**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, 12 Σεπτεμβρίου 2024, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13.20΄, 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 τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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.»». (2η συνεδρίαση- ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων)

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Στέφανος Γκίκας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Στην Επιτροπή παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, κατά τα οριζόμενα στο άρθρου 38 του Κανονισμού της Βουλής, οι κ.κ. Γεώργιος Κωνσταντόπουλος, Πρόεδρος της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ», Συμεών Λευθεριώτης, Πρόεδρος του ΔΣ της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος (ΟΦΕ), Παναγιώτης Σταυρόπουλος,Επικεφαλής Μονάδας Παρακολούθησης Συμβάσεων στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), Αθανάσιος Λιάγκος,Εκτελεστικός Πρόεδρος του ΔΣ της **«**Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) ΑΕ», Απόστολος Παπαποστόλου,Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ), Απόστολος Ντάλλας, Πρόεδρος Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας (ΟΜΥΛΕ), Βασίλειος Μάμαλης,Εκτελεστικός Διευθυντής της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ), Αικατερίνη Σπυροπούλου, Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ», Φανή Γουργούρη, Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Διοικητικών Υπαλλήλων στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ), Συμεών Διαμαντίδης, Πρόεδρος του ΔΣ του ΣΕΒΕ -Συνδέσμου Εξαγωγέων, Θεοχάρης Κυπριανίδης, Πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Θεσσαλονίκης (ΕΚΘ), Δέσποινα Καραρήγα, Διευθύντρια Γραφείου Προέδρου της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ», Γεώργιος Δανόπουλος,Πλοίαρχος Λιμενικού Σώματοςκαι Λιμενάρχης Θεσσαλονίκης, Κώστας Γιουτίκας, Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.

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), Φάμελλος Σωκράτης, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Τσοκάνης Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Φερχάτ Οζγκιούρ, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα σας.

Συνεχίζουμε την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «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.»». Είμαστε στη δεύτερη συνεδρίαση, στην ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών φορέων και θα ξεκινήσουμε ευθύς αμέσως.

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντόπουλος, Πρόεδρος της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ». Ο κ. Κωνσταντόπουλος, να θυμίσω ότι έχει το πλεονέκτημα επί σειρά ετών Βουλευτής Πιερίας και μια πολύ ευδόκιμη θητεία στο Υπουργείο Υγείας ως Υφυπουργός Υγείας, οπότε με χαρά σας ακούμε και έχετε το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ»):** Σας ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να αναφερθώ στο νομοσχέδιο, το οποίο μελέτησα. Συμφωνούμε φυσικά με την παράταση την οποία βλέπω ως απαραίτητη, λαμβάνοντας υπόψη και τη σύνδεση του 6ου προβλήτα με την Εγνατία Οδό, που έχει καθυστερήσει για λόγους όχι τυπικούς, θα έλεγα, αλλά παρά το ότι έχουν πληρωθεί οι απαλλοτριωθέντες δεν βγαίνουν από μέσα και αναγκαστικά πρέπει να προχωρήσουμε σε διοικητική αποβολή μέσω του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, παρά το ότι εδώ και ενάμιση χρόνο περίπου έχουμε τακτοποιήσει όλες τις απαλλοτριώσεις ήδη. Οπότε γνωρίζω από πρώτο χέρι ότι υπάρχουν κάποια προβλήματα τα οποία είναι υπαρκτά και πρέπει να τα λάβετε υπόψη σας. Φυσικά η πενταετής παράταση την οποία ζητήσαμε με βάση το καινούργιο master plan, το οποίο υπάρχει και το οποίο το έχουμε δει. Στο καινούργιο master plan εντάσσονται κάποιες μελέτες για έγκριση, καθώς και οριστικές εγκεκριμένες μελέτες που πρέπει να ενταχθούν επίσης.

Αυτή είναι η άποψή μας, την οποία την μελετήσατε στο διοικητικό συμβούλιο και έχω την τιμή να την καταθέσω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Κωνσταντόπουλε, ευχαριστούμε πάρα πολύ για τη συμμετοχή σας και τη συνεισφορά σας με τις παρατηρήσεις που καταθέσατε. Σας ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Συμεών Λευθεριώτης, Πρόεδρος του ΔΣ της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος.

**ΣΥΜΕΩΝ ΛΕΥΘΕΡΙΩΤΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος (ΟΦΕ)) :** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές και φορείς, κατ’ αρχήν, σας ευχαριστώ πολύ για τη σημερινή πρόσκληση στην Επιτροπή σας, που έχει ως αντικείμενο τις τροποποιήσεις της σύμβασης παραχώρησης για τον ΟΛΘ. Ως Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, συμμετείχα στις αντίστοιχες συνεδριάσεις της Επιτροπής σας για τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Καβάλας και τώρα της Θεσσαλονίκης. Όπως είχα πει, αναγνωρίζουμε τα οφέλη που υπάρχουν συνολικά, τόσο σε οικονομικό, όσο και σε κοινωνικό επίπεδο, στις πολιτικές αξιοποίησης των λιμανιών.

Η θέση μας, αντιπροσωπεύοντας πάνω από 60 Λιμενεργατικά Σωματεία στην Ελλάδα και για τη συγκεκριμένη τροποποίηση στον ΟΛΘ, δεν μας βρίσκει αντίθετους. Γνωρίζουμε ότι οι καθυστερήσεις που υπήρξαν στην υλοποίηση και ολοκλήρωση των επενδύσεων του ΟΛΘ, οφείλονται σε δικαστικές αποφάσεις του Σ.τ.Ε, αλλά και σε νομοθετικές παρεμβάσεις που ακολουθούσαν τις αποφάσεις αυτές. Είναι σημαντικό να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος στον ΟΛΘ για να ολοκληρώσει τις επενδύσεις του, για τις οποίες εξάλλου είχε δεσμευτεί. Η κάθε είδους ανάπτυξη των λιμένων είναι θετική, συμβάλλει στην αύξηση της εργασίας μας και εναρμονίζεται στις σύγχρονες μεθόδους της λιμενεργασίας. Γι’ αυτό το λόγο είμαστε σύμφωνοι. Θα μου επιτρέψετε να επισημάνω, ότι ο ρόλος μας για τη λειτουργία των λιμανιών είναι κρίσιμος και ουσιαστικός, διασφαλίζοντας την ασφαλή μεταφορά των εμπορευμάτων και των επιβατών. Είμαστε πιστοποιημένοι φορτοεκφορτωτές - λιμενεργάτες από το Υπουργείο Εργασίας, με αντίστοιχα μητρώα α’, β’, με ένα επαγγελματικό περίγραμμα από τον ΕΟΠΠΕΠ 299 σελίδων, με ευρωπαϊκά πιστοποιητικά, όπως προβλέπεται, αλλά και με δύο- τριών ειδών μορφές ISO. Παράλληλα με την διαρκή συνεχή εκπαίδευση στις νέες τεχνολογίες, φροντίζουμε να εξασφαλίζουμε την ασφάλεια στη μεταφορά και διαχείριση των εμπορευμάτων.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν είναι κρίσιμο μόνο για την τουριστική κίνηση της χώρας. Είναι κομβικό τόσο για την τροφοδοσία, όσο και για τη μεταφορά εμπορευμάτων και προς άλλα λιμάνια. Από την πλευρά μας, ως Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, αλλά και τα εκεί Σωματεία μας, διαθέτουμε το ανθρώπινο δυναμικό, έχουμε τη γνώση, την εμπειρία και επιδιώκουμε να συνεχίσουμε αυτή την καλή σχέση που έχουμε με τον ΟΛΘ. Θα μου επιτρέψετε, αγαπητοί Βουλευτές, με την ευκαιρία της σημερινής συζήτησης και της παρουσίας μου, να αναφερθώ και στο πρόβλημα που απασχολεί τα περισσότερα Σωματεία της χώρας μας και σχετίζεται με την καβοδεσία των πλοίων, μια δραστηριότητα για την οποία είμαστε οι άμεσα πιστοποιημένοι εμπλεκόμενοι, τόσο από την εθνική νομοθεσία, όσο και από την ευρωπαϊκή. Ωστόσο, αυτό το αναφαίρετο δικαίωμά μας στην εργασία, εμποδίζεται να το κάνουμε σε πάρα πολλά νησιά της χώρας μας, καθώς κάποιοι εκμεταλλεύονται τα κενά της νομοθεσίας, όχι μόνο για να εμποδίσουν την άσκηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας από εμάς, αλλά θέτοντας σε κίνδυνο την ίδια την ασφάλεια για τη μεταφορά και των επιβατών.

Πρέπει αυτή η αδικία, κύριε Υπουργέ, να επανέλθει στα πριν 3- 4 χρόνια, όπως ήταν οι σχετικές διατάξεις και θα ήθελα να ζητήσω την αποκατάστασή της. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Κι εμείς κύριε Λευθεριώτη, σας ευχαριστούμε πάρα πολύ. Αρχίσαμε βιαστικά και αλλάξαμε λίγο τη σειρά του καταλόγου και δεν εκφώνησα και την παρουσία του κ. Υφυπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, του κ. Στέφανου Γκίκα, ο οποίος παρίσταται στη σημερινή συνεδρίαση, προκειμένου να ακούσει όλους τους εξωκοινοβουλευτικούς φορείς.

Το λόγο έχει ο κ. Παναγιώτης Σταυρόπουλος, Επικεφαλής Μονάδας Παρακολούθησης Συμβάσεων στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ).

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Επικεφαλής Μονάδας Παρακολούθησης Συμβάσεων στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)):** Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω λέγοντας δυο λόγια σε σχέση με τον ρόλο του ΤΑΙΠΕΔ στη συγκεκριμένη σύμβαση που φέρνετε για κύρωση της τροποποίησης. Το ΤΑΙΠΕΔ έχοντας το 74,27% των μετοχών του ΟΛΘ διενήργησε διαγωνισμό το 2014 για τη μεταβίβαση του 67% του μετοχικού κεφαλαίου. Ο διαγωνισμός ολοκληρώθηκε με επιτυχία το 2017 με την ανακήρυξη αναδόχου και η σύμβαση υπεγράφη τον Μάρτιο του 2018, η σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών. Στο μεταξύ το Φεβρουάριο του 2018 είχε υπογραφεί και κυρωθεί με νόμο η σύμβαση παραχώρησης, άρθρα της οποίας έχουν τροποποιηθεί και φέρονται εκ νέου προς κύρωση. Πρέπει να πούμε, έχοντας την ευθύνη της παρακολούθησης της σύμβασης αγοραπωλησίας μετοχών αλλά και υπό την ιδιότητα του μετόχου με ποσοστό 7,27% στον ΟΛΘ, ότι η λειτουργία της σύμβασης είναι απολύτως ικανοποιητική, τα οικονομικά αποτελέσματα είναι εξαιρετικά. Το ΤΑΙΠΕΔ, όπως ανέφερα, συμμετέχει στη διοίκηση και στη διαχείριση και στη λειτουργία του Οργανισμού με το ποσοστό και με εκπροσώπηση στο Διοικητικό Συμβούλιο και η συνεργασία είναι άψογη.

Επίσης, αυτό που πρέπει να πούμε είναι ότι το ΤΑΙΠΕΔ συνολικά έχοντας ως σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, παρακολουθεί και φροντίζει για την τήρηση των συμβάσεων, μεριμνά για την είσπραξη των αμοιβών και των εσόδων που προβλέπονται στις συμβάσεις αυτές αλλά και ενδιαφέρεται ιδιαίτερα για την υλοποίηση των επενδύσεων προς όφελος της εθνικής οικονομίας αλλά και των τοπικών κοινωνιών. Στο πλαίσιο αυτό προσπαθεί από κοινού με το ελληνικό δημόσιο να συνδράμει στην απρόσκοπτη και ανεμπόδιστη υλοποίηση των επενδύσεων αυτών πάντα εντός του συμβατικού πλαισίου και προσπαθεί να παρακολουθεί και να αντιλαμβάνεται τις εξελίξεις και τις αλλαγές των δεδομένων ιδίως σε έργα δυναμικά και επενδυτικά όπως είναι το συγκεκριμένο. Εν προκειμένω, όπως αναφέρθηκε, έχουμε ένα έργο που ο διαγωνισμός έγινε το 2014, η σύμβαση υπεγράφη το 2018, είμαστε ήδη στο 2024 έκτοτε έχουν επέλθει σημαντικές αλλαγές, σημαντικά γεγονότα τόσο στην παγκόσμια οικονομία όπως ήταν η πανδημία Covid, όσο και ο πόλεμος που εξακολουθεί να είναι στην Ουκρανία, όσο και στο νομικό πλαίσιο μετά την έκδοση της απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας το 2022 και της συνακόλουθης τροποποίησης του νόμου σε σχέση με την αδειοδότηση των master plan των λιμανιών.

Με βάση αυτά συντασσόμαστε με το ελληνικό δημόσιο και κρίνουμε απολύτως εύλογη τόσο την τροποποίηση της προθεσμίας των υποχρεωτικών επενδύσεων όσο και τη μετάθεση ημερομηνίας της επίτευξης των ετήσιων στόχων διακίνησης φορτίου. Ιδίως σε ότι αφορά την προθεσμία των υποχρεωτικών επενδύσεων, η οποία κρίνεται αναγκαία δεδομένου ότι οι υποχρεωτικές επενδύσεις δεν μπορούσαν να ξεκινήσουν αμέσως διότι δεν υπήρχε εγκεκριμένο master plan, οφείλουμε να πούμε ότι το ΤΑΙΠΕΔ παρακολουθεί τη διαδικασία της έγκρισης του νέου master plan, γνωρίζουμε έχοντας συμμετάσχει στη διαδικασία που αυτή τη στιγμή βρίσκεται στο Συμβούλιο της Επικρατείας και έχουμε και εμείς την πίστη ότι στο αμέσως επόμενο διάστημα θα έχουμε την θετική γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας ώστε να εκδοθεί το Προεδρικό διάταγμα που θα ανοίξει το δρόμο για την υλοποίηση των επενδύσεων. Συνεπώς, είναι απαραίτητο και κρίνεται σημαντικό να δοθεί αυτή η παράταση προκειμένου να μπορέσουν τα έργα να ξεκινήσουν και να υλοποιηθούν εντός του συμβατικού πλαισίου και είναι απολύτως βέβαιο ότι με την υλοποίηση των έργων αυτών τα οικονομικά αποτελέσματα θα είναι ακόμα καλύτερα προς όφελος συνολικά της οικονομίας αλλά και το ΤΑΙΠΕΔ εν προκειμένω που συμμετέχει ως μέτοχος και του ελληνικού δημοσίου που έχει δικαιώματα στις αμοιβαίες παραχώρησης.

Σε ότι, αφορά τέλος, στο Άρθρο 2, ομοίως συμφωνούμε στην τροποποίηση της διαδικασίας, καθώς είναι αναγκαία η εισαγωγή ευέλικτων διαδικασιών, σε απαιτητικά και δυναμικά εξελισσόμενα έργα όπως είναι το συγκεκριμένο, και πράγματι, αυτή η προσπάθεια γίνεται με την συγκεκριμένη Διάταξη, της εισαγωγής μιας ευέλικτης διαδικασίας, η οποία πραγματικά θα είναι χρήσιμη και θα συμβάλλει στην εξέλιξη του έργου. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής ):** Εμείς σας ευχαριστούμε πολύ κ. Σταυρόπουλε. Θα περάσουμε αμέσως τώρα στον κύριο Αθανάσιο Λιάγκο, ο οποίος είναι Εκτελεστικός Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» Έχετε τον λόγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΑΓΚΟΣ (Εκτελεστικός Πρόεδρος του Δ.Σ. της «Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) ΑΕ»** Καλησπέρα σας κύριε Πρόεδρε. Κατά αρχήν καλησπέρα σε όλους σας από Θεσσαλονίκη. Ως πρώτη προτεραιότητα του Λιμένος Θεσσαλονίκης, έχει τεθεί η ανάπτυξή του. Μάλιστα το 2023, να σας δώσω κάποια στοιχεία, αποτέλεσε ορόσημο για τον (ΟΛΘ), καθώς σημειώθηκε η υψηλότερη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, κοντέινερς, δηλαδή, που έχει καταγραφεί ποτέ στο λιμάνι. Η (ΟΛΘ), έχει αποδείξει την προσήλωση στην εκτέλεση όχι μόνο των υποχρεωτικών επενδύσεων, αλλά και πρόσθετων πέρα από αυτόν, όπου σήμερα ανέρχεται στο ποσό των 74,1 εκατ. ευρώ. Δηλαδή, από την αρχή της υπογραφής Σύμβασης Παραχώρησης το Μάρτιο του 2018, μέχρι σήμερα, η (ΟΛΘ) έχει επενδύσει το συγκεκριμένο ποσό, το οποίο σας ανέφερα. Από αυτό το ποσό μάλιστα, τα 23 εκατ. ευρώ είναι ποσό, το οποίο αντιστοιχεί σε υποχρεωτικές επενδύσεις. Σε ποιες υποχρεωτικές επενδύσεις όμως; Είναι οι επενδύσεις, οι οποίες δεν χρειάστηκε και δεν έχουν σχέση με λιμενικά έργα, διότι, για να γίνει το Λιμενικό έργο, θα έπρεπε να εκδοθεί το Προεδρικό Διάταγμα αυτό, το οποίο αναφέραμε προηγουμένως. Επομένως, επενδύσαμε, σε όλο τον μηχανολογικό εξοπλισμό όπου μπορέσαμε να κάνουμε χωρίς αδειοδοτήσεις λιμενικών έργων και πιο συγκεκριμένα, για να σας δώσω μια εικόνα. Έχουμε, αγοράσει, δύο γερανογέφυρες 15 εκατ. ευρώ, αυτοκινούμενο λιμενικό γερανό 3,5 εκατ. ευρώ, τέσσερα κάποια άλλα 4 εκατ. ευρώ και ήδη είμαστε στη διαδικασία αγοράς άλλων οκτώ ούτως, ώστε, να αυξήσουμε την παραγωγικότητα του Λιμένος.

Ακούγεται, καμιά φορά ότι ναι, το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα προχωρήσει σε αυτές τις επενδύσεις. Τι, έχει κάνει μέχρι τώρα; Ποιο είναι το κοινωνικό και οικονομικό αποτύπωμα του Λιμένος; Ο κύκλος, εργασιών του Ομίλου, αυξήθηκε σημαντικά κατά 47% σε ετήσια βάση, το τίμημα της παραχώρησης πολλαπλασιάστηκε 2,7 φορές, η δύναμη του προσωπικού ανέρχεται πλέον σε 537 εργαζόμενους, ενώ ο αριθμός του προσωπικού αυξήθηκε κατά 52%. Κατά, την διάρκεια αυτών των ετών η (ΟΛΘ), έχει προβεί σε 184 νέες προσλήψεις εργαζομένων, για την κάλυψη νέων θέσεων εργασίας, αλλά και όσων συνταξιοδοτήθηκαν και έχει εκπαιδεύσει 142 ασκούμενους. Χρειαζόμαστε, όμως μια χρονική παράταση, γιατί; Διότι το Μάρτιο του 2022 ή τον Απρίλιο του 2022, με την απόφαση του ΣτΕ 547, αλλάξαμε όλα τα δεδομένα. Είπε, λοιπόν, η απόφαση αυτή ότι θα πρέπει να υπάρχει επικαιροποίηση, ξανά επικαιροποίηση του Master plan και για να γίνει επικαιροποίηση του Master plan, υπάρχει μια σειρά προϋποθέσεων. Έπρεπε, δηλαδή, να κάνουμε επιτροπές να περάσουμε από την Επιτροπή Αρχαιοτήτων, από την Επιτροπή Νεότερών Μνημείων, να γίνει νέα κυκλοφοριακή μελέτη, να γίνει νέα στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και ένα τελευταίο πρόβλημα το οποίο ανέκυψε, το οποίο όμως λύθηκε, έχει σχέση με το χωροταξικό.

Υπήρχε, λοιπόν, ένας παλιός χάρτης ο οποίος έδειχνε ότι ο Δήμος Θεσσαλονίκης, είχε μέσα στα όρια του Λιμένος Θεσσαλονίκης 100 στρέμματα. Οπότε, καταλαβαίνετε, αυτό έπρεπε να περάσει και από το Δημοτικό και το Συμβούλιο του Δήμου Θεσσαλονίκης όπου τελικά εγκρίθηκε. Όλα αυτά μαζί περάσαμε από την ΕΣΑΛ, ήδη έχουν πάει στο ΣτΕ και περιμένουμε πλέον την απόφαση του ΣτΕ, για να πάμε στην έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος.

Υπήρχαν, δηλαδή, εξωγενείς παράγοντες τους οποίους ούτε η ΟΛΘ θα μπορούσε να ελέγξει, αλλά ούτε και μπορούσε να προβλέψει. Αυτός είναι, λοιπόν, ο λόγος που η ΟΛΘ προχωράει ταχύτατα στις επενδύσεις, όπου μπορούσε να προχωρήσει, πλην όμως για την έκδοση της άδειας των λιμενικών έργων, έπρεπε να βγει η έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος. Επομένως, χρειαζόμαστε την παράταση της πρώτης επενδυτικής περιόδους και εδώ να κάνω μία διευκρίνιση, δεν μιλάμε για παράταση της Σύμβασης Παραχώρησης. Μιλάμε για μία επιπλέον, παράταση της επενδυτικής περιόδου 5 ετών, το οποίο είναι αρκετά εύλογο σε αντίστοιχο λιμάνι, όπως είναι το Λιμάνι του Πειραιά δόθηκε 10 έτη. Στη δικιά μας την περίπτωση επειδή είναι αυτονόητο ότι θέλουμε να προχωρήσουμε άμεσα τα έργα, διότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν είναι ένα λιμάνι απλό, είναι ένα λιμάνι το οποίο συνορεύει με χώρες οι οποίες δεν έχουν λιμάνια. Επομένως, η διακίνηση αυξάνεται συνεχώς και η επέκταση του Προβλήτα 6, θα μας δώσει την δυνατότητα να δεχόμαστε πλοία κυρίων γραμμών. Δεχόμαστε ήδη, πλοία κυρίων γραμμών, ήδη έχουμε δύο κύριες γραμμές ανά βδομάδα, όμως εξυπηρετούμε περισσότερο fender πλοία. Επομένως, η παράταση της επενδυτικής περιόδου θα μας δώσει το δικαίωμα, στο να άμεσα να βγει μετά την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος, να ξεκινήσουμε άμεσα το Έργο. Όσον αναφορά την επίτευξη του ετήσιου στόχου διακίνησης συμβατικού φορτίου, εκεί όπως ξέρετε στη διεθνή αγορά τα τελευταία χρόνια ακόμα και με τον πόλεμο της Ουκρανίας, ακόμα και με τις πανδημίες του Covid που ήδη το έχουμε ξεχάσει. Eνεργειακή κρίση αυξήθηκαν οι τιμές των υλικών. Μάλιστα, πάρα πολλά εργοστάσια έχουν κλείσει με αποτέλεσμα να πέφτει η διακίνηση του συμβατικού φορτίου του χ φορτίου. Επομένως και εκεί, χρειάζεται μία εύλογη τροποποίηση ούτως ώστε να μπορέσει η «ΟΛΘ Α.Ε» να συνταυτιστεί αυτό το οποίο γίνεται αυτή τη στιγμή στην παγκόσμια αγορά λόγω των κρίσεων. Δεν θα αναφερθώ και στα τελευταία γεγονότα, τον τελευταίο χρόνο που είναι και το πρόβλημα με την Διώρυγα Σουέζ, με τους Xuthin που έχει παρουσιαστεί, ακόμα και αυτό έχει επηρεάσει την διακίνηση του συμβατικού φορτίου.

Τέλος, όσον αναφορά την τροποποίηση των μελετών που ζητάμε να γίνουν fast-track με την εποπτεία βεβαίως του ανεξάρτητου μηχανικού, αυτό δεν έχει καμία σχέση με την τροποποίηση του σχεδιασμού του έργου, αλλά σε κάθε περίπτωση όταν γίνεται ένα έργο και χρειάζεται να υπάρχουν κάποιες μικροτροποποιήσεις, άμεσα και ευέλικτα να γίνονται οι διαδικασίες ούτως ώστε να επιτυγχάνουμε τον στόχο που είναι η επίσπευση και υλοποίηση του έργου. Σε κάθε περίπτωση η «ΟΛΘ ΑΕ.» είναι προσανατολισμένη στην άμεση υλοποίηση των επενδύσεων, ζητάμε το εύλογο αίτημα το οποίο είναι η παράταση της επενδυτικής περιόδου. Δεν σημαίνει αυτό ότι – γιατί υπάρχει μια παρανόηση – ναι, άλλα 5 χρόνια τι σημαίνει, δηλαδή, ότι μετά από 5 χρόνια θα ξεκινήσει το έργο; Όχι. Στα 5 χρόνια θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το έργο. Αυτή είναι η δική μας τοποθέτηση και ευελπιστούμε στην θετική εξέλιξη της συγκεκριμένης τροποποίησης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Κύριε Λιάγκο, σας ευχαριστούμε για την εξαιρετικά αναλυτική τοποθέτησή σας, δεν θα μπορούσε να είναι και διαφορετικά βέβαια, διότι είπαμε ότι το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης αφορά η σύμβαση που συζητάμε. Σας ευχαριστούμε και πάλι. Ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, Βουλευτής Θεσσαλονίκης, ο κ. Γιαννούλης έχει ζητήσει τον λόγο επί της διαδικασίας. Κύριε Γιαννούλη, μας ακούτε πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Σας ακούω πολύ καθαρά και με μεγάλο ενδιαφέρον.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Για πείτε μας ποιο είναι το διαδικαστικό;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Να διευκολύνω προσπαθούσα, από την αρχή του αιτήματος που έθεσα. Επειδή εσείς είπατε ότι ο κύριος Κωνσταντόπουλος-συνυπογράφω όλα τα καλά λόγια που είπατε για τον ίδιον- έχει ένα ζήτημα και θα αναχωρήσει. Ήθελα να προτείνω και αν συμφωνούν και οι συνάδελφοι από τις υπόλοιπες πτέρυγες, «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» και «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.», επειδή είναι συγκεκριμένα κομμάτια αυτής της συζήτησης .....

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Θέλετε να πείτε,να ακολουθήσει ο Εκπρόσωπος του ΟΣΕ, αυτό;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Όχι, αν συμφωνείτε να προτάξουμε τις ερωτήσεις ή τις διευκρινίσεις σε «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» και «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.» που είναι ένα κομμάτι που δεν έχει και άμεση σχέση με το νομοθέτημα το οποίο συζητούμε, αλλά έχει σχέση με την γενική μας ενημέρωση για όντως ένα κομβικό έργο για την ανάπτυξη της χώρας και στη συνέχεια, να ακούγαμε όλους τους υπόλοιπους Εκπροσώπους των φορέων και να ακολουθούσαμε την κανονική διαδικασία. Για παράδειγμα, αν ο κύριος Κωνσταντόπουλος φύγει δεν μπορούμε να τον ρωτήσουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχουμε μεριμνήσει κύριε Γιαννούλη, διότι θα αντικαθίσταται και παρακολουθεί τη συνεδρίαση μας η κυρία Δέσποινα Καρανίκα, η οποία είναι Διευθύντρια του Γραφείου του Προέδρου της Εγνατίας Οδού. Παρακολουθεί και την συζήτησή και ο κ. Παναγιώτης Αγουρογιάννης, Εισηγητής της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ). Τον λόγο έχει ο κ. Απόστολος Παπαποστόλου, Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένος (ΡΑΛ).

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΠΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ):** Κύριε Πρόεδρε, αξιότιμα μέλη της Επιτροπής, αξιότιμε εκπρόσωποι των φορέων. Έρχεται αυτή η τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, σε συνέχεια της έγκρισης της σύμφωνης γνώμης (ΕΣΑΛ) του συλλογικού Οργάνου για το ΠΔ master- plan του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Όπως ανέφερε και εκπρόσωπος του (ΤΑΙΠΕΔ) αυτή την στιγμή τελεί υπό εξέταση. Εγώ θα ήθελα, να αναφέρω και να ευχαριστήσω τον κ. Λιάγκο γιατί είχαμε την ευκαιρία στο πλαίσιο της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, να κάνουμε και μια εκτενή συζήτηση μεταξύ αντιπροσωπείας της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και αντιπροσωπείας του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και να έχουμε συζητήσει και τα θέματα που καλούμαστε να συζητήσουμε σήμερα. Καταρχήν, να τονίσουμε ότι είναι θετική η παρέμβαση η οποία γίνεται όσον αναφορά την επέκταση της πρώτης επενδυτικής περιόδου κατά 5 έτη, και κατ’ αντιστοιχία, την επέκταση των αντίστοιχων περιόδων για τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης κατά 5 έτη χωρίς, να μειώνονται τα απαιτούμενα επίπεδα διακίνησης και είναι θετική η επόμενη παρέμβαση που αφορά το άρθρο δεύτερο, για την επιτάχυνση των μελετών των Λιμενικών Έργων.

Ωστόσο, οφείλουμε να τονίσουμε το εξής προς τα μέλη της Επιτροπής και να αποτελέσει αυτό ένα αντικείμενο νομοθετικής βελτίωσης. Διαπιστώνουμε ότι οι δύο τελευταίες προτάσεις, τα δύο τελευταία σκέλη της τροποποίησης απ’ ότι φαίνεται, στοχεύουν στην επιτάχυνση των διαδικασιών, αλλά ίσως θα έπρεπε να γίνει μια διευκρίνιση είτε επί του χρονικού σημείου στο οποίο αναφέρεται. Για παράδειγμα στην ως άνω διαδικασία, υπόκεινται και οι τροποποιήσεις των εγκεκριμένων οριστικών μελετών και στην επόμενη παράγραφο βλέπουμε ότι λέει ότι όλες τις τροποποιήσεις των εγκεκριμένων οριστικών μελετών κατά τη διάρκεια του έργου. Υποθέτω ότι ίσως η διαφοροποίηση είναι ότι η πρώτη διαδικασία αφορά τροποποίηση εγκεκριμένων μελετών πριν ξεκινήσουν τα έργα, η δε δεύτερη αφορά τροποποίηση συγκεκριμένων μελετών, όταν έχουν ξεκινήσει τα έργα και κατασκευάζονται. Αυτό θα θέλαμε να θέσουμε εμείς ως προβληματισμό ο οποίος προέκυψε μετά από ευρεία σύσκεψη που κάναμε εδώ, τόσο τα μέλη της Διοίκησης, όσο και τα στελέχη του Τμήματος. Οφείλουμε, να αναγνωρίσουμε ότι ακριβώς η ίδια πρόβλεψη με αυτό το λεκτικό υπάρχει για την τροποποίηση του ν.4964/2022. Ωστόσο, οφείλουμε να το θέσουμε υπόψη σας προς αξιολόγηση ούτως ώστε να μπορεί όντως η σωστή αυτή ρύθμιση που αφορά την επιτάχυνση των διαδικασιών και είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, να αποτυπωθεί και σωστά νομοθετικά. Σας ευχαριστούμε, πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Απόστολος Ντάλας, Πρόεδρος Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ).

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΤΑΛΛΑΣ (Πρόεδρος Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας(ΟΜΥΛΕ)):**Ξεκινώντας, να επισημαίνω ότι…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**Κύριε Ντάλλα, δυστυχώς έχουμε κάποιο πρόβλημα στον ήχο, ο οποίος φτάνει σε εμάς διακοπτόμενος. Αν μπορείτε με κάποιον συνεργάτη σας ή πιο κοντά το μικρόφωνο, διότι είναι ασθενές το σήμα.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΤΑΛΛΑΣ (Πρόεδρος Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας(ΟΜΥΛΕ)):** Έλεγα λοιπόν…..

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ξεκινήστε την εισήγησή σας από την αρχή.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΤΑΛΛΑΣ (Πρόεδρος Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας(ΟΜΥΛΕ)):**Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Έλεγα λοιπόν, ότι η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών, είχε στόχο μόνο εισπρακτικός, ώστε να μαζευτούν χρήματα για την κάλυψη των δανειακών αναγκών της χώρας, όπου μας υποχρεώσανε…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**Κύριε Ντάλλα, δυστυχώς για να μην αδικήσουμε την τοποθέτησή σας γιατί άλλα ακούγονται κι άλλα δεν ακούγονται.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΤΑΛΛΑΣ (Πρόεδρος Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας(ΟΜΥΛΕ)):**Συγνώμη, κύριε Πρόεδρε, δεν θα μπορέσω να το βελτιώσω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**Κύριε Ντάλλα, σας ευχαριστούμε για τη συμμετοχή σας και θα ήθελα οπωσδήποτε να στείλετε ένα υπόμνημα με την τοποθέτησή σας για να κοινοποιηθεί στα μέλη της επιτροπής και αν είναι δυνατόν και κατά τη διάρκεια της παρούσας συνεδρίασης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΤΑΛΛΑΣ (Πρόεδρος Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας(ΟΜΥΛΕ)):**Κύριε Πρόεδρε, θα προσπαθήσω να το στείλω. Άλλωστε θα μπορέσει να μας εκπροσωπήσει η Γραμματέας της Ομοσπονδίας. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Φυσικά η κυρία Γουργούρη. Άλλωστε σε λίγη ώρα θα της δώσω το λόγο, οπότε εντάξει. Πάντως στείλτε το υπόμνημα σας που είχατε σημειώσει για την επιτροπή μας. Να είστε καλά. Σας ευχαριστώ. Τον λόγο έχει η κυρία Αικατερίνη Σπυροπούλου, Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της (ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ).

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ ( Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της (ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ)):**Καλησπέρα κύριε Πρόεδρε και μέλη της Επιτροπής, κύριοι Βουλευτές. Σας ευχαριστούμε καταρχάς εκ μέρους της (ΕΡΓΟΣΕ) για την πρόσκληση συμμετοχής στη σημερινή συνεδρίαση. Είναι πολύ σημαντικό για μας, να μπορέσουμε να ακούσουμε όλες αυτές τις πληροφορίες οι οποίες ήδη έχουν εκτεθεί και θα συνεχίσουν να συζητούνται, για να θέσουμε και εμείς τα δικά μας θέματα, όπως ήδη ο (ΟΛΘ) γνωρίζει και οι περισσότεροι από εσάς. Μιλάμε για την σιδηροδρομική σύνδεση του 6ου προβλήτα. Η συνεργασία μας με τον (ΟΛΘ) κρατάει πάρα πολλά χρόνια. Η συνεργασία με τον ΟΛΘ κρατάει πάρα πολλά χρόνια, γνωρίζει τις χαράξεις μας και τις μελέτες μας και εγώ θα πω δυο λόγια, γιατί είχαμε και τώρα τελευταία συνεργασία. Λάβαμε σαν «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ» από το Υπουργείο μας το σχέδιο του Προεδρικού Διατάγματος για την έγκριση του master plan το Καλοκαίρι τον Αύγουστο του 2024 συγκεκριμένα, έχουμε γνωμοδοτήσει και συμφωνούμε με το master plan ως «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ». Περιλαμβάνει την είσοδο της σιδηροδρομικής μας χάραξης από την Πύλη 16, δηλαδή, από τη δυτική μεριά και θα πω λίγα λόγια για τη χάραξη αυτή.

Η χάραξη έρχεται από την δυτική μεριά του σιδηροδρομικού δικτύου το οποίο συνδέεται με την περιοχή του σιδηροδρομικού δικτύου κοντά στα ΚΤΕΛ. Πρόκειται για διπλή σιδηροδρομική γραμμή η οποία βρίσκεται σε γέφυρα μήκους περίπου 1023 μέτρων, η οποία γέφυρα κινείται δίπλα στην ανατολική όχθη του Δενδροποτάμου και καταλήγει να εισέρχεται στη δυτική πλευρά του Λιμένα στην Πύλη 16. Αυτό φυσικά θα διευκολύνει πάρα πολύ την όλη κίνηση και την ασφάλεια του οδικού συστήματος της Θεσσαλονίκης στην περιοχή αυτή και με την χάραξη αυτή και με τις νέες μελέτες οι οποίες βρίσκονται σε φάση εκπόνησης - θα σας εξηγήσω τι εννοώ – παύει η ανάγκη διατήρησης τμήματος των σιδηροδρομικών γραμμών στον αστικό ιστό με βασικά πλεονεκτήματα την κατάργηση ισόπεδων διαβάσεων, την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, την απελευθέρωση των χώρων και τη δυνατότητα αναπλάσεων στην περιοχή. Το έργο αυτό βρίσκεται σε φάση διαγωνιστικής διαδικασίας, στη φάση Β1 συγκεκριμένα του ανταγωνιστικού διαλόγου και αναμένεται την 1η Οκτωβρίου να έχουμε την κατάθεση των προτάσεων από τους οικονομικούς φορείς οι οποίοι συμμετέχουν στην ανταγωνιστική διαδικασία. Εντός του 2025 θα ολοκληρωθεί η διαδικασία αυτή. Ο ανταγωνιστικός διάλογος έχει το πλεονέκτημα ότι κινείται με τη μέθοδο της μελέτης κατασκευής, οπότε ελαχιστοποιούνται κάποιοι χρόνοι εκπόνησης μελετών, γίνονται πολύ πιο γρήγορα όλες οι διαδικασίες και αναμένεται ένας χρόνος κατασκευής τεσσάρων ετών για την ολοκλήρωση του έργου. Με τον ΟΛΘ, όπως είπαμε από την αρχή είμαστε σε συνεργασία, γνωρίζει όλα τα δεδομένα αυτά, συμφωνεί, οπότε και εμείς ως «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ» δεν έχουμε καμία αντίρρηση όσον αφορά στην παράταση της σύμβασης παραχώρησης που διευκολύνει και το δικό μας έργο και το σύνολο των ενεργειών που πρέπει να γίνουν για τη συνεργασία αυτή. Δεν έχω κάτι άλλο να πω. Εάν θέλετε αργότερα να μου θέσετε κάποιες ερωτήσεις, θα είμαι στη διάθεσή σας να απαντήσω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κυρία Σπυροπούλου, να μείνετε στη συνεδρίαση, γιατί είναι πιθανόν κάποιος από τα μέλη της Επιτροπής ή από τους Εισηγητές να θέλει κάποια διευκρίνιση ή κάποια ερώτηση.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ»**): Βεβαίως, είμαι στη διάθεσή σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Σας ευχαριστούμε θερμά.

Το λόγο έχει η κυρία Γουργούρη.

**ΦΑΝΗ ΓΟΥΡΓΟΥΡΗ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Διοικητικών Υπαλλήλων στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ):** Καλησπέρα σας. Αν και μετά το τεχνικό πρόβλημα που είχε ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας μπερδεύεται λίγο το ζήτημα, γιατί θα μιλούσε συνολικά για την διαχείριση της λιμενικής βιομηχανίας και του εθνικού λιμενικού συστήματος, οπότε εισαγωγικά θα πω ότι η αποδόμηση του εποπτικού και περιεκτικού ρόλου του Δημοσίου για τη διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων δημοσίων και ιδιωτικών λιμένων στη λιμενική βιομηχανία και την παρακολούθηση των συμβάσεων παραχώρησης από το 2020 και εντεύθεν αποδομείται συστηματικά. Δεν θα αναφερθώ περισσότερο σε αυτό. Χθες που παρακολούθησα την Επιτροπή σας διαπίστωσα ότι αναφέρθηκε συνολικά από όλους τους Εισηγητές της Αντιπολίτευσης το συγκεκριμένο ζήτημα που είναι σημαντικό και κομβικό. Η κατάργηση των κανονιστικών αρμοδιοτήτων της ΡΑΛ, συνέβη ακριβώς για το λόγο ότι ως Ανεξάρτητη Αρχή τηρούσε με συνέπεια το Κοινοτικό και Εθνικό Δίκαιο, τον Κανονισμό και κυρίως για τις αποφάσεις που είχε βγάλει για την εφαρμογή του Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 352 για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια στις Λιμενικές Υπηρεσίες.

Σήμερα, λοιπόν, τούτων δοθέντων, ερχόμαστε να συζητήσουμε και ευχαριστούμε που μας καλέσατε στην Επιτροπή σας, το σχέδιο νόμου, για την «Τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης» και του κυρωτικού νόμου μεταξύ ΟΛΘ και Ελληνικού Δημοσίου σε τρία σημεία. Την παράταση του προβλεπόμενου χρόνου υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων, κατά μία πενταετία. Η επέκταση των fast track εγκριτικών διαδικασιών μελετών έργων και στην περίπτωση τροποποίησης οριστικοποιημένης μελέτης και η τρίτη τροποποίηση, αφορά την παράταση, επί πενταετία, επίσης, για τα προβλεπόμενα υποχρεωτικά όρια διακίνησης Συμβατικού Λιμένα.

Ας πάρουμε το πρώτο, για την παράταση του χρόνου επενδύσεων. Στο οποίο, στο σχέδιο νόμου αναφέρεται ως τεκμηρίωση, η απόφαση του ΣτΕ για την υποχρέωση υποβολής και έγκρισης ΣΜΠΕ (Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων). Αλήθεια, μετά την απόφαση του ΣτΕ τρεις αποφάσεις, 547, 548, 549, για την περίπτωση του Πειραιά. Αναρωτιόμαστε, αν πραγματικά, χρειαζόταν παρέμβαση του ΣτΕ, για να εφαρμόσουν τα κυβερνητικά όργανα και οι υπηρεσίες και όλες οι αρχές και οι φορείς, Εθνικό και Κοινοτικό Δίκαιο; Κοινοτικό Δίκαιο του 2001, Εθνικό Δίκαιο του 2006. Δεν ήταν και καινούργιες εσοδείες για να πούμε ότι δεν ξέραμε τι συμβαίνει.

Εντέλει, οι επιλεγμένοι από τους αρμόδιους κυβερνητικούς φορείς της fast track κατάργησης ή εν πάση περιπτώσει, λάθρας μη εφαρμογής του συγκεκριμένου πλαισίου. Δηλαδή, του να κατατεθεί, να υποβληθεί και να εγκριθεί η ΣΜΠΕ, λειτούργησε θετικά στην υλοποίηση των επενδύσεων ή τις μπλόκαρε εντέλει; Tι έγινε και από την έναρξη της πρώτης επενδυτικής περιόδου που σημειώστε ότι η ΟΛΘ ΑΕ, την έκανε πιο μπροστά από το χρονικό περιθώριο που της έδινε η «Σύμβαση Παραχώρησης», το άρθρο 7.2, που όριζε την τρίτη επέτειο της Σύμβασης με έναρξη ισχύος της «Σύμβασης Παραχώρησης» ως όριο, δηλαδή τον Μάρτιο του 2020, την κατέθεσα. Ξεκίνησε, έκανε την έναρξη της επενδυτικής περιόδου τον Μάρτιο του 2019, ένα χρόνο πιο νωρίς και μάλιστα με την ταυτόχρονη δέσμευση εγγυητικής εγγύησης, αν δεν απατώμαι, 20 εκατομμύρια ευρώ. Τι έγινε λοιπόν και φτάσαμε σήμερα να ζητάμε παράταση και ποια ήταν η εμπλοκή σε αυτή τη διαδικασία των αρμόδιων κυβερνητικών φορέων; Δεν πήρα απάντηση, ούτε από την τοποθέτηση, την χθεσινή, του Εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, ούτε από τις σημερινές τοποθετήσεις ΤΑΙΠΕΔ, ΡΑΛ, κ.λπ..

Το δεύτερο, λοιπόν, ζήτημα που θέτει για τροποποίηση, είναι η επέκταση των fast track διαδικασιών, όπως προείπα και στην διαδικασία τροποποίησης διαδικασιών μελετών έργου. Εδώ, η τοποθέτησή μας είναι η ίδια που ήταν και στην προηγούμενη «τροποποίηση» που μπήκε η fast track διαδικασία, στη δεύτερη «τροποποίηση» δηλαδή, όπου εντέλει με πρόσχημα ότι χρειάζεται γρήγορη και αποτελεσματική παρέμβαση, η Κυβέρνηση καταργεί την υποχρέωση παρέμβασης και ελέγχου κυρίως των φακέλων του έργου. Αντί, λοιπόν, να κατατεθεί ο φάκελος, να υπάρχουν οι εποπτικές υπηρεσίες και τα εποπτικά όργανα, να υπάρχει το προσωπικό το απαραίτητο, για να «τρέξει» η διαδικασία και να ελέγξουν το έργο. Χρησιμοποιούμε ως πρόσχημα ότι δεν χρειάζεται, λοιπόν, να ελεγχθεί το έργο. Τεκμαίρεται, μετά από τρεις μήνες(90 μέρες) η έγκριση και μάλιστα για εμάς που ζούμε μέσα στο λιμάνι και αντιμετωπίζουμε καθημερινά προβλήματα, θεωρούμε ότι είναι και λίγο σχήμα οξύμωρο, μια fast track δήθεν διαδικασία για την έγκριση των έργων. Όταν κάθε μέρα διαιωνίζονται προβλήματα λειτουργικά που επηρεάζουν την ανταπόκριση και την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών, από την ΟΛΘ στους χρήστες των υπηρεσιών του Λιμένα. Δηλαδή, παράδειγμα, Πλοηγική Υπηρεσία, ελλείπων προσωπικό. Ένα πλοίο για να δέσει τα επιδόματα του οργανισμού για να πλοηγηθεί η Πλοηγική Υπηρεσία μας παρέχει προσωπικό μέχρι την 7η απόγευμα. Δεν θέλω να πω για τη λειτουργία του Τελωνείου. Πάλι δεν έχουν τρίτη βάρδια όταν στη σύμβαση παραχώρησης ξεκάθαρα η λειτουργία του σταθμού κοντέινερ είναι 24ωρης βάσης.

Για το τελευταίο ζήτημα και θα αναφερθώ σε αυτό γιατί συνδέεται και με το παρελθόν, σχετικά με την υποχρέωση με τη ρήτρα ύψους διακίνησης συμβατικού φορτίου. Από την αρχή και θυμάστε τότε τις αντιδράσεις μιλούσαμε συνέχεια για τις ελλείψεις της σύμβασης παραχώρησης και αυτά που προβλέπει και τα λοιπά. Δεν μας ενδιέφερε η διακίνηση του συμβατικού λιμένα με την εξής έννοια, ότι επηρεάζεται από συγκεκριμένα πράγματα, για παράδειγμα, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης το ένα τρίτο της διακίνησης συνήθως αφορά φορτίο νικελίου που πάει στην βαλκανική ενδοχώρα προκειμένου να επεξεργαστεί και τα εργοστάσια αυτά έχουν κλείσει. Δεν λέω για την τάση που είναι το ομαδοποιημένο φορτίο, αλλά λέω κυρίως ότι η σύμβαση παραχώρησης, προέβλεπε και προβλέπει έργα που αφορούν το κοντέινερ terminal. Εκεί η ρήτρα διακίνησης για το κοντέινερ terminal που θα γινόταν και θα είχε συμβεί ήδη η επένδυση από την 9η περίοδο μέχρι την 19η επέτειο, προβλέπει ρήτρα διακίνησης 510.000 du και μάλιστα 20 ιντσών. Όταν σήμερα διακινεί η ΟΛΘ ΑΕ πάνω από 520.000 κοντέινερ ετησίως, 20αρια και 40αρια, χωρίς να έχουν γίνει οι επενδύσεις.

Στο διά ταύτα, επενδύσεις περιμετρικά του λιμένα και χερσαία δίκτυα σιδηροδρομικά και οδικά άμεσα που πρέπει να γίνουν. Χάρηκα που άκουσα την εκπρόσωπο να δίνει τις συγκεκριμένες πληροφορίες, αλλά επειδή έχουν εξαγγελθεί άπειρες φορές και παραμένουν αγνοούμενα, θεωρούμε ότι θα πρέπει να επισπευσθούν χρησιμοποιώντας κάθε χρηματοδοτικό πρωτόκολλο και εργαλείο που υπάρχει. Η ανάπτυξη στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης που είναι ατμομηχανή σε όλη την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, γιατί δεν αφορά μόνο την ανάπτυξη της εργασίας, αλλά επηρεάζει τα μακροοικονομικά μεγέθη της Περιφέρειας σε πολύ σημαντικό βαθμό. Η ανάπτυξη, λοιπόν, αυτή δεν πραγματοποιείται με παρατάσεις και fast-track διαδικασίες. Πραγματοποιείται με εγρήγορση και κινητικότητα, και εμπρόθεσμη τήρηση όλου του πλαισίου και σε αυτό θα πρέπει να μεριμνήσει η κυβέρνηση κάποια στιγμή, ούτως ώστε να εγγυάται το δημόσιο έλεγχο και την ασφαλή υλοποίησή τους. Χρειάζεται, λοιπόν, άμεσα τις επενδύσεις από την ΟΛΘ, άμεσα τις επενδύσεις περιμετρικά του λιμένα και σε χερσαία οδικά δίκτυα και άμεση επίλυση από την κυβέρνηση όλων των παθογενειών που ταλαιπωρούν την καθημερινή λειτουργία της ΟΛΘ. Όλα αυτά με σοβαρότητα και διαφάνεια.

Θα ήθελα όμως να υπενθυμίσω ότι από το 2007 είχε στη κυριολεξία αποεπενδυθεί το Λιμάνι από τα πάντα. Όχι μόνο από τις υποδομές, όχι μόνο γιατί δεν έγινε η 6η προβλήτα, από τις δομές ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού κλπ. τα οποία δεν περιλαμβανόταν στη Σύμβαση Παραχώρησης. Ναι, λοιπόν, ήταν πραγματικά αποεπένδυση 2007 με 2017 με αποτέλεσμα να είναι στην «κόψη του ξυραφιού» το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Μάμαλης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΜΑΛΗΣ (Εκτελεστικός Διευθυντής της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ)):**  Ευχαριστώ πολύ. Καλησπέρα σε όλους τους παρευρισκόμενους. Κυρίες και κύριοι, ως Ένωση Λιμένων Ελλάδος και έχοντας την αρμοδιότητα να παρακολουθούμε όλο το ελληνικό λιμενικό σύστημα αλλά και το παγκόσμιο λιμενικό σύστημα, θα ήθελα να πω ότι η αιτιολόγηση του κυρίου Λιάγκου, σχετικά με αυτά τα έργα που δεν υλοποιήθηκαν και τις καθυστερήσεις που έγιναν, είναι πλήρως αποδεκτή από εμάς και θεωρούμε ότι είναι μια κατάσταση η οποία υφίσταται και στα άλλα ελληνικά λιμάνια. Έχει προηγηθεί η περίπτωση στον Πειραιά με αντίστοιχα προβλήματα, σίγουρα όμως και το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί ξεχωριστό οργανισμό και ξεχωριστό φορέα και για την περιοχή της Θεσσαλονίκης και την περιοχή των Βαλκάνιων έχει αναδειχθεί ως το κύριο διαμετακομιστικό κέντρο.

Το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης ηγείται των λιμένων της Εγνατίας, και μάλιστα, θεωρώ από την εμπειρία που έχω και τη γνώση σε σχέση με τη στρατηγική του, ότι η καθυστέρηση των επενδύσεων δεν απασχολεί περισσότερο το Ελληνικό Δημόσιο από όσο απασχολεί τον Οργανισμό ο οποίος βρίσκεται σε σημαντική τροχιά ανάπτυξης. Έτσι η παράταση θεωρώ ότι αξίζει να δοθεί πρέπει να δοθεί γιατί το Λιμάνι έκανε ότι καλύτερο μπορούσε μέχρι σήμερα για να προχωρήσει τα έργα. Σίγουρα υπάρχουν προβλήματα, όπως τα προβλήματα της γραφειοκρατίας, της αλλαγής της νομοθεσίας που όλα αυτά που αναφέρθηκαν, όπως άκουσα και την κυρία Γουργούρη, που πολύ σωστά είπε, είναι παθογένειες οι οποίες πρέπει να αλλάξουν. Σήμερα όμως ζούμε με αυτές τις παθογένειες και με δεδομένο αυτό που θα πρέπει να δοθεί η παράταση. Αναφορικά με τη διακίνηση φορτίων όπως ακούστηκε και από την κυρία Γουργούρη αλλά και από τον κύριο Λιάγκο, οι γεωπολιτικές εξελίξεις και τα προβλήματα του covid τα οποία δημιούργησαν σοβαρή αναστάτωση στις παγκόσμιες μεταφορές άλλαξαν τη ροή του παγκόσμιου εμπορίου δεν θα μπορούσαν να αφήσουν ανεπηρέαστη την Θεσσαλονίκη όπως και τα άλλα ελληνικά λιμάνια, αν και σήμερα μιλάμε μόνο για τη Θεσσαλονίκη. Άρα λοιπόν θεωρώ ότι η παράταση της πενταετίας όσον αφορά τη διακίνηση των φορτίων είναι άλλο ένα σημαντικό στοιχείο που θα πρέπει να δοθεί, να δοθεί αυτή η παράταση, γιατί τα επόμενα χρόνια μέσα στην πενταετία σίγουρα η Θεσσαλονίκη θα καταφέρει να φτάσει και να ξεπεράσει αυτούς τους στόχους.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι για τις fast track διαδικασίες. Εάν είχαμε άλλου είδους διαδικασίες όπως αναφέρθηκε από προηγούμενους ομιλητές, σίγουρα πολλά έργα όχι μόνο της Θεσσαλονίκης, του Πειραιά και τον ελληνικό λιμένα αλλά σε όλη τη χώρα θα είχαμε προχωρήσει πολύ πιο γρήγορα. Η συγκεκριμένη fast track διαδικασία όμως δεν αναφέρεται σε αλλαγές που αλλοιώνουν το χαρακτήρα των εγκεκριμένων έργων αναφέρεται σε αλλαγές οι οποίες θα γίνουν μέσα στον χαρακτήρα του έργου το οποίο έχει εγκριθεί ενσωματώνοντας τις τελευταίες εξελίξεις στις τεχνοδομικές, έτσι ώστε, τα έργα, οι επενδύσεις αυτές να είναι ανταγωνιστικά στο διηνεκές. Άρα, λοιπόν, εμείς σαν Ένωση Λιμένων Ελλάδος λέμε «ναι» στα και τρία αιτήματα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Διαμαντίδης.

**ΣΥΜΕΩΝ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του ΣΕΒΕ – Συνδέσμου Εξαγωγέων):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κύριοι Βουλευτές μέλη της Επιτροπής, κύριε Πρόεδρε και εκπρόσωποι φορέων, εμείς ως Σύνδεσμος Εξαγωγέων έχουμε άριστη συνεργασία με το λιμάνι Θεσσαλονίκης και τον εκτελεστικό του Πρόεδρο τον κ. Λιάγκο. Όσα προβλήματα είχαμε μέχρι σήμερα έχουν λυθεί σε μεγάλο ποσοστό και είναι πάντοτε ανοικτοί να ακούνε ό,τι προβλήματα έχουμε και να διευκολύνουν τις εξαγωγές, γιατί οι εξαγωγές είναι σημαντικές για τη χώρα και παράλληλα το λιμάνι είναι σημαντικό για τις εξαγωγές. Αφού τα πιο πολλά προϊόντα παράγονται εδώ στη Βόρεια Ελλάδα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο για τηνεξωστρέφεια της χώρας και μαζί με το Στρατόπεδο Γκόνου, για το οποίο πριν μερικές μέρες βγήκε ο διαγωνισμός, θα αποτελέσουν και ανάπτυξη για τα επόμενα χρόνια. Εμείς συμφωνούμε με αυτές τις τροποποιήσεις.

Επίσης, να τονίσουμε ότι το λιμάνι, όπως ακούστηκε, επένδυσε 74 εκατ. ευρώ από το 2018 ως σήμερα, άρα είναι πολύ σημαντικό να μιλάμε για ένα λιμάνι κερδοφόρο, για ένα λιμάνι που θέλει να επενδύσει παραπάνω, να επενδύσει περισσότερο και είναι σημαντικό να έρχονται τα πλοία εδώ στη Θεσσαλονίκη κατευθείαν, παράδειγμα από την Κίνα-να εξαιρέσουμε τους Xουθι, ενώ από την Κίνα στον Πειραιά έκαναν 25 – 30 μέρες, πριν τους Χούθι, άλλες τόσες μέρες έκανε να έρθει από τον Πειραιά στη Θεσσαλονίκη. Έτσι, λοιπόν, αποδεικνύεται πολύ σημαντικό και μάλιστα που γειτονεύει με χώρες δίπλα οι οποίες δεν έχουν λιμάνια.

Συμφωνούμε με το άρθρο 7.2 της σύμβασης παραχώρησης. Είναι αναγκαία η παροχή πενταετούς παράτασης για την υλοποίηση των πρώτων υποχρεωτικών επενδύσεων, καθώς η δημοσίευση της 547 απόφασης σύμφωνα με το Συμβούλιο της Επικρατείας και το άρθρο 156 του ν.4938/22 που ακολούθησε, μετέβαλαν το νομικό πλαίσιο της εντατικής διαδικασίας για την έγκριση και την υλοποίηση του όλου σχεδίου, επομένως και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Κατόπιν τούτου οι ενέργειες που είχαν προγραμματισθεί στο ΟΛΘ έπρεπε να το ανακαινίσει. Επειδή έχουμε δει και ανάλογα στον Πειραιά τέτοια φαινόμενα είμαστε απόλυτα σύμφωνοι. Όπως και για την τροποποίηση των άρθρων 3.10 και 3.11 της σύμβασης παραχώρησης που είναι και αυτή αναγκαία με τις ημερομηνίες, μετά την οποία καθίσταται υποχρέωση για την επίτευξη ετήσιων στόχων της διαχείρισης φορτίων, καθώς των επιμέρους περιόδων κατά τις οποίες θα πρέπει να έχουν επιτευχθεί οι διάφοροι στόχοι διακίνησης υδατικού φορτίου. Διότι τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης υδατικού φορτίου όπως συμφωνήθηκαν για το 2025 και εφεξής συμφωνήθηκαν για προβλέψεις του 2018 σχετικά με την ανάπτυξη της παγκόσμιας αγοράς υδατικού φορτίου, οι οποίες δεν επαληθεύτηκαν λόγω των γεγονότων.

Επίσης, συμφωνούμε για την τροποποίηση του άρθρου 10 παρ. 3 του ν. 4522/18, καθώς το υφιστάμενο καθεστώς δεν επιτρέπει σε εγκεκριμένες μελέτες έργων να λάβουν υπόψη τους τα νέα δεδομένα και ανάγκες που προκύπτουν κατά την κατασκευή των έργων με αποτέλεσμα να καθίστανται άλλοτε ανεφάρμοστες και άλλοτε άνευ αντικειμένου.

Για το λόγο αυτό η ευέλικτη διαδικασία τροποποιήσεων των μελετών που εφαρμόζεται όπως και στην περίπτωση του λιμένος Πειραιώς. Εδώ θα πω ότι το λιμάνι με την εισήγηση του κυρίου Λιάγκου, γιατί να μην θέλουν να γίνουν όλα γρηγορότερα, αφού θα κερδίζουν και περισσότερα και θα εξυπηρετούν περισσότερο και τις εξαγωγές της Ελλάδος.

Συμφωνούμε, λοιπόν, σε όλα αυτά και σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς κύριε Διαμαντίδη σας ευχαριστούμε που καταθέσαμε τις απόψεις σας στην Επιτροπή μας.

Το λόγο έχει ο κ. Θεοχάρης Κυπριανίδης, Πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Θεσσαλονίκης.

**ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΚΥΠΡΙΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος τους Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Θεσσαλονίκης, ΕΚΘ):** Καλησπέρα σας. Σας ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση για τη συζήτηση στην Επιτροπή. Καταρχάς θα ήθελα να θυμίσω λίγο σε όλους το χρονοδιάγραμμα αυτού του έργου. Είναι ένα έργο που για την πόλη της Θεσσαλονίκης είναι πολύ σημαντικό, όσον αφορά την ανάπτυξή της, για να παίξει έναν κυρίαρχο αναπτυξιακό ρόλο. Οι συζητήσεις έχουν ξεκινήσει για την ανάγκη της επέκτασης αυτής της προβλήτας από το 1990 και έχουμε φτάσει στο 2024. Με την υπογραφή επιτέλους αυτής της επένδυσης το 2018, να δίνεται πλέον ένας επιπλέον χρόνος παράτασης, να εξαναγκαζόμαστε ουσιαστικά να αποδεχτούμε έναν επιπλέον χρόνο, θα φτάνει το 2031. Και ακούγεται η πενταετία ως επέκταση αλλά μην ξεχνάμε ότι έπρεπε να παραδοθεί το 2026 οπότε μιλάμε για το 2031. Τα κακώς κείμενα, όσον αφορά από την αρχή της ιδιωτικοποίησης – γιατί έπαιξε το ρόλο του – είναι ότι η ιδιωτικοποίηση είχε ως βάση και ως σημαία, τα γρήγορα επενδυτικά έργα. Και γι’ αυτό είχε ιδιωτικοποιηθεί τότε. Όχι μόνο για το κέρδος, το οποίο, κακά τα ψέματα, η αποτίμησή του, τελικά, ήταν πολύ μικρότερη από την πραγματική του αξία. Οπότε, αυτή η ταχύτητα των επενδύσεων από ιδιώτη, δεν φάνηκε. Δεν είδαμε γρήγορες επενδύσεις, δεν είδαμε γρήγορες ολοκληρώσεις του έργου. Καταφέραμε μετά από 6,5 χρόνια να είμαστε στο μηδέν, σχεδόν. Να έχουν γίνει μόνο τα βασικά για να ξεκινήσουμε. Δεν έχει γίνει τίποτα. Μιλάμε για μια παράταση πριν καν ξεκινήσει να κατασκευάζεται το έργο και αυτό φέρνει την απογοήτευση της πόλης μας. Γι’ αυτό νιώθουμε διπλά απογοητευμένοι. Και για την «καθυστέρηση» που έχει υπάρξει και θα αναγκαστούμε να δεχτούμε μια παράταση, χωρίς εχέγγυα, χωρίς διαβεβαιώσεις, γιατί κανείς δεν μας λέει ότι το 2031, πράγματι, θα είναι έτοιμο το έργο. Δεν υπάρχει αυτή η εξασφάλιση.

Δυστυχώς, η κρατική εποπτεία, με την πάροδο των κυβερνήσεων είτε της προηγούμενης είτε της τωρινής, έχει αποδομηθεί. Δεν υπάρχει ο κρατικός έλεγχος. Η Δημόσια Αρχή Λιμένος, η οποία ήταν μια υπηρεσία, η οποία μπορούσε να παίξει αυτό το ρόλο, δυστυχώς, κατάντησε να μετατρέπεται σε μια υπηρεσία του Υπουργείου, χωρίς αξιώσεις, χωρίς επιβλητικό ρόλο. Και φτάνουμε σε έναν ιδιώτη, ο οποίος βλέπει με πόση ευκολία, για άλλη μια φορά, δίνουμε παρατάσεις. Κι αυτό είναι ένα κακό μήνυμα που περνούν οι κυβερνήσεις μας ως προς τους ιδιώτες, ότι μπορούν να καθυστερούν τα έργα τους και πολύ εύκολα να παίρνουν παρατάσεις. Θα πρέπει να γίνουν πιο σφιχτά αυτά τα όρια, θα πρέπει να υπάρχουν κυρώσεις, θα πρέπει να υπάρχει εποπτεία, αυτά τα έργα και οι συμβατικές υποχρεώσεις των ιδιωτών, να ολοκληρώνονται.

Στην παρούσα φάση είμαστε αναγκασμένοι - και το τονίζω το «αναγκασμένοι» - να αποδεχτούμε αυτή την παράσταση την πενταετή, αλλά, δυστυχώς, δεν μας ευχαριστεί καθόλου. Δεν θέλουμε να είμαστε ως Θεσσαλονίκη σε άλλο ένα έργο, το οποίο «θα ήμασταν νιοι και γεράσαμε». Να μην καταντήσει μετρό. Γιατί κι αυτά τα 34, έως τώρα χρόνια, που θα φτάσουν 40 συνολικά από την αρχή της συζήτησης της επέκτασης, για εμάς είναι ένα απογοητευτικό μήνυμα των εκάστοτε κυβερνήσεων προς την πόλη.

Η αποδοχή, λοιπόν, της πενταετίας, θα έπρεπε να επιφέρει και μέτρα από πλευράς Κυβερνήσεως, που να εξασφαλίζουν την πόλη για την αποδοχή του έργου και την ολοκλήρωσή του και δυστυχώς, αυτά δεν το βλέπουμε. Θέλουμε να ενεργοποιηθεί ξανά, παράλληλα με τις αναγκαίες τροποποιήσεις των συμβάσεων, η Δημόσια Αρχή Λιμένος, ώστε να μπορεί να επιβλέπει τις επενδύσεις των ιδιωτών και τις πορείες των έργων τους. Σας ευχαριστώ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Δανόπουλος, Πλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος και Λιμενάρχης Θεσσαλονίκης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Πλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος και Λιμενάρχης Θεσσαλονίκης) :** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Αναφορικά με το αντικείμενο της συνεδρίασης, εμείς σαν υπηρεσία, σαν Λιμενική Αρχή, δεν έχουμε κάτι να καταθέσουμε για να σας βοηθήσουμε. Είναι κάτι που είναι εκτός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων μας και λυπάμαι που δεν μπορώ να βοηθήσω. Δεν ξέρω τώρα αν θέλετε κάτι να ρωτήσετε, ενδεχομένως.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Κύριε Λιμενάρχα, προταθήκατε από κάποια κόμματα κοινοβουλευτικά και γι’ αυτό σας καλέσαμε. Αν έχετε την καλοσύνη να μείνετε, τουλάχιστον, για την αρχή του δεύτερου κύκλου της συνεδρίασής μας, μήπως υπάρχει κάποιο ερώτημα από κάποιον εισηγητή, από κάποιον βουλευτή κ.λπ..

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Πλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος και Λιμενάρχης Θεσσαλονίκης) :** Βεβαίως. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Σας ευχαριστούμε κι εμείς θερμά.

Το λόγο έχει ο κ. Κώστας Γιουτίκας, Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.

**ΚΩΣΤΑΣ ΓΙΟΥΤΙΚΑΣ (Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας) :** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Καλησπέρα σε όλους σας. Συγγνώμη που δεν μπόρεσα να είμαι από την αρχή της συνεδρίασης παρών. Είμαστε σε μία πολύ σημαντική συνεδρίαση στην βιομηχανική περιοχή της Θεσσαλονίκης, τη Σίνδο, τη μεγαλύτερη της Ελλάδος. Εγώ μπορώ να σας μεταφέρω την κραυγή αγωνίας και της Περιφέρειας και των επιχειρήσεων της Περιφέρειάς μας και όλης της βιομηχανικής περιοχής, για ένα έργο το οποίο το περιμένουμε πάρα - πάρα πολλά χρόνια και την επέκταση, αλλά και τη σύνδεση του λιμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Έργα τα οποία θα αναβαθμίσουν το ίδιο το Λιμάνι, θα δώσουν τη δυνατότητα στη Θεσσαλονίκη και στην Κεντρική Μακεδονία, να μετεξελιχθούν σε ένα τεράστιο Hub Διαμετακομιστικού Εμπορίου και όταν βλέπουμε και παρατηρούμε συνεχόμενες καθυστερήσεις, πολύ φοβάμαι ότι θα μείνει πίσω όχι μόνο το Λιμάνι, θα μείνει πίσω η ίδια η Πόλη και η Κεντρική Μακεδονία με τις τεράστιες δυνατότητες που έχει για μεταποιητικές επιχειρήσεις και τη βιομηχανία της.

Αυτό ήρθα σε αυτή την Επιτροπή να εκφράσω, την κραυγή αγωνίας, η οποία είναι πάρα πολύ μεγάλη από τις χιλιάδες επιχειρήσεις που λειτουργούν και περιμένουν πως και πως και την επέκταση του Λιμανιού και τη σύνδεσή του όχι μόνο με τον οδικό άξονα που εκκρεμεί για πάρα πολλά χρόνια, αλλά και με τον σιδηρόδρομο, προκειμένου να μπορούμε και εμείς να πούμε με σιγουριά ότι η Κεντρική Μακεδονία, θα γίνει πραγματικά ένα διαμετακομιστικό κέντρο, γιατί έχει όλα εκείνα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και δυστυχώς με αυτή την καθυστέρηση που ακούμε και παρατηρούμε δυστυχώς σας μεταφέρω την αρνητική εικόνα που έλαβα και πριν λίγο, συζητώντας με στελέχη της ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ και του Συνδέσμου Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μάλιστα, αν ολοκληρώσατε κύριε Αντιπεριφερειάρχα, σας ευχαριστούμε θερμά για τη συμμετοχή σας. Αν μπορέσετε να παρακολουθήσετε και τον δεύτερο κύκλο της συνεδρίασης μας για πιθανά ερωτήματα που θα τεθούν. Απλά να ρωτήσω αν είναι στη σύνδεσή μας κάποιος εκπρόσωπος του Δήμου Θεσσαλονίκης. Όχι. Μάλιστα, γιατί υπήρχε αυτή η εκκρεμότητα; Συνεχίζουμε λοιπόν. Ολοκληρώσαμε εδώ την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών φορέων. Θα συνεχίσουμε ως εξής, οι Εισηγητές των κομμάτων και στη συνέχεια οι συνάδελφοι Βουλευτές που θέλουν να θέσουν κάποια ερωτήματα, θα παρακαλούσα με την κοινοβουλευτική τάξη όλοι να θέσετε τα ερωτήματα συνολικά ως προς τους φορείς, δηλαδή να διατυπώσετε 1, 2, 3 ερωτήματα, διευκρινίζοντας σε ποιον ακριβώς απευθύνεται, διότι οι εξωκοινοβουλευτικοί φορείς δεν έχουν την εμπειρία να συγκεντρώσουν αυτομάτως όλα τα ερωτήματα, οπότε καλό είναι να αναφέρεστε, ποιον ρωτάτε, ώστε και εκείνοι να σημειώσουν και όταν τους δώσουμε το λόγο στον κύκλο των απαντήσεων, να απαντήσουν συγκεκριμένα.

Ξεκινάμε από τον κύριο Σιμόπουλο. Έχετε το λόγο, κύριε Σιμόπουλε.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θέλω να κάνω μια ερώτηση που απευθύνεται στην ΕΡΓΟΣΕ. Να μας πει η κυρία Σπυροπούλου τι περιλαμβάνει ο ανταγωνιστικός διάλογος, ο οποίος ξεκίνησε. Δηλαδή, ποιο είναι το έργο ουσιαστικά που περιλαμβάνει;

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

Να πάμε στον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ τον κύριο Γιαννούλη. Κύριε Γιαννούλη, έχετε το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε,θα ξεκινήσω σε συνέχεια του κυρίου Σιμόπουλου για την κυρία Σπυροπούλου, για να κρατήσουν και μια σειρά. Εγώ θα ήθελα μια ακριβή ενημέρωση, σαφή ενημέρωση, για το στάδιο στο οποίο βρίσκεται η διαδικασία που μας περιέγραψε. Πολύ σύντομα θα πω ότι το έργο αυτό οδικής σύνδεσης, από το οποίο κατασκευάστηκαν στην πρώτη φάση 1,4 χιλιόμετρα, ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του ΄90. Παραλείπω τα υπόλοιπα. Σήμερα 40, σχεδόν μήνες μετά την υπογραφή με τον Άκτωρα, το έργο έχει σταματήσει λόγω της άρνησης ενός ιδιώτη που διατηρεί επιχείρηση εμπορίας ανταλλακτικών φορτηγών αυτοκινήτων, να παραδώσει το χώρο που είχε απαλλοτριωθεί. Έχει εισπράξει τη σχετική αποζημίωση και κάποιοι έχουν ευθύνη για αυτό και οι πιο αισιόδοξες εκτιμήσεις είναι ότι το έργο θα ολοκληρωθεί στα τέλη της επόμενης χρονιάς το 2025. Σήμερα μπορεί να μας πει σε ποια διαδικασία είναι και αν μπορεί να υλοποιηθεί, κάτι που δεν έγινε 40 μήνες, μέσα σε ένα χρόνο; Αυτό αφορά την Εγνατία, με συγχωρείτε, όχι την ΕΡΓΟΣΕ.

Σε ότι αφορά την κυρία Σπυροπούλου της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, για όλα αυτά που μας περιγράφουν, για το κομβικής σημασίας θέμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού, ενώ τα προηγούμενα χρόνια είχαν εξασφαλισθεί οι πόροι, σήμερα υπάρχουν οι απαιτούμενοι πόροι για την υλοποίηση του έργου; Γιατί έχουμε να καταθέσουμε αλλεπάλληλες διαψεύσεις κυβερνητικών παραγόντων τα τελευταία πέντε χρόνια. Λέω ενδεικτικά κυβερνητικά στελέχη, Τζιτζικώστας πριν δέκα χρόνια, επειδή μας ακούει και ο κ. Γιουτίκας, θα ήταν έτοιμη στα τέλη του 2015, Γενικός Γραμματέας Υποδομών τον Ιούλιο του 2021, ενδεικτικές ημερομηνίες, πριν από λίγες μέρες στις 28/8 ο κ. Σταϊκούρας ανέφερε ότι έχει ενταχθεί στο έργο του προαστιακού σιδηροδρόμου, που βρίσκεται στη δεύτερη φάση, αυτό ρώτησε και ο κύριος Σιμόπουλος, ανταγωνιστικού διαλόγου, εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί το 2024, εντός του 2025 να προκηρυχθεί ο σχετικός διαγωνισμός. Με τι χρήματα όλα αυτά, είναι το ερώτημα για την κυρία Σπυροπούλου. Επαναλαμβάνω, το πρώτο ερώτημα ήταν για την ΕΓΝΑΤΙΑ ΑΕ.

Θα ήθελα να μας δώσει, αν μπορεί ο κύριος Λιάκος, την προσπάθεια του οποίου εκτιμούμε όλοι, θέλω να μας εξηγήσει με μεγαλύτερη σαφήνεια τι εννοεί όταν αναφέρθηκε, με ευγένεια, σε εξωγενείς παράγοντες που συνέβαλαν τα μέγιστα για την καθυστέρηση των απαιτούμενων επενδύσεων; Κάτι που συμφωνούμε όλοι παρά το γεγονός, αυτό που τόνισε η κυρία Γουργούρη, ότι ξεκίνησε η επενδυτική προσπάθεια ακόμη και ένα χρόνο νωρίτερα από όσο προέβλεπε η προγραμματική σύμβαση. Όταν λέτε εξωγενείς παράγοντες κ. Λιάκο εννοείτε καθυστερήσεις από την πλευρά της πολιτείας και της κυβέρνησης; Να είμαστε σαφείς και δεν το κάνω «πολιτικάντικα» αλλά να λέμε καθαρές κουβέντες, γιατί θα πηγαίνουμε από παράταση σε παρατάσεις και αυτό που παρατείνεται η αγωνία και η απαισιοδοξία και εργαζομένων και επιχειρηματιών και επενδυτών και ωφελούμενων από τις δράσεις του λιμανιού σε όλη τη Βόρεια Ελλάδα.

Επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω ταυτόχρονα και την κυρία Γουργούρη, αλλά και τον κύριο Παπαποστόλου της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, αν εμπιστεύονται για ζητήματα πολλαπλών διαστάσεων, ασφαλείας, λειτουργικότητας, προστασίας εργαζομένων και υποδομών, ασφάλειας, αν εμπιστεύονται την κυβερνητική μεταρρύθμιση που μετέτρεψε τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων σε μια ανεξάρτητη αρχή; Αν αυτή η Αρχή έχει το απαραίτητο προσωπικό ακόμη και αυτές τις fast track διαδικασίες που αφορούν τις μελέτες, αυτό αφορά και την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και όλοι όσοι εμπλέκονται στη διαδικασία πιστοποίησης της αρτιότητας των μελετών, αν αυτό που περιγράφεται ως fast track σε αυτό το νομοθέτημα εάν μπορούν να εγγυηθούν ή αν πιστεύουν ότι θα λειτουργήσει υπέρ του δημοσίου συμφέροντος και του κοινού καλού; Θα ήθελα να μου πει η κυρία Γουργούρη και ποιες είναι οι συνέπειες πρακτικά, να μας τις περιγράψει όσο μπορεί πιο σύντομα, ποιες είναι οι συνέπειες για τη λειτουργία του λιμανιού μετά τη μετατροπή της ανεξάρτητης αρχής σε γνωμοδοτικό όργανο. Τέλος, θα ήθελα, αν μπορούμε να πούμε δυο λόγια και για το τεράστιο πρόβλημα κυρία Γουργούρη με το θέμα των πλοηγών των λιμανιών, το αναφέρατε, που είναι καθοριστικό για τη λειτουργία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Επίσης, κάτι τελευταίο, το οποίο θα ήθελα στην κρίση όλων όσοι συμμετέχουν εκπροσώπων των φορέων, αν τελικά πιστεύετε αυτό που εξομολογήθηκε ο κύριος Μητσοτάκης στη Θεσσαλονίκη ότι «Εμείς φταίμε για την καθυστέρηση», αντικατοπτρίζεται πραγματικά σε ένα νομοθέτημα, που ναι, να δώσουμε την παράταση, δεν έχουμε καταλάβει ποιες είναι οι πραγματικές αιτίες της καθυστέρησης πέρα από μία χίμαιρα ή μία πομφόλυγα περί του Συμβούλιο της Επικρατείας και της αλλαγής του νομοθετικού πλαισίου, που η ίδια η κυβέρνηση αναίρεσε τον εαυτό της. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαηλίδης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Μια ερώτηση προς τους ανθρώπους του ΤΑΙΠΕΔ. Η Σύμβαση Παραχώρησης Εκποίησης του ΟΛΘ (Α.Ε.), στη σημερινή εταιρεία που το διαχειρίζεται έχει κυρωθεί αρκετά χρόνια. Από τότε, έχουν διαμεσολαβήσει και άλλες 3 τροποποιήσεις της Συμβάσεως, οι 2 μεταγενέστερες της περιβόητης 547 Απόφαση του ΣτΕ, που πάνω στην οποία είχε βασιστεί κατά την άποψή μας υποκριτικά λίγο, η σημερινή τροποποίηση ως ευκαιρία για να δοθεί παράταση. Ρωτάω τον κ. Σταυρόπουλο, ο οποίος στην παρέμβασή του στάθηκε πολύ στο πόσο καλά το ΤΑΙΠΕΔ παρακολουθεί και ελέγχει την υλοποίηση των Συμβάσεων και με την ιδιότητά ως ΤΑΙΠΕΔ αλλά και ως Μέτοχου του συνδυασμού εκείνη των Μετοχών των Επενδυτών. Βλέπουμε κύριε Σταυρόπουλε - πιστεύω ότι με ακούτε - και στην ανάλυση των συνεπειών του νόμου, ότι αναφέρεται ότι μετά την περιβαλλοντική μελέτη η οποία θα συμπεριληφθεί στο master plan θα δοθεί η 5ετής παράταση, αφότου αυτά τα έργα των επενδύσεων – εννοούμε - εγκριθούν. Δηλαδή, έχουν περάσει τόσα χρόνια, μέχρι να υποβληθεί και περιβαλλοντική μελέτη, να συμπεριληφθεί στο master plan, το master plan να περάσει από όλες τις Αρμόδιες Αρχές, να εγκριθεί, μπορεί να περάσουν πάλι κάποια χρόνια θα αρχίσει να υλοποιείται το πρόγραμμα των επενδύσεων. Αυτό που σας περιγράφω που μπορεί να πάρει ακόμη 4 - 5 χρόνια και έχουν περάσει κι άλλα 6 – 7 χρόνια και μέχρι να υλοποιηθούν τα έργα μπορεί να φτάσουμε τα 15 χρόνια, να μην πω 20 χρόνια, το θεωρείτε κύριε Σταυρόπουλε, ως ΤΑΙΠΕΔ ικανοποιητική παρακολούθηση του Έργου ή ικανοποιητική εξέλιξη του Έργου; Αυτά προς το παρόν.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κ. Μιχαηλίδη και δίνουμε τον λόγο αμέσως τώρα στην κυρία Μαρία Αθανασίου, την Εισηγήτρια της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ» για να υποβάλλει ερωτήματα. Κυρία Αθανασίου, έχετε τον λόγο.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγήτρια της Κ.Ο.«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα την πρώτη μου ερώτηση να την κάνω στον κύριο Λευθεριώτη, Πρόεδρο Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος. Αναφερθήκατε ο κύριος Λευθεριώτη, σε προβλήματα καβοδεσίας των πλοίων, προβλήματα τα οποία δυσκολεύουν τις υπηρεσίες σας. Η ερώτησή μου είναι η εξής: Η ολοκλήρωση επέκτασης του 6ου Προβλήτα, θα επέλυε ή θα ελάφρυνε αυτά τα προβλήματα; Η παράταση - καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του Έργου, κατά συνέπεια, επιβαρύνει αυτό το πρόβλημα;

Η δεύτερη ερώτηση, είναι προς τον κύριο Λιάγκο, Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) Α.Ε. Η μεγάλη αύξηση της κίνησης των εμπορευματοκιβωτίων στο Λιμένα Θεσσαλονίκης, μπορεί να εξυπηρετηθεί από τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις, από τις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές, από τις υφιστάμενες οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές; Η καθυστέρηση της υλοποίησης του Έργου, όπως παραδείγματος χάριν, του Σιδηροδρομικού Δικτύου, της ολοκλήρωσης του 6του Προβλήτα, καθυστερεί και τη δυνατότητα εξυπηρέτησης, της ζήτησης και εμπορικός και επιβατικών πλοίων. Θα μπορούσε αυτό να έχει προβλεφθεί εγκαίρως.

Τρίτη και τελευταία ερώτηση κ. Πρόεδρε, είναι προς στον κ. Παπαποστόλου, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ). Αναφερόμενος, κ. Παπαποστόλου στα 2 τελευταία σκέλη της τροποποίησης είπατε, ότι αυτά στοχεύουν στην επιτάχυνση των διαδικασιών. Με ποια μέτρα θεωρείτε ότι μπορεί να επιτευχθεί και να διασφαλιστεί αυτή η επιτάχυνση; Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κυρία Αθανασίου. Να πάμε στον κ. Φερχάτ στη «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», που θέλει να ερωτήσει.Τον λόγο έχει ο κ. Οζγκιούρ Φερχάτ, Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ».

**ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ πολύ. Θα ήθελα να ξεκινήσω με μια ερώτηση για την κυρία Σπυροπούλου ΕΡΓΟΣΕ, για τις καθυστερήσεις υλοποίησης της σιδηροδρομικής σύνδεσης του Λιμανιού. Επίσης, και για το χρονοδιάγραμμα, αν έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση;

Μια δεύτερη ερώτηση είναι, ότι μάλλον, έχει αλλάξει ο Εκπρόσωπος της Εγνατία Οδού για τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση της οδικής σύνδεσης του Λιμανιού. Θα ήθελα να ρωτήσω τον κύριο Αντιπεριφερειάρχη, για την τοποθέτηση για την παράταση και εκτίμησης για τη ζημία του Ελληνικού Δημοσίου. Για τον κύριο Λιάγκο, πως αιτιολογείται η 5ετής παράταση όταν το ΠΔ θα εκδοθεί στο τέλος του έτους, έχει ανακηρυχθεί ο ανάδοχος του έργου και το χρονικό διάστημα υλοποίησης της επέκτασης είναι περίπου 36 μήνες και η οδική και σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού θα έχει υλοποιηθεί μέχρι το τέλος του 2025 η πρώτη και η δεύτερη μέχρι το τέλος του 2027. Μια αιτιολόγηση για τη 5ετή παράτασης.

Η δεύτερη ερώτηση, με βάσει τις επανειλημμένες δηλώσεις του κυρίου Λιάγκου, ποια θα είναι η ζημία του Ελληνικού Δημοσίου από την καθυστέρηση και πόσο θα βλάψει το λιμάνι, για την υλοποίηση των επενδύσεων με δεομένη την ενίσχυση των λιμένων των Βαλκανικών χωρών και του λιμανιού του Πειραιά. Και τέλος για τον κύριο Λιάγκο, σύμφωνα με τις ετήσιες εκθέσεις του (ΟΛΘ) η απασχόληση τακτικού προσωπικού ανερχόταν το 2017 σε 424 άτομα και το 2023 σε 492 άτομα, δηλαδή, βλέπουμε μια αύξηση κατά 68 άτομα ή 16%. Από πού προκύπτει η αύξηση κατά 40% της απασχόλησης των (ΟΛΘ), όπως έχει δηλώσει.

Και για τον κύριο Σταυρόπουλο, μία ερώτηση, αν μπορεί να μας εξηγήσει ή να μας απαντήσει για την πιθανή ζημία του Ελληνικού Δημοσίου, με βάση τον υπολογισμό που είχαν κάνει το 2017 δελτίο Τύπου 21/12/2017, ότι η συνολική αξία της συμφωνίας ανέρχεται σε 1,1 δις. Και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων, την προσφορά των 231 εκατομμυρίων, τις υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 180 εκατομμυρίων την επόμενη εφταετία και τα αναμενόμενα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου από τη σύμβαση παραχώρησης, αναμενόμενου συνολικού ύψους πλέον των 170 εκατομμυρίων. Στο συνολικό ποσό λαμβάνονται υπόψη τα αναμενόμενα μερίσματα που θα εισπραχθούν από το (ΤΑΙΠΕΔ) για το υπολειπόμενο ποσοστό του 7,22%, καθώς και οι εκτιμώμενες μέχρι τη λήξη της παραχώρησης το 2051.

Τελευταία ερώτηση, πώς αιτιολογείται η πενταετής παράταση, όταν το Προεδρικό Διάταγμα αυτό που είπα και πριν, θα εκδοθεί μέχρι το τέλος του χρόνου, έχει ανακηρυχτεί ο ανάδοχος και το χρονικό διάστημα υλοποιείται σε περίπου 36 μήνες. Δηλαδή, πώς μπορεί να μας εξηγήσει, να μας αιτιολογήσει αυτή την ερώτηση; Σας ευχαριστώ, πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς κ. Φερχάτ ευχαριστούμε.

**ΚΩΣΤΑΣ ΓΙΟΥΤΙΚΑΣ (Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας):** Κύριε Πρόεδρε, επειδή δεν άκουσα την ερώτηση που απευθύνθηκαν σε εμένα στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, αν μπορούσανε να επαναλάβουνε την ερώτηση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ποιος είναι στην γραμμή; Κύριε Αντιπεριφερειάρχα. Αν μας ακούει ο κ. Φερχάτ παρακαλώ, να επαναλάβει την ερώτηση ο Ειδικός Αγορητής της «Νέας Αριστεράς», για τον κ. Γιουτίκα τον Αντιπεριφερειάρχη.

**ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ (Ειδικός Αγορητής της «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ»):** Κύριε Αντιπεριφερειάρχα, μια τοποθέτηση για την παράταση και εκτίμηση για τη ζημιά του Ελληνικού Δημοσίου εκ μέρους σας ως φορέας τοπικής αυτοδιοίκησης. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει κ. Φερχάτ, ευχαριστούμε και εμείς.

Τον λόγο έχει ο κ. Κομνηνός Δερβερούδης, από την «Νίκη».

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΡΒΕΡΟΥΔΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ. Και εγώ προς τον εκπρόσωπο του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Στην αιτιολογική έκθεση η υπό συζήτηση κυρώσεις η αιτία της πενταετούς παράτασης αποδίδεται σε απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, η οποία βέβαια μετέβαλε το νομικό πλαίσιο της αδειοδότησης διαδικασίας για την έγκριση και την υλοποίηση Έργων στον Λιμένα Θεσσαλονίκης. Κατόπιν τούτου, όλες οι ενέργειες που είχαν πραγματοποιηθεί από το Λιμένα της Θεσσαλονίκης, έπρεπε να επανεκκινήσουν, δηλαδή, το Master plan, το νέο Master plan και όλα τα υπόλοιπα. Μπορείτε παρακαλώ να μας ενημερώσετε σε ποιο ακριβώς σημείο έχει φτάσει έως σήμερα η διαδικασία έγκρισης του Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης του Λιμένα, δηλαδή το MASTERPLAN και αν αυτή η λεγόμενη επανεκκίνηση απαιτεί όντως άλλα πέντε χρόνια παράτασης. Προς την Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας. Μετά από έξι χρόνια εφαρμογής της σύμβασης παραχώρησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**Συγχωρέστε με κύριε Δελβερούδη, αν δεν κάνω λάθος και αν κάνω να με διορθώσετε, θέτετε ένα ερώτημα προς τον κύριο Ντάλλα.

**ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ ΚΟΜΝΗΝΟΣ** **Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ΄ΝΙΚΗ»):** Το προηγούμενο ήταν προς τον εκπρόσωπο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι, το ερώτημα που ετοιμάζεστε να θέσετε επειδή είχαμε τα προβλήματα με τη σύνδεση του κυρίου Ντάλλα.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ΄ΝΙΚΗ»):** Εντάξει, εάν δεν υπάρχει δυνατότητα θα το αφήσουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Προχωρήστε, προχωρήστε.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ΄ΝΙΚΗ»):** Υπάρχει άλλος εκπρόσωπος;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως, είναι η κυρία Γουργούρη, Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου Διοικητικών Υπαλλήλων στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ(Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ΄ΝΙΚΗ»):** Φυσικά,είναι οι υπάλληλοι των λιμανιών οπότε θα μπορούσε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είναι εργαζόμενοι στα λιμάνια και μπορείτε να θέσετε το αίτημά σας σε αυτή την συγκεκριμένη εκπρόσωπο του φορέα.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ(Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ΄ΝΙΚΗ»):** Μετά από έξι χρόνια σχεδόν εφαρμογής της σύμβασης παραχώρησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, δηλαδή της ουσιαστικής ιδιωτικοποίησης του, ποια είναι η σημερινή δική σας αποτίμηση κυρία Γουργούρη, όσον αφορά τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων στο λιμάνι. Δηλαδή τι γίνεται με τις συλλογικές συμβάσεις, τις υποσχέσεις για μετατάξεις, πως οι εργαζόμενοι απασχολούνται με μπλοκάκι και πόσοι με υπεργολάβους, αν βέβαια έχετε έστω και κατά προσέγγιση αυτά τα στοιχεία. Τα ρωτάω όλα αυτά για να καταλήξω πάλι στην ερώτησή μου αν η πενταετής παράταση για τις επενδύσεις στον (ΟΛΘ) σας βρίσκει αισιόδοξους για την καλυτέρευση των εργασιακών σχέσεων, των δικαιωμάτων, των συνθηκών ή όχι των εργαζομένων. Και μια τελευταία προς τον Σύλλογο Διοικητικών Υπαλλήλων ή μάλλον προς την ίδια εταιρεία του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Προς την κυρία Γουργούρη και αυτή η ερώτηση σας.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ(Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ΄ΝΙΚΗ»):** Είναι διοικητική υπάλληλος και είναι η καθ’ ύλην αρμόδια. Τελικά κατά τη γνώμη σας αυτή η σύμβαση είναι Αναπτυξιακή; Δηλαδή έχουμε εν τέλει ένα λιμάνι όπου έχει επενδυθεί ή αντίθετα έχει αποεπενδυθεί από υποδομές, αλλά και από προσωπικό. Αξίζει δηλαδή να περιμένουμε άλλα πέντε χρόνια για να δούμε αυτές τις επενδύσεις ή θα περάσουμε μια ακόμη πενταετία επενδυτικής απραξίας. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ. Τον λόγο έχει ο κύριος Αλέξανδρος Καζαμίας, Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ».

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ ( Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Η πρώτη ερώτηση απευθύνεται στον κύριο Σταυρόπουλο τον εκπρόσωπο του ΤΑΙΠΕΔ, ο οποίος μας είπε πως το ΤΑΙΠΕΔ παραμένει μέτοχος και ότι η σχέση του με τον (ΟΛΘ) είναι απολύτως ικανοποιητική, εξαιρετική, η συνεργασία είναι άψογη, και αιτιολόγησε ως απολύτως εύλογη την προθεσμία. Θα ήθελα να τον ρωτήσω να μας εξηγήσει πώς συμβαδίζουν αυτά που είπε με το γεγονός ότι η νέα παράταση οφείλεται σε μεγάλο βαθμό εν πάση περιπτώσει στην απόφαση του ΣτΕ η οποία έλαβε υπόψη το γεγονός ότι δεν είχαν ληφθεί υπόψη στο MASTER PLAN οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, γεγονός ότι μέσα στο χώρο του λιμένα υπήρχαν 100 στρέμματα που ανήκαν στο Δήμο ή ότι δεν είχε υπάρξει προηγουμένως συντονισμός με την Επιτροπή Αρχαιοτήτων; Αυτά τα ζητήματα φαίνεται πως καθυστερούν και αλλάζουν το MASTER PLAN. Θα ήθελα να ρωτήσω τον κύριο Σταυρόπουλο, καταρχήν το ΤΑΙΠΕΔ όταν έκανε το διαγωνισμό του 2014, δεν έβλεπε ότι αυτά είναι ζητήματα προφανή, τα οποία θα έπρεπε να είχαν εξασφαλιστεί στους όρους του διαγωνισμού; Τώρα δεν θα έπρεπε να βρισκόμαστε δέκα χρόνια μετά και να ασχολούμαστε με τις επιπτώσεις που έχει το γεγονός ότι παραβλεφθηκαν αυτά τα προφανή ζητήματα για οποιαδήποτε ανάθεση έργου αυτού του είδους; Αυτή είναι η πρώτη μου ερώτηση.

Η δεύτερη ερώτηση απευθύνεται στον κύριο Λιάγκο, που είναι ο εκπρόσωπος του (ΟΛΘ). Κάποιοι άλλοι συνάδελφοι νομίζω ότι έκαναν την ίδια ερώτηση προηγουμένως, αλλά θα την κάνουμε με πιο εστιασμένο τρόπο. Γιατί ζητάτε 5 χρόνια και όχι 4 ή 6, και το λέω συνοδεύοντάς το με την παρατήρηση, είπε πως άλλοι παράγοντες πέρα από την απόφασή του ΣτΕ, τον πόλεμο στην Ουκρανία, τον πόλεμο στη Μέση Ανατολή, καθυστέρησαν την ικανότητα του (ΟΛΘ) να προχωρήσει σε υποχρεωτικές επενδύσεις. Ούτε ο πόλεμος στην Ουκρανία έχει τελειώσει, ούτε η κατάσταση στη Μέση Ανατολή έχει τελειώσει κι αν αυτοί οι πόλεμοι συνεχιστούν, θα φτάσουν τα 5 χρόνια ή θα έρθει ο ΟΛΘ να ζητήσει ξανά νέα παράταση. Επίσης, πρέπει να πω ότι μέσα στις αιτιολογίες, γιατί είναι πάρα πολύ σημαντικό να αξιολογηθεί η παράταση σωστά, μας ανέφερε ότι αυξήθηκε η τιμή των υλικών από τον πόλεμο στην Ουκρανία. Λυπάμαι πάρα πολύ, αλλά η αύξηση της τιμής των υλικών στην πραγματικότητα, βοηθάει το να φτάσει κανείς πιο γρήγορα το στόχο της επένδυσης ο οποίος είναι ποσοτικός 180 εκατομμύρια είναι. Άρα, δεν είμαι σίγουρος αν κατάλαβα καλά, γιατί η αύξηση της τιμής των υλικών δυσχεραίνει τον ΟΛΘ από το να πετύχει τον επενδυτικό στόχο. Πάντως η κεντρική μου ερώτηση είναι, γιατί πέντε έτη και όχι λιγότερα ή περισσότερα;

Έρχομαι τέλος, σε μία τρίτη ερώτηση που την απευθύνω και στον κύριο Κυπριανίδη τον εκπρόσωπο του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Θεσσαλονίκης ο οποίος το έθεσε – νομίζω- στην παρουσίασή του, αλλά και στην κυρία Γουργούρη που είναι η εκπρόσωπος του Συλλόγου Διοικητικών Υπαλλήλων του ΟΛΘ. Ο κύριος Κυπριανίδης αναφέρθηκε σε μέτρα, ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα συνοδευτικά της παράτασης, ούτως ώστε να μη χρειαστεί ξανά νέα παράταση, και θα ήθελα να τον ρωτήσω συγκεκριμένα και εκείνον, αλλά και την κυρία Γουργούρη η οποία εξέφρασε παρόμοιες αγωνίες, τι μέτρα νομίζουν ότι θα πρέπει να ληφθούν, ούτως ώστε να μη βρεθούμε σε 2, 3 ή 4 χρόνια ξανά μπροστά στην ανάγκη παροχής νέας παράτασης, δεδομένου ότι ο Προβλήτας 6 είναι ένα έργο το οποίο τρενάρει τώρα τρεις δεκαετίες και; Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος 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), Φάμελλος Σωκράτης, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Τσοκάνης Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Φερχάτ Οζγκιούρ, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Εμείς, κύριε Καζαμία, ευχαριστούμε και εισερχόμαστε στην τελική φάση της συνεδρίασής μας. Θα ήθελα λίγο την προσοχή των εκπροσώπων των φορέων. Έχουν τεθεί τα ερωτήματα και ελπίζω ότι έχετε κρατήσει τις σχετικές σημειώσεις. Όπως αναμενόταν τα περισσότερα ερωτήματα δέχτηκε ο Εκτελεστικός Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» (ΟΛΘ) Α.Ε.» ο κ. Αθανάσιος Λιάγκος.

Κύριε Λιάγκο έχετε το λόγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΑΓΚΟΣ (Εκτελεστικός Πρόεδρος του Δ.Σ. της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» (ΟΛΘ) Α.Ε.»)**: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ. Καταρχήν, συμμερίζομαι και εγώ την αγωνία του Αντιπεριφερειάρχη κ. Γιουτίκα σχετικά με την επίσπευση της διασύνδεσης του Λιμένος με την Εγνατία ΠΑΘΕ και το σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο είναι απαραίτητο για την περαιτέρω ανάπτυξη του Λιμένα. Από ό,τι βλέπουμε είναι σε μία τροχιά αυτή τη στιγμή σχεδιασμού, πλην όμως το συντομότερο, το καλύτερο. Να ξεκινήσουμε με τον κύριο Γιαννούλη. Ο κύριος Γιαννούλης με ρώτησε ποιοι είναι οι εξωγενείς παράγοντες και πού ακριβώς αναφέρομαι. Αναφέρομαι καθαρά στο θέμα των αποφάσεων του Σ.τ.Ε., όπου άλλαξε όλο το σχεδιασμό, και όταν λέω «όλο το σχεδιασμό» θα σας πω επιγραμματικά δυο - τρία πράγματα χωρίς να παίρνω το χρόνο σας. Για να εγκριθεί το Master Plan και για την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος έπρεπε κατ’ αρχήν να λύσουμε τα περιβαλλοντολογικά θέματα και μάλιστα, Στρατηγικές Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Να επαναλάβω ότι όταν έλεγα «εξωγενείς παράγοντες», αναφερόμουν καθαρά, όσον αφορά για την πρώτη «Τροποποίηση», στο θέμα της έκδοσης της απόφασης του ΣτΕ, όπου έλεγε ότι θα πρέπει να επαναυποβάλει, ξανά, ο Οργανισμός επικαιροποιημένο Master Plan και για να γίνει η επικαιροποίηση του Master Plan έπρεπε να ξαναπεράσουμε από την ΕΣΑΛ, να βγάλουμε Στρατηγικές Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Έπρεπε να περάσουμε από Επιτροπές Νεότερων Μνημείων, Αρχαιολογίας κ.λπ.. Και επιπλέον, βρέθηκε και ήταν κάτι το οποίο έπρεπε να τακτοποιηθεί, βέβαια, ήταν τυπικό το θέμα, αλλά έχει και αυτό τη χρονική του υστέρηση, όταν μέσα σε ένα παλαιότερο σχεδιάγραμμα, υπήρχε ότι ο Δήμος διεκδικούσε, μάλλον, δεν διεκδικούσε, αποτυπωνόταν ότι υπήρχαν 100 στρέμματα, το οποίο έπρεπε να διευθετηθεί και η διευθέτηση, δεν γίνεται αυτό σε μία μέρα, πέρασαν κάποιοι μήνες μέχρι να έρθουμε σε επαφή με το Υπουργείο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος, με τον Δήμο, να γίνουν δημοτικά συμβούλια κ.λπ..

Όσον αφορά το θέμα της δεύτερης «Τροποποίησης», για το θέμα του συμβατικού φορτίου, ναι, εκεί καθαρά αναφέρομαι σε εξωγενείς παράγοντες που αναφέρονται στην αγορά. Όταν κλείνονται εργοστάσια τα οποία παραδοσιακά διακινούν τα εμπορεύματά τους, τα συμβατικά, χύδην φορτία, μέσω του Λιμένος της Θεσσαλονίκης. Ο σχεδιασμός είχε γίνει τότε για τις μίνιμουμ ποσότητες συμβατικού φορτίου το 2018. Το 2017 είχε ξεκινήσει πολύ νωρίτερα, μπορώ να σας πω και από το 2016. Όταν, λοιπόν, έχουμε φτάσει στο 2024, στο 2023, έχουν αλλάξει όλα τα δεδομένα. Υπήρχαν όλοι αυτοί οι εξωγενείς παράγοντες τους οποίους όπως είπα ούτε μπορούσα να προβλέψω, αλλά ούτε και θα μπορούσαμε να είχαμε κάποια παρέμβαση.

Για την κυρία Αθανασίου, ρώτησε εάν η αύξηση της κίνησης που παρατηρείται στο κοντέινερ, εξυπηρετείται αυτή τη στιγμή και αν χρειάζεται επιτάχυνση των διαδικασιών. Σωστά. Αυτή τη στιγμή εξυπηρετείται η διακίνηση των κοντέινερ, αλλά φτάνουμε σε οριακά επίπεδα, όταν και άλλο αυξηθεί ή όταν με το καλό, ολοκληρωθεί ο «Προβλήτας» όπου είναι σε 32 με 36 μήνες περίπου, προφανώς, η αύξηση των εμπορευματικών ροών, προϋποθέτει πλοηγική υπηρεσία, προϋποθέτει αύξηση των τελωνείων σε ωράριο, προϋποθέτει τη διασύνδεση του Λιμένος με την Εγνατία ΠΑΘΕ, με τον Σιδηρόδρομο, για να διευκολύνεται η διακίνηση. Προς το παρόν όμως, το Λιμάνι, εξυπηρετείται.

Ο Βουλευτής, κύριος Φερχάτ, ερώτησε, για ποιο λόγο υπάρχει πενταετής παράταση και εύλογο το ερώτημα, για ποιο λόγο δεν είναι 3 χρόνια ή 13 χρόνια ή 10+5, όπως είναι ο Πειραιάς; Εμείς είπαμε ως διοίκηση ότι θέλουμε πέντε χρόνια. Διότι επειδή πενταετής ήταν η αρχική διάρκεια της επενδυτικής περιόδου. Είναι επομένως, ο ασφαλής χρόνος που απαιτείται για την ολοκλήρωση εκτέλεσης ενός πολύπλοκου έργου. Ξέρετε ο «Προβλήτας», δεν είναι ένα πράγμα το οποίο κάνουμε μια οδόστρωση ή χτίζουμε ένα σπίτι ή κάνουμε ένα κτήριο. Μιλάμε για βάθη, μιλάμε για εκβαθύνσεις. Μάλιστα, με την πρώτη «Τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης», τροποποιήσαμε και τα μέτρα. Το πήγαμε, δηλαδή το κάναμε περισσότερο σε μήκος, παρά σε πλάτος, χωρίς να αλλάζει το συνολικό το εμβαδό, πήγαμε στα 513 μέτρα επί 302 μέτρα πλάτος. Γιατί; Διότι πρέπει να εξυπηρετούμε μεγαλύτερα και περισσότερα πλοία τρίτης γενεάς. Επίσης, με ρώτησε ο κύριος Φερχάτ, για την ανταγωνιστικότητα. Αν δηλαδή, θα υπάρχει η ανταγωνιστικότητα του Λιμανιού με την πενταετή παράταση; Προφανώς, θα υπάρχει ανταγωνιστικότητα. Προφανώς το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης αυτή τη στιγμή αναπτύσσεται και ναι, μέσα σ’ αυτό το χρονικό περιθώριο. Εμείς παράλληλα με τον «Προβλήτα 6», διότι, αυτό δεν αναφέρθηκε από κάποιον συνάδελφο. Εμείς, όπως σας είπα, συνεχίζουμε αυτή τη στιγμή καθημερινά και κάνουμε επενδύσεις στο Λιμάνι. Σας είπα μάλιστα και τα νούμερα που βρισκόμαστε αυτή τη στιγμή. Με ρώτησε, επίσης, ο κύριος Φερχάτ, για το θέμα της αύξησης της απασχόλησης. Με ρώτησε ο κύριος Φερχάτ για το θέμα της αύξησης της απασχόλησης. Εδώ, είναι πολύ εύλογο το ερώτημα, διότι, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι έχουν φύγει αρκετοί συνάδελφοι μας λόγω συνταξιοδότησης. Υπάρχουν οι μετατάξεις, υπάρχουν οι αποχωρήσεις. Επομένως, η αντικατάσταση των θέσεων εργασίας είναι αυτή η οποία μας έβγαλε το νούμερο αυτό που σας είπα συνολικά να έχουμε 537 εργαζόμενους.

Ο κύριος Βελδερούδης ρώτησε γιατί γίνεται η επανεκκίνηση όλων των διαδικασιών. Πού βρισκόμαστε με το master plan; Από τη στιγμή που περάσαμε ΕΣΑΛ. ΕΤΕΡΜ, περάσαμε κυκλοφοριακά και περάσαμε και τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και διευθετήσαμε όλο το ρυμοτομικό, τον Ιούλιο του 2024 εγκρίθηκε από την ΕΣΑΛ το master plan που προωθήθηκε προς το ΣτΕ. Αυτή τη στιγμή περιμένουμε από τον ΣτΕ την απάντησή του και θεωρούμε ότι όλα θα πάνε καλά για να πάμε στην έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος και έτσι να ξεκινήσει το έργο.

Όσον αφορά την πενταετή παράταση, επειδή με ρώτησε και κάποιος άλλος συνάδελφός σας, η αρχική διάρκεια της επενδυτικής περιόδου ήταν πενταετής. Θεωρούμε ότι είναι ένας ασφαλής χρόνος για την ολοκλήρωση του έργου, ξεκινώντας άμεσα με την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος. Ο κύριος Καζαμίας με ρώτησε γιατί ζητάμε 5 χρόνια. Είναι ακριβώς η ίδια απάντηση που είπα και στον κύριο Βελδερούδη και στον κύριο Φερχάτ. Επίσης, μου είπε για ποιο λόγο μπορεί να επηρεάσει η αύξηση της τιμής των υλικών. Η αύξηση τιμής των υλικών επηρέασε στο στάδιο της επιλογής του αναδόχου. Όταν έγινε ο διαγωνισμός το 2019 και η κατακύρωση το 2020 υπήρχε μία προσφορά από τον ανάδοχο που είχε βγει την εταιρεία ΜΕΤΚΑ σε ένα συγκεκριμένο ποσό. Το συγκεκριμένο αυτό ποσό λόγω της ανατίμησης των υλικών άλλαξε τον σχεδιασμό της ΟΛΘ. Γι’ αυτό τον λόγο, τον Δεκέμβριο του 2023 επαναπροκηρύξαμε τον διαγωνισμό ούτως ώστε αυτό να είναι συμβατό με τις νέες τιμές των υλικών, διότι, 130 εκατομμύρια είναι σύμφωνα με τις υποχρεωτικές επενδύσεις η τιμή για τον Προβλήτα 6. Δεν υπάρχει αυτή η τιμή πλέον. Η πρώτη προσφορά ήταν πολύ περισσότερη, ήταν λίγο πιο κάτω από τα 150 εκατομμύρια και με την αύξηση της τιμής των υλικών αυξήθηκε κι άλλο το κόστος του έργου. Επομένως, έπρεπε να γίνει και αυτή η αναπροσαρμογή. Τι κάναμε, λοιπόν; Κερδίσαμε το χρόνο μέχρι την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος επαναπροκηρύσσοντας τον διαγωνισμό που έχει ολοκληρωθεί και έτσι βγήκε ο καινούργιος ανάδοχος. Κατά τύχη είναι ο ίδιος ανάδοχος, αλλά πλέον με κλειστό συμβόλαιο προς τα πάνω, ούτως ώστε να μην υπάρχουν διακυμάνσεις τιμών σε ένα τόσο μεγάλο έργο.

Ένα τελευταίο όσον αφορά το θέμα του συμβατικού φορτίου. Έχουν κλείσει 4 εργοστάσια. Αν δείτε τους διεθνείς οικονομικούς δείκτες τα συμβατικά φορτία έχουν πέσει διεθνώς λόγω της διεθνούς κρίσης. Δεν υπάρχει κάτι άλλο που μπορούμε να πούμε. Από κει και πέρα, το αν μας επηρεάζει ο πόλεμος με την Ουκρανία, ο πόλεμος στη Γάζα πιθανόν ή με το Σουέζ, όλα αυτά είναι συνάρτηση. Να ξέρετε ότι στην εφοδιαστική αλυσίδα επηρεάζονται όλοι οι δείκτες. Για παράδειγμα, το λιμάνι του Πειραιά ενώ πρωτοστατεί στην αύξηση των κοντέινερ, από την αρχή του χρόνου μέχρι σήμερα νομίζω ότι είναι γύρω στο 12% κάτω, γιατί επηρεάστηκε από το Σουέζ. Δεν έρχονται πλέον mother πλοία. Επομένως, επηρεάζει το σύνολο των οικονομικών κρίσεων την εφοδιαστική αλυσίδα. Ευχαριστώ.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κύριος Σταυρόπουλος.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Επικεφαλής Μονάδας Παρακολούθησης Συμβάσεων στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)):** Σας ευχαριστώ πολύ. Νομίζω ότι τα περισσότερα από τα ερωτήματα που αφορούσαν το ΤΑΙΠΕΔ απαντήθηκαν από τον κύριο Λιάγκο. Ωστόσο, θα κάνω μια πολύ σχετική αναφορά για να απαντήσω σε όλα τα ερωτήματα που έχουν τεθεί. Ο κύριος Μιχαηλίδης από το ΠΑΣΟΚ, ρώτησε γιατί καθυστέρησε αφού η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας έλαβε χώρα το 2022 γιατί ερχόμαστε το 2024 θα δώσουμε την παράταση. Νομίζω, ότι απαντήθηκε από τον κ. Λιάγκο, ωστόσο να πω και πάλι ότι χρειαζόταν αυτό το διάστημα προκειμένου να «τρέξει» όλη η αδειοδοτική διαδικασία και να φτάσουμε πολύ κοντά στην έκδοση του διατάγματος που θα αποτελέσει την αφετηρία για την έναρξη των έργων. Συνεπώς, τώρα είμαστε σε θέση να μπορούμε να εκτιμήσουμε ποια είναι τα ποιο είναι το διάστημα που θα απαιτηθεί για την και την περαιτέρω υλοποίηση των έργων. Έπρεπε όμως να προχωρήσει όλη αυτή η διαδικασία η οποία πήρε ένα διάστημα δύο ετών. Σε σχέση με το ερώτημα, πάλι του κυρίου Μιχαηλίδη, για ποιο λόγο δίνεται η πενταετής παράταση απαντήθηκε από τον κύριο Λιάγκο, αυτό ήταν και εξαρχής το εκτιμώμενο χρονικό πλαίσιο. Σε σχέση με το ερώτημα που έθεσε ο κύριος Φερχάτ από την «Νέα Αριστερά» για το αν υπάρχει κάποια οικονομική ζημιά. Πρέπει να διαβεβαιώσω ότι δεν υπάρχει ζημία για το Ελληνικό Δημόσιο. Αυτή τη στιγμή θα πω ενδεικτικά ότι για το 2023 το Ελληνικό Δημόσιο πλήρωσε με την παραχώρηση ένα ποσό της τάξεως των 3.000.000 ευρώ το οποίο είναι η ετήσια αμοιβή παραχώρησης και αντιστοιχεί στο 3,5% επί των ετήσιων εσόδων του Οργανισμού ενώ και το και το ΤΑΙΠΕΔ ως μέτοχος πήρε ένα ποσό της τάξης των 900.004 ευρώ ως μέρισμα. Και εδώ, πρέπει να διευκρινίσω ότι τα μερίσματα που λαμβάνει το ΤΑΙΠΕΔ από τις συμμετοχές του στους Οργανισμούς Λιμένων και εν προκειμένω στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης δεν πηγαίνουν στην αποπληρωμή του Δημοσίου Χρέους όπως ειπώθηκε πριν αλλά πηγαίνουν στο Υπουργείο Οικονομικών και στον εθνικό προϋπολογισμό. Συνεπώς, δεν υφίσταται οικονομική ζημία του Ελληνικού Δημοσίου. Απεναντίας, προσδοκούμε ότι με την υλοποίηση των έργων τα έσοδα θα είναι ακόμα μεγαλύτερα και τα οφέλη για το Ελληνικό Δημόσιο έτι περαιτέρω μεγαλύτερα σύμφωνα πάντα με τη και με τις εκτιμήσεις που είχαν γίνει εξαρχής.

Τέλος σε ό,τι αφορά στην ερώτηση που έθεσε ο αξιότιμος εκπρόσωπος της Πλεύσης Ελευθερίας» στο αν υπήρχε κάποια παράλειψη στη διαγωνιστική διαδικασία που είχε «τρέξει» το ΤΑΙΠΕΔ πρέπει να διαβεβαιώσω ότι δεν υπήρξε καμία καθυστέρηση, καμία παράλειψη, καμία παράβλεψη στη διαγωνιστική διαδικασία. Η διαγωνιστική διαδικασία το 2014 έγινε με βάση το τότε ισχύον καθεστώς, όπως ανέλυσα και στην αρχική του τοποθέτηση, το καθεστώς αυτό τροποποιήθηκε ιδίως όσον αφορά τη διαδικασία έγκρισης του master plan και η αλλαγή αυτή η οποία σαφώς και δεν μπορούσε να αποφευχθεί κατά της διάρκεια της διαγωνιστικής διαδικασίας η αλλαγή αυτή είναι που επέφερε την συγκεκριμένη καθυστέρηση. Διότι πριν δεν απαιτείτο η έκδοση προεδρικού διατάγματος για την έγκριση master plan, μετά και την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας απαιτείται η έγκριση αυτή, άρα, η αλλαγή αυτή στη διαδικασία είναι που άλλαξε τα δεδομένα και έφερε αναγκαστικά την συγκεκριμένη καθυστέρηση. Νομίζω ότι απάντησα σε όλα τα ερωτήματα, όπως είπα, το μεγαλύτερο μέρος από αυτά είχε απαντηθεί νωρίτερα και από τον κ. Λιάγκο, για λογαριασμό του ΟΛΘ.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει η κυρία Σπυροπούλου.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα προσπαθήσω να απαντήσω σύντομα σε όλα τα ερωτήματα, τα έχω καταγράψει, κάποια μάλιστα είναι και ταυτόσημα. Σε ότι αφορά την πρώτη ερώτηση, για το τι περιλαμβάνει ο ανταγωνιστικός διάλογος. Φαντάζομαι ότι εννοούμε για το συγκεκριμένο έργο, ποιο είναι το αντικείμενο του ανταγωνιστικού διαλόγου, γιατί ο ανταγωνιστικός διάλογος όταν ξεκίνησε, περιελάμβανε διάφορα έργα σε όλη την επικράτεια. Μιλάμε για το συγκεκριμένο έργο με αριθμό διακήρυξης 5301, το οποίο -περιλαμβάνει όπως δημοπρατήθηκε, μάλλον θα πω ότι- χωρίζεται σε δύο μέρη, περιλαμβάνει δύο επιμέρους έργα, της σιδηροδρομικής σύνδεσης την οποία ήδη έχουμε συζητήσει της λιμενικής ζώνης του 6ου προβλήτα, και το έργο του προαστιακού της Δυτικής Θεσσαλονίκης. Θα πω κάποια λόγια για καθένα από αυτά τα έργα, για να σας δώσω τις πληροφορίες που χρειάζεστε. Η σιδηροδρομική σύνδεση της λιμενικής ζώνης όπως ήδη είπαμε, περιλαμβάνει, την κατασκευή διπλής γέφυρας και όλων των έργων υποδομής, τα χωματουργικά και τα τεχνικά έργα, για την κατασκευή της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής. Επίσης, περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες εργασίες προσαρμογής των υφισταμένων σιδηροδρομικών συστημάτων, της σηματοδότησης, της ηλεκτροκίνησης, όλες τις εγκαταστάσεις και όλες τις διαμορφώσεις των οδικών έργων οι οποίες απαιτούνται, για να γίνεται ομαλά η κυκλοφοριακή λειτουργία όλων των οδών των περιοχών από τις οποίες περνάει το έργο.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, να κάνω μια διακοπή, γιατί έγινε παρανόηση;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρία Σπυροπούλου, θέλει να σας δώσει μια διευκρίνηση, ο κύριος Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κυρία Σπυροπούλου, αυτό που με ενδιαφέρει, δεν είναι αυτή η αυτή η λεπτομέρεια. Μας ενδιαφέρει αν στη φάση αυτή περιλαμβάνεται και ο προαστιακός και η σύνδεση με Στρατόπεδο Γκόνου, αυτό είναι το σημαντικό που ενδιαφέρει τους Βουλευτές.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»):** Ναι. Η σύνδεση με το Στρατόπεδο Γκόνου, δεν έχει συμπεριληφθεί στο έργο, όπως δημοπρατήθηκε. Το έργο, όπως δημοπρατήθηκε, περιλαμβάνει την σιδηροδρομική σύνδεση με τον 6ο προβλήτα και τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Δεν έχει εξεταστεί η σύνδεση με το Στρατόπεδο Γκόνου.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Άρα, είναι και ο προαστιακός σιδηρόδρομος.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»):** Δεν σας άκουσα;

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Εγώ καλύφθηκα, ήθελα να ακούσω και ο προαστιακός σιδηρόδρομος.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»):** Φυσικά, φυσικά.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κυρία Σπυροπούλου, όλα τα άλλα είναι λεπτομέρειες, μην μπαίνετε στα χωματουργικά και τα λοιπά, νομίζω ότι είναι πλεονασμός.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»):** Ωραία, ωραία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κύριος Σιμόπουλος, έτσι, διευρύνει το πλαίσιο της συζήτησης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, αν με ακούτε, ο κύριος Γιαννούλης είμαι. Πως καλύφθηκε ο κύριος Σιμόπουλος, όταν το ερώτημα είναι για το Στρατόπεδο Γκόνου; Δεν φτάνει η σύνδεση του λιμανιού στο Στρατόπεδο Γκόνου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το είπε αυτό, νομίζω, το είπε η κυρία Σπυροπούλου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ότι προκηρύχθηκε ο διαγωνισμός.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Γιαννούλη,….

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Σιμόπουλε, σας παρακαλώ.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Η γραμμή πηγαίνει ούτως ή άλλως, πολύ μικρές παρεμβάσεις θέλει για τη σύνδεση του Στρατοπέδου Γκόνου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μα δεν είναι διαδικασία αυτή, δεν είναι διαδικασία αυτή σας παρακαλώ. Κύριε Σιμόπουλε, θα τινάξετε στον αέρα τη συνεδρίαση που έχει εξελιχθεί με τόσο ομαλό και παραγωγικό τρόπο;

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Αφήστε την κυρία Σπυροπούλου να απαντήσει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει, σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Γιαννούλη, ευχαριστώ και εσάς κύριε Σιμόπουλε, συνεχίστε κυρία Σπυροπούλου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείται, να μην είμαστε μονομερής μόνο με την Αντιπολίτευση; Έκανε μία παρέμβαση ο κύριος Σιμόπουλος, δεν έσπασα εγώ ποτέ τη φόρμα του διαλόγου. Έκανε μια παρέμβαση αυθαίρετη ο κύριος Σιμόπουλος και έβαλε ένα ερώτημα. Δεν του άρεσε η απάντηση της κυρίας Σπυροπούλου

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Διευκρινιστικό ερώτημα έκανε κύριε Γιαννούλη, διευκρινιστικό ερώτημα. Δεν προκύπτει από καμία διάταξη του Κανονισμού ότι δεν μπορεί να γίνει διευκρινιστικό ερώτημα; Ούτε και εγώ το είπα στην αρχική μου τοποθέτηση, μην ετεροπροσδιόριζεστε τώρα, επειδή το έκανε ο κ. Σιμόπουλος, πρέπει να το κάνετε και εσείς; Αν υπάρχει κάποιο διευκρινιστικό ερώτημα, κλειστή ερώτηση, κύριε Γιαννούλη, να ολοκληρώσω. Για να ολοκληρώσω, κλειστή ερώτηση εάν έχετε προς την κυρία Σπυροπούλου για να τελειώνουμε, αν υπάρχει κάποιο ερώτημα από εσάς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ας απαντήσει, για να το ακούσει ο κόσμος.

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

Το λόγο έχει η κυρία Σπυροπούλου, για να ολοκληρώσει την τοποθέτησή της.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»):** Θα ήθελα να διευκρινίσω ότι στο αρχικό αντικείμενο, δεν είχε συμπεριληφθεί η σύνδεση με το Στρατόπεδο Γκόνου, δεν είχαν ολοκληρωθεί ούτως ή άλλως όλες οι διαδικασίες δημοπράτησης για να γίνει εκεί και το πνευματικό κέντρο, δηλαδή όλα αυτά που γνωρίζουμε αυτές τις μέρες. Η δημοπράτηση του διαγωνισμού έγινε στο τέλος του 2021 και ακολουθήθηκαν οι διαδικασίες των φάσεων, αν θέλετε μπορώ να σας πω και ποιες είναι οι φάσεις του ανταγωνιστικού διαλόγου, για να καταλάβετε από ποιες φάσεις περνάει και πόσο χρόνο χρειάζεται. Στη περίπτωση που πρέπει να κάνουμε σύνδεση με το Στρατόπεδο Γκόνου, μπορεί να γίνει στη πορεία των μελετών, εφόσον ζητηθεί, δεν είναι δύσκολο να συνδεθεί με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Αυτό έχω να πω αυτή τη στιγμή με τα δεδομένα που έχουμε σήμερα στο διαγωνισμό μας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σε πόσο χρόνο εννοείτε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, γιατί διακόπτετε πάλι; Μας κατηγορείτε για μονομέρεια, γιατί διακόπτετε σε πόσο χρόνο; Σας λέει, ότι αν ζητηθεί από τους φορείς του Λιμένος και της τοπικής κοινωνίας, θα είναι εύκολο να συνδεθεί με τα παρόντα δεδομένα. Αυτό απάντησε, το κατάλαβα και εγώ που δεν είμαι Θεσσαλονικιός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Μπουκώρο, δεν μπορούμε να το κάνουμε λίγο πιο συγκεκριμένο;

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»):** Εφόσον δεν είναι ακόμη ασαφές το ερώτημα, δεν μπορεί να γίνει αυτή τη στιγμή συγκεκριμένο, απλά δείχνω τη καλή διάθεση και τη πρόθεση να εξεταστεί η σύνδεση, εφόσον απαιτηθεί. Αυτή τη στιγμή, δεν έχω τα δεδομένα για να σας πω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, ελπίζω αυτή η δεύτερη απάντηση της κυρίας Σπυροπούλου να σας ικανοποιεί. Και μην κατηγορείτε το Προεδρείο για μονομέρεια υπέρ της κυβερνητικής παράταξης, γιατί είμαστε ένα Προεδρείο που πραγματικά δεν έχουμε δεχθεί ποτέ κανένα παράπονο για τη διεύθυνση της συζήτησης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ξέρετε πόσο σας εκτιμώ και σας σέβομαι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Άλλο η προσωπική εκτίμηση και άλλο η εκτίμηση ως προς το τρόπο της διεύθυνσης μιας συζήτησης σε ένα Προεδρείο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Είμαι σίγουρος, ότι είστε υπέρμαχος του να καταλαβαίνει ο κόσμος καθαρά τι κάνουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, βεβαίως, έχω εμπιστοσύνη όμως και στο τρόπο που θέτουν τα ερωτήματα οι Βουλευτές και στις απαντήσεις των φορέων.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θυμίζω και εγώ Βουλευτής είμαι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, ακριβώς γι’ αυτό σας λέω, ότι θέτετε εξαρχής ολοκληρωμένα ερωτήματα και λαμβάνουμε ολοκληρωμένες απαντήσεις, οι οποίες δε γίνεται να μας ικανοποιούν πάντα στο 100%.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, χθες ο κ. Σιμόπουλος, κατέθεσε ως λαγός

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τώρα τι θα γίνει, θα διακόψουμε τη διαδικασία κύριε Γιαννούλη; Κρατήστε την ενεργητικότητά σας, θα σας χρειαστεί και σε άλλα πεδία προσεχώς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σε πάρα πολλά, αλλά αυτός ο λαγός από το καπέλο που βγήκε για τη προκήρυξη του διαγωνισμού του Στρατοπέδου Γκόνου, αποδεικνύεται από τα λεγόμενα της κυρίας Σπυροπούλου, ότι είναι πλημμελής γιατί δεν προβλέπει τη σιδηροδρομική σύνδεση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Εντάξει κύριε Γιαννούλη, καταγράφεται η άποψή σας, συνεχίστε κυρία Σπυροπούλου.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»):** Να διευκρινίσω και πάλι, ότι όταν προκηρύχθηκε ο συγκεκριμένος διαγωνισμός, δεν την περιελάμβανε. Και πάλι θα πω, ότι υπάρχει η πρόθεση και η διάθεση, εννοείται, εφόσον απαιτείται να γίνει, να εξεταστεί στη πορεία του έργου. Είναι σαφές αυτό, ότι μπορούμε να εξετάσουμε το οτιδήποτε, εφόσον απαιτείται, για τη καλύτερη λειτουργία του Στρατοπέδου Γκόνου. Εξάλλου, έχουμε δουλέψει το εμπορευματικό κέντρο του θριασίου πεδίου με πολύ μεγάλη επιτυχία όπως ξέρετε και έχει κατασκευαστεί και ολοκληρωθεί. Το στάδιο της διαδικασίας, όπως είχα πει και στην αρχή, είναι η φάση β1, η οποία είναι, θα ολοκληρωθεί με τη κατάθεση των προτάσεων των οικονομικών φορέων για τις λύσεις αυτές τις οποίες περιγράψαμε προηγουμένως, η διαδικασία ολοκληρώνεται με την έγκριση από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ, υπολογίζουμε μέχρι το τέλος του χρόνου τις λύσεις, η οποία θα προκηρυχτεί για την επόμενη φάση, που θα δημοπρατηθεί για την επόμενη φάση που θα δοθούν οι οικονομικές προσφορές από τους οικονομικούς φορείς, για να προχωρήσει η διαδικασία στην κατασκευή όπως είπα. Η χρηματοδότηση του έργου περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα μεταφορές 2021-2027 και όταν γίνει η πρόσκληση, θα καταθέσουμε την αίτησή μας.

Όσον αφορά τώρα την ερώτηση του κυρίου Φερχάτ, νομίζω ως προς το ένα σκέλος απάντησα, είναι το θέμα της χρηματοδότησης. Το δεύτερο σκέλος, που αφορά τις καθυστερήσεις, ως γνωστόν, τα έργα, οι δημοπρατήσεις των έργων, με τη μέθοδο αυτή περιλαμβάνουν κάποιες διαδικασίες, οι οποίες μπορεί να φέρουν μικρές καθυστερήσεις, γιατί είναι το είδος τέτοιο, είναι ο διάλογος. Άρα, λοιπόν, στη φάση του διαλόγου, δίνεται η δυνατότητα στους οικονομικούς φορείς, σε συνεργασία με τον αναθέτοντα φορέα, να εξετάσουν όλες τις πιθανές λύσεις. Και να θυμίσω, ότι στην προκειμένη περίπτωση, τα έργα της Θεσσαλονίκης η σύνδεση του 6ου Προβλήτα και ο Προαστιακός, έχει την ιδιαιτερότητα, ότι πρέπει να συνεργαστούμε με πάρα πολλούς φορείς, οι οποίοι πρέπει να εκφράσουν τις απόψεις τους και να συμφωνήσουν. Αυτό και έχει γίνει, όλο αυτό το χρονικό διάστημα. Δεν υπήρξαν στην ουσία καθυστερήσεις, γιατί όλες αυτές οι χρονικές περίοδοι, οι οποίες πέρασαν, έδωσαν τη δυνατότητα να καταλήξουμε όλοι και να συμφωνήσουμε και ως προς την σύνδεση του δυτικού προαστιακού. Βλέπω και τον κύριο Γιουτίκα, τώρα. Είμαστε σε συνεργασία και με την Περιφέρεια και με τον κύριο Γιουτίκα. Την προηγούμενη εβδομάδα έγιναν συσκέψεις με τους φορείς και με την διοίκηση μας και έχουν συμφωνηθεί διάφορα θέματα, σχετικά με το δυτικό προαστιακό. Επίσης, έχουμε συμφωνήσει και με τον Δήμο Θεσσαλονίκης, με τον ΟΣΕΘ. Είμαστε σε συνεργασία και συμφωνία με τον Οργανισμό Λιμένος. Έχουμε καταλήξει στη σύνδεση με τη Γέφυρα από την Πύλη 16. Και όλα βαίνουν ομαλώς, για να προχωρήσουμε με το χρονοδιάγραμμα, για το οποίο σας είπα αρχικά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κυρία Σπυροπούλου, με συγχωρείτε πάλι για τη διακοπή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σάς παρακαλώ, κύριε Γιαννούλη, μην το κάνετε αυτό. Είναι προσβολή προς τους συναδέλφους, που περιμένουν απαντήσεις στα ερωτήματά τους και στους φορείς, οι οποίοι είναι δυόμιση ώρες εδώ και πρέπει να απαντήσουν και να πάνε στις δουλειές τους. Μπορείτε να έχετε μια επίσημη αλληλογραφία με την κυρία Σπυροπούλου, να σας απαντήσει ενδελεχώς. Συνεχίστε, κυρία Σπυροπούλου.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ»):** Κύριε Πρόεδρε, νομίζω απάντησα. Οτιδήποτε άλλο για τη χρηματοδότηση περιλαμβάνεται στο Πρόγραμμα «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027». Είναι στα χρηματοδοτικά εργαλεία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρία Σπυροπούλου, έχετε κάποια άλλη απάντηση από τα ερωτήματα που σας έχουν δοθεί;

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ»):** Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι έχω απαντήσει σε όλα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρία Σπυροπούλου, σάς ευχαριστούμε πάρα πολύ. Είναι έτσι κι αλλιώς ενδιαφέρουσα η συμμετοχή σας. Η σιδηροδρομική σύνδεση ενός λιμένος είναι κορυφαία υποδομή, οπότε την κατανόησή σας για την ένταση των ερωτημάτων.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ (Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Μελετών της «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ»):** Κύριε Πρόεδρε, καμία ένταση. Είμαστε εδώ για να απαντήσουμε σε ό,τι θέλετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρία Σπυροπούλου, να είστε καλά. Σας ευχαριστούμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας**): Πάντα με καλή πρόθεση και συμπάθεια, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει, κύριε Γιαννούλη. «Τσάι και συμπάθεια», εντάξει. Τώρα, να προχωρήσουμε στην κυρία Καραρήγα, για τις δικές της απαντήσεις –νομίζω της έχουν τεθεί δύο ερωτήματα. Ορίστε, κυρία Καραρήγα, σάς ακούμε.

**ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΚΑΡΑΡΗΓΑ (Διευθύντρια Γραφείου Προέδρου της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Δυστυχώς, ο Πρόεδρος έπρεπε να αποχωρήσει από την Επιτροπή. Ουσιαστικά, είναι το ίδιο ερώτημα του κυρίου Γιαννούλη και του κυρίου Φερχάτ, για τη σύνδεση του λιμανιού με την Εγνατία Οδό, σύνδεση που έχει αργήσει. Ήθελα να σας ενημερώσω ότι η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ έχει ολοκληρώσει όλες τις διαδικασίες απαλλοτρίωσης. Ο ιδιοκτήτης έχει λάβει τα χρήματα για την απαλλοτρίωση, ενάμιση χρόνο εδώ και τώρα και ο οποίος ιδιοκτήτης, όμως, αρνείται να αποχωρήσει από το χώρο. Αυτή τη στιγμή, η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ, σε συνεννόηση με το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, έχει αποστείλει όλα τα απαραίτητα. Και το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους κινεί τις διαδικασίες για το Πρωτόκολλο Διοικητικής Αποβολής του ιδιοκτήτη. Δυστυχώς, από πλευράς μας, δεν μπορούμε να κάνουμε κάτι άλλο. Έχουμε κάνει όλες τις απαραίτητες ενέργειες. Περιμένουμε την ολοκλήρωση του Πρωτοκόλλου και μας έχουν υποσχεθεί ότι, σε σύντομο χρονικό διάστημα, θα ολοκληρωθεί. Δεν έχει κάτι άλλο η ΕΓΝΑΤΙΑ. Δεν ξέρω αν χρειάζεστε κάτι άλλο. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς σάς ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Απόστολος Παπαποστόλου, Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων. Ορίστε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΠΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Πρώτα από όλα, ευχαριστώ πολύ και τον κύριο Γιαννούλη και την κυρία Αθανασίου για τα ερωτήματά τους, τα οποία μάς δίνουν την ευκαιρία να διευκρινίσουμε κάποια πράγματα. Αρχικά, ανέφερε και ο κ. Λιάγκος τη ροή των εργασιών όσον αφορά την Ε.Σ.Α.Λ. (Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων). Έχει λάβει τη θετική γνώμη το master plan της Ε.Σ.Α.Λ., στο οποίο συμμετέχουν τόσο Γενικοί Γραμματείς Υπουργείων, από διάφορα Υπουργεία, με διαφορετικά αντικείμενα, όσο και υπηρεσιακοί εκπρόσωποι Υπουργείων και φορέων, αλλά και εκπρόσωποι φορέων της λιμενικής βιομηχανίας. Εν συνεχεία, το συγκεκριμένο μάστερ πλαν, το οποίο έχει και την επαναχάραξη της χερσαίας ζώνης του Λιμένα και των ορίων της πόλης, έχει και τη σύμφωνη γνώμη του δήμου και τελεί εν αναμονή. Θεωρώ ότι, σε αυτό το σκέλος και με τις ειδικές προβλέψεις που υπάρχουν, τόσο για τις ΜΠΕ, αλλά και την ΑΕΠΟ, διασφαλίζεται επαρκέστατα το δημόσιο συμφέρον και το κοινό καλό, για το οποίο ρώτησε ο κύριος Γιαννούλης.

Ένα δεύτερο στοιχείο το οποίο ήθελα να τονίσω και να τελεί σε γνώση σας, είναι ότι στη σύμβαση παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης όπως και στη σύμβαση παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, αλλά και σε άλλες συμβάσεις παραχωρήσεων και υποπαραχωρήσεων, υπάρχει ειδική ρητή πρόβλεψη για τον ανεξάρτητο μηχανικό, ο οποίος έχει αυξημένες αρμοδιότητες αλλά και την ευθύνη για τις αποφάσεις και για τον έλεγχο τον οποίο ασκεί και μάλιστα, θα ήθελα να τονίσω ότι η σύμβαση του ανεξάρτητου μηχανικού σ’ αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης προσυπογράφεται από το ελληνικό δημόσιο και προβλέπει ειδική υποχρέωση επιμέλειας και πίστης επ’ ωφελεία τόσο του ελληνικού δημοσίου όσο και του εκάστοτε φορέα διαχείρισης της λιμενικής εγκατάστασης. Οπότε εν κατακλείδι όσον αφορά το θέμα αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων ασκεί όλες τις αρμοδιότητες που της έχουν αποδοθεί νομοθετικά, εν προκειμένω τον ν.4389/2016 όπως σήμερα ισχύει, αλλά και ειδικές διατάξεις όπως αυτές προβλέπονται από συμβάσεις παραχώρησης αλλά και άλλους νόμους. Ενδεικτικά θα αναφέρω τον νόμο για τα υδατοδρόμια. Επιπλέον το δημόσιο συμφέρον όπως προσπάθησα να περιγράψω, διασφαλίζεται από διάφορους φορείς. Οι συμβάσεις παραχώρησης όπως και αυτή η σύμβαση παραχώρησης έχει όλες εκείνες τις απαιτούμενες προβλέψεις, ώστε να διασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον αλλά και το κοινό καλό και ειδικά για την τροποποίηση για την οποία συζητάμε σήμερα, νομίζω βλέπουμε όλοι ότι η ευθύνη για την τελική έγκριση των μελετών είναι σε συγκεκριμένο φορέα ο οποίος διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον και είναι η διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών της περιφέρειας.

Στο δεύτερο σκέλος της ερώτησής του κυρίου Γιαννούλη αναφορικά με την υποστελέχωση, τόσο οι κείμενες διατάξεις του ν.4389/2016 αλλά και οι προβλέψεις του ν.5043/2023 ο οποίος προβλέπει ειδικές μέριμνες για οριζόντιες διατάξεις για τις ανεξάρτητες αρχές, είναι κάποια εργαλεία τα οποία διαθέτουμε μεταξύ άλλων και εμείς ως ανεξάρτητη αρχή για να μπορέσουμε να διασφαλίσουμε την ορθή και σωστή στελέχωση των υπηρεσιών μας.

Τέλος όσον αφορά για το ερώτημα της κυρίας Αθανασίου για την επιτάχυνση των διαδικασιών πριν την εισαγωγή αυτής της διάταξης την οποία συζητούμε σήμερα δεν υπήρχε καμία απολύτως πρόβλεψη όσον αφορά την τροποποίηση των μελετών. Όπως πολύ καλά γνωρίζουμε, οι συνθήκες από την υπογραφή μιας σύμβασης παραχώρησης μέχρι και του σημείου της ολοκλήρωσης ή της έναρξης κάποιων έργων, δηλαδή η πραγματικότητα έρχεται να μεταβάλει αυτά τα δεδομένα. Επομένως, η ίδια η περιγραφή της διάταξης αυτής εξηγεί γιατί πρέπει να γίνει η επιτάχυνση και πόσο μάλλον όταν ειδικά στο νέο εδάφιο το οποίο προστίθεται, τίθενται και όροι και προϋποθέσεις βάσει του οποίου μπορούν να γίνουν οι τροποποιήσεις των εγκεκριμένων ρατσιστικών μελετών σύμφωνα με την προτεινόμενη προς ψήφιση διάταξη.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Λευθεριώτης.

**ΣΥΜΕΩΝ ΛΕΥΘΕΡΙΩΤΗΣ (Πρόεδρος του ΔΣ της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών**

**Ελλάδος (ΟΦΕ)**): Απευθύνομαι στην κυρία Αθανασίου από την Ελληνική Λύση, σε μία ερώτηση που απεύθυνε ως προς την καβοδεσία. Εγώ είπα στο τέλος της ομιλίας μου, ότι το πρόβλημα είναι σε κάποια λιμάνια, αρκετά αλλά σε κάποια, ότι κάποιοι εκμεταλλεύονται το κενό και προηγούνται της καβοδεσίας, που είναι μη ειδικοί κλπ. Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα. Ένα πολύ μικρό ποσοστό την καβοδεσία την κάνει η πλοηγική υπηρεσία, όπου δεν δραστηριοποιείται πάρα πολλές ώρες και είναι το πρόβλημα που άκουσα και σε άλλες λειτουργίες της, αλλά σε ένα ποσοστό πολύ μεγάλο το κάνουμε εμείς. Τώρα αν το βάλουμε ως πρόβλημα ότι δεν έχει γίνει η ανάπτυξη του προβλήτα και βάλουμε πρόβλημα αν έχουμε 100 καβοδέσεις την ημέρα, θα είχαμε 120. Εντάξει αυτές οι 20 θα γίνουν όταν ολοκληρωθούν τα έργα.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει η κυρία Γουργούρη.

**ΦΑΝΗ ΓΟΥΡΓΟΥΡΗ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Διοικητικών Υπαλλήλων στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ)):** Παρακολουθώ με πολύ ενδιαφέρον την συζήτηση και θα ήθελα να παρέμβω σε πάρα πολλά, αλλά θα περιοριστώ στις ερωτήσεις που μου έγιναν. Ζήτημα πρώτο, ρώτησε ο κύριος Γιαννούλης αν δεν απατώμαι, αναφορικά με τη ΡΑΛ. Θα απαντήσω και στον κύριο Παπαποστόλου, τον Πρόεδρο της ΡΑΛ, που μίλησε προηγουμένως. Η ΡΑΛ του 2016 με τη ΡΑΛ του 2020 και μετά δεν έχει καμία μα καμία σχέση. Δεν έχει καμία δυνατότητα, καμία αρμοδιότητα, κανονιστική αρμοδιότητα. Έχει μεταβληθεί σε γνωμοδοτικό όργανο του Υπουργού που αποφασίζει για τα πάντα. Και για να μην απαντάω αρνητικά για το αν χρειαζόταν, τι χρειαζόταν και ποιος είναι ο ρόλος της ΡΑΛ, θα σας πω και θα σας κάνω πρόταση να επανασυστήσετε τη ΡΑΛ ως Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, γιατί είμαι και σίγουρη και έχω και υπόψη μου από συζητήσεις που έγιναν την περίοδο … απαξίωσής τους, πριν από το κόψιμο που οδήγησε στην παραίτηση του. Το ότι θα είχε οδικό χάρτη με τις υποχρεώσεις του δημοσίου.

Κοιτάξτε να δείτε, πλοηγοί, ρύθμιση βαρδιών τελωνείων που είναι στις πύλες του ΣΕΜΠΟ, στις πύλες του Οργανισμού ακόμα ακόμα και ο κανονισμός ρυμουλκών είναι βασικά ζητήματα, που ρυθμίζονται κεντρικά από το Υπουργείο και χρειάζεται παρέμβαση. Ήταν οι πλοηγοί κάποτε τέσσερις, έγιναν τρεις και τώρα είναι τέσσερις ή τρεις, δεν ξέρω αυτή τη στιγμή πόσοι είναι, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να ανταποκριθούν στην πλοήγηση των πλοίων που έρχονται στο λιμάνι μετά τις 7 το απόγευμα. Κοινώς, ότι αν δεν πλαισιωθεί η πλοηγική υπηρεσία που ανήκει στο Κεντρικό Λιμεναρχείο με πλοηγούς, λείπει το προσωπικό, πολλές φορές αναγκάζονται τα πλοία που φτάνουν ιδιαίτερα στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων να μπαίνουν το πρωί με αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλές νεκρές ώρες λειτουργίας του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Δεν έχω κάτι σε αυτό επάνω να πω. Θέλει όπως ακριβώς είπα. Άμεση αντιμετώπιση από τους κυβερνητικούς φορείς όλων των παθογενειών που επηρεάζουν τη λειτουργία του λιμανιού. Και στην πλοηγική υπηρεσία και στα τελωνεία και σε μια άλλη σειρά υπηρεσιών που σχετίζονται με αρμοδιότητες του δημοσίου.

Μου έγιναν δύο τρεις ερωτήσεις, αναφορικά με την αποτίμηση των εργασιακών δικαιωμάτων και των θεσπισμένων εργασιακών σχέσεων. Κοιτάξτε να δείτε, των φρονίμων τα παιδιά πριν πεινάσουν μαγειρεύουν. Και στη σύμβαση παραχώρησης έχουμε λάβει μέριμνα με τις κινητοποιήσεις και με τις παρεμβάσεις που κάναμε την περίοδο που ετοιμάζονταν, προκειμένου να έχουμε θεσπισμένες εργασιακές σχέσεις. Άρα, αυτή τη στιγμή στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχουμε γενικό κανονισμό προσωπικού, που έγινε κατόπιν διαπραγμάτευσης. Έχουνε γίνει δύο συλλογικές συμβάσεις, το 2020 η πρώτη με αναδρομική ισχύ, το 2022 η δεύτερη και ετοιμαζόμαστε για την τρίτη συλλογική διαπραγμάτευση. Θα ήθελα να σας πω, γιατί έγινε και μια αναφορά στο προσωπικό που ήταν το 2007, που πραγματικά αριθμούσε τότε ο οργανισμός στις αρχές του 2007, 568 άτομα, θα ήθελα να σας πω ότι μετά το 2010 συνεπικουρούντος της κρίσης της μνημονιακής και βοηθούντος του ΤΑΙΠΕΔ που απαγόρευε κάθε είδους πρόσληψη, παρά το γεγονός ότι υπήρχαν τεράστιες ανάγκες, φτάσαμε το 2017 ο οργανισμός να αριθμεί γύρω στους 330 εργαζόμενους. Εξου, κύριε Λιάγκο, και υπάρχει αυτή η διαφορά. Δηλαδή, η ΟΛΘ σήμερα πραγματικά έχει προχωρήσει σε τετρακόσιες προσλήψεις συνυπολογίζοντας και το προσωπικό που συνταξιοδοτήθηκε από το 2018 και εντεύθεν, συν το γεγονός των μετατάξεων του αριθμού των μεταταχθέντων συναδέλφων. Αυτά είναι τα πραγματικά στοιχεία.

Μια συνολική αποτίμηση μου ζητήθηκε από τον εκπρόσωπο της «ΝΙΚΗΣ» αναφορικά με το τι γνώμη έχουμε για την πορεία της ιδιωτικοποίησης, αν απέδωσε. Θέλω να σας πω ότι σήμερα συζητάμε τούτο δοθέντων με ότι έχει γίνει. Παρακαλώ πάρα πολύ ερωτήσεις θα ήταν χρήσιμο, αφού είστε και βουλευτές, όλα αυτά τα ζητήματα που τίθενται σήμερα στην Επιτροπή σας, να τα θέσετε στην Κυβέρνηση και στους κυβερνητικούς εκπροσώπους έτσι ώστε να προχωρήσουμε στη λύση. Το γεγονός ότι το ΤΑΙΠΕΔ έχει τον έλεγχο της πορείας των Συμβάσεων Παραχώρησης, είναι ένα θέμα. Γιατί, δεν μπορούμε να τα θίξουμε όλα. Θα σας πω το εξής. Στη Σύμβαση Παραχώρησης και το πρώτο ακυρωτικό νόμο του 3/18, οι υποχρεωτικές επενδύσεις συνοδεύτηκαν και από ποσά. Και σίγουρα αν ρωτήσουμε το μέσο πολίτη της πόλης μας όταν θα πούνε ποιες είναι οι υποχρεωτικές επενδύσεις που πρέπει να γίνουν στο λιμάνι, θα σας πουν επέκταση έκτης και 180 εκατομμύρια. Το γεγονός ότι σήμερα η επένδυση μόνο της έκτης προβλήτας, χωρίς επενδύσεις σε αναδομές και σε ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό, ακουμπάνε πάνω από 200 εκατομμύρια, είναι θέμα. Κατά τη γνώμη μου, προφανώς και η Σύμβαση Παραχώρησης δεν θα έπρεπε να αναφέρει πόσα, άλλα έργα που πρέπει να γίνουν και στο χρόνο που πρέπει να γίνουν. Στο τέλος αυτό γίνεται δηλαδή, αλλά βλέπετε με πόσες καθυστερήσεις.

Άρα, λοιπόν, συστήστε ξανά ΡΑΛ, έτσι ώστε να έχετε την επίβλεψη και να μπορεί να παρεμβαίνει τηρώντας το νομοθετικό πλαίσιο. Επειδή γίνεται πολύ λόγος για τη σιδηροδρομική σύνδεση και τα χερσαία οδικά δίκτυα θέλω να σας πω το εξής. Να καταλάβετε πόσο σημαντικές είναι αυτές οι επενδύσεις και πόσο γρήγορα πρέπει να γίνουν. Πρέπει να συνδέεται η σιδηροδρομική γραμμή. Την πύλη 16, το σέβομαι το που θα γίνει το εμπορευματικό κέντρο. Αν σήμερα, λοιπόν, είχε τελειώσει η επέκταση της έκτης προβλήτας, δεν θα μπορούσε να εξυπηρετήσει το λιμάνι τα φορτία που θα ερχόταν, γιατί θα είχαμε το σύνδρομο του μπουκαλιού. Είναι καιρός με σοβαρότητα η Κυβέρνηση και όλοι οι φορείς να δουν όλα αυτά για να έχουμε τις επενδύσεις την επόμενη πενταετία.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής)**: Πολύ ωραία. Σας ευχαριστούμε πάρα πολύ.

Τον λόγο έχει ο κ. Κυπριανίδης.

**ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΚΥΠΡΙΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Θεσσαλονίκης (ΕΚΘ))**: Καλησπέρα. Καταρχήν, εγώ έχω να απαντήσω στον εκπρόσωπο του κόμματος «ΝΙΚΗ», όσον αφορά για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν και να δοθεί αυτή η παράταση. Όπως είπε και πριν, το επισήμανε και η εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας, η γραμματέας της Ομοσπονδίας, η Ρυθμιστική Αρχή και πρέπει να ενεργοποιηθεί και να ενισχυθεί ο ρόλος της, η Διαχειριστική Αρχή Λιμένος, η οποία έγινε υπηρεσία του Υπουργείου και από εκεί και πέρα, προβλέψεις όσον αφορά την ολοκλήρωση του έργου, πλην της επιτήρησης και της ολοκλήρωσης του έργου. Πάμε να δώσουμε μια παράταση για να το εξηγήσω. Χωρίς να έχουμε δει ένα σαφές χρονοδιάγραμμα εργασιών. Δεν παρουσιάστηκε, τουλάχιστον εγώ δεν το έχω. Δεν ξέρω αν το έχουν οι υπόλοιποι. Εγώ ένα σαφές χρονοδιάγραμμα των εργασιών δεν το έχω δει, οπότε δεν ξέρω γιατί φτάσαμε στο να αιτούμαστε την παράταση, γιατί είναι αναγκαία – το καταλαβαίνουμε ότι είναι αναγκαία, γιατί πρέπει να ολοκληρωθεί το έργο και είναι αναγκαίο έργο- αλλά αναγκαζόμαστε να εγκρίνουμε κάτι χωρίς να ξέρουμε γιατί και για πόσο. Το πόσο είναι το πενταετία. Γιατί πενταετία και όχι τριετία. Τι εργασίες υπολείπονται και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα τους και ποιος θα τις επιβλέπει. Αυτά είναι τα μέτρα. Και θα εξασφαλίσουμε ότι πράγματι το 2031, τουλάχιστον, θα ολοκληρωθούν και δε θα ξανά βρισκόμαστε για να ξανά συζητάμε για μια περαιτέρω παράταση, όπως έχει γίνει και με άλλα μεγάλα έργα στην πόλη μας. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε και τελευταίος ομιλητής ο κ. Γιουτίκας. Έχετε το λόγο.

**ΚΩΣΤΑΣ ΓΙΟΥΤΙΚΑΣ (Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας):** Εγώ ευχαριστώ. Άκουσα πάρα πολύ προσεκτικά τον κύριο Λιάγκο από τον Οργανισμό Λιμένος και έχοντας και γνώση και εμπειρία όλων των διαδικασιών που απαιτούνται για την ολοκλήρωση τόσο μεγάλων έργων, οι απαντήσεις ήταν πειστικές. Φυσικά δεν είμαστε χαρούμενοι και την καθυστέρηση ενός τόσο μεγάλου έργου, αλλά αντιλαμβανόμαστε πλήρως ότι τα δεδομένα αλλάζουν. Επομένως, κατανοούμε τις αιτιάσεις τις οποίες ανέφερε ο κ. Λιάγκος. Ενώ είμαστε πραγματιστές, το νούμερο ένα έργο το οποίο μπορεί και πρέπει να ολοκληρωθεί άμεσα, είναι η οδική σύνδεση του λιμανιού με την εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Αθηνών. Το έργο αυτό θα αποσυμφορήσει τον κόμβο Κ16, θα βελτιώσει πάρα πολύ το μεταφορικό έργο και θα βοηθήσει και τον Οργανισμό Λιμένος, αλλά και τους μεταφορείς στο μεταφορικό τους έργο.

Οι προσδοκίες, ξέρετε, πολλών επιχειρήσεων, αλλά και επενδυτών από άλλες χώρες για την Κεντρική Μακεδονία και ιδιαίτερα για την περιοχή Θεσσαλονίκης, είναι πάρα πολύ μεγάλες. Τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα μετά την περίοδο του κορονοϊού έχουμε αδειοδότηση και βλέπουμε να κατασκευάζονται περισσότερα από 300 κέντρα logistics σε όλο το νομό Θεσσαλονίκης. Το ενδιαφέρον των εταιρειών παραμένει μεγάλο. Αναζητούν πάρα πολύ μεγάλες εκτάσεις. Επομένως, δεν μπορώ να κάνω εκτίμηση ή να κοστολογήσω τυχόν ζημιές από την καθυστέρηση. Μπορώ, όμως, να σας πω με πάσα βεβαιότητα, ότι οι επιχειρήσεις περιμένουν από όλους μας και από την Περιφέρεια και από τους υπόλοιπους φορείς, να ολοκληρωθούν, επιτέλους, τα σημαντικά αυτά οδικά, σιδηροδρομικά, λιμενικά έργα, προκειμένου να ξεδιπλωθούν τα πραγματικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που έχει Θεσσαλονίκη και η Κεντρική Μακεδονία. Ο στόχος πιστεύω είναι κοινός και της Κυβέρνησης και του Οργανισμού Λιμένος και της ΕΡΓΟΣΕ και της Εγνατίας Οδού κι όλων των εμπλεκόμενων φορέων, ο κύριος στόχος είναι ένας. Η ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και της Κεντρικής Μακεδονίας. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε. Και εδώ κυρίες και κύριοι συνάδελφοι στο σημείο αυτό ολοκληρώνεται η συνεδρίαση. Ευχαριστούμε τους φορείς για τη συμμετοχή τους και υπενθυμίζουμε ότι η επόμενη συνεδρίαση της Επιτροπής μας έχει οριστεί για τις τέσσερις η ώρα, εδώ στην Αίθουσα 223. Παρακαλούνται οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να παρευρίσκονται εγκαίρως, για να διεξαχθεί η επί της αρχής ψηφοφορία. Σας ευχαριστούμε πολύ.

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), Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Πάνας Απόστολος, Δελής Ιωάννης, Αθανασίου Μαρία, Φερχάτ Οζγκιούρ, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κόντης Ιωάννης.

Τέλος και περί ώρα 15.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ**