελαχίστων επιπέδων διακίνησης σταθμού συμβατικού φορτίου έως το 2032 και η προθεσμία επίτευξης επιπέδου διακίνησης ανάλογα με τους μετρικούς τόνους και δη, για 3.800.000 μετρικούς τόνους μέχρι το 2029 και διατήρηση του επιπέδου έως το 2032, για 4.800.000 μετρικούς τόνους έως το έτος 2033 και διατήρηση του επιπέδου έως το 2042, για 5 εκατομμύρια μετρικούς τόνους έως το έτος 2043 και διατήρηση του επιπέδου έως τη λήξη της σύμβασης.

Αρκεί να σημειωθεί ότι το έργο της επέκτασης της 6ης Προβλήτας όχι μόνο εξαγγέλθηκε, αλλά και ξεκίνησε η υλοποίησή του προς τα τέλη της δεκαετίας του 1990, δηλαδή εδώ και περισσότερα από 25 χρόνια και ξαφνικά διακόπηκε λόγω της αποτυχημένης προσπάθειας παραχώρησης του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων μετά το 2004 από την τότε Κυβέρνηση Καραμανλή. Τότε είχε επικρατήσει η λογική, «Γιατί να το πληρώσει το δημόσιο; Ας το κάνει ο ιδιώτης». Ωστόσο, η λογική αυτή κατέρρευσε, όταν η εταιρεία Hutchinson με έδρα το Χονγκ Κονγκ, η οποία είχε κερδίσει το διαγωνισμό για το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, αποχώρησε λόγω των καθυστερήσεων στην υπογραφή της σχετικής Σύμβασης, αλλά και λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008. Αργότερα, το 2018, κάτω από την πίεση των μνημονίων φτάσαμε στην πώληση του πλειοψηφικού ποσοστού των μετοχών της ΟΛΘ Α.Ε. Τα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης δεν προσφέρονται. Ο Βόλος είναι πολύ νότια. Δεν μπορούν ή δεν συμφέρει καθόλου να κατευθυνθούν τα εμπορεύματα οπουδήποτε αλλού πλην της Θεσσαλονίκης.

Εν προκειμένω, το ζήτημα είναι, τι κάνει η Πολιτεία, δηλαδή το ελληνικό δημόσιο και επομένως η Κυβέρνηση, για να διασφαλίσει την ανάπτυξη του λιμένα και μέσω αυτού να τονώσει την οικονομική δραστηριότητα της Θεσσαλονίκης; Όπως αποδεικνύεται στην πράξη το αποτέλεσμα στο συγκεκριμένο πεδίο είναι μηδενικό.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, η Θεσσαλονίκη προασπίζει τα σύνορα της πατρίδας μας. Η ανάπτυξή της έχει βαθιά σημειολογία, πέραν της προφανούς οικονομικής και γεωπολιτικής σημασίας. Η Κυβέρνηση, καλό θα είναι, να δώσει βαρύτητα και ιδιαίτερη μέριμνα στην ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και του πολύπαθου λιμένα της, αλλά και της Μακεδονίας εν γένει, ούτως ώστε να εδραιώσει τη θέση της, τόσο της πόλης στη διεθνή οικονομική δραστηριότητα, όσο και να εδραιώσει και την εικόνα της Ελλάδας διεθνώς, ως κράτους ισχυρού, ανεπτυγμένου με κραταιώς ασκούμενα κυριαρχικά δικαιώματα. Η Κυβέρνηση το οφείλει αυτό, πρωτίστως στο λαό της Θεσσαλονίκης, αλλά και σε όλους τους Έλληνες.

Η Ελληνική Λύση, επιφυλάσσεται επί του παρόντος νομοσχεδίου να τοποθετηθεί στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε. Συνεχίζουμε με τον Ειδικό Αγορητή της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», με τον κ. Οζγκιούρ Φερχάτ.

**ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα στην Επιτροπή αποτελεί την 3η τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ κατά την περίοδο διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Το υπενθυμίζω, είναι η 3η φορά. Προηγήθηκαν ο ν.4973/2022 για την παράταση της προθεσμίας υλοποίησης των έργων ανακαίνισης του κτιρίου του παλαιού τελωνειακού σταθμού, που με το κατατεθέν νομοσχέδιο παρατείνεται εκ νέου και ο ν.5048/2023, για την αλλαγή χρήσης παραχωρήσεων κτιρίων και της διαδικασίας έγκρισης των έργων που υλοποιεί ο ΟΛΘ. Με το παρόν νομοσχέδιο δίνεται 5ετής παράταση στην αρχική επενδυτική περίοδο, εντός της οποίας θα έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί οι αρχικές υποχρεωτικές επενδύσεις και η οποία λήγει στις 22 Μαρτίου του 2026.

Και για αυτή τη νομοθέτηση χρησιμοποιείτε προφάσεις, όπως στην υπ’ αριθμόν 547/2022 απόφαση της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας. Επικαλείστε, ότι η απόφαση μετέβαλε το νομικό πλαίσιο της αδειοδοτικής διαδικασίας και ως εκ τούτου, όλες οι ενέργειες που είχαν πραγματοποιηθεί από τον Λιμένα της Θεσσαλονίκης έπρεπε να επανεκκινήσουν- το ακούσαμε και από τον κ. Σιμόπουλο, αλλά νομίζω, θα χρειαστεί στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής να ανακαλέσει- επίσης, ότι απαιτείται νέα διαδικασία έγκρισης του αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτη της διαχείρισης του Λιμένα- το Master Plan- η οποία πραγματοποιείται με την έγκριση Προεδρικού Διατάγματος και ότι η αλλαγή αυτή επιβάλλει την παροχή 5ετούς παράτασης των υποχρεώσεων του επενδυτή, ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος υλοποίησης των έργων, αφότου αυτά εγκριθούν.

Εδώ όμως πρέπει να επισημάνουμε, ότι η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας που επικαλείστε, δεν μετέβαλε το νομικό πλαίσιο, αλλά δικαίωσε τους φορείς και τους πολίτες που προσέφυγαν κατά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, γιατί δεν εφάρμοσε την ισχύουσα ευρωπαϊκή και ελληνική νομοθεσία, καθώς και όσα προβλέπονταν από τη Σύμβαση Παραχώρησης. Εύκολα αντιλαμβανόμαστε, ότι η χρησιμοποίηση της απόφασης 547/2022 του Συμβουλίου της Επικρατείας αποτελεί πρόφαση για την καθυστέρηση έναρξης υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Αυτό αποδεικνύεται και από το γεγονός, ότι το Προεδρικό Διάταγμα για την έγκριση του Master Plan και των Περιβαλλοντικών Όρων για το λιμάνι του Πειραιά, εκδόθηκε τον Ιανουάριο του 2023, εξού υπάρχει και το ΦΕΚ της 25.01.2023, δηλαδή σε χρονικό διάστημα μικρότερο του έτους από τη δημοσίευση της σχετικής απόφασης του Συμβούλιου της Επικρατείας, που έρχεται τον Μάρτιο του 2022.

Η αντίστοιχη διαδικασία για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Μάλιστα εκτιμάται, ότι το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα θα εκδοθεί μέχρι το τέλος της φετινής χρονιάς, δηλαδή θα έχουν περάσει 30 μήνες περίπου από τη δημοσίευση της απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας- μεγάλη η καθυστέρηση. Μπορείτε να μας πείτε, για ποιο λόγο;

Ένα δεύτερο σημαντικό στοιχείο είναι, ότι το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους αποφαίνεται στη σχετική έκθεση που συνοδεύει το νομοσχέδιο, ότι από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλείται ενδεχόμενη μείωση εσόδων του κρατικού Προϋπολογισμού. Επιπλέον, ο κ. Χατζηδάκης και ο κ. Στυλιανίδης δηλώνουν στη Έκθεση του νομοσχέδιου, ότι η ανωτέρω ενδεχόμενη μείωση εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού Προϋπολογισμού. Σύμφωνα με τις μέχρι τώρα κυβερνητικές επιλογές μπορούμε να υποθέσουμε ότι οι άλλες πηγές εσόδων θα είναι η αύξηση της φορολογίας ή ακόμα και η μείωση των κοινωνικών δαπανών. Αυτό πρέπει να διευκρινιστεί και θα είναι με πολιτική ευθύνη της Κυβέρνησης.

Ας επανέλθουμε όμως στην ενδεχόμενη, όπως μας λέει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, μείωση εσόδων. Από τη μελέτη του Ινστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ - Ιούλιος του 2017 - οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης) προκύπτει ότι οι πηγές δημοσιονομικών εσόδων για το Ελληνικό Δημόσιο από τη λειτουργία του ΟΛΘ είναι περισσότερες, όπως είναι αντάλλαγμα παραχώρησης, φορολόγηση εταιρικών κερδών, μερισματική πολιτική, εισφορές εργαζομένων και εργοδότη στα ασφαλιστικά ταμεία και φορολόγηση εισοδήματος απασχολουμένων. Σύμφωνα με τις προβλέψεις της μελέτης όλες οι παραπάνω κατηγορίες δημοσίων εσόδων υπερδιπλασιάζονται μετά την ολοκλήρωση της επέκτασης του 6ου Προβλήτα που επισημαίνουμε ότι θα έπρεπε να είναι έτοιμος το 2026.

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

Αντίστοιχα στο Δελτίο Τύπου του ΟΛΘ ΑΕ, με ημερομηνία 24.2.2022, αναφέρονται τα οφέλη που θα έχει η ελληνική οικονομία από την επένδυση. Το έργο επέκτασης του Προβλήτα 6 κατά την περίοδο υλοποίησής του σύμφωνα με έρευνα έχει υπολογιστεί ότι δημιουργεί ετήσια έσοδα άνω των 230 εκατομμυρίων ευρώ σε όλο το οικοσύστημα του λιμένα που επηρεάζεται άμεσα ή έμμεσα από την επέκταση του Προβλήτα 6. Το ποσό αυτό αφορά στον λιμένα, σε συνεργαζόμενες εταιρείες, προμηθευτές, αλλά και σε άλλες επιχειρήσεις ιδιαίτερα στον κλάδο των μεταφορών. Ενισχύει σημαντικά τα έσοδα του Δημοσίου από άμεσους και έμμεσους φόρους άνω των 35 εκατομμυρίων ευρώ κατ’ έτος.

Οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι όχι μόνο δεν πρόκειται για ενδεχόμενη απώλεια, αλλά για σίγουρη απώλεια εσόδων και θα θέλαμε να γίνει μια επανεκτίμηση είτε από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους είτε από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, γιατί όπως ξέρετε όλα τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας εξανεμίζονται με ευθύνη της Κυβέρνησης και οι άλλες πηγές εσόδων θα είναι η περαιτέρω επιβάρυνση της ελληνικής οικονομίας.

Τέλος, θα ήθελα να επισημάνω και τις κωλυσιεργίες της Κυβέρνησης στην ολοκλήρωση της οδικής σύνδεσης του 6ου Προβλήτα με την ΠΑΘΕΕ και την Εγνατία Οδό και τη νέα σιδηροδρομική σύνδεση του Λιμανιού. Και ερωτώ τι γίνεται με την ολοκλήρωση του έργου σύνδεσης του Λιμανιού με την Εγνατία Οδό; Ο χρόνος υλοποίησης του έργου της σύμβασης με την εταιρεία «ΑΚΤΩΡ» τον Ιούνιο του 2021 προέβλεπε 30 μήνες. Έχουν περάσει 40 μήνες και ακόμα τι βλέπουμε, τι παρατηρούμε, πώς προχωράει αυτό το έργο;

Επίσης, τι γίνεται με το έργο της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης, καθώς έχουν περάσει 10 χρόνια περίπου από τις εξαγγελίες του Περιφερειάρχη Κεντρικής Μακεδονίας κ. Τζιτζικώστα ότι η σύνδεση θα ήταν έτοιμη στα τέλη του 2015. Επειδή το έργο είχε ενταχθεί στο Περιφερειακό ΕΣΠΑ 2014-2020, 9 χρόνια μετά το 2015 ακούσαμε πριν λίγες μέρες στις 28.8.2024 από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστο Σταϊκούρα ότι το έργο έχει ενταχθεί στο συνολικό έργο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Δυτικής Θεσσαλονίκης το οποίο βρίσκεται στη δεύτερη φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου και εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2024, ώστε εντός του 2025 να προκηρυχθεί ο σχετικός διαγωνισμός.

Δυστυχώς, αποτελούμε τη μοναδική χώρα παγκοσμίως που δεν υπάρχει σύνδεση των Λιμένων με οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και η αδιαφορία της Κυβέρνησης για την υλοποίηση αυτών των δύο έργων δίνει ένα επιπλέον επιχείρημα στη Διοίκηση του ΟΛΘ για να δικαιολογεί την καθυστέρηση στην υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων. Εκτιμούμε ότι η ολοκλήρωση των έργων με ευθύνη της Κυβέρνησης θα αποτελεί ανέκδοτο, όπως ακριβώς και το Μετρό της Θεσσαλονίκης.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φερχάτ Οζγκιούρ, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Δημητριάδης Πέτρος, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τον λόγο έχει ο κ. Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚH”»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Συζητάμε σήμερα την Κύρωση της από 24 Μαΐου του 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης, αναφορικά με την χρήση και την εκμετάλλευση Ορισμένων Χωρών και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης. Μια Σύμβαση που υπογράφηκε τον Φεβρουάριο του 2018 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ, η οποία τροποποιήθηκε στις 24 Μαΐου 2024 για 3η φορά, αφού είχε ήδη τροποποιηθεί άλλες 2 φορές τον Ιούλιο του 2022 και τον Μάρτιο του 2023, προκειμένου τότε να αντιμετωπιστούν ζητήματα που ανέκυψαν κατά την εφαρμογή της συγκεκριμένης Σύμβασης.

Πηγαίνοντας λοιπόν πίσω στο 2018, βλέπουμε την αρχική Σύμβαση να υπογράφεται από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, ενώ έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η ανάγνωση των πρακτικών των συνεδριάσεων των αρμόδιων επιτροπών και της Ολομέλειας, όσον αφορά τις τοποθετήσεις των τότε κυβερνώντων, αλλά και της τότε αντιπολιτευόμενης Νέας Δημοκρατίας. Κατά την ανάγνωση αυτή βρίσκουμε για παράδειγμα τον τότε Εισηγητή της Πλειοψηφίας, δηλαδή του ΣΥΡΙΖΑ, να τονίζει επί λέξει ότι «έχουμε Σύμβαση Παραχώρησης και όχι Σύμβαση πώλησης», μια φράση που χρησιμοποιείται συνεχώς και από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας σε όλες τις αντίστοιχες Συμβάσεις ξεπουλήματος των λιμανιών της Καβάλας, του Ηρακλείου, της Ηγουμενίτσας και ούτω καθεξής. Παρατηρούμε, δηλαδή, μια διαχρονική ταύτιση όλων των κυβερνήσεων προς την κατεύθυνση υλοποίησης ενός καλά οργανωμένου σχεδίου κατάργησης του δημοσίου χαρακτήρα των λιμένων σε πλήρη εναρμόνιση με την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων, των εθνικών μας οδών και εσχάτως της ενέργειας και των υδατικών πόρων.

Βέβαια, δεν θα πρέπει να οδηγήσουμε την Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας, η οποία κατέχει μακράν του δεύτερου τα πρωτεία των διαδικασιών αυτών, υποστηρίζοντας ότι όλα αυτά γίνονται στο όνομα της ανάπτυξης και του δημοσίου συμφέροντος. Έτσι το 2018 ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, υπερθεμάτιζε την υπογραφή της εν λόγω Σύμβασης, διεκδικώντας την πατρότητά της υπερτονίζοντας ότι ήταν εκείνη που είχε επιλέξει το μακρινό 2008 την παραχώρηση του λιμανιού, ακολουθώντας τη διεθνή πρακτική για τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών υποδομών. Ως απάντηση, αρκεί να ρίξουμε μια προσεκτική ματιά και να διαπιστώσουμε ότι στην υπόλοιπη Ευρώπη, αλλά και στον ανεπτυγμένο δυτικό κόσμο 9 στα 10 λιμάνια παραμένουν υπό δημόσιο έλεγχο, εκτός βέβαια και αν όλοι αυτοί θα πρέπει να κατηγορηθούν ως δογματικά πολέμιοι της ανάπτυξης και του ιδιωτικού τομέα.

Εμείς στη «Νίκη», χωρίς ιδεολογικές αγκυλώσεις, εμπιστευόμαστε την υγιή επιχειρηματικότητα που λειτουργεί με κανόνες και είμαστε υπέρ της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, όταν αυτή εκδηλώνεται με όρους διαφάνειας και χωρίς κυρίως να βλάπτει το δημόσιο συμφέρον. Άλλο πράγμα όμως είναι η υγιής επιχειρηματικότητα και άλλο αυτό που στοχευμένα υλοποιείται τα τελευταία χρόνια, όσον αφορά τα λιμάνια της πατρίδας μας και όχι μόνο. Σε αυτό το σημείο θα αναφέρω μια φράση του καθηγητή κ. Κωνσταντίνου Χλωμούδη, ο οποίος σημείωσε για τα λιμάνια ότι, «εκτός από μηχανές ανάπτυξης είναι και εθνική περιουσία στα πλαίσια της γεωπολιτικής και γεωστρατηγικής σκακιέρας», κατάσταση που δείχνει αδιαμφισβήτητα ότι τα λιμάνια δεν είναι real estate, δεν είναι γήπεδα γης για να πωληθούν ως οικόπεδα, κυρίαρχη αντίληψη που προσδιορίζεται από τις Συμβάσεις Παραχώρησης στο ΤΑΙΠΕΔ.

Επανερχόμαστε τώρα στην αρχική Σύμβαση Παραχώρησης με την οποία ο ΟΛΘ ΑΕ μεταβίβασε πλειοψηφικό πακέτο 67% των μετοχών του στην κοινοπραξία South Europe Gateway Thessaloniki με τίμημα 231,9 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία βέβαια δεν πήγαν στα δημόσια ταμεία αλλά στο ΤΑΙΠΕΔ για την εξυπηρέτηση του δημόσιου χρέους. Αναφερόμαστε στο γνωστό ΤΑΙΠΕΔ που ανήκει στο Υπερταμείο, όπου έχουν μεταφερθεί πλέον όλα τα περιουσιακά στοιχεία της πατρίδας μας, τα οποία ξεπουλιούνται σταδιακά μετά από αστείες και προκλητικά υποτιμημένες εκτιμήσεις, με το πρόσχημα της μείωσης του δημοσίου χρέους, το οποίο όμως παρά ταύτα συνεχώς αυξάνεται. Γι’ αυτό και θα επαναλάβω επί λέξη αυτό που είχα αναφέρει και σε άλλη Επιτροπή. Όταν πλέον θα έχουμε ξεπουλήσει τα πάντα, δηλαδή τα λιμάνια, τα αεροδρόμια, τους οδικούς άξονες, το νερό, τα δάση μας, την ενέργεια, την επικοινωνία, τι θα απομείνει για να χορτάσουμε το αδηφάγο τέρας των παράλογων μνημονιακών απαιτήσεων;

Η αρχική Σύμβαση Παραχώρησης για το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης προβλέπει υποχρεωτικές επενδύσεις, όπως επίσης και κυρώσεις στην περίπτωση της μη εκπλήρωσης των συμφωνηθέντων δεσμεύσεων. Ενώ, υπάρχουν διαδικασίες για την καταγγελία της Σύμβασης σε περίπτωση που ο ανάδοχος δεν πληροί τους όρους και τις προϋποθέσεις τις οποίες έχει αποδεχθεί και υπογράψει. Είχαμε από τη μία τους τότε κυβερνώντες να μας διαβεβαιώνουν για το ρυθμιστικό ρόλο του κράτους που θα ασκούσε ισχυρό έλεγχο και εποπτεία και από την άλλη τη Νέα Δημοκρατία, ως αντιπολίτευση τότε, να εκφράζει έντονες επιφυλάξεις για την παρακολούθηση της συγκεκριμένης Σύμβασης και γενικότερα για την υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος, επικαλούμενη τότε έλλειψη ικανών ασφαλιστικών δικλείδων. Προϊόντος του χρόνου η Νέα Δημοκρατία, πλέον ως Κυβέρνηση, υιοθέτησε τη λογική των συμβατικών τροποποιήσεων δίνοντας τις πρώτες παρατάσεις με την τροποποίηση του Ιουλίου του 2022.

Έτσι, φτάσαμε και στο σήμερα με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να υπογράφει νέα τροποποιητική Σύμβαση, με την οποία δίνεται 5ετής παράταση πρώτον, στην αρχική επενδυτική περίοδο εντός της οποίας πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί οι αρχικές υποχρεωτικές επενδύσεις και η οποία θα έληγε στις 22 Μαρτίου του 2026, δεύτερον, στην προθεσμία μετά την οποία υποχρεούται ο επενδυτής την επίτευξη ετήσιου στόχου διακίνησης εμπορευμάτων και τρίτον, στις επί μέρους προθεσμίες μέσα στις οποίες πρέπει να έχουν επιτευχθεί οι διάφοροι στόχοι διακίνησης εμπορευμάτων.

Αν ανατρέξουμε στην Αιτιολογική Έκθεση. Εκεί αναφέρεται ότι με την τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης αντιμετωπίζεται το ζήτημα της επικείμενης παρέλευσης ορισμένων κρίσιμων προθεσμιών μετά τις οποίες θα ακολουθούσε η αξιολόγηση της απόδοσης του επενδυτή ως προς την υλοποίηση της επένδυσης του. Στην ίδια Έκθεση η αιτία της παράτασης αποδίδεται σε απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας το 2022, η οποία μετέβαλε το νομικό πλαίσιο της αδειοδοτικής διαδικασίας για την έγκριση και την υλοποίηση έργων στους λιμένες και επομένως και στο Λιμένα Θεσσαλονίκης. Κατόπιν τούτου, όλες οι ενέργειες που είχαν πραγματοποιηθεί από το Λιμένα της Θεσσαλονίκης έπρεπε να επανεκκινήσουν. Συγκεκριμένα, σύμφωνα πάντοτε με την Αιτιολογική Έκθεση, απαιτείται νέα διαδικασία έγκρισης του αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτη της διαχείρισης του λιμένα, το Master Plan, η οποία πραγματοποιείται με την έγκριση Προεδρικού Διατάγματος με το οποίο γίνεται και η περιβαλλοντική έγκριση του πιο πάνω σχεδίου, ύστερα από τήρηση της διαδικασίας στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης με εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Η παραπάνω αιτιολόγηση βέβαια μόνο προσχηματική μπορεί να χαρακτηριστεί όταν αναφέρεται σε απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας από το 2022, που άλλαξε τη διαδικασία έγκρισης του αναπτυξιακού προγράμματος σε βαθμό που να απαιτούνται 5 επιπλέον χρόνια. Σύμφωνα με τη λογική και τις διαδικασίες της Νέας Δημοκρατίας το 2022 δόθηκε παράταση, γιατί οι επενδύσεις πήγαν πίσω λόγω πανδημίας και διεθνών εξελίξεων, όπως είπε και ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας. Σήμερα δίνεται παράταση γιατί άλλαξαν οι διαδικασίες έγκρισης του Προγράμματος. Το 2030 πιθανό να δοθεί παράταση με την επίκληση, για παράδειγμα, της κλιματικής αλλαγής. Οι συγκεκριμένες τροποποιήσεις αναδεικνύουν τα προβλήματα όλων των αντίστοιχων Συμβάσεων Παραχώρησης του Ελληνικού Δημοσίου με τις οποίες δίνεται απόλυτη ελευθερία στους συμβαλλόμενους αναδόχους να προτάξουν τις απαιτήσεις και τα θέλω τους με μια σιωπηρή και άτυπη διαβεβαίωση περί αποφυγής ενεργοποίησης των ποινικών ρητρών.

Θα πρέπει επιτέλους το δημόσιο να αποκτήσει το ρόλο του ισχυρού στις Συμβάσεις αυτές με μοναδικό σκοπό την προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος. Δυστυχώς, όμως, ειδικά τα τελευταία χρόνια διαπιστώνουμε πως εφαρμόζεται η λογική της υποτέλειας και οι Συμβάσεις να προσομοιάζουν σε Συμβάσεις Προσχώρησης του «αδύναμου» Δημοσίου στα θέλω του «δυνατού» ευεργέτη επενδυτή προς μεγιστοποίηση των κερδών του. Πότε επιτέλους θα δούμε έστω και για μία φορά να ενεργοποιούνται οι ποινικές ρήτρες υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο, αντίθετα, πληρώνει συνεχώς πρόστιμα και ρήτρες σε ιδιωτικά συμφέροντα, όταν εκείνο έχει παραβεί τις δικές δεσμεύσεις; Τι γίνεται; Με ποιον ακριβώς τρόπο σκοπεύετε να κάνετε τον έλεγχο των συμπεφωνημένων, για τους αναδόχους που επιμελώς δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους, όταν έχετε καταργήσει τη Δημόσια Αρχή Λιμένων, ενώ υποβαθμίζετε συνεχώς και τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων.

Κύριε Υπουργέ, το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης, εκτός από πυλώνας οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης, εκτός από σταυροδρόμι διεθνούς εμπορίου, είναι και τεράστιας γεωστρατηγικής και γεωπολιτικής σημασίας, με κομβικό ρόλο στα Βαλκάνια και στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο και για αυτό για όλους εμάς στη «Νίκη» είναι ιδιαίτερα κρίσιμο να διατηρήσει το δημόσιο χαρακτήρα του, ενώ οι Συμβάσεις που συνδέονται άμεσα με αυτό θα πρέπει να υπηρετούν πρωτίστως το δημόσιο συμφέρον.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Δελβερούδη.

Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα σας ανακοινώσω την λίστα των εξωκοινοβουλευτικών φορέων που θα προσκληθούν στην αυριανή μας συνεδρίαση. Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης, Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, Ένωση Λιμένων Ελλάδος, Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, Δήμος Θεσσαλονίκης, Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, Σύλλογος Διοικητικών υπαλλήλων Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, ΕΡΓΟΣΕ, Εγνατία Οδός, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος, Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης. Όπως πάντα έχουμε προτάσεις με τρόπο αναλογικό που έχουν καταθέσει όλοι οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές των κομμάτων.

Να συνεχίσουμε με τον Ειδικό Αγορητή της Πλεύσης Ελευθερίας, τον κύριο Αλέξανδρο Καζαμία. Ελάτε, κύριε Καζαμία έχετε τον λόγο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η Πλεύση Ελευθερίας έχει υπογραμμίσει όσες φορές συζητήσαμε στο παρελθόν περιπτώσεις παραχώρησης και ΥΠΟ παραχώρησης λιμανιών της χώρας -όπως για παράδειγμα με το Λιμένα Καβάλας, με το Λιμένα Ηγουμενίτσας και τώρα συζητάμε για το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης- ότι τα λιμάνια της χώρας αποτελούν κατ’ αρχήν στρατηγικούς κόμβους οι οποίοι έχουν ζωτική σημασία για την εθνική οικονομία, για τη σύνδεση της οικονομίας μας με την παγκόσμια οικονομία, αλλά είναι και οι κρίσιμοι κόμβοι όσον αφορά τις τοπικές κοινωνίες και επίσης είναι χώροι, οι οποίοι έχουν τεράστια επίπτωση στο περιβάλλον και στους βιοτόπους που βρίσκονται γύρω από αυτούς. Συνεπώς, η συζήτηση για τα λιμάνια και τον τρόπο ανάπτυξης ή βιώσιμης ανάπτυξης των λιμανιών πρέπει να λαμβάνει υπόψη του πολλαπλά ζητήματα που εφάπτονται του χαρακτήρα τους ως στρατηγικών κόμβων σε μια πληθώρα αν θέλετε χώρων και επιπέδων.

Η συγκεκριμένη περίπτωση του λιμένα Θεσσαλονίκης, είναι μια υπόθεση η οποία κατά την άποψή μας συνδυάζει μια εσφαλμένη πολιτική όσον αφορά την εκμετάλλευση ή την καλύτερη εκμετάλλευση των λιμανιών της χώρας. Και αυτή είναι μια πολιτική που υιοθετείται εδώ και δεκαετίες και βασίζεται στην απλή, στην απλοϊκή θα έλεγα άποψη ότι η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών θα λύσει τα προβλήματά τους. Αυτή η απλοϊκή άποψη στην προκειμένη περίπτωση του λιμένα Θεσσαλονίκης για ιστορικούς λόγους έχει συνδυαστεί και με τα Μνημόνια. Δηλαδή, εδώ έχουμε αν θέλετε έναν εκρηκτικό συνδυασμό μιας λογικής ιδιωτικοποίησης, η οποία προϋπήρχε των Μνημονίων και της πολιτικής που επέβαλε η Τρόικα στη χώρα μας μέσω των Μνημονίων.

Και γίνομαι πιο συγκεκριμένος. Το 2011 ο Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης, στο πλαίσιο του 1ου Μνημονίου, πέρασε στο ΤΑΙΠΕΔ και υπό αυτή την ιδιότητα τελικά έγινε διαπραγμάτευση κάτω από το 3ο Μνημόνιο του Λιμένα Θεσσαλονίκης, η οποία ολοκληρώθηκε με τη Σύμβαση των αρχών του 2018 για την ιδιωτικοποίηση του 67% του λιμένα Θεσσαλονίκης, Σύμβαση που έγινε με την πολυεθνική εταιρεία South Europe Gateway ΑΕ. Το Δημόσιο έλαβε 218 εκατομμύρια ευρώ, ή καλύτερα να πω το ΤΑΙΠΕΔ έλαβε, γιατί δεν ξέρουμε -και εμείς θεωρούμε πως το Δημόσιο δεν έλαβε- γιατί τελικά αυτά τα χρήματα πηγαίνουν για την εξυπηρέτηση του Δημοσίου Χρέους, για το οποίο ακόμη δεν έχει γίνει λογιστικός έλεγχος.

Στο πλαίσιο της Σύμβασης αυτής, ο λιμένας Θεσσαλονίκης είχε υποχρεώσεις και οι υποχρεώσεις ήταν να κάνει επενδύσεις ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ. Μία από τις πιο κεντρικές επενδύσεις, ήταν η επέκταση του 6ου Προβλήτα. Επίσης, στο πλαίσιο της Σύμβασης του 2018 η Εταιρεία, η Σύμπραξη που εκμεταλλεύεται την πλειοψηφία των μετοχών του λιμένα Θεσσαλονίκης, έπρεπε να πετύχει κάποια ελάχιστα επίπεδα διακίνησης, με το μίνιμουμ, αρχικά, να είναι 3,8 εκατομμύρια μετρικών τόνων στο λιμένα. Η Σύμβαση αυτή, στην διαδικασία της υλοποίησής της αντιμετώπισε, όπως λέει και η Αιτιολογική Έκθεση, την απόφαση του 2022, από το Συμβούλιο της Επικρατείας, η οποία λίγο έως πολύ λέει πως θα έπρεπε προτού παρουσιάσει και αρχίσει να εφαρμόζει το Master Planγια τις υποχρεωτικές επενδύσεις, η Σύμπραξη που εκμεταλλεύεται το Λιμένα να εκπονήσει Περιβαλλοντική Μελέτη και να λάβει υπόψη της τα συμπεράσματα αυτής. Συνεπώς, τοMaster Plan που είχε υιοθετηθεί μέχρι τότε, κρίθηκε ότι πρέπει να αναδιαμορφωθεί ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Ως αποτέλεσμα έχουμε μία πολιτική αναθεωρήσεων, και υπάρχει ήδη μία «Τροποποίηση της Σύμβασης» που έχει λάβει χώρα το 2023 και αυτή που συζητάμε σήμερα είναι μια ακόμη «Τροποποίηση» πάνω στην προηγούμενη «Τροποποίηση», με σκοπό να μεταθέσει τις προθεσμίες. Να δώσει παρατάσεις, δεδομένου ότι η Σύμπραξη τώρα κρίνεται πως χρειάζεται περισσότερο χρονικό διάστημα, μετά την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, να πραγματοποιήσει το Master Plan και να πετύχει τους στόχους που λέει η Σύμβαση του 2018 σχετικά με τις υποχρεωτικές επενδύσεις και τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης. Αυτό είναι που συζητάμε τώρα και τροποποιείται δηλαδή η Σύμβαση του 2018, για να μπορέσει να παραχωρήσει αυτή τη διευκόλυνση προς την Σύμπραξη ούτως ώστε να συμμορφωθεί με τις επιπτώσεις της Απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Αυτό φαίνεται αρχικά να είναι ο στόχος. Η κριτική που ασκούμε, εκ μέρους της Πλεύσης Ελευθερίας, κινείται σε αρκετά επίπεδα. Καταρχήν, θεωρούμε ότι βρισκόμαστε εδώ διότι υιοθετείται μία ιδιαιτέρως προβληματική πολιτική για την ανάπτυξη των λιμανιών της Χώρας. Βρισκόμαστε εδώ, διότι τα λιμάνια της Χώρας παραχωρούνται σε ιδιωτικές συμπράξεις, υπό την πίεση και τις εντολές των Μνημονίων και της Τρόικα που τα έφερε και τα επέβαλε στη χώρα μας και συνεπώς δεν γίνονται οι απαραίτητες προετοιμασίες, δεν γίνονται σωστά οι διαγωνισμοί.

Για παράδειγμα, στην περίπτωση της επέκτασης του 6ου Προβλήτα, είχαμε ακύρωση ενός διαγωνισμού και διενέργεια καινούριου διαγωνισμού το 2023, αλλά επίσης, θεωρούμε ότι όλο το μοντέλο ανάπτυξης των λιμανιών, μέσα από αυτή την οικονομική φιλοσοφία, δεν επιφέρει τα οφέλη που αναμενόταν να επιφέρει και γι’ αυτό βρισκόμαστε τώρα, 6 χρόνια μετά την υπογραφή της Σύμβασης του 2018, να έχουμε μπροστά μας ένα νομοσχέδιο που θέλει να επεκτείνει. Θέλει να δώσει παράταση μέχρι το 2030 για να επιτευχθούν οι στόχοι των επενδύσεων, διότι ακριβώς όλο το πλαίσιο ήταν ιδιαίτερα προβληματικό. Και θέλω τώρα να εστιάσω ακόμη πιο συγκεκριμένα την κριτική μας σε κάποια σημεία, τα οποία κατά την άποψή μας δεν αποσαφηνίζονται, από την Αιτιολογική Έκθεση ή μάλλον, δίνεται η εντύπωση ότι αυτή είναι η μόνη και η καλύτερη λύση για το πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε.

Πρώτον, η παράταση στα 5 χρόνια δεν αιτιολογείται. Γιατί 5 χρόνια και όχι 4 ή 6 χρόνια; Αυτό θα πρέπει να εξηγηθεί με σαφήνεια. Ο αριθμός των 5 ετών έρχεται σχεδόν «ουρανοκατέβατος» και η Αιτιολογική Έκθεση θα έπρεπε να εξηγήσει με τι κριτήρια δόθηκε παράταση αυτού του χρονικού διαστήματος.΄

Δεύτερον, υπάρχει ένα μεγάλο ζήτημα όσον αφορά την Αιτιολογική Έκθεση, αναφορικά με τις συνέπειες που θα έχει αυτή η παράταση για τα συμφέροντα του δημοσίου και γίνομαι πιο συγκεκριμένος. Η Αιτιολογική Έκθεση έχει παραπάνω από μια φορά, εκεί που αναφέρεται στους στόχους της Αξιολογούμενης Ρύθμισης. Στους βραχυπρόθεσμους στόχους, κάνει λόγο για την προσαρμογή και έγκριση των μελετών και τεχνικών έργων που εκτελούνται με αποτέλεσμα, μακροπρόθεσμα, να υπάρχει η καλύτερη υλοποίηση των επενδύσεων. Παρακάτω, αναφέρει -μάλιστα αυτό υπάρχει σε κουτάκια- ότι θα υπάρχουν οφέλη, στη σελίδα 14 του κειμένου του νομοσχεδίου. αναφέρει εδώ ότι θα υπάρχει αύξηση εσόδων. Θα υπάρχει αύξηση εσόδων για την αγορά, για τους θεσμούς και για την κοινωνία και τις κοινωνικές ομάδες. Όμως, την ίδια στιγμή έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον το γεγονός ότι το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους συμπεραίνει ότι θα υπάρχει επιβάρυνση εσόδων στον προϋπολογισμό και όχι αύξηση εσόδων. Επί λέξη αναφέρει, «Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλείται ενδεχόμενη μείωση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού, τόσο από το αντάλλαγμα της παραχώρησης του ΟΛΘ ΑΕ προς το Ελληνικό Δημόσιο, όσο και από το μέρισμα που εισπράττει το δημόσιο ως μέτοχος της Ο.Λ.Θ. Α.Ε.».

Εδώ, πρέπει να τονίσω πως το ακόμη πιο ενδιαφέρον στοιχείο, είναι ότι η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους είναι επηρεασμένη από την Ειδική Έκθεση που καταθέτει ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μαζί με τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Χατζηδάκη, που και αυτή λέει ακριβώς αυτά που αναπαράγει στην Έκθεση του το ΓΛΚ. Προφανώς, επειδή το Γενικό Λογιστήριο πείστηκε από την Ειδική Έκθεση των δύο Υπουργείων ότι θα υπάρχει ζημία, θα υπάρχει ενδεχόμενη μείωση εσόδων και δεν υπάρχει πουθενά ενδεχόμενη αύξηση. Γιατί η Αιτιολογική Έκθεση παρουσιάζει αυτή την παράταση ως μία αλλαγή, η οποία θα επιφέρει έσοδα στο δημόσιο, στην κοινωνία και στις κοινωνικές ομάδες, καθώς και στην αγορά; Είναι, πραγματικά, περίεργο και θα θέλαμε από τον κύριο Υπουργό να μας δώσει μία εξήγηση γι’ αυτό.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι ο τρόπος με τον οποίο η Κυβέρνηση νομοθετεί γύρω από το ζήτημα της ιδιωτικοποίησης των λιμένων της χώρας και ιδίως στην περίπτωση που συζητάμε σήμερα, του ΟΛΘ, είναι προβληματική. Με παρατάσεις δεν λύνονται τα προβλήματα που προκύπτουν από ιδιωτικοποιήσεις, οι οποίες δεν αποφέρουν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα. Είναι προφανές εδώ πως υπάρχει μια δυσκολία από την ιδιωτική σύμπραξη που εκμεταλλεύεται το λιμένα να πετύχει τους όρους, οι οποίοι υπάρχουν στην αρχική σύμβαση. Επειδή δεν είχε άλλη πολιτική η Κυβέρνηση, από το να θεωρεί ότι αυτά που έχουν γίνει είναι σωστά και πρέπει να συνεχίσουν να γίνονται ακόμη και όταν δεν αποδίδουν, δίνει παρατάσεις. Μέχρι πότε θα δίνει παρατάσεις; Μέχρι πότε θα θεωρεί ότι αυτή η πολιτική πρέπει να υλοποιείται αενάως, ανεξάρτητα από τα αποτελέσματά της, προτού αρχίσει να σκέφτεται ότι, ενδεχομένως, θα πρέπει να ξανασκεφτεί όλη τη στρατηγική που έχει για την εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας;

Η Πλεύση Ελευθερίας θεωρεί ότι οι ιδιωτικοποιήσεις δεν είναι λύση και ότι το νομοσχέδιο που έχουμε μπροστά μας σήμερα το αποδεικνύει γλαφυρά.

Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς κύριε Καζαμία. Κατά παρέκκλιση του κανονισμού και με την άδεια του Ειδικού Αγορητή των Σπαρτιατών κ. Κόντη, θα δώσω τώρα τον λόγο στον κύριο Σωκράτη Φάμελλο από το ΣΥΡΙΖΑ, για πέντε λεπτά, διότι ξεκίνησε σε διπλανή αίθουσα η συνεδρίαση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας κατά την οποία ο οποίο ο κ. Φάμελλος είναι ομιλητής. Παρακαλώ κύριε Φάμελλε, έχετε τον λόγο.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε καθώς και τον κ. Κόντη.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Γενικέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, έχω την αίσθηση ότι πολλές φορές οι τοποθετήσεις της Κυβέρνησης και του Βουλευτή της Συμπολίτευσης, είναι σαν να βρισκόμαστε σε μια άλλη χώρα. Μιλάμε για μια άλλη πόλη όπου συμβαίνουν καθυστερήσεις, για μια άλλη Κυβέρνηση όπου υπάρχουν ευθύνες, για κάποιους άλλους πολίτες και άλλες επιχειρήσεις που θίγονται και πληρώνουν το κόστος των επιπτώσεων. Και πάντα κάποιος άλλος φταίει για τα λάθη, τις καθυστερήσεις και τις ελλείψεις της Κυβέρνησης Μητσοτάκη. Άλλοτε φταίει ο Covid, άλλοτε φταίει ο πόλεμος στην Ουκρανία, άλλοτε φταίει το Συμβούλιο Επικρατείας.

Ας μιλήσουμε καθαρά για το θέμα, γιατί το θέμα είναι το λιμάνι της πόλης μας, της Θεσσαλονίκης. Ένα λιμάνι το οποίο έχει πολύ μεγάλη αναπτυξιακή και γεωπολιτική σημασία και αυτό που συζητάμε σήμερα είναι η ευθύνη της Κυβέρνησης Μητσοτάκη που έχει σταματήσει για 5 χρόνια το μεγαλύτερο, ίσως, αναπτυξιακό έργο της Βορείου Ελλάδος. Γιατί το 2019 είχαμε μία Σύμβαση από το 2018, που δεν αμφισβητείται πιστεύω από την πλειοψηφία τουλάχιστον των Κομμάτων, είχαμε δρομολογημένες τις μελέτες για οδική και σιδηροδρομική σύνδεση και είχε γίνει η πρώτη φάση του διαγωνισμού για το Διαμετακομιστικό Κέντρο στο Στρατόπεδο Γκόνου, που θα συνέδεε το λιμάνι και την πόλη με όλα τα Βαλκάνια. Και αυτά σταμάτησαν με επιλογή της Κυβέρνησης που έρχεται τώρα να μας πει για ένα χρονοδιάγραμμα το οποίο αναφέρει πολύ απλά, «2031». Αυτό είναι το αποτύπωμα της Κυβέρνησης Μητσοτάκη στη Θεσσαλονίκη σε όλα τα έργα και την αναπτυξιακή και κοινωνική λειτουργία που συνδέονται με το λιμάνι.

Προτείνω λοιπόν, κ. Πρόεδρε, ο τίτλος της Σύμβασης Τροποποίησης να γίνει, «Ανάληψη ευθύνης της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας για το πάγωμα του μεγαλύτερου αναπτυξιακού έργου στη Βόρεια Ελλάδα». Είναι γεγονός και υπάρχει δημοσίευμα από τον ιστότοπο VORIA.GR, που γράφει ως τίτλο «Η… κακή Παρασκευή της Θεσσαλονίκης και το “ευτυχές 2031” για το λιμάνι», που αναφέρει -και δεν χαρακτηρίστηκε ποτέ το VORIA.GR ως μέσο το οποίο έχει κάποιες φιλικές διαθέσεις προς τον ΣΥΡΙΖΑ και σέβομαι τον πλουραλισμό της δημοσιογραφίας της πόλης μου και συνολικά -«…η ανακοίνωση της πενταετούς παράτασης […] συνιστά μια πολύ αρνητική εξέλιξη. Μια άκρως δυσάρεστη είδηση, …» και αυτό γιατί περιλαμβάνεται και την «εμβληματική επέκταση της 6ης Προβλήτας», όπως την αναφέρει και το άρθρο, γιατί παρήλθαν κρίσιμες προθεσμίες. Αναφέρει, επίσης ότι «Η υπόθεση της ανάπτυξης και αναβάθμισης του λιμανιού […] αποτελεί ντροπή και όνειδος για τη Θεσσαλονίκη […] για το σημαντικότερο αναπτυξιακό πλεονέκτημα της πόλης» -διαβάζω από το άρθρο- «και ότι η λογική της ιδιωτικοποίησης ήταν, παράλληλα με τα αναμενόμενα κέρδη του ιδιώτη, να επενδυθούν ιδιωτικά κεφάλαια –της τάξεως των 160 εκατομμυρίων ευρώ- για να αναβαθμιστεί και να αλλάξει κατηγορία το λιμάνι της Θεσσαλονίκης». Και συνεχίζει «Προφανώς οι ιδιώτες μέτοχοι ρυθμίζουν τα θέματα όσο μπορούν προς όφελός τους. Το ζήτημα είναι τι κάνει η πολιτεία, δηλαδή το δημόσιο και επομένως η κυβέρνηση» γιατί έτσι δημιουργούνται και κάποιες προτάσεις στην πόλη να πάει πίσω το εμπορευματικό κέντρο, αφού δεν έχουμε λιμάνι. Άρα, ήταν στραβό το κλήμα, το έφαγε και ο γάιδαρος. Η παράταση λοιπόν δίνεται και γράφει συνεχίζει το ίδιο άρθρο βάζοντας τον υπότιτλο « “Μητσοτάκης: Εμείς φταίμε”. Σε μία σύντομη συζήτηση μερικών λεπτών που είχε η Voria.gr με τον Κυριάκο Μητσοτάκη στο περιθώριο της συνέντευξης τύπου της Κυριακής στο φουαγιέ του Συνεδριακού Κέντρου «Ιωάννης Βελλίδης» ο πρωθυπουργός, ο οποίος έδειξε να γνωρίζει το θέμα, έριξε την ευθύνη για τη συγκεκριμένη εξέλιξη στο Ελληνικό Δημόσιο λέγοντας …». Έρχεται τώρα η Κυβέρνηση για να επικαλεστεί το θέμα του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Συνεπώς, και να είμαστε λίγο συγκεκριμένοι, ξέρω ότι ο Γενικός Γραμματέας έχει και καλή τεχνοκρατική γνώση του θέματος και όπως γνωρίζετε κύριε Γενικέ, έχω κι εγώ. Είχα υπηρετήσει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και είχα κάνει συνάντηση με τη Διοίκηση του λιμανιού, ως όφειλα και για την πόλη μου αλλά και για το Υπουργείο που υπηρετούσα, σχετικά με τον προγραμματισμό των μελετών. Είναι ψευδές το ότι η καθυστέρηση οφείλεται στην πρόσφατη απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας, γιατί αυτές οι μελέτες έπρεπε να είχαν γίνει και η απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας αφορά το λιμάνι του Πειραιά. Γιατί γνωρίζετε, κύριε Γενικέ, ότι από τη Σύμβαση Παραχώρησης, Παράρτημα 6.2 της Σύμβασης, ήταν υποχρεωμένος ο Παραχωρησιούχος, να προχωρήσει στη μελέτη. Και για να μην το διαψεύσετε, επικαλούμαι το Άρθρο 2 της Οδηγίας 2001/42, όπου υποχρεούνται τα έργα με Master Plan, τα Στρατηγικά Σχέδια Μεταφορών που συνδέονται και με άλλα ζητήματα τουρισμού και υποδομών, να έχουν Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Κύριε Υπουργέ, χωρίς να είναι δική σας ευθύνη, αλλά της δικής σας Κυβέρνησης - και το γνωρίζω πολύ καλά αυτό- η Κυβέρνηση ευθύνεται γιατί δεν παρακολούθησε και δεν ολοκληρώθηκε και η περιβαλλοντική αδειοδότηση αλλά και το έργο, αυτό καθ’ αυτό. Και έχω και άλλα ακόμα περιστατικά, και άλλες μελέτες, όπως για παράδειγμα μια στατική μελέτη που ενώ είχε ολοκληρωθεί το 2019, τελείωσε και εγκρίθηκε το Δεκέμβριο του 2021, από την «Κυβέρνηση των αρίστων» που παρακολουθούσε και επιτάχυνε τα έργα όλης της Ελλάδας. Ψευδές, προφανώς, επιχείρημα και ψευδεπίγραφο. Αυτή είναι η κατάσταση, κύριε Πρόεδρε. Κωλυσιεργία και καθυστερήσεις από την πρώτη μέρα της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας.

Και προφανώς είναι δικαιολογία το θέμα της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Δεν παραγνωρίζει την απόφαση του ΣτΕ και τα πιθανά νομολογιακά αποτελέσματα, αλλά ήδη ίσχυαν οι υποχρεώσεις για τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης. Και δεν είναι μόνον το λιμάνι. Πρέπει να είμαστε συγκεκριμένοι. Είχε υπάρξει μελέτη ανατεθειμένη στην ΕΡΓΟΣΕ για τη σύνδεση με σιδηροδρομικό δίκτυο και σταμάτησε. Ακυρώθηκε και ξαναμπήκε σε άλλο μελλοντικό πλαίσιο που καθυστερεί. Υπήρχε μελέτη της Εγνατίας Οδού για τη σύνδεση με το οδικό δίκτυο, δηλαδή με τον ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό, και σταμάτησε ή καθυστερεί. Το θέμα, πάντως, είναι ότι η πόλη δεν έχει ούτε το ένα, ούτε το άλλο.

Και όσον αφορά το Στρατόπεδο Γκόνου, για να λύσουμε θέματα -είναι πολύ καλό που είναι εδώ ο κ. Καλαφάτης, διότι δεν μπορεί να με διαψεύσει. Το Logistics Center στο Στρατόπεδο Γκόνου, σταμάτησε με ευθύνη της Κυβέρνησης Μητσοτάκη. Ο Κυριάκος Μητσοτάκης στην Έκθεση του 2019 ανήλθε στο βήμα και εξήγγειλε ότι στο Στρατόπεδο Γκόνου θα γίνει -και διαβάζω- «ελεύθερη ζώνη επιχειρηματικότητας, χωρίς δασμούς και ΦΠΑ». Αυτό λέει το συγκεκριμένο άρθρο που διάβασα, γιατί το εισηγήθηκαν -μάλλον λανθασμένα- κάποιοι σύμβουλοι τοπικά στελέχη. Και όταν τώρα είδαν την καταστροφή που έχουν προκαλέσει στην πόλη μας και έρχονται, 5 χρόνια μετά, να προκηρύξουν τη μελέτη που σε πρώτη διαγωνιστική φάση, είχε ήδη ολοκληρωθεί το 2019. Ας μην κοροϊδευόμαστε, λοιπόν.

Αυτή είναι η κατάσταση για τη Θεσσαλονίκη. Όλα αυτά έγιναν τα τελευταία 5 χρόνια του κυρίου Μητσοτάκη -και στο λιμάνι και στη σιδηροδρομική σύνδεση και στην οδική σύνδεση και στο Διαμετακομιστικό Κέντρο. Επιπτώσεις όλων των παραπάνω είναι η καθυστέρηση της ανάπτυξης, της εργασίας και της οικονομίας, σε όλη τη Βόρειο Ελλάδα. Είναι η καθυστέρηση μεταποιητικών λειτουργιών, άρα πιθανά και του πρωτογενούς και του τριτογενούς τομέα. Και, δυστυχώς - και δεν ξέρω αν το έχετε αντιληφθεί αυτό και το παίρνετε έτσι ελαφρά- είναι η καθυστέρηση σε γεωπολιτικά ζητήματα. Η χώρα είχε έναν προγραμματισμό στα Βαλκάνια και δυστυχώς επακολούθησαν εξελίξεις που μάς επιβεβαίωσαν. Δεν τα είχαμε προβλέψει όλα αυτά. Έπρεπε η Θεσσαλονίκη και η Ελλάδα να έχει ένα ισχυρό αναπτυξιακό αποτύπωμα συνεργασίας με οικονομικά οφέλη και για τον τόπο μας αλλά και με την ενίσχυση της γεωπολιτικής μας θέσης. Η Κυβέρνηση Μητσοτάκη ευθύνεται διότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν έχει αποτελέσει εργαλείο γεωπολιτικής ενίσχυσης της χώρας μας. Δεν μπορούμε να τα κρύβουμε αυτά και ιδιαίτερα μέσα στο Ελληνικό Κοινοβούλιο.

Θα επανέλθω και αύριο με τοποθέτησή μου κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ πάρα πολύ και το συνάδελφο και εσάς για το χρόνο. Αλλά, κύριε Υπουργέ, πρέπει να μιλήσετε γι’ αυτά, όχι για τον εαυτό σας και για την Κυβέρνηση. Ο κ. Γενικός είναι ενήμερος.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε. Και μετά την παρέκκλιση αυτή θα κλείσουμε τον κύκλο των τοποθετήσεων των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών με την ομιλία του κ. Κόντη. Παρακαλώ, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε άλλη μια προέκταση σύμβασης. Έχουμε συζητήσει προγενέστερα για λιμάνια Ηρακλείου, Αλεξανδρούπολη;, Καβάλας και πάει λέγοντας, μια αναγκαστική θα την ονόμαζα «πώληση», γιατί μόνον έτσι μπορεί να την πει κανείς. Και δεν μπορώ να πιστέψω ότι δεν βλέπουν τα οφέλη, από τις εκάστοτε Κυβερνήσεις αυτοί που τα παραχωρούν, και την αναγκαιότητα τού να έχουμε τα λιμάνια στη διάθεσή μας όπως και τα αεροδρόμια μας.

Αυτήν τη στιγμή με τα Μνημόνια, φτάσαμε σε ένα σημείο να έχουμε παραχωρήσει -και δεν θα μιλήσω για το αν είναι ευτελές το αντίτιμο ή αν είναι καλύτερο ή μεγάλο ή ανταγωνιστικό το αντίτιμο. Θα πω ότι για μένα, για τον κάθε Έλληνα και τον κάθε πολίτη σε οποιαδήποτε χώρα που ξέρει τι του γίνεται, λιμάνια και αεροδρόμια θα έπρεπε πρωταρχικά να είναι κάτω από τον έλεγχο του δημοσίου και σε συνεργασία με ιδιώτες. Εγώ δεν είμαι απόλυτος στο θέμα «κατοχή του δημοσίου στα πάντα». Αλλά στους τομείς δημόσια υγεία, λιμάνια, αεροδρόμια, θα έπρεπε το κράτος να είναι παρών και όχι να τα απεμπολεί. Αυτό δυστυχώς, η Ευρωπαϊκή Ένωση μας έβαλε έναν πωλητή στην πλάτη μας, το ΤΑΙΠΕΔ και το Υπερταμείο. Γιατί τα φτιάξαμε με ωραία ονόματα αλλά εύκολα πουλάνε-ξεπουλάνε τα πάντα με τα Μνημόνια και γίνονται πωλήσεις ή παραχωρήσεις χωρίς να υπάρχει μια σοβαρή μελέτη του τι χάνει το κράτος, το τι κερδίζει αυτός ο οποίος τα παίρνει και ποιο είναι τελικά το συμφέρον των Ελλήνων πολιτών.

Για να μιλήσουμε για χρέος, σίγουρα βλέπουμε όλοι ότι όχι μόνο δεν μειώνεται, αλλά αυξάνεται. Οπότε είμαστε σαν κάποιον ο οποίος είχε αγοράσει 10 χρυσά ρολόγια, κάποιες αλυσίδες και λίρες κ.λπ. και όταν «έσφιξαν τα ζωνάρια» άρχισε να τα εκποιεί. Όμως στο τέλος δεν είχε να πουλήσει τίποτε και έμενε να πουλάει πλέον τον ίδιο του τον εαυτό. Αυτό γίνεται.

Γιατί είπε όπως προηγουμένως ένας συνάδελφος, όταν σταματήσουμε να έχουμε, να εκποιούμε, να πουλάμε ή να παραχωρούμε περιουσιακά στοιχεία όπως η ΛΑΡΚΟ, όπως τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, τι θα κάνουμε; Τι θα εκποιήσουμε; Κύριε Υπουργέ, βλέπουμε πως από όταν οι Γερμανοί πήραν τα αεροδρόμιά μας -και τώρα τελευταία πουλήθηκε και το υπολειπόμενο 40% του «Ελευθέριος Βενιζέλος» σε συνταξιούχος Καναδούς- έχει χειροτερέψει η πρόσβαση. Προσωπικά, σας λέω πως πηγαίνω και έρχομαι στη Θεσσαλονίκη, όπως και άλλοι συνάδελφοι, πολύ συχνά και δεν υπάρχει φορά που να μην κάνουμε λιγότερα από 2 ώρες. Και αυτό δεν συμβαίνει λόγω της αύξησης των τουριστών, γιατί πάντα είχαμε περίπου τόσους τουρίστες. Συμβαίνει γιατί έχουν μειώσει το προσωπικό, συμβαίνει γιατί δεν επενδύουν για να καλυτερεύσουν τις συνθήκες, και πλέον πηγαίνουμε όλοι σαν να μη συμβαίνει τίποτα. Το έχουμε αποδεχθεί και πάμε να κάνουμε το Αθήνα-Θεσσαλονίκη 3 ώρες. Συγκριμένα εχθές το έκανα 2,5 ώρες, 1 ώρα περιμέναμε στο αεροδρόμιο και είναι η 1η φορά που περίμενα μέσα στο αεροπλάνο.

Προχθές είδαμε την Έκθεση του κ. Ντράγκι και διαπιστώσαμε ότι -κάτι που πάει να παραγνωρίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση- για όλη αυτή τη διαχείριση των ευρωπαϊκών κρατών στην ουσία είπε ότι έχουμε αποτύχει και ότι χρειαζόμαστε μια «ένεση», σχεδόν 1 τρις κάθε χρόνο. Επέστησε την προσοχή στο να γίνουμε ανταγωνιστικοί εστιάζοντας στα λιμάνια και στις θαλάσσιες μεταφορές μας. Χώρια από το ότι είπε πως χάσαμε πλέον την εμπορευματική μας ικανότητα έναντι των Κινέζων και άλλων λαών τονίζοντας μέσα στην έκθεση του την ανάγκη δημιουργίας ανταγωνιστικών λιμανιών και την ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Τι έχουμε δει εμείς από την παραχώρηση των λιμανιών; Έχουν παραχωρηθεί λιμάνια χωρίς να έχουμε δει κανένα Master Plan. Προσωπικά δεν είδα κανένα. Μάλιστα στο λιμάνι της Καβάλας υποτίθεται ότι στην παράγραφο 15 υπήρχε το Master Plan, το οποίο δεν υπήρχε, και όταν το ζητήσαμε επίμονα και στις τρεις συνεδριάσεις, ειπώθηκε πως ήταν απόρρητο. Δηλαδή παραχωρούμε ένα λιμάνι χωρίς να γνωρίζουμε το Master Plan και του τι σκοπεύει να κάνει ο επενδυτής;

Συγκεκριμένα στον λιμένα Θεσσαλονίκης, σε μία περίεργη ιδιοκτησιακή κατάσταση την οποία αρχικά αμφισβήτησαν οι Αμερικάνοι, πριν δοθεί το λιμάνι. Θυμάμαι τον κ. Πάιατ που είχε πει ότι είναι αντίθετος σε αυτή τη συνεργασία επενδυτών και βλέπουμε άλλα συμφέροντα στη μέση που δεν είναι επενδυτικά. Έχουμε μία ιδιοκτησία, νομίζω στο 71%, που θεωρητικά πουλάει εδώ και 2 χρόνια. Υποτίθεται από τον κ. Σαββίδη; Υποτίθεται από ανθρώπους οι οποίοι συνεργάζονται μαζί τους; Δεν είναι ξεκάθαρο αυτή τη στιγμή ποιοι είναι οι ιδιοκτήτες του ΟΛΘ που έχει αναλάβει τη διαχείριση και, θεωρητικά, συνεχίζουν και με αυτή την προέκταση. Και θέλω να ξέρω τι από όλα αυτά που τους λέει και που είχαν αναλάβει στην 1η Σύμβαση του 2018 έχουν κάνει, γιατί έχω τη Σύμβαση μπροστά μου. Μιλάμε για ένα λιμάνι το οποίο έχει 14 ντόκους -όπως λέμε και στο Εμπορικό Ναυτικό- όπου κανένας από αυτούς δεν έχει πάνω από 12 μέτρα βύθισμα. Δεν έγινε καμία προσπάθεια εκβάθυνσης του λιμανιού, ώστε να ξεφύγει από την δυνατότητα υποδοχής μόνο πλοίων τύπου feeder ή μικρών. Γιατί μόνο τέτοια πλοία μπορούν και μπαίνουν στον σταθμό υποδοχής των εμπορευματοκιβωτίων.

Έχουμε, τη δυνατότητα, για 550.000 θέσεις containers σε μία έκταση, η οποία είναι πάνω από 610.000 τ.μ. μέτρα -η οποία λέμε πως είναι «ανοιχτή» για μίσθωση- και 45.000 τ.μ. κλειστών αποθηκευτικών χώρων. Θα θέλαμε να γνωρίζουμε μέχρι να ψηφίζουμε, τι έχουν κάνει από τότε έως σήμερα σε αυτό το κομμάτι σχετικά με την επένδυση; Πραγματικά δεν γνωρίζω. Είδα την τελευταία έκθεση, αν θυμάμαι καλά η περσινή ή προπέρσινη, και μιλάνε για έσοδα 90 εκατομμυρίων ευρώ και για κέρδη 27 εκατομμυρίων ευρώ. Προσωπικά θέλω να πιστεύω ότι μπορεί να αποφέρει πολύ περισσότερα, αν ήδη δεν αποφέρει, γιατί μιλάμε για ένα λιμάνι που είναι καθαρά κερδοφόρο. Ειδικά εάν γίνουν οι επενδύσεις τις οποίες υποσχεθήκαν -και δεν ξέρουμε αν έχουν γίνει, εγώ πιστεύω ότι δεν έχουν γίνει- μπορεί αυτά τα έσοδα να τετραπλασιαστούν.

Πρόκειται για ένα λιμάνι προσβάσιμο στη διασύνδεση με τρένα, είναι νέος Διαμετακομιστικός Σταθμός σε συμβατικό φορτίο, ο πρώτος Σταθμός στην Ελλάδα και στην περιοχή, είναι ένας από τους μεγαλύτερους σε δυνατότητα σταθμούς της Μεσογείου και βλέπω να βρίσκεται πίσω και να έχει τα χαρακτηριστικά ενός μικρού λιμένα. Αναφέρομαι πάντα στην υποδοχή φορτηγών πλοίων. Που να μιλήσω για ποντοπόρα πλοία με πλήρες φορτίο και με πάνω από 12 μέτρα βύθισμα. Αποκλείεται να έρθει και να προσδέσει γιατί είναι αδύνατον με τα δεδομένα που έχουμε σήμερα. Έχει, τη δυνατότητα υποδοχής φορτίου χύδην, το οποίο είναι πολύ σημαντικό. Και όταν λέμε «χύδην» εννοούμε χύμα φορτίο που δεν μπορούμε να το αξιοποιήσουμε. Όλο αυτό προσωπικά μου δείχνει πως αυτός που τα ανέλαβε τότε, το 2018, πήρε ένα λιμάνι απλώς για να το πάρει, αλλά δεν ενδιαφέρθηκε ποτέ για την επέκταση του η οποία έμεινε μόνο στη Σύμβαση.

Επαναλαμβάνω πως θα χαρώ να δω να γίνονται πραγματικότητα όλα όσα έλεγαν ότι θα γίνουν, αλλά δυστυχώς -και επειδή ζω και εγώ στη Θεσσαλονίκη και περνάω από το λιμάνι και γνωρίζω τις δυνατότητες του- δεν έχουν γίνει και δεν βλέπουμε κάποια προσπάθεια να γίνουν. Δεν ξέρουμε αν υπάρχουν δικαιολογίες για αυτό, εάν υπάρχει δικαιολογία πως κάποιοι έμμεσα έχουν ζητήσει να υπάρξει πώληση του ποσοστού που αυτή τη στιγμή έχει πλειοψηφία στον ΟΛΘ. Αλλά κάποιος πρέπει να μας πει, τι πρόκειται τελικά να γίνει σε αυτό το λιμάνι, σε μια εποχή μάλιστα που το εμπόριο έχει εκτιναχθεί στα ύψη μετά τον κορονοϊό.

Τα εμπορευματοκιβώτια, τα containers, όλη αυτή η «ιστορία» της διαμετακόμισης φορτίων από το εξωτερικό στην Ευρώπη και κτλ. είναι κοστοβόρα, έχει «πάει στα ύψη». Κάποτε, φέρανε ένα container από την Κίνα με κόστος 1.500 ευρώ και μετά τον κορονοϊό έφτασε το 40ντάρη container στα 10.000 και 15.000 ευρώ γιατί υπήρξε έλλειψη container. Γιατί, λοιπόν, να μην έχουμε εμείς ήδη αποθηκευμένα άδεια container, για παράδειγμα στις εξωτερικές αποθήκες μεγάλων εταιρειών, όπως είναι η MSI ή άλλες, να έχουν τη δυνατότητα να βρίσκονται εδώ να φέρνουν και να παίρνουν φορτία, να έχουμε έτσι μεγάλη συμμετοχή πλοίων και αύξηση φορτίων στην περιοχή αλλά και στην Ελλάδα γενικότερα.

Δεν βλέπουμε, λοιπόν, ότι με την ιδιωτική και μόνο παρέμβαση υπάρχει η συναίσθηση ότι το λιμάνι πρέπει να κάνει αυτά που ζητάει η θέση του, αυτό που απαιτεί η θέση του λιμανιού. «Λέει» στον ιδιώτη ιδιοκτήτη, «εδώ είμαι με τεράστιες δυνατότητες» και ο ιδιώτης δείχνει να μην το συναισθάνεται. Εκεί πρέπει να βρίσκεται το κράτος και να απαιτεί. Πρέπει να βρίσκεται και να ελέγχει, για να μην φτάσουν στον τομέα του Handling - που για μένα είναι πολύ σημαντικός, επειδή έχω την εμπειρία σε αυτό που λέω ότι θα έπρεπε να είναι μόνιμα άτομα και όχι επιλεγμένα κατά περίπτωση και τα οποία θα εργάζονται στην φορτοεκφόρτωση, στις λειτουργίες, στην καθημερινότητα του Λιμανιού. Θα πρέπει, να έχουμε στελέχη, τα οποία δεν θα εξαρτώνται από τον κατά καιρούς ιδιώτη, ο οποίος μπορεί και να αλλάξει. Να είναι άτομα τα οποία να γνωρίζουν τι πρέπει να κάνουν, πώς πρέπει να χειριστούν τα μηχανήματα. Μηχανήματα που πρέπει να τοποθετηθούν γιατί από όσο είδα όλα αυτά τα χρόνια μπήκε μόνο μια γερανογέφυρα. Θα πρέπει, να αυξηθεί η δυνατότητα συνεργασίας μηχανημάτων και ανθρώπων το οποίο απαιτεί μεγάλη εμπειρία που ποτέ, μα ποτέ δεν είδα σε κανένα λιμάνι.

Κύριε Υπουργέ, σε κανένα λιμάνι μας -και το γνωρίζετε αυτό- δεν έχουμε δει να έχουν τοποθετηθεί σε καίριες θέσεις πρώην καπετάνιοι. Και δεν το λέω αυτό επειδή είναι πρώην συνάδελφοι μου, πρώην καπετάνιοι, οι οποίοι έχουν γνώση. Ξέρετε ότι ένας καπετάνιος με το μάτι τετραγωνίζει ένα αμπάρι, το κυβίζει και μπορεί να δει τι μπορεί να φορτωθεί, τι να εκφορτωθεί πώς να υποθηκευθεί; Δεν έχω δει ποτέ να αξιοποιούνται οι σχετικοί παρά όλοι οι άσχετοι με το επάγγελμα να είναι αυτοί που μπαίνουν σε ηγετικές θέσεις, σε όλα τα λιμάνια μας και αυτό είναι πρωτοφανές. Όταν πηγαίναμε με πλοίο στην Ιαπωνία, ξέρετε τι μας έλεγε ο γιαπωνέζος Operator που ήταν πρώην καπετάνιος; Θα τελειώσετε σε 7 μέρες 12 ώρες και 30 λεπτά και εμείς γελάγαμε. Αλλά όντως τελειώναμε σε 7 μέρες 12 ώρες και 30 λεπτά, γιατί ήξεραν τι έλεγαν. Ήταν οι κατάλληλοι άνθρωποι στην κατάλληλη θέση. Πήρε η ΤΕΡΝΑ το λιμάνι στην Καβάλα και προσπαθούν να το «βάλουν» στα δικά τους πρότυπα και μακάρι να λειτουργήσει σωστά, αλλά δεν το πιστεύω. Πρέπει να υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι έχουν γνώση. Ευτυχώς, είναι εμφανές -και δεν το λέω για να βρω κάποια δουλειά αν δεν θα είμαι Βουλευτής γιατί δεν γίνεται και λόγω της ηλικίας μου- πως υπάρχουν νέοι άνθρωποι που φεύγουν από τα πλοία και είναι ευκαιρία να απασχοληθούν προσφέροντας είτε σε ιδιώτες, είτε στο Δημόσιο.

Όσον αφορά την ψήφο μας, θα επιφυλαχθούμε για την Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ, πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ κ. Κόντη. Στο σημείο αυτό ολοκληρωθεί ο κύκλος των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών. Κύριε Υπουργέ…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Παρακαλώ, ένα διαδικαστικό θέμα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τις διαδικασίες κ. Γιαννούλη τις τηρούμε …

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ(Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Μάλλον, μια χάρη θα ήθελα, επειδή πληροφορήθηκα από τον κ. Σιμόπουλο ότι η Ολομέλεια θα γίνει την Πέμπτη 19/09/2024.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Σιμόπουλος, αντλεί την πληροφόρησή του επειδή είναι Πρόεδρος Επιτροπής.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ(Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θέλω να παρακαλέσω, αν είναι μαχητό γιατί την συγκεκριμένη Πέμπτη έχω ένα σοβαρό δικαστήριο πολιτικής φύσης, να μεταφερθεί.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα το δούμε με τις υπηρεσίες κ. Γιαννούλη. Καταγράφηκε το αίτημά σας αλλά δεν μπορώ να σας απαντήσω, όπως αντιλαμβάνεστε τώρα, γιατί είμαστε μέρος ενός ευρύτερου προγραμματισμού και ως προς τα νομοσχέδια και ως προς τις αίθουσες και ούτω καθεξής και ως προς τους Εισηγητές που βλέπετε και φεύγουν από τη μία Επιτροπή για να πάνε στην άλλη. Ακούμε το αίτημά σας πάντως όπως πάντα.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΡΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της ΚΟ. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Συγγνώμη που διακόπτω κ. Πρόεδρε, να πω και εγώ κάτι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, κ. Δερβερούδη.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΡΒΕΡΟΥΔΗΣ** **Ειδικός Αγορητής της ΚΟ. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Θα παρακαλούσα για το ίδιο, επειδή κι εγώ έχω κόλλημα για την Πέμπτη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θέτετε και εσείς το ίδιο αίτημα.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΡΒΕΡΟΥΔΗΣ** **Ειδικός Αγορητής της ΚΟ. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Παρομοίως, αν είναι δυνατόν να μετακινηθεί.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ τόσο οι Βουλευτές όσο και τα λιμάνια θέτουν ζητήματα. «Κάθε λιμάνι και καημός» που λέει και το τραγούδι. Προσωπικά άκουσα με πολύ ενδιαφέρον τις τοποθετήσεις των Βουλευτών ,κυρίως των Βορειοελλαδιτών, που ξέρουν καλά το θέμα της Θεσσαλονίκης.

Σε ότι με αφορά, θα ήθελα να αξιοποιήσω την ιδιότητα του μέλους της Επιτροπής αλλά και την σας παρουσία εδώ -όπως και του Γενικού Γραμματέα Ναυτιλίας και Λιμένων κ. Κυριαζοπούλου που ξέρει καλά τα δικά μας προβλήματα- και να ρωτήσω αν έχουμε νεότερο για την πρόοδο των διαγωνιστικών διαδικασιών στο λιμάνι του Βόλου, θυμίζοντας παράλληλα πως έχουν εγκριθεί 10 εκατομμύρια ευρώ από το Υπουργείο σας για την απόσυρση των φερτών υλικών. Θίγω αυτό το θέμα γιατί υπάρχει η ανησυχία μήπως χαθεί και δεύτερη σεζόν, μιας και φέτος αντί για τα κρουαζιερόπλοια και τα φορτηγά πλοία που περιμέναμε τελικά «εισπράξαμε», ατυχώς, νεκρά ψάρια. Πρέπει να ανατάξουμε αυτή την εικόνα, άσχετα από το πλαίσιο των διαγωνιστικών διαδικασιών γιατί γνωρίζετε, και εσείς και οι συνάδελφοι, ότι βρίσκεται σε εξέλιξη μια διαγωνιστική διαδικασία παραχώρησης, η οποία έχει εμπλακεί πλέον στη δικαιοσύνη μετά από μια προσφυγή που έχει κατατεθεί. Αν έχουμε νέα και σε αυτό πολύ καλά θα ήταν να τα μάθουμε σήμερα στην Επιτροπή μας.

Γενικώς, πρέπει να αναταχθεί το λιμάνι του Βόλου, στο πλαίσιο της γενικότερης προσπάθειας ανάταξης της περιοχής μετά από τα πολλαπλά χτυπήματα που έχει δεχθεί. Άλλωστε είναι και αυτό ένα ιστορικό λιμάνι το οποίο έχει υποτιμηθεί, λάθος κατά τη δική μας άποψη, που ιστορικά διαδραμάτισε μεγάλο ρόλο. Ενώ σήμερα, κ. Υπουργέ, συζητάμε για σιδηροδρομική σύνδεση άλλων λιμένων, να επισημάνω πως το λιμάνι του Βόλου είχε σιδηροδρομική σύνδεση πριν από 100 χρόνια, νωρίτερα από κάθε άλλο λιμάνι ενώ σήμερα δεν έχει. Δεν θέλω να μιλήσω για τη θέση του, για τη γεωστρατηγική του θέση ως πύλη μεταξύ Μέσης Ανατολής και Δυτικής Ευρώπης, τα γνωρίζετε όλα αυτά και τα λέμε συνεχώς κατά τις επισκέψεις σας στο Βόλο. Ελπίζω, αν έχουμε νεότερα για τις διαγωνιστικές διαδικασίες για να σωθεί η επόμενη σεζόν από τα κρουαζιερόπλοια και να αποκατασταθεί η εμπορική κίνηση στο λιμάνι του Βόλου -γιατί ευτυχώς η ακτοπλοϊκή διεξάγεται κανονικά- θα θέλαμε πολύ να το ακούσουμε στη σημερινή συνεδρίαση.

Σε αυτό το σημείο, τον λόγο έχει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Χρήστος Στυλιανίδης, με την ομιλία του οποίου θα κλείσουμε την 1η συνεδρίαση της Επιτροπής μας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Πρόεδρε, έχω μια εμμονή στην πειθαρχία. Αυτή είναι η φιλοσοφία μου. Θα μου επιτρέψετε όσον αφορά το λιμάνι του Βόλου να σας ενημερώσει ο Γενικός Γραμματέας, κ. Κυριαζόπουλος. Προσωπικά θα μου επιτρέψετε να μείνω στο θέμα που συζητάμε σήμερα και αυτό είναι ο λιμένας της Θεσσαλονίκης. Είναι η πειθαρχία, το στυλ μου και η φιλοσοφία ζωής μου κάτι που κάνω εδώ και 66 χρόνια. Θέλω να μείνω σε αυτό, το έκανα σε τρία Κοινοβούλια και σε όσα άλλα βρέθηκα παρών.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει κ. Υπουργέ, θα μας ενημερώσει ο Γενικός Γραμματέας. Παρακαλώ να συνεχίζουμε στη διαδικασία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Η παρουσία μας σήμερα εδώ είναι μια υποχρέωση που απαιτεί η νομοθεσία, γιατί οφείλουμε να κυρώσουμε με την ισχύ του τοπικού νόμου μια αναγκαία τροποποίηση που έγινε στις 24 Μαΐου του τρέχοντος έτους στην ισχύουσα Σύμβαση Παραχώρησης που ισχύει από το 2018, και αφορά σε χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χωρών και περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένα Θεσσαλονίκης. Μπορεί να ακούσετε κάποιες επαναλήψεις, αλλά για λόγους πρακτικών οφείλω να συνεχίσω σε αυτή τη βάση και μετά θα μπω σε μια άλλη συζήτηση που αφορά τα λιμάνια στη Βόρειο Ελλάδα.

Όπως γνωρίζετε έχουν γίνει και άλλες τροποποιήσεις μετά την αρχική σύμβαση του 2018, οι οποίες επίσης κυρώθηκαν με τους αντίστοιχους νόμους -να μην τους επαναλάβω γιατί «ο χρόνος είναι χρήμα». Αυτό, τι αποδεικνύει; Αποδεικνύει πως η πραγματικότητα είναι δυναμική, ρευστή και μας δείχνει συνεχώς τις ανάγκες της στις οποίες οφείλουμε να ανταποκρινόμαστε με τρόπο άμεσο και αποτελεσματικό. Ζητούμενο λοιπόν για την πολιτική και το πολιτικό σύστημα είναι να διαθέτει αυτά τα αναγκαία αντανακλαστικά και την ευελιξία προσαρμογής σε αυτή την δυναμική πραγματικότητα και να προσαρμόζεται αφού μόνο έτσι θα έχει προσδοκώμενο αποτέλεσμα.

Οι αλλαγές που καλούμαστε να επικυρώσουμε σε αυτή τη διαδικασία κινούνται σε δύο επίπεδα -έχει ειπωθεί, αλλά δυστυχώς θα το επαναλάβω- που αφορούν την παράταση για 5 έτη πρώτον, των υποχρεωτικών επενδύσεων που προέβλεπε η Σύμβαση και δεύτερον, την ίδια την παράταση και την έναρξη της υποχρέωσης επίτευξης των ελάχιστων επιπέδων διακίνησης σταθμού συμβατικού φορτίου. Το άλλο πεδίο αφορά στα λιμενικά έργα και συγκεκριμένα στην έγκριση τεχνικών μελετών που εκτελούνται εντός της Λιμενικής Ζώνης του λιμένα Θεσσαλονίκης, προκειμένου για αυτές να διευρύνεται η διαδικασία fast track έγκρισης που υπάγεται σε αυτή κάθε έργο που συντελείται από τον ΟΛΘ ΑΕ για λογαριασμό της και περιλαμβάνεται βέβαια και το Master Plan.

Σχετικά με τις ανωτέρω παρατάσεις, υπήρξε μια συζήτηση με διαφορετικές απόψεις και φυσικά η άποψη καθενός είναι σεβαστή και την άκουσα με πολύ ενδιαφέρον, καθώς έχω διατρέξει μαζί με τον Γενικό Γραμματέα αλλά και μέσω των πρακτικών το όλο ιστορικό της υπόθεσης. Επιμένω ότι αυτά που καταγράφονται εδώ κατά τη δική μου προσέγγιση είναι τα πραγματικά γεγονότα και λέω ότι οι παρατάσεις προκύπτουν ως αναγκαιότητα από τις εξελίξεις. Επήλθαν καίριες μεταβολές σχετικές με τη νομοθεσία, κατόπιν της υπογραφής της Σύμβασης του 2018 και υπάρχει η ανάγκη συμμόρφωσης των έργων και επενδύσεων με τη νομοθεσία αυτή. Πλέον μιλάμε για την υποχρεωτικότητα έκδοσης Προεδρικού Διατάγματος και τη θέση σε εφαρμογή του Master Plan σε κάθε λιμάνι. Να ενημερώσω για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης πως το Master Plan έχει ολοκληρωθεί και βρίσκεται στη διαδικασία έγκρισης από το ΣτΕ πριν εκδοθεί και τυπικά. Αν θέλετε και μια «προσωπική νότα» έχοντας και άλλες εμπειρίες, αυτή η γραφειοκρατική διαδικασία που γίνεται με ξεπερνά, ομολογώ. Είναι κάτι που πολλές φορές με έχει κάνει να σηκώσω τα χέρια μου ψηλά, και το έχω πει. Αλλά αυτή είναι η διαδικασία και αν θέλουμε ως Βουλευτές του Ελληνικού Κοινοβουλίου -συμπεριλαμβανομένου και εμού- θεωρώ ως το μέγιστο έργο που μπορούμε να επιτελέσουμε είναι να «σπάσουμε» αυτή τη γραφειοκρατική διαδικασία. Πρέπει να βρούμε τρόπους. Είναι η τροχοπέδη για την χώρα, ανεξαρτήτως Νέας Δημοκρατίας, ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ ή οποιουδήποτε άλλου κόμματος. Είναι ένα μείζον πρόβλημα για τη χώρα και κυρίως οι αλλεπάλληλες νομικές διαδικασίες.

Έχω μια εμπειρία από το προηγούμενο Υπουργείο, όπου κατάφερα να λύσω το πρόβλημα του NSPA και να προχωρήσουμε τις διαδικασίες για την ενοικίαση εναέριων μέσων. Άλλες χρονιές όλα ήταν στον «αέρα» εξαιτίας των ενστάσεων, στη περίπτωση του NSPA εντός μίας εβδομάδας αποφάσισα, είπα ότι αυτή η ένσταση δεν έχει βάση και προχωρήσαμε και πήραμε εναέρια μέσα εντός του 2022, αλλιώς δε θα τα παίρναμε ούτε τότε. Και σημειωτέον πως δεν έγιναν οι διαδικασίες με απευθείας αναθέσεις ή με οτιδήποτε άλλο, γιατί μιλήσατε για απευθείας αναθέσεις. Το πρόβλημα λοιπόν είναι δομικό, είναι νομικό, είναι δικαστικό, είναι τα αλλεπάλληλα σχήματα νομικής διαδικασίας και νομικής υπερβολής. Κυρίως όμως, και αυτή είναι η άποψή μου, είναι νομικό.

Είναι λοιπόν επόμενο να χρειάζεται η παράταση, έτσι ώστε όλες οι επενδύσεις να βρίσκονται σε συμφωνία με αυτό. Η δυνατότητα παράτασης προβλεπόταν άλλωστε και στην αρχική σύμβαση, εφόσον η ολοκλήρωση της σύνδεσης του λιμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν είχε κατορθωθεί, πράγμα που εκκρεμεί, κανείς δεν είπε ότι είχαμε σιδηρόδρομο- μακάρι να είχαμε. Αν θέλετε την άποψή μου, σε μία περίοδο όπου μια χώρα που βγήκε από μια δεκαετή οικονομική κρίση- την οποία έζησα ως Επίτροπος και ξέρω τη δυσκολία της διαπραγμάτευσης και όλα αυτά που έγιναν- και μπήκαμε αμέσως στην περίοδο του covid, θεωρώ ότι η όποια κριτική έχει μια υπερβολή, κατά την άποψή μου, όταν οι οικονομίες σε όλο τον κόσμο σταμάτησαν, όταν η μετακίνηση των ανθρώπων σταμάτησε. Η Κυβέρνηση Μητσοτάκη ουσιαστικά, κατά την άποψή μου, από τα 4 χρόνια τα προηγούμενα, τα 2,5 χρόνια ήταν αναγκασμένη να λειτουργεί σε ειδική διαδικασία επείγουσας ανάγκης, ακριβώς για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα. Αυτό είναι γεγονός και σε όλες τις χώρες του κόσμου γίνεται αντιληπτό.

Επαναλαμβάνω, ότι η δυνατότητα παράτασης προβλεπόταν και στην αρχική Σύμβαση και σχετικά με τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης, κρίθηκε αναγκαία η προσαρμογή των επιπέδων διακίνησης με τις διεθνείς συνθήκες.

Για τις αλλαγές που προτείνουμε, σε σχέση με τα λιμενικά έργα, κινούνται στην κατεύθυνση της εξυπηρέτησης των πραγματικών και ουσιαστικών αναγκών του λιμένα. Η ζωή ήδη έχει δείξει, με τις ανάγκες που προκύπτουν στην καθημερινή πρακτική, πως χρειάζεται ακριβώς αυτή η ευελιξία και σε πλείστες περιπτώσεις η ταχύτητα, που δυστυχώς η γραφειοκρατία δεν επιτρέπει. Για συγκεκριμένες μελέτες, λοιπόν, που χρήζουν συχνά επικαιροποίησης, δεν είναι λογικό- για δευτερεύουσας σημασίας θέματα- να χρειάζονται εξ αρχής όλες οι εγκρίσεις και αυτές οι χρονοβόρες διαδικασίες που απαιτούνται κατά την αρχική έγκριση μιας μελέτης- και αυτό είναι ένα θέμα. Νομίζω, ότι με αυτή την πρόταση του νόμου το επιλύουμε, δίνεται, λοιπόν, η δυνατότητα ταχύτερης έγκρισης, έτσι ώστε να γίνεται γρηγορότερα η διαδικασία και τελικά να έχουμε άμεσα ωφέλιμο, απτό αποτέλεσμα σε συγκεκριμένα έργα.

Η διαδικασία αυτή άλλωστε ισχύει και οι μελέτες σχετικά με τις υποχρεωτικές επενδύσεις του ΟΛΘ, με τις ειδικές προϋποθέσεις, ότι δεν τροποποιούν ουσιαστικά τα βασικά χαρακτηριστικά του έργου, δεν μειώνουν το αρχικό συμβατικό του αντικείμενο, ούτε βέβαια το χρόνο ολοκλήρωσής του. Η διαδικασία αυτή προβλέπεται στο σχέδιο νόμου και ισχύει ήδη στο λιμάνι του Πειραιά και προχωράμε και για τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας.

Από τη μεγαλύτερη αυτή ταχύτητα υπάρχει όφελος για τη λειτουργία του κάθε λιμένα, όφελος που είναι ορατό σε κάθε εμπλεκόμενο, στους πολίτες, ενώ δεν υπάρχουν «εκπτώσεις» σε σχέση με τη νομοθεσία τη σχετική με το περιβάλλον, αφού οι δικλείδες ασφαλείας, σε άλλα στάδια της διαδικασίας, εξασφαλίζουν τα αναγκαία επίπεδα προστασίας.

Νομίζω όλοι μας σε αυτή την αίθουσα συμφωνούμε, στην ανάγκη της επίτευξης της μέγιστης δυνατής αποτελεσματικότητας, μεγαλύτερης ταχύτητας και ευελιξίας, με διαδικασίες που ευθυγραμμίζονται με την πραγματικότητα και δεν είναι αποκομμένες από αυτή, απλώς εμμένοντας τυφλά σε ένα γραφειοκρατικό τύπο. Οι αλλαγές, λοιπόν, κατά την άποψή μου, υπηρετούν αυτό το σκοπό, έχουν ήδη δοκιμαστεί αλλού και παράγουν αποτελέσματα.

Πέραν όμως από τις ανωτέρω λεπτομέρειες, που αφορούν το περιεχόμενο όσων καλούμαστε εδώ να εγκρίνουμε, η παρουσία μου μού δίνει την ευκαιρία να αναφερθώ συνοπτικά και στο ευρύτερο θέμα των ελληνικών λιμανιών και δη της Βορείου Ελλάδος. Κάποιος ασχολήθηκε με την ομιλία μου στη Θεσσαλονίκη πριν λίγες μέρες στη διάρκεια της Έκθεσης και κρίνω σκόπιμο με την ευκαιρία που συζητάμε για τον λιμένα Θεσσαλονίκης, μέσα στα πλαίσια του χρόνου, να πω και δυο κουβέντες για το όραμα που έχουμε για τη Βόρειο Ελλάδα και τους Λιμένες Θεσσαλονίκης και θα πω αυτό που είπα και στην ομιλία μου εκεί ότι κι εγώ Θεσσαλονικιός νιώθω, γιατί έχω σπουδάσει στη Θεσσαλονίκη, έζησα πολλά χρόνια. Δεν είμαι μόνο Λευκωσιάτης, η Θεσσαλονίκη είναι η πόλη που με ωρίμασε, και που αγαπώ πολύ.

Ως Κυβέρνηση, στο θέμα των Λιμανιών δεν κινούμαστε στο κενό ούτε ευκαιριακά. Αντίθετα, υπηρετούμε με προσήλωση ένα στρατηγικό σχέδιο. Όταν ανέλαβα το Υπουργείο, ο Πρωθυπουργός αυτό μου ζήτησε. Πάση θυσία να βρω χρηματοδότηση για αναβάθμιση των λιμανιών, αναβάθμιση της ασφάλειας στο Αιγαίο αλλά και σε όλα τα λιμάνια της χώρας. Έχουν βρεθεί χρηματοδοτήσεις, ξεκινούν με 300 εκατομμύρια ευρώ. Κατά ένα πρώτο υπολογισμό για να μπορέσει η χώρα να φτάσει στα standards της ασφάλειας τα οποία χρειαζόμαστε, σε αυτό που λέμε safety, μπορεί να χρειάζεται και 5 δισεκατομμύρια ευρώ, συμπεριλαμβανομένου και του λιμένα Βόλου, κ. Πρόεδρε.

Όλα αυτά αντιλαμβάνεστε, επειδή είχα μια συζήτηση και με δημοσιογράφους, στα πλαίσια της Διεθνούς Έκθεσης, ότι όποιος πιστεύει ότι μπορούν να γίνουν σε 2, 3, 5 χρόνια, είναι αφελής. Η χώρα πρέπει να αποφασίσει ότι θα κάνει στρατηγική, σχεδιασμό και διατηρησιμότητα σε ότι αφορά τις επενδύσεις 20ετίας. Μόνο έτσι θα μπορέσουμε κάποια στιγμή να πούμε ότι περάσαμε στο επόμενο στάδιο ενός όντως σύγχρονου ευρωπαϊκού κράτους. Θέλει μια εικοσαετία, αλλά συνεπούς και πειθαρχημένης τέτοιας πολιτικής, η οποία θα βασιστεί κατά κύριο λόγο, για να είμαστε ειλικρινείς, σε ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις. Γιατί, δεν υπάρχουν στο παρόν στάδιο τουλάχιστον από πλευράς Εθνικού Προϋπολογισμού. Ο Εθνικός Προϋπολογισμός σωστά είπατε ότι πρέπει αυτή τη στιγμή να πάει στην υγεία, να πάει στην παιδεία και αφού μπορούμε και βασιζόμενοι στην Έκθεση Ντράγκι, δεν ξέρω ποιος την είπε, πού θα μας βοηθήσει γιατί όντως υπερασπίζεται την ευρωπαϊκή ναυτιλία, θα μπορέσουμε να αυξήσουμε αυτές τις χρηματοδοτήσεις που θα είναι για τα λιμάνια.

Την ίδια στιγμή, βέβαια, αντιλαμβάνεστε ότι θα πρέπει να γίνει το «πρασίνισμα» στην ακτοπλοΐα, να αυξήσουμε και το safety. Η ακτοπλοΐα μας αδυνατεί αυτή τη στιγμή από μόνη της. Η ποντοπόρος έχει μεγάλες δυνατότητες, άρχισε και το κάνει. Χτίζει πλοία απίστευτα και ίσως είναι η πρώτη στον κόσμο. Αλλά η ακτοπλοΐα σε μια ανώριμη μάλιστα αγορά, δίχως ανταγωνισμό, σε μια δύσκολη θάλασσα -οι καπετάνιοι το ξέρουν καλύτερα από εμένα. Είχα προχθές μια συνάντηση με τον πρώην συνάδελφό μου, τον πρώην Πρωθυπουργό της Φινλανδίας, ο οποίος είχε πέσει σε 8 μποφόρ στο Αιγαίο και μου είπε εγώ δεν θα μπορούσα σε τέτοια θάλασσα ποτέ να έχω την ευθύνη ενός καραβιού με τόσο κόσμο μέσα. Έχετε δίκιο. Είναι ήρωες οι Έλληνες καπετάνιοι, αλλά πρέπει να δώσουμε και εμείς λιμενική υποδομή. Ξέρουμε όλοι τι σημαίνει η δυσκολία στην Τήνο ή στη Νάξο. Έπρεπε όμως να ξεκινήσουν να γίνονται από το 2000 αυτά. Όμως, με μια χώρα που έφτασε στο χείλος του γκρεμού και έπρεπε απλώς να επιβιώσουν οι άνθρωποι. Αυτό γινόταν επί τόσα χρόνια. Σας τα λέω διότι τα έζησα από την πλευρά την αντικειμενική, της Επιτροπής που παρακολουθούσε, που σημαίνει ότι πρέπει να μην περιμένουμε όλα αυτά απλά να γίνουν.

Πρέπει να υπάρξει μια ευρύτερη συναίνεση στο Κοινοβούλιο, να τα βάλουμε όλοι κάτω και να αποφασίσουμε ότι θα πάμε βήμα- βήμα προς αυτή την κατεύθυνση. Πιστεύω σε συναινέσεις. Προέρχομαι από αυτή τη λογική των συναινέσεων. Δεν είναι ανάγκη να υπάρχει τοξικό κλίμα και αντιπαράθεση. Αυτό είναι κοινό συμφέρον και ειδικά τα λιμάνια της χώρας, τα λιμάνια της Βορείου Ελλάδας, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Κύριε Υπουργέ, είναι και το θέμα του Security.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Tο Security, είναι ένα άλλο θέμα για το οποίο κατ’ αρχάς να πως ότι έχεις δίκιο, χρειάζεται να κλείνουμε την πόρτα για να συζητήσουμε για το Security, γιατί δεν είναι θέμα μιας «ανοικτής» συνεδρίας. Έτσι γίνεται στα Κοινοβούλια.

Με ενημερώνει και ο Γενικός, ξεκινήσαμε ήδη -και μπορεί να μην το ξέρει κανείς, γιατί δεν το ανακοινώσαμε-δίνουμε 25 εκατομμύρια για το ISPS και στη Μυτιλήνη. Παρόλο που έχει ένα δημοσίευμα σήμερα που είναι εντελώς παράλογο, κατά την άποψή μου, αλλά, τι να κάνω; Δεν μπορώ να αντιμετωπίζω μια δημοσιογραφία, η οποία από τα 10 ή τα 100 σημεία ενός θέματος βλέπει ένα. Τα άλλα 99 που πάνε; Τα αγνοούμε; Δεν πιστεύω στις αντιπαραθέσεις και την τοξικότητα άνευ λόγου. Γι’ αυτό καλύτερα να κάνεις τη δουλειά σου και ας μιλήσουν τα αποτελέσματα, για τη δουλειά.

Για τη Βόρεια Ελλάδα, που βέβαια ο ΟΛΘ κατέχει την κεντρική θέση, τονίζουμε με κάθε επισημότητα την αναπτυξιακή δομή που διαθέτουν οι λιμένες μας στην Βόρεια Ελλάδα. Αυτό επιβεβαιώνεται και θα επιβεβαιωθεί και θα ενισχυθεί από την Ευρωπαϊκή πολιτική που πολλοί το γνωρίζετε ότι ήδη έχουμε την έκδοση του Κανονισμού για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και διαμορφώνει δύο νέους ευρωπαϊκούς διαδρόμους που ο ένας φθάνει μέχρι την Κύπρο ως το τελευταίο κομμάτι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε αυτά είχαμε μια συμμετοχή στο πώς θα διαμορφωθούν και έχουν καθοριστική σημασία τα ελληνικά λιμάνια της Βορείου Ελλάδος, Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη. Και εκεί, με τη βοήθεια του Γενικού, βρήκαμε και ένα ωραίο όρο που πιστεύω μπορεί να αξιοποιείται και από εσάς, δεν υπάρχει θέμα να ζητήσει ο Γενικός πατέντα. Η χερσαία Εγνατία, από την αρχαιότητα, διαμόρφωσε τη σχέση της Βόρειας Ελλάδας με όλη την Ευρώπη. Εγώ θυμάμαι φοιτητής, δεν υπήρχε η Εγνατία, τι ταλαιπωρία ήταν που για να πάω στα Γιάννενα, χρειάστηκα 12 ώρες να περάσω από την Κατάρα**.** Λοιπόν, τώρα πάμε στις δυόμισι ώρες.

Νομίζω ότι με αυτά τα διευρωπαϊκά δίκτυα, χτίζεται με έναν τρόπο διακριτό και με ανάλογη σημασία και χρησιμότητα, η λεγόμενη «Θαλάσσια Εγνατία». Θεωρώ ότι αυτός ο όρος, συμπυκνώνει πράγματα που θα πρέπει να αξιοποιηθούν από όλους μας και σε αυτή τη νέα θαλάσσια οδό της Εγνατίας θα διακινούνται πλέον περισσότερα εμπορεύματα, φορτία, οχήματα, επιβάτες και θα επιβεβαιώνουν την αναβαθμισμένη γεωπολιτική μας θέση. Κάποιος είπε πάλι για γεωπολιτική θέση.

Εδώ, αυτό που θα συμβεί τώρα που θα κατεβαίνει από την Εσθονία, από την Πολωνία, το διευρωπαϊκό δίκτυο και θα αναγκάζεται να περάσει από ελληνικό λιμάνι αυτό σημαίνει γεωπολιτική αξία, γεωπολιτική σημασία. Για το λόγο αυτό στη Θεσσαλονίκη, μίλησα ότι επιτέλους με αυτά, θα περάσουμε από τη λιμενική βιοτεχνία, να πάμε στη λιμενική βιομηχανία. Η Χώρα αποκτά λιμενική βιομηχανία. Δεν είναι απλώς ένα περιθωριακό πράγμα, η λιμενική βιομηχανία στο σύνολο. Θα έχει πλέον, στέρεες βάσεις. Όλα αυτά, αντιλαμβάνεστε, θα φέρουν λεφτά, θα εκκινούν χρήμα, θα εκκινούν γεωπολιτική σημασία, θα εκκινούν επενδύσεις. Γι αυτό, επιτρέψτε μου, δε θα μπω στη συζήτηση μεταξύ κρατικού, ιδιωτικού ή ΣΔΙΤ, θεωρώ ότι έχει αποδειχθεί, από πολλές έρευνες μεγάλων Πανεπιστημίων του κόσμου, ουδέτερων Πανεπιστημίων, ούτε καν οίκοι που αξιολογούν τέτοια πρότζεκτ, και έχει επιβεβαιωθεί ότι το τελικό αποτέλεσμα μιας μερικής ιδιωτικοποίησης ή ενός ΣΔΙΤ, ειδικά στα λιμάνια, είναι πολύ καλύτερο για την εθνική οικονομία, για το εθνικό εισόδημα, από ότι ήταν για χρόνια εις την απόλυτη κρατικοποίηση των λιμανιών.

Είναι έρευνες που υπάρχουν παντού, με πολύ αυστηρά κριτήρια. Εντάξει, καθείς μπορεί να έχει την ιδεολογική του θέση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ** **(Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Στα Ελληνικά ΣΔΙΤ, το βλέπετε αυτό;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Εμείς κάνουμε ΣΔΙΤ τώρα για τις άγονες γραμμές, θα σας ενημερώσουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ** **(Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας είπε κι άλλος συνάδελφος για τις αεροπορικές γραμμές […], αποτυχία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Μπορούμε να τα πούμε και κατ’ ιδίαν, αν θέλετε. Είμαι ανοικτός όποτε θέλετε να κουβεντιάσουμε αυτά τα θέματα.

Λοιπόν, σε ότι αφορά τη Θεσσαλονίκη, σε σχέση με τη χρονιά του 2019, προ Covid. Κατά μήκος αυτής της θαλάσσιας οδού της χώρας μας είχαμε μια εντυπωσιακή αύξηση της τάξης του 13%, 300.000 επιβάτες περισσότεροι και 21,5%, 200.000 οχήματα που μεταφέρθηκαν. Είναι εκπληκτικό. Πιστεύω ότι ο λιμένας της Θεσσαλονίκης εξελίσσεται σε λιμένα αντίστοιχης σημασίας με τον Πειραιά και καθίσταται, ίσως ο κύριος και ο στρατηγικότερης σημασίας λιμένας για τα Βαλκάνια.

Σε ότι αφορά την κρουαζιέρα, γιατί άκουσα κάποιες επιφυλάξεις. Ακόμα και η συζήτηση που κάνει η Κυβέρνηση για την κρουαζιέρα και αφορά κυρίως τα προβλήματα που εμφανίστηκαν στη Σαντορίνη και τη Μύκονο, σε καμία περίπτωση η κυβέρνηση δεν είναι κατά της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα αφήνει πάρα πολλά χρήματα στην ελληνική οικονομία. Και προς Θεού, δε γίνεται να μην αποδεχτούμε τη συνεισφορά της, αλλά πρέπει να βρίσκουμε τα check and balances. Και γι’ αυτό ο Πρωθυπουργός δήλωσε πολύ σωστά στη Θεσσαλονίκη και ανακοίνωσε τα μέτρα που αφορούν κυρίως τη Σαντορίνη και την Μύκονο.

Για να μην σπαταλώ το χρόνο σας, έχουμε πολλά να πούμε για ενσωμάτωση τεχνητής νοημοσύνης και πώς θα γίνεται η ασφάλεια, όλα αυτά. Πιστεύω ότι το σχέδιο νόμου που καταθέτουμε, παρότι μπορείτε να μιλάτε για καθυστερήσεις σε κάποια άλλα θέματα, θα ήταν καλό ως μια νέα αρχή ευρύτερης συναίνεσης στο Ελληνικό Κοινοβούλιο να υπερψηφιστεί, γιατί δεν είδα ιδιαίτερες αντιδράσεις σε ότι αφορά κυρίως την ουσία του νομοσχεδίου. Θα ήταν καλό για να μπούμε σε μια νέα αρχή στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, όλες οι πολιτικές δυνάμεις, οι περισσότερες τουλάχιστο, για να συζητάμε αυτά τα θέματα με ένα συναινετικό τρόπο.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ. Πολύ καλά κάνατε και αναφερθήκατε και πέραν των θεμάτων των 3 άρθρων που περιλαμβάνει το σχέδιο νόμου. Τα ζητήματα του Υπουργείου σας ενδιαφέρουν, κατ’ αρχάς, όλη τη χώρα. Η ναυτιλία είναι εξαιρετικά κρίσιμος τομέας και για την οικονομία μας και για την ύπαρξή μας γενικότερα.

Όσον αφορά το λιμάνι του Βόλου, καλύτερα να προκαλέσουμε μια άλλη συνεδρίαση ενημερωτικού χαρακτήρα, είτε με πρωτοβουλία των Βουλευτών είτε με πρωτοβουλία δική σας. Θα το συζητήσουμε και αυτό αναλυτικότερα. Θέλει μια αυξημένη πλειοψηφία τριών πέμπτων από τους βουλευτές, ενώ αν πάρει την πρωτοβουλία ο Υπουργός, γίνεται χωρίς καμία προϋπόθεση.

Λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι θα συνεχίζουμε αύριο με τις δύο επόμενες συνεδριάσεις.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φερχάτ Οζγκιούρ, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Δημητριάδης Πέτρος, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 15.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**