**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 16.20΄, 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.»». (3η Συνεδρίαση- συζήτηση επί των άρθρων)

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

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), 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, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Τσοκάνης Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Κτενά Αφροδίτη, 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. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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 τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης», μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.»».

Στο σημείο αυτό καλούνται οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να ψηφίσουν επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Σιμόπουλος.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, στη συνέχεια τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, στην οποία θα καταθέσουμε και προτάσεις για να βελτιωθεί το συγκεκριμένο νομοθέτημα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος, ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε, ψηφίζουμε κατά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ, το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ», η κυρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, επιφυλασσόμαστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ, το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής από τη «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», ο κ. Φερχάτ.

**ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ, επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ, το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της «ΝΙΚΗΣ».

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ, το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της «ΠΛΕΥΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ», ο κ. Καζαμίας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ, το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής από τους «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», ο κ. Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ** **(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ. Συνεπώς, το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία, για το τυπικό ο Ειδικός Αγορητής από το «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ» θα δώσει την ψήφο του κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής του, γιατί μιλάει στην Ολομέλεια αυτή την ώρα. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συνεδρίασή μας συνεχίζεται με την τοποθέτηση των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών για την ολοκλήρωση της επεξεργασίας του σχεδίου νόμου και το λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Στράτος Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την εντύπωση- βέβαια δεν είμαι μάντης- ότι το νομοσχέδιο αυτό στο τέλος θα υπερψηφιστεί, όχι μόνο από την κυβερνητική Παράταξη, αλλά και από ένα μέρος της Αντιπολίτευσης. Άκουσα με προσοχή την Αντιπολίτευση, κυρίως την Αξιωματική. Η Αξιωματική Αντιπολίτευση κυρίως προσπάθησε να «αποσπάσει» ομολογίες που θα της επιτρέψουν να ισχυριστεί, ότι η παράταση δίνεται γιατί φταίει η Κυβέρνηση, όσον αφορά τη σιδηροδρομική και την οδική σύνδεση. Στο σημείο αυτό μπορώ να διεισδύσω περισσότερο, γιατί τυχαίνει την περίοδο 2012-2014 να είχα την ευθύνη των δημοσίων έργων, ως Γενικός Γραμματέας της τότε Κυβέρνησης. Το έργο, λοιπόν, που αφορά την οδική σύμβαση του λιμανιού, μελετήθηκε προς τα τέλη του 2008-2009 και ξεκίνησε από τότε η υλοποίησή του. Στην πορεία, λόγω των μνημονίων, έγινε πτώχευση του εργολάβου και προφανώς έκπτωση και όλη αυτή η διαδικασία. Τότε, λοιπόν, ήμασταν αναγκασμένοι να τον υποκαταστήσουμε, έτσι το 2012-2014 υποκαταστήσαμε τον εργολάβο με άλλη εταιρεία, η οποία ξεκίνησε να κατασκευάζει το έργο.

Στην πορεία, λοιπόν, απεδείχθη, ότι οι μελέτες δεν είχαν πάρει υπόψιν τις δεξαμενές του «Μαμιδάκη» που βρισκόταν πάρα πολύ κοντά στο έργο και έτσι έπρεπε να προκηρυχθεί ένα έργο το οποίο θα έπαιρνε υπόψη και αυτή την κατάσταση, γιατί η χρηματοδότηση του έργου δεν επαρκούσε ώστε να εξελιχθεί σύμφωνα με τα καινούργια δεδομένα. Έτσι, λοιπόν, το 2015-2019 ξεκίνησε από την τότε Κυβέρνηση η διαδικασία αυτή, η οποία βέβαια διήρκησε αρκετό χρόνο. Φτάσαμε, λοιπόν, στο 2019, όπου η παρούσα Κυβέρνηση ανέλαβε να εκτελέσει αυτό το έργο, το εκτέλεσε σε ικανοποιητικό βαθμό, με ικανοποιητική ταχύτητα και βέβαια, στο τέλος προσέκρουσε στις απαλλοτριώσεις, τις οποίες μάλιστα και πλήρωσε και έκανε, βάσει ενός νόμου που επιτάχυνε τις διαδικασίες. Από εκεί και πέρα, όπως ακούσαμε, το θέμα είναι στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, το οποίο θα πρέπει να ξεκινήσει τη διαδικασία της διοικητικής αποβολής. Αν θέλετε να συζητήσουμε σε μια άλλη φάση, το πώς αυτή η διαδικασία θα γίνει περισσότερο σύντομη, ναι, νομίζω μπορεί να γίνει, αλλά απεδείχθη ότι η παρούσα Κυβέρνηση στο συγκεκριμένο έργο, πολύ σωστά μιλούσε για το τέλος του 2024 και από τη στιγμή που θα γίνει η διοικητική αποβολή, είμαστε πολύ κοντά να ολοκληρώσουμε το έργο.

Έρχομαι τώρα στη σιδηροδρομική σύνδεση, ένα έργο το οποίο είναι σημαντικό για τη χώρα, ένα έργο που από το 2015 έως το 2019 δεν ωρίμασε ουσιαστικά και η παρούσα κυβέρνηση όφειλε να το ξεκινήσει, να εξασφαλίσει χρηματοδότηση, κάτι που έκανε από το χρηματοδοτικό πλαίσιο 2021-2027 και βέβαια, να ωριμάσει το έργο το οποίο ουσιαστικά ξεκίνησε αυτή την ωρίμανση από το 2021 και, μάλιστα, ενέταξε μέσα στο έργο αυτό και ένα σημαντικό έργο το οποίο είναι ο δυτικός προαστιακός.

Έρχομαι τώρα στο Στρατόπεδο του Γκόνου και στον «λαγό από το καπέλο», όπως είπε ο Εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Όταν στη χθεσινή συνεδρίαση έγινε συζήτηση από την αντιπολίτευση για το Στρατόπεδο Γκόνου, έστειλα ένα μήνυμα στο ΤΑΙΠΕΔ και το ΤΑΙΠΕΔ μου απάντησε ότι «ναι, χθες έχει βγει στον αέρα ο διαγωνισμός». Δεν έβγαλα κανένα λαγό από το καπέλο, λοιπόν. Το στρατόπεδο Γκόνου έχει ωριμάσει, έπρεπε να πληρωθεί ακόμη και ο στρατός ο οποίος είχε μέσα τους φούρνους εδώ και χρόνια που έκαναν ψωμί για τη Βόρεια Ελλάδα, πάρα πολλά άλλα προβλήματα τα οποία η κυβέρνηση από το 2015 έως το 2019 δεν φρόντισε να επιλύσει, αλλά φρόντισε, με μία πολύ γρήγορη προεκλογική διαδικασία, ουσιαστικά αντίστοιχη με τα εγκαίνια για μουσαμάδες στο ΜΕΤΡΟ, να πει στους Θεσσαλονικείς ότι προχωράει το Στρατόπεδο Γκόνου. Αυτή τη στιγμή το Στρατόπεδο Γκόνου προχωράει, από προχθές ο διαγωνισμός είναι στον αέρα και όπως κάνει αυτή η κυβέρνηση σε όλα τα έργα τα οποία έχει αναλάβει, θα προχωρήσει με την ανάλογη ταχύτητα. Επίσης, για να μην έχει άγχος η αντιπολίτευση, την ενημερώνω ότι μέσα στο Στρατόπεδο Γκόνου υπάρχει αυτή τη στιγμή σιδηρόδρομος. Το έργο, λοιπόν, για τη σύνδεση του Στρατοπέδου Κώνου με όλο αυτό το πλέγμα το οποίο ανέφερε και η Γενική Διευθύντρια του ΟΣΕ είναι κάτι εύκολο το οποίο θα γίνει. Άρα, λοιπόν, δεν υπήρχε ουσιαστική, με ευθύνη της κυβέρνησης, καθυστέρηση για τις δύο συνδέσεις και η παράταση δίνεται ακριβώς για τους λόγους τους οποίους ανέφερα και στην αρχική μου εισήγηση, λόγους τους οποίους ανέφεραν και αρκετοί από τους φορείς με τους οποίους ήρθαμε σε επαφή. Είναι καθαρότατα θέμα του Συμβουλίου της Επικρατείας που ανάγκασε την πολιτεία να προχωρήσει σε αλλαγή του θεσμικού πλαισίου, ένα θεσμικό πλαίσιο με το οποίο έπρεπε σίγουρα να συμμορφωθεί και ο ΟΛΘ όσον αφορά τις μελέτες. Για το φορτίο, είναι λογικό, έχουν πέσει πάρα πολύ τα φορτία διεθνώς, δεν μπορούμε να αναγκάσουμε το παραχωρησιούχο να ανταποκριθεί στις δεσμεύσεις τις οποίες είχε αναλάβει το 2018, όταν υπέγραφε τη συγκεκριμένη Σύμβαση της Παραχώρησης.

Τέλος, ναι, να γίνονται οι μελέτες με fast track και οι τρεις μήνες είναι πάρα πολύ για μένα. Τις οποιεσδήποτε κωλυσιεργίες της δημόσιας διοίκησης, δεν μπορεί να τις πληρώνει ο ιδιωτικός τομέας και, μάλιστα, ο τρόπος με τον οποίον θα γίνεται η τροποποίηση των μελετών είναι αντίστοιχος με τον τρόπο που έγινε στα μεγάλα έργα στους οδικούς άξονες με τον ανεξάρτητο μηχανικό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Θεσσαλονίκη αλλάζει πρόσωπο. Οι Θεσσαλονικείς θα το καταλάβουν στις 30 Νοεμβρίου με τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ, έργο το οποίο θα αλλάξει το κλίμα σε όλη την πόλη. Τα έργα, τα οποία τρέχουν, είτε αφορούν μικρότερα, όπως είναι, η μεταφορά του αλιευτικού καταφυγίου σε καινούργια θέση στην Κρήνη, όπως είναι το Παλατάκι, αλλά και μεγαλύτερα, όπως είναι, το Flyover, η ανάπλαση της Έκθεσης, ο προαστιακός και το λιμάνι, παίρνουν σιγά σιγά σάρκα και οστά. Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε κύριε Σιμόπουλε.

 Τον λόγο έχει τώρα ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Χρήστος Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πάρα πολύ κυρία Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θέλω πραγματικά να ακολουθήσω αυτήν την προσπάθεια του αγαπητού συναδέλφου, του κ. Σιμόπουλου, όπου μισές αλήθειες είναι χοντροκομμένα ψέματα, αλλά θέλω πραγματικά να αναρωτηθούμε κάτι. Όσο ισχύει το πολιτικό αφήγημα ότι για την ακρίβεια και την αισχροκέρδεια στην Ελλάδα φταίει η κρίση στην Υεμένη ή η αντιπαράθεση Βόρειας και Νότιας Κορέας, άλλο τόσο ισχύει το επιχείρημα ότι οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας προώθησαν, στήριξαν και δρομολόγησαν τα κομβικής σημασίας έργα για την πόλη της Θεσσαλονίκης και την ανάπτυξη της βόρειας Ελλάδας. Δεν θέλω να θυμίσω –μου είναι πολύ εύκολο- αλλά πραγματικά, αγαπητέ κύριε Σιμόπουλε, εγώ δεν προσπάθησα να εξασφαλίσω καμία απολογία από την εκπρόσωπο της ΕΡΓΟΣΕ, αλλά εσείς είστε επιρρεπής στις ομολογίες αδράνειας και αναποτελεσματικότητας. Πέρα από το γεγονός ότι προσβάλλετε βάναυσα και παλαιότερες διοικήσεις του ΟΛΘ, όπως του κυρίου Θεοφάνη, που ήταν ο διευθύνων σύμβουλος που υλοποίησε το master plan τα χρόνια που εσείς λέτε, δεν γίνεται τίποτε. Για όποιον όμως είναι οπαδός της μισής αλήθειας, που είπα ότι είναι χειρότερο από ένα εξωφρενικό ψέμα, θα προσπαθήσω να σας το παρουσιάσω σε ταλιράκια, γιατί είναι εύκολη η θεωρητική αφήγηση και η αποποίηση ευθυνών, η εικόνα δεν αλλάζει, η πραγματικότητα δεν αλλάζει. Δυστυχώς, η πραγματικότητα είναι πολύ σκληρή για σας, για ένα έργο που κομπορρημονείτε ότι παραδίδετε τον Νοέμβριο του 2024, το οποίο ξεκίνησε σχεδόν από τη δεκαετία του ΄90, αλλά ας πούμε από το 2007 και το παρατήσατε ημιτελές και σταματημένο το 2015.

Πάμε, λοιπόν, στην οδική σύνδεση, για να καταλάβουν όσοι λίγοι μας παρακολουθούν, πώς έχετε αυτή τη μαγική ικανότητα να διαστρέφετε την πραγματικότητα. Οδική σύνδεση που έχει σχέση με το λιμάνι και τον οδικό άξονα 3,5 χιλιόμετρα. Κατασκευάστηκαν στην πρώτη φάση 1,4. Ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του ΄90. Έμεινε στη μέση λόγω εξάντλησης των διαθέσιμων πόρων για τη χρηματοδότησή του. Το 2016 ο δημόσιος ΟΛΘ ανέθεσε στην ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ τη μελέτη για την ολοκλήρωση του έργου αναλαμβάνοντας μετά από έγκριση του τότε Υπουργού Ναυτιλίας και το κόστος για την εκπόνησή της. Φτάνουμε στο 2021. Μετά από νέο διαγωνισμό η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ υπέγραψε σύμβαση με την εταιρεία ΑΚΤΩΡ με χρόνο υλοποίησης του έργου 30 μήνες. Είναι σαφές μέχρι εδώ και αυτά είναι στοιχεία, είναι ντοκουμέντα, είναι η αλήθεια. Σήμερα, 40 σχεδόν μήνες μετά την υπογραφή, το έργο έχει σταματήσει, λόγω της άρνησης ιδιώτη, το είπα και νωρίτερα, που διατηρεί επιχείρηση εμπορίας ανταλλακτικών φορτηγών. Αρνείται να παραδώσει το χώρο που έχει απαλλοτριωθεί παρότι έχει εισπράξει τη σχετική αποζημίωση. Ένα επίτευγμα, μπορεί να υπάρχουν αβελτηρίες και προβλήματα στην έγκαιρη νομική επίλυση τέτοιων διαφορών, αλλά είναι επίτευγμα του επιτελικού κράτους, του κράτους των αρίστων, του κράτους των μεταρρυθμίσεων, για το οποίο μας έχετε βομβαρδίσει τα τελευταία χρόνια. Οι πιο αισιόδοξες εκτιμήσεις, το έργο θα ολοκληρωθεί στα τέλη της επόμενης χρονιάς το 2025. Απάντηση στο ερώτημα, για το αν υπάρχει σήμερα χρηματοδότηση και πού βρίσκεται αυτή η διαδικασία δεν έχει δοθεί.

Πάμε τώρα στην σιδηροδρομική σύνδεση και στην εμπλοκή και του στρατοπέδου Γκόνου που αναμέναμε και αναμένουμε να είναι ένα καθοριστικής σημασίας ενδιάμεσο υποστηρικτικό έργο της οικονομικής ανάπτυξης και όχι μόνο της Θεσσαλονίκης. Η νέα σιδηροδρομική σύνδεση, κύριε Σιμόπουλε, της Θεσσαλονίκης, έχουν περάσει δέκα περίπου χρόνια από την πρώτη εξαγγελία του Περιφερειάρχη Κεντρικής Μακεδονίας, του κυρίου Τζιτζικώστα - φαντάζομαι, είχε εκλεγεί στην πρώτη του θητεία με την συνεργασία των Ανεξαρτήτων Ελλήνων και του κύριου Καμμένου, κόντρα στη Νέα Δημοκρατία, πάντως, με τον ΣΥ.ΡΙΖ.Α. δεν είχε κατέβει – ότι θα ήταν έτοιμη στα τέλη του 2015. Είχε ενταχθεί στο Περιφερειακό ΕΣΠΑ 1420. Περιλαμβάνει την κατασκευή γραμμής μονής τροχιάς με μήκος 2,87 χιλιόμετρα, το 1,3 εντός του λιμανιού και 1,5 εκτός. Υπήρξαν επανειλημμένες διαβεβαιώσεις από κυβερνητικά στελέχη και της ΕΡΓΟΣΕ, ότι το έργο ξεκινά άμεσα. Τον Ιούλιο του 2021 - το 2021 κυβερνούσε ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α.; Ποιος κυβερνούσε το 2021; Η προηγούμενη Κυβέρνηση από την οποία παραλάβατε καμένη γη, της Νέας Δημοκρατίας και του κυρίου Μητσοτάκη - ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών, ανακοινώνει ότι στα τέλη Αυγούστου θα ξεκινήσει η διαγωνιστική διαδικασία για τη σύνδεση του 6ου Προβλήτα, καθώς και για τον προαστιακό Δυτικής Θεσσαλονίκης. Μέχρι σήμερα ακούσατε τι ακριβώς έχει συμβεί και είχατε και απορία και ρωτήσατε τι είναι ο ανταγωνιστικός διάλογος.

Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Υποδομών, 2021. Πριν από λίγες μέρες ο Υπουργός Υποδομών, ο κ. Σταϊκούρας, στην εκδήλωση Εθνική Στρατηγική για την Περιφερειακή Ανάπτυξη, παρουσίαση ψηφιακής πλατφόρμας erga.gov.gr - θα μπορούσε να ήταν ψέματα.gov.Μητσοτάκης.gr -ανέφερε ότι το έργο έχει ενταχθεί στο συνολικό έργο του προαστιακού σιδηροδρόμου της Δυτικής Θεσσαλονίκης, το οποίο είναι στη δεύτερη φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου, που εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2024 και εντός του 2025 να προκηρυχθεί ο διαγωνισμός. Επιμένω, λοιπόν. Εσείς μόλις χθες επιχειρήσατε μια λαθροχειρία, ότι όλα αυτά έχουν επανεκκινήσει και έχουν ωριμάσει και προχωρούν. Η αλήθεια σας διαψεύδει για μία ακόμη φορά και έρχεστε να μας πείτε, ότι αυτό που ακούσαμε ως λογικοί άνθρωποι, μετριοπαθείς, από την εκπρόσωπο της ΕΡΓΟΣΕ, είναι ότι η σιδηροδρομική σύνδεση με το στρατόπεδο Γκόνου, το οποίο προκηρύχθηκε ο διαγωνισμός μόλις χθες, μετά από χρόνια ωρίμανσης και προσπαθειών κυβερνητικών στελεχών του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. - Προοδευτική Συμμαχία και μέλη της κυβέρνησης του Αλέξη Τσίπρα, πάει μια χαρά και προχωράει. Προφανώς, δεν το έχετε επισκεφτεί. Δεν ξέρετε ότι έχει μόνο φίδια, ξερά χόρτα και τίποτε άλλο. Και βέβαια, δεν μπορείτε να μας απαντήσετε από που θα προέλθουν οι πόροι.

Αυτή τη στιγμή, αγαπητοί συνάδελφοι, όλοι κάνουμε μια προσπάθεια πέρα από τις μικροκομματικές και μικρόνοες αντιλήψεις, μικρόνοες και μικροκομματικές παρορμήσεις, να κερδίσουμε μια εντύπωση, ότι ο κόσμος μας κρίνει για την αποτελεσματικότητα και αυτό που αποδίδει για τους πολίτες, για το δημόσιο συμφέρον, ως δημόσια αγαθά και δημόσιες λειτουργίες, αλλά και εργαλεία οικονομικής ανάπτυξης. Εσείς τώρα, στα πρότυπα της επιχειρηματολογίας της υποθαλάσσιας, μόλις σας λέει κάποιος κάτι, κάνετε ή ότι δεν ακούσατε ή ότι δεν θυμάστε ή ότι ξεχάσατε τον Παπαγεωργόπουλο, ξεχάσατε τις προηγούμενες διακυβερνήσεις, τα ξεχάσατε όλα. Θέλουμε κάποια στιγμή σε αυτή την χώρα - και κλείνω - η εικόνα η πραγματική να είναι αντίστοιχη και με την εικόνα αυτών που έχουν την ευθύνη της διακυβέρνησης. Διαφορετικά, δημιουργούμε μία πολιτική ζούγκλα που απαξιώνει και την πολιτική και όσους εκφέρουν το αφήγημα, ότι όλα καλά είναι, όλα είναι υπό έλεγχο, όλα προχωρούν γοργά και εμείς να γυρνάμε και να βλέπουμε την πραγματικότητα που είναι εντελώς διαφορετική. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε κύριε Γιαννούλη.

Συνεχίζουμε με τον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Σταύρο Μιχαηλίδη. Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, πρώτα την ψήφο σας επί της αρχής.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ) :** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Επιφυλασσόμεθα για την Ολομέλεια επί της αρχής και επί των άρθρων, φυσικά. Θέλω να πω μόνο δυο, τρεις σκέψεις. Είμαστε στο τέλος του πρώτου τετάρτου του 21ου αιώνα και θα ξεκινήσω με αυτά που είπε ο προηγούμενος ομιλητής. Συζητάμε ακόμα στην Ελλάδα πώς θα καταφέρουμε να επεκτείνουμε μια σιδηροδρομική γραμμή λίγων εκατοντάδων μέτρων, για να φτάσει στο δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και στο μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι των Βαλκανίων. Λιμάνι, για το οποίο έχουν γίνει και πόλεμοι στο παρελθόν. Ποιος θα το διεκδικήσει, ποιος θα φτάσει πρώτος να το έχει. Είναι λυπηρά πράγματα αυτά και εγώ, δεν πολιτικολογώ ούτε καταλογίζω ευθύνες σε κάποια Κυβέρνηση, είναι κατόρθωμα όλων μας, όλα αυτά τα χρόνια. Αυτό όμως που πραγματικά μου προκαλεί λύπη, είναι ότι ενώ υπάρχει μια Σύμβαση πάνω από δέκα χρόνια, κάθε δώδεκα μήνες, έρχεται και ένα νομοσχέδιο να τροποποιήσει αυτή τη σύμβαση, η οποία έχει κυρωθεί πριν περίπου δέκα χρόνια. Αντιλαμβάνεστε ότι, αυτά τα πράγματα, δεν τιμούν την πολιτεία μας δεν τιμούν τις Κυβερνήσεις, οι οποίες αναλαμβάνουν ή δέχονται τέτοιες καταστάσεις. Στην προκειμένη, περίπτωση, «εφηύραμε» βάλαμε μπροστά το Συμβούλιο της Επικρατείας, μια απόφαση την 547/22, η οποία στην ουσία έχει να κάνει, με κάποια πολιτική που έχει σχέση με το κεντρικό λιμάνι της χώρας τον Πειραιά και κατ’ αναλογία, ψάχνουμε να βρούμε εφαρμογή, για να δικαιολογήσουμε μία ακόμα παράταση για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Θα μπορούσε, αυτή η δικαιολογία, να έχει έρθει τουλάχιστον δυο, τρία, χρόνια πιο μπροστά να κερδίζαμε χρόνο, διότι αν βάλεις δέκα χρόνια που είχε υπογραφεί η Σύμβαση της εκποίησης ή παραχώρησης, τα πέντε χρόνια που δίνουμε παρόντες τώρα και πόσα χρόνια, ακόμα θα πάρουν να εγκριθεί αυτή η μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που μετά, θα ενταχθεί στο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του Λιμανιού, μπορεί, να φτάσει και δεν θα είμαι υπερβολικός, ακόμα έξι - εφτά χρόνια μπροστά.

Δεν μπορεί, να δεχθεί, κανείς λογικός και με διάθεση κατανόησης, Βουλευτής ή παράταξη ότι πρέπει, να περάσουν δέκα- δώδεκα- δεκαπέντε χρόνια, για να εφαρμοστεί να υλοποιηθεί, μια υποχρέωση συμβατική που έχει αναληφθεί από ένα επενδυτή, για να ξεκινήσει κάτι. Λοιπόν, εγώ αυτά μόνο προς το παρόν, θέλω να καταθέσω και επιφυλασσόμαστε για περισσότερα στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (Μαριλένα) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε κ. συνάδελφε. Τον λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Όπως είπαμε και χθες, κυρίες και κύριοι, πρόκειται για μια ακόμα τροποποίηση της αρχικής σύμβασης του 2018, με οδηγό πάντα τα συμφέροντα του παραχωρησιούχου ιδιωτικού εταιρικού σχήματος, το οποίο έχει αποκτήσει για δεκαετίες το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Μια τροποποίηση, για την οποία επί δύο συνεδριάσεις με τη σημερινή, δεν ακούστηκε εκτός από το Κ.Κ.Ε. κάποια ουσιαστική αντίρρηση για την ουσία, για το περιεχόμενο αυτής της τροποποίησης. Για το λόγο λοιπόν αυτό, αναθεωρούνται βασικά άρθρα της αρχικής σύμβασης, με την Ειδική Έκθεση της Βουλής μάλιστα, να επισημαίνει ότι με αυτό προκαλείται ενδεχόμενη μείωση εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού-δεν τα λέμε εμείς, η Ειδική Έκθεση τα λέει- και αυτό βλέπουμε να το δέχεται χωρίς δεύτερη κουβέντα, η Κυβέρνηση. Όταν, την ίδια στιγμή, στο όνομα της δημοσιονομικής πειθαρχίας και των λεγόμενων αντοχών της οικονομίας, το αρνείται πεισματικά, για να ελαφρύνει τα λαϊκά στρώματα από τους δυσβάσταχτους φόρους. Τα «Δύο μέτρα και δύο σταθμά» της Κυβέρνησης, η ταξική πολιτική, δηλαδή, για να καταλαβαινόμαστε. Για τον λόγο αυτό, δίνετε 5ετής παράταση, σύμφωνα με την Έκθεση που συνοδεύει το σημερινό νομοσχέδιο. Α΄, στην αρχική επενδυτική περίοδο εντός της οποίας πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί οι αρχικές υποχρεωτικές επενδύσεις και η οποία λήγει στις 22 Μαρτίου του 2026. Β΄, στην προθεσμία με την οποία υποχρεούται ο επενδυτής στην επίτευξη ετήσιου στόχου διακίνησης εμπορευμάτων. Γ΄ , στις επιμέρους προθεσμίες μέσα στις οποίες πρέπει να έχουν επιτευχθεί οι διάφοροι στόχοι διακίνησης εμπορευμάτων. «Γαλαντόμα» η Κυβέρνηση λοιπόν και «ανοιχτοχέρα», όταν πρόκειται για τους επιχειρηματικούς ομίλους και πρόθυμο το Κράτος, να ικανοποιεί τις επιθυμίες των λεγόμενων ιδιωτών επενδυτών, οι οποίοι μπορούν να καθυστερούν για όσο καιρό θέλουν, τις όποιες επενδύσεις τέλος πάντων αναλαμβάνουν, για τις οποίες μάλιστα, έχουν δήθεν, δεσμευτεί και με συμβάσεις σαν αυτήν την οποία συζητάμε. Τα προσχήματα φυσικά, κάθε φορά εύκολα βρίσκονται, είτε στον Covid -19, είτε σε κάποιες αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ), είτε σε διάφορες αναταραχές ή αρρυθμίες των διεθνών αγορών.

 Στη συγκεκριμένη γενναία παράταση, μάλιστα, πολύ γενναία την οποία παίρνει ο παραχωρησιούχος ιδιοκτήτης του ΟΛΘ (Α.Ε.), οι ρήτρες γίνονται ακόμα πιο ευνοϊκές γι’ αυτόν, για το Κράτος. Αν δει κάποιος, για παράδειγμα το τι προβλέπεται για τη σιδηροδρομική και την οδική σύνδεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Χαμένος φυσικά πάντα, σε όλες τις περιπτώσεις είναι ο λαός ο οποίος και πληρώνει αυτά τα έργα, με ακόμα μεγαλύτερο κόστος και με αυξημένο προϋπολογισμό και κερδισμένοι πάντα οι επενδυτές, οι μεγαλοεργολάβοι, είτε πραγματοποιούν αυτά τα έργα είτε όχι, γιατί υπάρχουν και περιπτώσεις κύριε Υπουργέ, που δεν τα πραγματοποιούν και αμείβονται παρόλα αυτά γι’ αυτά. Όπως περίτρανα αποδείχθηκε στη Θεσσαλονίκη πολλές φορές και όχι, μόνο. Και, πώς αλήθεια θα υλοποιηθεί - ρωτάμε εμείς - η πρόβλεψη της σύμβασης για αύξηση της διακίνησης των φορτίων έως και σε 5 εκατομμύρια μετρικούς τόνους, λέτε εδώ, χωρίς μαζικές προσλήψεις εργαζομένων, με πλήρη εργασιακά δικαιώματα και με την ανάλογη εκπαίδευση τους φυσικά και με όλα τα μέτρα προστασίας και ασφάλειας τους, όταν δεν υπάρχει πουθενά στη Σύμβαση κάποια σχετική πρόβλεψη και υποχρέωση του παραχωρησιούχου; Όχι, μόνο σε αυτήν, αλλά σε όλες τις συμβάσεις ούτε καν, στην αρχική.

Τα «δωράκια», όμως στους παραχωρησιούχους επιχειρηματίες ιδιώτες, σταματημό δεν έχουν από τις κυβερνήσεις και από τη σημερινή βέβαια. Ενώ γενικά δείτε, ενώ γενικά ισχύει ότι υπάρχει σιωπηρή απόρριψη όταν παραδείγματος χάρη, περνάει άπρακτη μία 3μηνη προθεσμία και ένας κρατικός φορέας, δεν έχει αποφασίσει σχετικά για ένα θέμα, για τους ιδιοκτήτες του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης ισχύει το αντίθετο. Πέρασαν 3 μήνες και δεν αποφάσισε μια κρατική υπηρεσία για ένα αίτημά τους; Ε, λοιπόν, αυτό θεωρείται με βάση τη σύμβαση, «σιωπηρή έγκριση» παρακαλώ και σκεφτείτε τώρα εσείς, με τη μεγάλη υποστελέχωση των Δημόσιων Υπηρεσιών και τις αναπόφευκτες καθυστερήσεις, τι έχει να γίνει.

 Σύμφωνα δε, με το 2ο άρθρο της τροποποίησης, διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής αυτής της διάταξης, καθώς στην ως άνω διαδικασία υπόκεινται όπως γράφεται ρητά στην Έκθεση και οι τροποποιήσεις των εγκεκριμένων οριστικών μελετών των έργων υποχρεωτικών επενδύσεων, καθώς και κάθε έργου. Κάθε έργου, που εκτελείται από την Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Α.Ε.) ή για λογαριασμό της. Και, όλο αυτό αιτιολογείται στην έκθεση του νομοσχεδίου ως, μία ευέλικτη – αλίμονο - διαδικασία τροποποιήσεων οριστικών μελετών που εφαρμόζεται και στην περίπτωση του λιμένος Πειραιώς. Δεν είχαμε καμία αμφιβολία. Αυτές οι καλές πρακτικές, που βοηθούν τους μεγάλους επιχειρηματίες έχουν «προϊστορία», εφαρμόστηκαν στον Πειραιά, πάνε και αλλού. Προσέξτε όμως, προσέξτε, αν αυτή η «σιωπηλή έγκριση» αφορά σε ένα τεχνικό έργο και σε τέτοιο, αφορούν αυτές οι «σιωπηλές εγκρίσεις» τότε πείτε μας, διακυβεύονται ή όχι, οι όροι ασφάλειας ενός τεχνικού έργου και μάλιστα μέσα στο λιμάνι; Πρέπει να απαντήσετε σε αυτό. Και πώς μπορούμε, να ξεχάσουμε κύριε Υπουργέ, τον άδικο χαμό του 45χρονου εργάτη στους προβλήτες της COSCO στον Πειραιά, πριν τρία χρόνια τον Οκτώβριο του 2021; Και πόσο άσχετα τελικά είναι άραγε, όλα αυτά τα εργοδοτικό εγκλήματα γιατί εγκλήματα είναι δεν είναι δυστυχήματα, με τέτοιου είδους ρυθμίσεις; Υπάρχουν λοιπόν, περισσότεροι από ένας λόγος για να καταψηφίζουμε τέτοιου είδους συμβάσεις. Σας ευχαριστώ.

 **ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Συνεχίζουμε με την Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Ελληνική Λύση- Κυριάκος Βελόπουλος» την κυρία Μαρία Αθανασίου.

 **ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι Συνάδελφοι. Για τη Θεσσαλονίκη, έχουν γραφτεί αμέτρητες ομιλίες, δεσμεύσεις, εξαγγελίες και φιλόδοξα προγράμματα ανασυγκρότησης. Σαράντα χρόνια τώρα η Θεσσαλονίκη, βρίσκεται ένα βήμα πριν γίνει η Μητρόπολη των Βαλκανίων. Ο ενεργειακός και διακομετακομιστικός κόμβος της νοτιοανατολικής και της Κεντρικής Ευρώπης, η πύλη γεωστρατηγικής σημασίας, το πρότυπο πράσινης και βιώσιμης πόλης. Οι υποσχέσεις του πολιτικού συστήματος είναι ίδιες και οι παραπάνω χαρακτηρισμοί, χαρακτηρίζουν κάθε δέσμευση και κάθε νέο φιλόδοξο πρόγραμμα που εξαγγέλλεται για τη Θεσσαλονίκη, για όλα τα χρόνια ζητήματα που την απασχολούν. Όμως, τα έργα που δεν έχουν προχωρήσει παραμένουν τα ίδια, όπως και πολλά από τα προβλήματα της πόλης παραμένουν άλυτα. Από το 1985 αν ανατρέξει κάποιος στον Τύπο της εποχής, θα διαπιστώσει ότι τα ζητούμενα είναι τα ίδια. Η ανάπτυξη της 6ης Προβλήτας της Θεσσαλονίκης, η κατασκευή του Μετρό, η ΔΕΘ, η αξιοποίηση των στρατοπέδων για τη δημιουργία ελεύθερων χώρων πρασίνου, η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος.

 Ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα της Θεσσαλονίκης, είναι η παντελής έλλειψη ενός συστήματος δημόσιων μεταφορών και συνακόλουθα το μεγάλο κυκλοφοριακό έμφραγμα που δημιουργείται, από τη συγκοινωνιακή αναπηρία της πόλης όπως και η σοβαρή έλλειψη πρασίνου. Μετά την πρώτη απόπειρα κατασκευής Μετρό το 1986 που έχει καταγραφεί στο συλλογικό ασυνείδητο της πόλης ως, η «τρύπα του Κούβελα». Η ιστορία της κατασκευής του Μετρό της Θεσσαλονίκης, ξεκίνησε το 2006 και αναμένεται να λήξει μετά από 18 χρόνια το 2024, εφόσον τηρηθεί η πρόσφατη κυβερνητική δέσμευση. Το σημαντικότερο συγκοινωνιακό έργο της πόλης μετέτρεψε τη Θεσσαλονίκη, σε εργοτάξιο και απονέκρωσε τον δρόμων της Εγνατίας, αφού οι λαμαρίνες υποβάθμισαν την εμπορική δραστηριότητα και ερημοποίησαν την περιοχή. Ταυτόχρονα, για δεκαετίες οι κάτοικοι της πόλης, βρίσκονται αντιμέτωποι με ένα βαρύ κυκλοφοριακό πρόβλημα και ένα υποβαθμισμένο σύστημα δημόσιων μεταφορών. Πολλά χρόνια οι θεσσαλονικείς ακούν ότι η πόλη μετεξελίσσεται σε γεωστρατηγική πόλη ή κόμβο συνδυασμένων μεταφορών για τη νοτιοανατολική και την κεντρική Ευρώπη. Δυστυχώς, για τη μετεξέλιξη αυτή χρειάζεται πολύς δρόμος ακόμα, κυριολεκτικά και μεταφορικά. Και αυτό γιατί λείπουν τα τρία μεγάλα έργα υποδομών, τα οποία θα δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για να εδραιωθεί η Θεσσαλονίκη, ως ισχυρός παράγοντας στο διαμετακομιστικό εμπόριο, δηλαδή, ως ενδιάμεσο σταθμό στη μεταφορά εμπορευμάτων.

 Το πρώτο είναι η επέκταση και η αναβάθμιση του 6ης Προβλήτας, που αποτελεί ζητούμενο δεκαετιών. Μόνο αν γίνει το έργο αυτό θα είναι εφικτή η αγκυροβολήσει πλοίων μεγαλύτερου κτίσματος και χωρητικότητας εμπορευματοκιβωτίων και θα διπλασιαστούν οι δυνατότητες αποθήκευσης κοντέινερ που είναι το κύριο ζητούμενο. Το έργο που αποτελούσε αίτημα δεκαετιών μπήκε τελικά σε προγραμματισμό μετά την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Στη συμφωνία εξαγοράς του λιμανιού το 2017, υπήρχε δέσμευση για την υλοποίηση υποχρεωτικών επενδύσεων ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και το έργο κατασκευής του 6ου Προβλήτα. Με καθυστέρηση τριών ετών ολοκληρώθηκαν οι διαγωνιστικές διαδικασίες του 2022, αλλά το έργο ακόμα δεν έχει προχωρήσει. Εκκρεμεί μια σειρά αδειοδοτήσεων και αναμένεται η έκδοση Προεδρικού Διατάγματος για την έγκριση του επενδυτικού σχεδίου Master-plan του (ΟΛΘ). Ακόμα κι έτσι όμως, το μεγαλεπήβολο σχέδιο της πύλης στη νοτιοανατολική Ευρώπη, σκοντάφτει στην έλλειψη δύο πολύ σοβαρών υποδομών οι οποίες επίσης, εξαγγέλλονται εδώ και δεκαετίες στην οδική και σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού, που χωρίς τις οποίες δεν υπάρχει η παραμικρή προοπτική, το λιμάνι και η πόλη να εξελιχθούν σε σημαίνοντα εμπορευματικό κόμβο. Η οδική σύνδεση είχε συνδυαστεί το 1997 και έμεινε στα χαρτιά. Το έργο που θα συνδέσει το λιμάνι με την Εγνατία οδό και τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ Πάτρα-Αθήνα–Θεσσαλονίκη- Εύζωνοι, ξεκόλλησε το 2021 και θα είναι έτοιμο το 2024. Αβέβαιο όμως είναι το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης της σιδηροδρομικής σύνδεσης για την οποία η διαγωνιστική διαδικασία είναι ακόμα σε εξέλιξη. Το έργο εντάχθηκε στο πακέτο σιδηροδρομικών έργων, ύψους τεσσάρων δισεκατομμυρίων που εξήγγειλε η Κυβέρνηση με χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης, ωστόσο κανείς δεν ξέρει ακόμα πότε και πώς θα προχωρήσει. Ιδιαίτερα και κατόπιν της πρόσφατης υποβάθμισης του σιδηροδρόμου και της απαξίωσης τους στη συλλογική συνείδηση, τον έχει φέρει στη χειρότερη θέση που κατείχε τούτο το έργο και με αυτή την προοπτική φαίνεται ακόμα πιο μακρινή.

 Ας αναφερθούμε και στο έργο «φάντασμα» την κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας, η οποία σχεδιάστηκε για να δώσει λύση στο μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης. Η σύμβαση για την εκτέλεση του έργου υπογράφηκε το 2007, αλλά δεν ξεκίνησε ποτέ. Οι λόγοι ήταν ότι το έργο είχε κακό σχεδιασμό και παράλληλα υπήρχαν ισχυρές αντιδράσεις. Το δημόσιο οδηγήθηκε σε μια δικαστική διαμάχη χρόνων με τους εργολάβους, που κατέληξε στην αποζημίωση τους ύψους των 85 εκατομμυρίων ευρώ και η οποία ήδη καταβλήθηκε. Αξίζει να σημειωθεί ότι από αυτό το ποσό, τα 17 εκατομμύρια ευρώ είναι οι τόκοι υπερημερίας για ένα έργο που δεν έγινε ποτέ. Εν προκειμένω, υποτίθεται ότι σύντομα αναμένεται να εκδοθεί το Προεδρικό Διάταγμα που θα ξεκλειδώσει την επέκταση της 6ης προβλήτας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, δίνοντας το «εναρκτήριο λάκτισμα» για την εκκίνηση ενός πολυαναμενόμενου έργου, που θα επιτρέψει το λιμάνι να υποδέχεται πλοία κύριων γραμμών. Ωστόσο, ο προϋπολογισμός του έργου διαμορφώνεται πλέον σε πολύ υψηλά επίπεδα πάνω από τα αρχικά προβλεπόμενα των 130 εκατομμυρίων ευρώ, λόγω των ανατιμήσεων σε ενέργεια και οικοδομικά υλικά που προκάλεσαν οι ευρύτερες γεωπολιτικές εξελίξεις. Για τη χρηματοδότηση του έργου η (ΟΛΘ ΑΕ) εξετάζει διάφορες μεθόδους με το πιθανότερο σενάριο, το συνδυασμό τραπεζικού δανεισμού. Η εταιρεία έχει σήμερα μηδενικό δανεισμό και επενδύσεις ιδίων κεφαλαίων. Τα ταμειακά διαθέσιμα της (ΟΛΘ) ανέρχονται σε 55,2 εκατομμύρια ευρώ. Είναι χαρακτηριστικό ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συγκαταλέγεται στους κερδισμένους της αναταραχής των τελευταίων μηνών, στο διεθνές εμπόριο. Είναι χαρακτηριστικό ότι την ώρα που πολλά εμπορικά λιμάνια στην Ανατολική Μεσόγειο συμπεριλαμβανομένου και του Πειραιά υποφέρουν από την αισθητή μείωση της διακίνησης φορτίων, λόγω των επιθέσεων των (ΧΟΥΘΙ) της Υεμένης στην Ερυθρά Θάλασσα, εξαιτίας των οποίων πολλά πλοία από την Ασία επιλέγουν τον περίπλου της Αφρικής, ώστε να φτάσουν στην Ευρώπη.

 Η διακίνηση φορτίων στην (ΟΛΘ ΑΕ) αυξάνεται, καθώς έτσι εκτιμάται ότι στο πρώτο τρίμηνο του 2024 καταγράφηκε διψήφιο ποσοστό αύξησης στη διακίνηση φορτίων κυρίως Containers σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2023. Η εικόνα αυτή θεωρείται ότι θα βελτιωθεί ακόμα περισσότερο, όμως σε περίπτωση που η κρίση ανάμεσα στο Ισραήλ και το Ιράν οξυνθεί περαιτέρω οι δυσκολίες της Διεθνούς Εμπορικής Ναυσιπλοΐας στην περιοχή θα αυξηθούν. Έτσι επισημαίνεται ότι χάνεται πολύτιμη ευκαιρία στην παρούσα συγκυρία για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ευκαιρία για να προσελκύσει περισσότερα φορτία και μεγαλύτερα πλοία. Μια ευκαιρία χαμένη εξαιτίας της απουσίας βασικών υποδομών και κυρίως επειδή η επέκταση της 6ης προβλήτας που μπήκε στην ατζέντα της τότε δημόσιας ( ΟΛΘ ΑΕ) πριν από τρεις δεκαετίες παραμένει στα χαρτιά παρά το ότι έχουν πλέον συμπληρωθεί έξι χρόνια από την ιδιωτικοποίηση της εταιρείας, το συγκεκριμένο έργο, συμπεριλαμβάνεται στις υποχρεωτικές επενδύσεις της συμβάσεις παραχώρησης του λιμανιού, από το ελληνικό δημόσιο για 40 χρόνια. Εάν ήταν αναβαθμισμένη 6η προβλήτα η (ΟΛΘ ΑΕ) σε αυτή τη φάση θα μπορούσε να προσελκύσει μεγάλα πλοία μεταφοράς Containers, και να αξιοποιήσει τη συγκυρία για να επιτύχει μακροχρόνια συμβόλαια, ενδεχομένως δεκαετίας. Στην ουσία, αυτή την περίοδο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διακινεί τα φορτία της Βορείου Ελλάδος και των Βαλκανικών Χωρών που του αναλογούν και όπου τα τελευταία χρόνια τα έχανε από τον Πειραιά. Και αυτό επειδή στον Πειραιά έρχονται μεγάλα μεταφορικά πλοία από την Ασία και τα προϊόντα προωθούνται στον τελικό τους προορισμό είτε οδικώς, είτε σιδηροδρομικώς, είτε μέσω μεταφόρτωσης σε μικρότερα πλοία, παρακάμπτοντας σε πολλές περιπτώσεις τη Θεσσαλονίκη.

Στο μεταξύ γεννάται το ερώτημα τι γίνεται τελικώς με την επιλογή της αναδόχου τεχνικής εταιρείας, που θα υλοποιήσει το έργο της επέκτασης της 6ης προβλήτας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, ανάμεσα στις δύο προσφορές που έχουν κατατεθεί; Όταν το περασμένο φθινόπωρο η (ΟΛΘ ΑΕ) είχε προκηρύξει εκ νέου τον διαγωνισμό για το συγκεκριμένο έργο θέλοντας να απαντήσει στις ανησυχίες για καθυστερήσεις είχε ανακοινώσει ότι η επιλογή του αναδόχου θα είχε πραγματοποιηθεί μέχρι το τέλος του πρώτου τριμήνου του 2024. Η συγκεκριμένη προθεσμία δεν τηρήθηκε. Είναι προφανές ότι το έργο πρέπει άμεσα να προχωρήσει, επειδή οι επιχειρησιακές ανάγκες που έχουν δημιουργηθεί, το χρειάζονται. Έτσι κι αλλιώς, ανήκει στις περίφημες «υποχρεωτικές επενδύσεις», για την υλοποίηση των οποίων η «Σύμβαση Παραχώρησης» του Λιμένα από το Ελληνικό Δημόσιο, ορίζει χρονική προθεσμία 7-8 ετών.

 Στη «Σύμβαση» του 2018, το κόστος για την επέκταση της «6ης Προβλήτας», ορίζεται σε 130 εκατομμύρια ευρώ και γι΄ αυτό το ίδιο ποσό, προβλέπει ο διαγωνισμός που «βρίσκεται στον αέρα». Μόνο που θεωρείται εξόχως πιθανό ότι οι δύο προσφορές που κατατέθηκαν, ξεπερνούν σημαντικά αυτό το ποσό, αφού στα έξι χρόνια που μεσολάβησαν, ο Πληθωρισμός αυξήθηκε σημαντικά, ενώ και οι τιμές των δομικών υλικών έχουν εκτιναχθεί. Σε κάθε περίπτωση, ακόμη κι αν σε 15 ημέρες επιλεγεί ο ανάδοχος για την «Επέκταση της 6ης Προβλήτας» και επιπλέον, δεν υπάρξει προσφυγή ή κάποια άλλη νομική εμπλοκή, θα χρειαστούν κάποιοι μήνες επιπλέον, για να ξεκινήσουν οι κατασκευαστικές εργασίες που χρειάζονται πάνω από δύο χρόνια, για να ολοκληρωθούν. Κύριοι, δεν είναι μόνο το Λιμάνι. Η Θεσσαλονίκη είναι μια Μητρόπολη που περιμένει 20 χρόνια για μια γραμμή του Μετρό, για να λύσει όλα της τα προβλήματα. Ωστόσο, οι μελέτες δεν είναι πλέον επικαιροποιημένες, αλλά παρωχημένες. Οι ανάγκες και οι συνθήκες έχουν μεταβληθεί, πλέον. Απαιτείται επικαιροποίηση στην ανάπτυξη συνοδών έργων, όπως επί παραδείγματι, νέες μορφές μαζικής μεταφοράς.

 Ωστόσο, η Θεσσαλονίκη, τα τελευταία χρόνια, φαίνεται να πελαγοδρομεί, χωρίς σχέδιο, χωρίς όραμα, χωρίς διεκδικήσεις, χωρίς προσανατολισμό, παρότι που είναι μια πόλη με όλες εκείνες τις προδιαγραφές που μπορούν να την κάνουν τον ισχυρότερο κόμβο των Βαλκάνιων, έναν ελκυστικό προορισμό, ένα παράδειγμα βιώσιμης, πράσινης και τεχνολογικής ανάπτυξης. Ωστόσο όλα τα έργα ανάπλασης, παρουσιάζουν μια μικρότερη ή μεγαλύτερη ιστορία καθυστερήσεων, παλινωδιών και επαναλαμβανόμενων λαθών. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ(ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Εμείς σάς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει o Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κ. Οζγκιούρ Φερχάτ.

**ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ** **(Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Να διευκρινίσω ότι «επιφυλασσόμαστε» για την Ολομέλεια. Στην προηγούμενη ομιλία μου στην Επιτροπή, αναφέρθηκα στο νομοσχέδιο, κρατώντας επιφυλάξεις ως προς τη δικαιολογία που προκρίνει η Κυβέρνηση ότι η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, δημιουργεί την ανάγκη της τρίτης «Τροποποίησης της Σύμβασης», μια πρόφαση, η οποία δεν έπεισε τελικά κανέναν από τους συναδέλφους. Επίσης, αναφέρθηκα εκτενώς μέσω της έκθεσης του Ινστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), αλλά και δελτίο τύπου του «Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης», για τη βέβαιη απώλεια εσόδων της Ελληνικής Οικονομίας, αλλά και την επιβάρυνση της Ελληνικής κοινωνίας και τέλος, για τις μεγάλες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των εμβληματικών έργων οδικής και σιδηροδρομικής διασύνδεσης του «Λιμένος Θεσσαλονίκης» με ευθύνη της Κυβέρνησης.

 Τώρα, όσον αφορά τα άρθρα της προς κύρωση Συμφωνίας, στο άρθρο, λοιπόν, εισάγονται οι τροποποιήσεις σε διατάξεις της κύριας συμφωνίας και ειδικότερα σε παρατάσεις προθεσμιών διαφόρων διαδικασιών. Αναλυτικότερα παρατείνονται κατά 5 έτη η προθεσμία υλοποίησης των Υποχρεωτικών Επενδύσεων, έως το 2030. Η προθεσμία έναρξης της υποχρέωσης επίτευξης ελαχίστων επιπέδων διακίνησης σταθμού συμβατικού φορτίου έως το 2032 και η προθεσμία επίτευξης επιπέδου διακίνησης, ανάλογα με τους μετρικούς τόνους και δη για 3.800.000 μετρικούς τόνους, μέχρι το 2029 και διατήρηση του επιπέδου, έως το 2032. Τα 4.800.000 μετρικούς τόνους έως το έτος 2033 και διατήρηση του επιπέδου, έως το 2042, για 5.000.000 μετρικούς τόνους έως το έτος 2043 και διατήρηση του επιπέδου, έως τη λήξη της Σύμβασης.

 Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι δεν υπάρχει συνέπεια στις υποχρεώσεις τόσο του επενδυτή, όσο και της πολιτείας, προκειμένου να υλοποιηθεί το έργο εντός των δεσμευτικών, από την προηγούμενη «Τροποποιητική Σύμβαση» και δεν ξεχνάμε ότι πρόκειται για την τρίτη «Τροποποιητική Σύμβαση», καθώς έχουν προηγηθεί ο ν. 4973/2022, για την παράταση της προθεσμίας υλοποίησης των έργων ανακαίνισης του κτηρίου του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού που με το κατατεθέν νομοσχέδιο, παρατείνονται και πάλι και ο ν. 5048/2023, για την αλλαγή της χρήσης παραχωρούμενων κτηρίων και τις διαδικασίας έγκρισης των έργων που υλοποιεί ο ΟΛΘ. Η εύλογη απορία μας είναι σε ποιες ενέργειες, εκτός των παρατάσεων, έχει προχωρήσει η Κυβέρνηση, ώστε να διασφαλιστεί η ανάπτυξη του «Λιμένα της Θεσσαλονίκης» και βέβαια, η τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας της Πόλης.

Και για το δεύτερο άρθρο. Βλέπουμε ότι τροποποιείται το άρθρο 10 του ν. 4522/2018, ώστε να αλλάξει η διαδικασία έγκρισης των οριστικών μελετών έργων που περιλαμβάνονται στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης Λιμένα, το λεγόμενο «Master Plan». Όμως, για το «Master Plan» του «Λιμανιού της Θεσσαλονίκης» που περιλαμβάνει τη χωροταξική και περιβαλλοντική τακτοποίησή του, έχει δοθεί θετική γνωμοδότηση, από την «Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων» του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Επίσης, έχει δοθεί η έγκριση στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας αλλά και η θετική γνωμοδότηση του Δήμου Θεσσαλονίκης. Δεν μπορεί παρά να υποψιαζόμαστε ότι η τροποποίηση γίνεται επειδή η σύμπραξη χρειάζεται χρόνο, ώστε να συμμορφωθεί με την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, προκειμένου να πραγματοποιήσει το master plan και να πετύχει τους στόχους που λέει η Σύμβαση του 2018 σχετικά με τις υποχρεωτικές επενδύσεις και τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης. Προς αυτό συνηγορεί και η αδικαιολόγητη καθυστέρηση του Προεδρικού Διατάγματος για την έγκριση του master plan για το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης από τη στιγμή μάλιστα που το αντίστοιχο Προεδρικό Διάταγμα για το Λιμάνι του Πειραιά εκδόθηκε τον Ιανουάριο του 2023, δηλαδή, σε χρονικό διάστημα μικρότερο του έτους από τη δημοσίευση της σχετικής απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας το Μάρτιο του 2022. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής)**: Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

 Το λόγο έχει ο κ. Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ «ΝΙΚΗ»)**: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Μετά την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών φορέων βρισκόμαστε εκ νέου εδώ για να συνεχίσουμε τη συζήτηση που αφορά την κύρωση της από 24 Μαΐου 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της Αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης, μια Σύμβαση που υπογράφηκε το Φεβρουάριο, όπως είπαμε, του 2018 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. στα πλαίσια του τρίτου μνημονίου για την παραχώρηση του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης, ενώ ήρθε να προστεθεί σε πλείστες άλλες «παραχωρήσεις» που βαφτίστηκαν διαχρονικά από όλες τις κυβερνήσεις ως αναπτυξιακές επενδύσεις. Αυτές, λοιπόν, τις δήθεν επενδύσεις εμείς στη «ΝΙΚΗ» τις ονομάζουμε «ξεπουλήματα» που επιβεβαιώνουν με τον πλέον δυσάρεστο τρόπο την ουσιαστική, λόγω μνημονίων, απώλεια της εθνικής και οικονομικής μας ανεξαρτησίας. Το προβλεπόμενο τίμημα, λοιπόν, των 231,9 εκατομμυρίων ευρώ από τη μεταβίβαση του πλειοψηφικού πακέτου 67% του ΟΛΘ στον επενδυτή δεν πήγε φυσικά στα δημόσια ταμεία, αλλά στο γνωστό ΤΑΙΠΕΔ που ανήκει στο Υπερταμείο, όπου και έχουν μεταφερθεί, πλέον, όλα τα φιλέτα της πατρίδας μας τα οποία ξεπουλιούνται σταδιακά μετά από αστείες και προκλητικά υποτιμημένες εκτιμήσεις με το πρόσχημα πάντοτε της μείωσης του δημόσιου χρέους, το οποίο, όμως, συνεχώς αυξάνεται.

 Για να δούμε, λοιπόν, τι έχει γίνει αυτά τα 5,5 - 6 χρόνια; Ελάχιστα πράγματα, αφενός μέσα στο Λιμάνι (βλέπε επέκταση Προβλήτας 6 κ.λπ.) και αφετέρου για τις συνδέσεις τόσο την οδική με την ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό όσο και τη σιδηροδρομική με το υπόλοιπο δίκτυο. Η αρχική Σύμβαση Παραχώρησης του 2018 προέβλεπε υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 180 εκατομμυρίων για το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης, όπως επίσης και κυρώσεις στην περίπτωση της μη εκπλήρωσης των συμφωνηθέντων δεσμεύσεων, ενώ υπάρχουν διαδικασίες και για την καταγγελία της Σύμβασης σε περίπτωση που ο ανάδοχος δεν πληροί τους όρους και τις προϋποθέσεις τις οποίες έχει αποδεχθεί και υπογράψει. Είχαμε από τη μία από τους τότε κυβερνώντες να μας διαβεβαιώνουν για το ρυθμιστικό, ελεγκτικό και εποπτικό ρόλο του κράτους και από την άλλη τη Νέα Δημοκρατία ως αντιπολίτευση, να εκφράζει έντονες επιφυλάξεις για την υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος επικαλούμενη έλλειψη ικανών ασφαλιστικών δικλείδων. Προϊόντος του χρόνου η Νέα Δημοκρατία ως κυβέρνηση, ήρε τις όποιες επιφυλάξεις της υιοθετώντας πλέον, τη βολική λογική των συμβατικών τροποποιήσεων και των παρατάσεων με συνέπεια η συγκεκριμένη Σύμβαση να μας θυμίζει έντονα το διαχρονικό φιάσκο με τις συμβάσεις κατασκευής του Μετρό της Θεσσαλονίκης.

Έχουμε, πλέον, εμπεδώσει τον τρόπο με τον οποίο δόθηκαν οι άπειρες παρατάσεις για το Μετρό με διάφορες δικαιολογίες, όπως για παράδειγμα, με την επίκληση των πάντοτε βολικών καθυστερήσεων λόγω αρχαιολογικών ευρημάτων, με σκοπό να κρύψουν είτε τις επενδυτικές αστοχίες των αναδόχων είτε την έλλειψη χρηματοδότησης. Ομοίως και στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης η Νέα Δημοκρατία υπηρετώντας ακριβώς την ίδια λογική, αντί να ελέγχει και να εποπτεύει την πιστή εφαρμογή της συγκεκριμένης Σύμβασης κλείνει το μάτι στην ανάδοχο κοινοπραξία η οποία δεν τηρεί τα συμφωνηθέντα, αποδίδοντας προσχηματικά τις ευθύνες στην αόριστη γραφειοκρατία και στις αναθεωρήσεις των νόμων. Ειδικότερα τώρα, η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας υπέγραψε ήδη τη νέα τροποποιητική σύμβαση, με την οποία δίνεται πενταετής παράταση στην αρχική επενδυτική περίοδο, εντός της οποίας πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί οι αρχικές υποχρεωτικές επενδύσεις και η οποία θα έληγε στις 22 Μαρτίου του 2026. Και δεύτερον, στις επιμέρους προθεσμίες μέσα στις οποίες πρέπει να έχουν επιτευχθεί οι διάφοροι στόχοι διακίνησης των εμπορευμάτων. Δηλαδή, ούτε λίγο, ούτε πολύ, μιλάμε για το 2030 και βλέπουμε, ενώ την ίδια στιγμή δεν γνωρίζουμε σε ποιο στάδιο βρίσκονται αυτές οι επενδύσεις, αν έχουν ξεκινήσει. Δεν χρειάζεται να είναι κανείς ειδικός εδώ για να αντιληφθεί ότι η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας χρησιμοποιείται προσχηματικά για να δικαιολογήσει την καθυστέρηση υλοποίησης των επενδυτικών υποχρεώσεων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ενώ σε καμία περίπτωση η καθυστέρηση δεν είναι τέτοια που να δικαιολογεί παράταση πέντε ετών.

Αναλογιζόμενοι, λοιπόν, ότι το 2022 δόθηκε παράταση γιατί οι επενδύσεις πήγαν πίσω λόγω πανδημίας και διεθνών εξελίξεων, το 2024 δίνεται παράταση γιατί άλλαξαν οι διαδικασίες έγκρισης του προγράμματος και επειδή με τις πρακτικές της η Νέα Δημοκρατία μας έχει κάνει αναγκαστικά καχύποπτους, μας φοβίζει ήδη η πιθανότητα νέας παράτασης με το πρόσχημα της μη υλοποίησης της οδικής και σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με την συνοδευτική έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους από τις προτεινόμενες παρατάσεις προκαλείται ενδεχόμενη μείωση των κρατικών εσόδων, η οποία, σύμφωνα με τους αρμόδιους Υπουργούς θα αναπληρωθεί από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού, δηλαδή, από τους Έλληνες φορολογούμενους. Η αρνητική αυτή εξέλιξη για τα δημόσια έσοδα θα πρέπει να προβληματίσει την κυβέρνηση, η οποία, είναι κρίσιμο να αντιληφθεί ότι οι συγκεκριμένες τροποποιήσεις αναδεικνύουν τα προβλήματα όλων των αντίστοιχων συμβάσεων παραχώρησης του ελληνικού δημοσίου με τις οποίες δίνεται απόλυτη ελευθερία στους συμβαλλόμενους αναδόχους και αυτοί προτάσσουν τις απαιτήσεις και τα θέλω τους με μια σιωπηρή και άτυπη διαβεβαίωση περί αποφυγής ενεργοποίησης των ποινικών ρητρών.

Δυστυχώς, ειδικά τα τελευταία χρόνια διαπιστώνουμε να εφαρμόζεται η λογική της υποτέλειας και οι συμβάσεις να προσομοιάζουν με συμβάσεις προσχώρησης του αδύναμου δημοσίου στα θέλω του δυνατού φιλάνθρωπου επενδυτή προς μεγιστοποίηση των κερδών του. Πότε επιτέλους θα δούμε έστω και για μία φορά να ενεργοποιούνται οι ποινικές ρήτρες υπέρ του ελληνικού δημοσίου, το οποίο, αντίθετα πληρώνει συνεχώς πρόστιμα και ρήτρες σε ιδιωτικά συμφέροντα; Όταν εκείνο έχει παραβεί τις δικές τους δεσμεύσεις, τι γίνεται; Επειδή μιλούμε για τη Θεσσαλονίκη, να θυμίσω τις εξοντωτικές ρήτρες που πληρώσαμε και πληρώνουμε για διάφορα έργα και μη έργα, όπως παλιότερα για την υποθαλάσσια αρτηρία «φάντασμα» σε και πρόσφατα για το «flyover» και τόσα άλλα.

Κύριε Υπουργέ, με αφορμή τη συζήτηση για την τροποποίηση της συγκεκριμένης σύμβασης καλούμε εσάς και την κυβέρνηση συνολικά να σταματήσετε να συνηγορείτε με συμβατικές τροποποιήσεις που ικανοποιούν τα θέλω αποκλειστικά και μόνο των επενδυτών και να δείξετε την αρμόζουσα φροντίδα παρακαλώ για να διαμορφώνονται στο εξής με τέτοιο τρόπο ώστε να υπηρετούν πρωτίστως το δημόσιο συμφέρον. Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών των Επιτροπών. 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), 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), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Τσοκάνης Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Κτενά Αφροδίτη, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Φερχάτ Οζγκιούρ, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

 Το λόγο έχει ο κ. Καζαμίας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Η σύμβαση που έχουμε μπροστά μας αποτελεί στην πραγματικότητα μια χαλάρωση του ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει την παραχώρηση του λιμένα Θεσσαλονίκης σε μία ιδιωτική σύμπραξη κατά 67%. Το ρυθμιστικό πλαίσιο στις ιδιωτικοποιήσεις ακόμη και γι’ αυτούς που συμφωνούν με τις ιδιωτικοποιήσεις είναι ζωτικής σημασίας, διότι, είναι αυτό που επιβάλλει στον ιδιώτη που αγοράζει ένα δημόσιο αγαθό, ένα δημόσιο περιουσιακό στοιχείο, όπως είναι τα λιμάνια της χώρας με στρατηγική σημασία, του επιβάλλει αυτό το ρυθμιστικό πλαίσιο να εκτελέσει όρους που θέτει το δημόσιο για να πουλήσει αυτό το περιουσιακό στοιχείο ούτως ώστε να εξυπηρετήσει το δημόσιο συμφέρον. Άρα, μια ιδιωτικοποίηση η οποία πληροί τους στόχους που έχει η ιδιωτικοποίηση, δηλαδή, να εξυπηρετήσει κάποια δημόσια συμφέροντα πιο αποτελεσματικά από ό,τι θα μπορούσε το Δημόσιο με τη λογική αυτό που πιστεύουν στην ιδιωτικοποίηση πρέπει να έχει ένα αυστηρά επιβαλλόμενο ρυθμιστικό πλαίσιο. Εδώ έχουμε μια περίπτωση όπου το ρυθμιστικό πλαίσιο που επέβαλε ο νόμος του 2018 έχει αποτύχει δεν έχει επιβληθεί αυστηρά είμαστε έξι χρόνια μετά και πρέπει να το αναθεωρήσουμε εκ νέου. Αυτό αιτιολογείται μέχρι τώρα στην Έκθεση αλλά και σε όσα έχει πει η κυβέρνηση και η πλειοψηφία της Νέας Δημοκρατίας, ως αποτέλεσμα κάποιων εξωγενών παραγόντων οι οποίοι πότε αυξάνονται, πότε μειώνονται. Ένας εξωγενής παράγοντας είναι η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας του 2022 που διαπίστωσε ότι δεν είχαν διεξαχθεί πριν υποβληθεί το master plan κάποιες απαραίτητες εκθέσεις περιλαμβανομένων και εκθέσεων για την περιβαλλοντική βιωσιμότητα των έργων που προβλέπονται. Αυτά, θεωρούμε ότι έπρεπε να είχαν προβλεφθεί. Δεν είναι δύσκολο να προβλέπονται τέτοια πράγματα, είναι παλιά και πάγια πρακτική στις ιδιωτικοποιήσεις λιμένων ανά τον κόσμο, να υπάρχει ένα σαφές περιβαλλοντικό πλαίσιο βιωσιμότητας και να εκπονούνται Εκθέσεις για τη βιωσιμότητα την περιβαλλοντική οποιουδήποτε έργου ανάπτυξης σε ένα ιδιωτικοποιημένο λιμάνι. Αυτό το πράγμα δεν φαίνεται να έχει γίνει.

Επιπλέον, στη διάρκεια της ακρόασης φορέων που είχαμε στην προηγούμενη συνεδρίαση, ακούσαμε επικρίσεις παραγόντων εξωγενών όπως είναι ο πόλεμος στην Ουκρανία, όπως είναι οι επιθέσεις των ανταρτών Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα που έχουν κάποια επίπτωση στην διακίνηση του εμπορίου μέσω της διώρυγας του Σουέζ, ως παράγοντες οι οποίοι αιτιολογούν την χαλάρωση και την παράταση των στόχων που είχαν υποβληθεί στην Σύμβαση του 2018 για τον ιδιώτη που αναλαμβάνει τον Λιμένα Θεσσαλονίκης. Εξωγενείς παράγοντες τέτοιοι θα υπάρχουν πάντα. Ο πόλεμος στην Ουκρανία δεν έχει τελειώσει. Στη Μέση Ανατολή έχουμε πολέμους από το 1948. Αν γίνεται επίκληση τέτοιων εξωγενών παραγόντων για να χαλαρώνει το ρυθμιστικό πλαίσιο που έχει βάλει το κράτος σε μια ιδιωτικοποίηση, θα έχουμε ιδιωτικοποιήσεις οι οποίες θα περνάνε από παράταση σε παράταση και θα διαιωνίζεται η μη εκτέλεση των έργων που υποχρεούται ο ιδιώτης με βάση τη Σύμβαση να εκτελέσει και γι’ αυτό μάλιστα στο διαγωνισμό ο ιδιώτης επειδή υποσχέθηκε ότι θα τα εκτελέσει πήρε τη σύμβαση, θα διαιωνίζεται η μη εκτέλεση αυτών των έργων επειδή πάντα θα υπάρχουν κάποιοι εξωγενείς παράγοντες. Ο πόλεμος στην Ουκρανία, λέει, αύξησε την τιμή των πρώτων υλών και γι’ αυτό χρειάζεται παράταση. Αυτά ακούσαμε από τον εκπρόσωπο του ΟΛΘ ο οποίος μας μίλησε στη διάρκεια της ακρόασης φορέων. Θεωρούμε ότι εδώ υπάρχει μια πάρα πολύ χαλαρή στάση εκ μέρους της κυβέρνησης απέναντι στις αιτιολογίες που χρησιμοποιεί ο ΟΛΘ για τη διεκδίκηση νέας πενταετούς παράτασης.

Αυτό που αντιλαμβανόμαστε και ρωτήσαμε τον εκπρόσωπο του ΟΛΘ στη διάρκεια της ακρόασης φορέων, γιατί ζητάνε πέντε χρόνια και όχι 4 ή 6. Και η απάντηση ήταν ότι η πενταετία προβλέπεται στην αρχική σύμβαση του 2018. Ορθώς. Αυτό που συμπεραίνουμε είναι ότι δεν έχει γίνει τίποτα ουσιαστικό όσον αφορά τα βασικά επενδυτικά έργα και πρέπει να μηδενιστεί το κοντέρ τώρα έξι χρόνια μετά. Αυτό δεν μας πείθει. Θεωρούμε ότι θα έπρεπε να είχαν ήδη ξεκινήσει κάποια έργα, ότι θα έπρεπε ο Οργανισμός να βρίσκεται σε θέση να ολοκληρώσει τα υποσχόμενα έργα σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα και ότι θα ζητούσε τουλάχιστον μικρότερη παράταση. Βλέπουμε με άλλα λόγια ότι ό τι ζητάει η ιδιωτική σύμπραξη που έχει αναλάβει τον Οργανισμό του Λιμένα Θεσσαλονίκης από το 2018 έχει τη στήριξη της κυβέρνησης. Επίσης στη διάρκεια της ακρόασης φορέων άκουσαν εκπροσώπους των εργαζομένων οι οποίοι είπαν πολύ σωστά ότι δεν υπάρχουν κυρώσεις στην τροποποίηση που έρχεται σήμερα για να εγκρίνει την παράταση. Έχουμε, δηλαδή, τρία άρθρα αυτή είναι η τροποποίηση που έρχεται, τα οποία επεκτείνουν την διάρκεια που έχει δοθεί στην αρχική σύμβαση για να επιτευχθούν οι απαιτούμενες επενδύσεις και να επιτευχθούν και οι στόχοι του ελαχίστου φορτίου διακίνησης, και ταυτόχρονα όμως, αυτό που συμβαίνει είναι ότι δίνεται η παράταση χωρίς πιο αυστηρές κυρώσεις. Σε κάθε περίπτωση παροχής παρατάσεων όταν δεν υπάρχει εκπλήρωση των αρχικών στόχων πρέπει τη δεύτερη φορά να υπάρχουν πιο αυστηρές κυρώσεις και τίποτε τέτοιο δεν υπάρχει. Επιπλέον και αυτό είναι -ενδεικτικό, το είπαμε και στην πρώτη συνεδρίαση αυτό αλλά θα το επαναλάβουμε με πιο μεγάλη έμφαση τώρα, είναι- ενδεικτικό της στάσης που υιοθετεί η κυβέρνηση στο συγκεκριμένο ζήτημα.

Η Αιτιολογική Έκθεση που έρχεται εδώ στη Βουλή για να πείσει τους Βουλευτές να εγκρίνουν την πρόταση παράτασης, λέει, «ότι θα υπάρχει αύξηση εσόδων από αυτή την νομοθετική ρύθμιση». Είναι πραγματικά εντυπωσιακό. «Αύξηση εσόδων, έχει Χ, για τους θεσμούς, τη δημόσια διοίκηση και τη διαφάνεια». «Θα υπάρξει αύξηση εσόδων, λέει, ως αποτέλεσμα αυτής της ρύθμισης, για την αγορά, την οικονομία και τον ανταγωνισμό, για τις κοινωνικές ομάδες θα υπάρχει αύξηση εσόδων». Θα υπάρχει επίσης και -αυτό έχει σταυρωθεί, αυτό- εξοικονόμηση χρόνου. Δίνουμε παράταση και η Αιτιολογική Έκθεση, λέει, ότι δίνεται η παράταση για να εξοικονομηθεί χρόνος; Είναι εξωφρενικά αυτά. Έπειτα, λέει, «αυτό θα οδηγήσει σε μεγαλύτερη αποδοτικότητα και για τη δημόσια διοίκηση και για την αγορά». Εδώ υπάρχει μια αποτυχία εκτέλεσης έργων και θα οδηγεί σε μεγαλύτερη αποδοτικότητα; Το ενδιαφέρον, βέβαια, εκεί που ποσοτικοποιείται αυτό «για την αύξηση εσόδων, λέει, για τη δημόσια διοίκηση, για την αγορά και για την κοινωνία, η συνοδευτική Έκθεση του Υπουργείου και η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, λέει, το ακριβώς αντίθετο». Το οποίο είναι και λογικό. Απορούμε από που η Αιτιολογική Έκθεση, θεωρεί, ότι αυτή η παράταση θα αυξήσει τα έσοδα; Λέει, εδώ και σας διαβάζω από μέσα. «Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλείται ενδεχόμενη μείωση εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού, τόσο από το αντάλλαγμα παραχώρησης της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. προς το ελληνικό δημόσιο, όσο και από το μέρισμα που εισπράττει το δημόσιο ως μέτοχος της Ο.Λ.Θ. Α.Ε.. Γιατί αυτό δεν αντανακλάται στην Αιτιολογική Έκθεση; Να πείτε ότι εδώ υπάρχει πρόβλημα, ότι ενδεχομένως θα χαθούν έσοδα για το δημόσιο. Να είστε ειλικρινείς. Μην προσπαθείτε να παρουσιάζεται αυτές τις αποτυχίες, ως δήθεν ρυθμίσεις, οι οποίες προσπαθούν να πετύχουν ένα καλύτερο αποτέλεσμα. Εδώ προσπαθούν να μειώσουν ένα κακό αποτέλεσμα, μάλλον τις αρνητικές επιπτώσεις ενός κακού αποτελέσματος.

Επίσης, δεν υπάρχει πουθενά -στον λόγο της κυβέρνησης, δεν αναμένουμε να το δούμε αυτό στην Αιτιολογική Έκθεση, αλλά- μέσα από όσα ακούσαμε από τη Νέα Δημοκρατία και από το λόγο της κυβέρνησης και κάποια ανάληψη ευθυνών για τις αιτίες που οδήγησαν έξι χρόνια μετά την υπογραφή της Σύμβασης, να χρειάζεται να δώσουμε παράταση πέντε ετών. Καμία. Υπάρχουν εδώ κάποιοι συγκεκριμένες ευθύνες. Ήρθα στην ακρόαση φορέων κάποιοι από τους εκπροσώπους των φορέων που ήταν εμπλεκόμενοι και μας είπαν πράγματα, όπως ήταν απολύτως εύλογη η προθεσμία, ότι είναι απολύτως ικανοποιητικά τα αποτελέσματα λέει της επένδυσης και τα λοιπά και τα λοιπά. Όλα είναι απολύτως και δεν είναι ούτε καν σχετικά, απολύτως πετυχημένα ήταν όλα. Και απορούμε, πότε θα γίνει από την πλευρά της κυβέρνησης κάποια αυτοκριτική; Όταν διορθώνεται ένα λάθος, πρέπει να προ-υπάρχει αυτοκριτική. Δεν μπορεί να διορθώνουμε λάθος και να λέμε, ότι βελτιώνουμε τα πράγματα. Κάπου πήγαν στραβά και γι’ αυτό έρχεται αυτή η ρύθμιση.

Περιμένουμε να ακούσουμε από την κυβέρνηση μια πιο ειλικρινή υπεράσπιση της νομοθετικής ρύθμισης που φέρνει εδώ, έχουμε επιφυλαχθεί για την επόμενη συνεδρίαση και για στην Ολομέλεια, για να πάρουμε την τελική μας απόφαση. Ως τώρα πάντως, πρέπει να πω, ότι δεν έχουμε ιδιαιτέρως πειστεί, ούτε από το γεγονός ότι τα πέντε χρόνια είναι ο χρόνος παράτασης που χρειάζεται, ούτε από το γεγονός ότι λείπουν κυρώσεις που να συνοδεύουν τη νέα παράταση που δίνεται. Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Καζαμία και κλείνουμε τον κύκλο των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, με τον Ειδικό Αγορητή της Κοινοβουλευτικής Ομάδας Σπαρτιάτες, τον κύριο Κόντη.

 Τον λόγο έχει ο κ. Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχοντας ακούσει και τους φορείς σήμερα, έχοντας δει το νομοσχέδιο, τη σύμβαση μάλλον αυτή, την επέκταση, την προσπάθεια για επέκταση, αντιλαμβάνεται κανείς, ότι υπάρχουν διάφορες οπτικές γωνίες, από τις οποίες άλλος βλέπει το ποτήρι μισογεμάτο και άλλος το βλέπει μισοάδειο. Σίγουρα η κυβέρνηση το βλέπει γεμάτο, όπως και να έχει. Και σας καταλαβαίνω και σας, γιατί είστε και νέος στο Υπουργείο αυτό και είστε σε μια στάση απολογητική, για κάτι για το οποίο, εννοείται, ότι προσωπικά δεν ευθύνεστε, τα βρήκατε όλα αυτά. Εγώ έχω αντιληφθεί τόσο καιρό με αυτές τις Συμβάσεις, ειδικά των λιμανιών, ότι το ΤΑΙΠΕΔ παίζει αυτό το παιχνίδι και αυτά τα Υπερταμεία, αυτοί οι αγγελιοφόροι των δανειστών μας και των ευρωπαίων, που έχουν βάλει κάποιους εδώ μπροστινούς και φαίνονται σαν διευθυντές σε αυτά, αλλά στην ουσία οι εντολές αυτές έρχονται απέξω, γιατί δεν διανοούμαι να πιστέψω, ότι υπάρχει Έλληνας που θέλει το καλό της πατρίδας του και θα δώσει ελαφρά τη καρδία, θα παραχωρήσει λιμάνια σε αγνώστους πολλές φορές επενδυτές, γιατί αυτή τη στιγμή δεν ξέρουμε καν ποιοι είναι. Ακούμε τον Σαββίδη στο 71%, αλλά δεν ξέρουμε ποιοι είναι τελικά οι επενδυτές που είναι σε αυτό το κύκλο που είναι μαζί στο 71% αυτό και ποιος θα αγοράσει μετά. Σήμερα οι εταιρείες, εύκολο είναι, βλέπεις μια ελβετική εταιρεία, στην ουσία είναι αμερικανική, είναι κινεζική, δεν ξέρεις τι είναι ο καθένας. Στο τέλος της ημέρας, όμως, οι πολίτες, γιατί γι’ αυτούς υποτίθεται γίνεται, δεν βλέπουν κάτι το οποίο να βοηθάει στην κατάστασή τους, στην οικονομική, κοινωνική, στην ζωή τους. Γιατί αν διαβάσει κανείς τη Σύμβαση του 2018, εγώ την διάβασα όλη, αναφέρεται στο ότι πρέπει να αποκομιστούν οφέλη για τη κοινότητα της Θεσσαλονίκης, των περιοχών και για τους όμορους Δήμους, Μενεμένης, Αμπελοκήπων, τους οποίους μάλιστα καλέσαμε, δεν ξέρω αν κλήθηκαν εδώ, αλλά τελικά δεν υπήρχαν στη διαβούλευση.

Θέλω να πω, ότι τα Λιμάνια σε μια χώρα, εκτός από τη γεωστρατηγική σημασία που έχουν, έχουν και τεράστια εμπορική σημασία. Βλέπω, λοιπόν, τους φορείς, οι οποίοι υπερμάχονται αυτών των Συμβάσεων και οι οποίοι λένε ότι είναι ευνοϊκότατοι και είμαστε 100% υπέρ, να έχουν στο βιογραφικό τους πέρασμα σαν στελέχη του ΤΑΙΠΕΔ. Αυτό και αν είναι οξύμωρο. Δηλαδή, οι ίδιοι υπεραμύνονται από άλλη θέση των επιλογών του ΤΑΙΠΕΔ. Έτσι ευλογούμε τα γένια μας και προωθούμε μια κατάσταση σαν δήθεν ουδέτεροι φορείς, την οποία έχουμε από πριν εγκρίνει, όντας περάσει από το ΤΑΙΠΕΔ και εμείς σαν στελέχη. Δεν χρειάζεται να έρχονται σαν φορείς να μας πουν κάτι. Θεωρητικά τους φορείς που πρέπει να ακούμε, είναι αυτοί, όπως η κυρία Γουργούρη, η οποία εμένα μου έλυσε πολλές απορίες και μάλιστα η Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου Διοικητικών Υπαλλήλων του ΟΛΘ, η οποία είπε ξεκάθαρα, ότι είναι απορίας άξιο, γιατί ζητάνε αυτή τη πενταετή παράταση στην επενδυτική τους προσπάθεια και είπε, ότι θα μπορούσαν να έχουν γίνει αυτά τα επενδυτικά όλα σχέδια που μας ζητούν τώρα στην παράταση τόσο καιρό απ’ όταν άρχισε η Σύμβαση. Ήταν πραγματικά και δική μου απορία, δεν είχα τη δυνατότητα γιατί ήμουν κάτω στην Ολομέλεια, να κάνω αυτό το ερώτημα στον κύριο Λιάγκο, ο οποίος υπεραμύνθηκε της Σύμβασης και στους άλλους κυρίους, να μου πει για ποιο λόγο θεωρεί, ότι όντως πρέπει να δοθεί η πενταετής αυτή διορία ακόμη και για ποιο λόγο. Έχουν εξηγήσει, έχουν δει; Τεχνικά, εμείς, σαν Επιτροπή, θα έπρεπε να έχουμε πάρει κάποιες αιτιάσεις, κάποιες αιτιολογήσεις, δεν έγιναν οι επενδύσεις γιατί υπήρξε αυτό το θέμα, δεν έγινε γιατί δεν υπήρξε η γραμμή του τρένου, γραπτά, να φαίνονται όλα αυτά, να ζητήσουμε να μας φέρουν τι συμβαίνει πραγματικά και όχι στον αέρα όλα.

Να μας μιλάνε εδώ όσοι έρχονται για το Master Plan, το οποίο δεν έχει δει κανείς μας, είμαστε παγκόσμιο φαινόμενο και ας λένε ότι θέλουν όσοι έρχονται, στο ότι παραχωρούμε Λιμάνια, παραχωρούμε Λιμένες, Αερολιμένες, χωρίς να έχουμε δει το Master Plan από πριν και λένε ότι είναι νορμάλ να μας φέρει στο Master Plan. Και εγώ σας λέω, κύριε Υπουργέ, επειδή το έχω πει δεκάδες φορές, ότι και εγώ έχω αναλάβει από εκχώρηση στο Ρίο Ντε Τζανέιρο, στο Σάντος και στην Παραναγκουά, με την εταιρεία μου, έχω 20 χρόνια που μου έχουν παραχωρήσει χώρο μέσα στο Λιμάνι και έχω και γκρένια, γερανούς, έχω και αποθήκη, φορτώνω εκφορτώνω πλοία. Δεν γίνεται έτσι. Δεν τους είπα ότι σε μια δεκαετία θα σας φέρω Master Plan. Πήγαμε 10 υποψήφιοι  Master Plan  και μάλιστα οι τρεις ήταν Έλληνες και τα ενέκριναν έξι μήνες πριν γίνει ο διαγωνισμός. Εδώ πέρα υπάρχει το master plan, το οποίο φέρνουν ανάλογα με το πώς διαμορφώνονται οι συνθήκες και θα μας πουν, 7-8 χρόνια μετά, ότι υπάρχει και το οποίο ακόμα είναι υπό συζήτηση και υπό κατασκευή; Μα, δεν φτιάχνουμε δορυφόρο να στείλουμε στο φεγγάρι. Ένα master plan είναι, που λέει «Κύριοι, θα βάλω αυτά τα χρήματα, έχω σκοπό να ανεβάσω την κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, των κρουαζιερόπλοιων κλπ., σε τόσο χρόνο, θέλω να πιάσω αυτά τα δεδομένα, αναμένω να βγάλω αυτά τα κέρδη, να κάνω αυτές τις επενδύσεις, να φτιάξω αποθήκες, να κάνω κ.ά.». Δεν έχουμε δει κάτι τέτοιο. Και συζητάμε, κύριε Υπουργέ - και είμαι σίγουρος ότι το βρίσκετε λογικότατο, γιατί είστε άνθρωπος της πιάτσας και εσείς, γνώστη και είστε και παλαιός- ότι έτσι γίνονται οι δουλειές. Αυτή η δουλειά του master plan μετά, λέγεται «αεριτζίδικη». Αυτά είναι τα αεριτζίδικα που λέμε. Ένα φύλλο χαρτί, θα δούμε πώς πάει και θα σου φτιάξω κάτι. Δεν είμαστε αεριτζήδες. Και είπαμε να σταματήσουμε να είμαστε αεριτζήδες. Το να έρχονται να μάς πείσουν κάποιοι, οι οποίοι δεν έχουν δει τι θα πει λιμάνι, δεν έχουν πατήσει το πόδι τους σε πλοίο, δεν ξέρουν πώς είναι τα operations στα πλοία, δεν ξέρουν τι θα πει ελλιμενισμός ή ξεφόρτωμα ή φόρτωμα ενός πλοίου και να μας πείσουν ότι έτσι δουλεύουν τα λιμάνια και είναι και μια αποθήκη που φορτώνουμε τσιγάρα, είναι λάθος.

 Τα λιμάνια είναι ζωντανοί Οργανισμοί, οι οποίοι, κάθε μέρα που περνάει, αλλάζουν απαιτήσεις - καινούργιες απαιτήσεις, καινούργια θέματα. Λοιπόν, πρέπει να υπάρχει πραγματικά οργανωμένη κατάσταση, για να πει κάποιος ότι αναλαμβάνει ένα λιμάνι. Και πείτε μου, εγώ ως Βουλευτής Θεσσαλονίκης έχω ενδιαφερθεί πολύ και έχω πάει στο λιμάνι πολλές φορές. Ξέρετε τι έχω δει μόνο; Ένα χώρο, όπου υπάρχει μια Έκθεση έξω και την νοικιάζουν και την αναλαμβάνει ο Δήμος, καμιά φορά, με μουσικά γεγονότα. Αυτό είναι ένας από τους χώρους ενοικίασης. Και κάτω κάτω, προς το Καλοχώρι, εκεί που πάμε να πιάσουμε όλους τους 14 ντόκους, παλαιά, πεπαλαιωμένα τελείως μηχανήματα, γερανούς κλπ. Μας είπε ο κύριος διευθυντής των λιμανιών ότι έχουν μπει δύο γερανοί. Δεν ξέρω αν είναι γερανοί για κοντέινερ ή άλλοι. Τι είναι, πείτε μου. Θα έπρεπε, με αυτό το επενδυτικό πλάνο, να έχουν αλλάξει όλοι οι γερανοί, να έχουν μπει γερανογέφυρες και να υπάρχει ένα μοντέρνο λιμάνι, που να μπορεί, αντί των 500.000 κοντέινερ που παίρνει, να μπορεί να επεκταθεί να πάρει 1.000.000, να γίνει διαμετακομιστικός κόμβος. Επίσης, να μπορούν οι εταιρείες -όπως είπαμε έμμεσα, όπως η CLIPPER, η MAERSK- να έρχονται να αφήνουν τα κοντέινερ εδώ, να αλλάζουν. Να υπάρχει back up σε κοντέινερ, να υπάρχουν σε αφθονία εδώ, όπως κάνουν πολλές χώρες σε Hubs στην Ολλανδία, στο Ρότερνταμ, σε μεγάλα λιμάνια. Να το φτιάξουμε, να κάνουμε εκβάθυνση του λιμένα.

Έχετε δει ότι όλα τα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης έχουν μονίμως δύο ή τρεις «μπαρτζες»- Μπάρτζες είναι αυτές που καθαρίζουν και εκβαθύνουν το λιμάνι- και οι οποίες είναι συνέχεια σε λειτουργία. Και από τα 12 μέτρα που είμαστε, να πάμε τουλάχιστον στα 15 ή 16, ώστε να πιάσει ένα 40άρι, 60άρι βαπόρι. Είναι δυνατόν να υπερηφανευόμαστε, κύριε Υπουργέ, ότι ακόμα και σήμερα, το 2024, μπαίνουν μόνο «finders» στο λιμάνι αυτό; «finders», ξέρετε τι είναι; Είναι τα μικρά πλοιαράκια, κοντέινεράκια κυρίως, τα οποία ξεφορτώνουν τα μεγάλα και έρχονται -όπως κάνουν τα ποταμόπλοια στο Μισισιπή- και έρχονται μέσα, πέφτουν δίπλα και ξεφορτώνουν τα άλλα. Δηλαδή, μία εκφόρτωση ενός μεγάλου πλοίου, θα γίνει σε 5 δόσεις ή σε 3 ανάλογα. Ενώ μπορούμε να φέρουμε ένα βαπόρι με 20.000 κουτιά, 17.000 κουτιά, που είναι τα μεγάλα καράβια, ή 30.000 κουτιά και να πέφτει δίπλα. Αυτό θα μαγνητίσει, θα τραβήξει όλες τις γραμμές. Πλέον θα γίνουν γραμμές στη Μεσόγειο, θα έρχονται από όλο τον κόσμο.

Αυτό είναι, λοιπόν, πλάνο επένδυσης και όχι να φτιάξουμε δύο γραφεία ή χώρους που θα νοικιάζουμε για εκθέσεις. Αν μπορούν να το κάνουν κι αν έχουν την πρόθεση, ναι. Αν δεν μπορούν να το κάνουν και δεν έχουν την πρόθεση, ας πάμε στον επόμενο. Όχι να τους δίνουμε χρόνια επέκτασης, για να δούμε πότε θα εφαρμόσουν τις ιδέες τους. Και, εν πάση περιπτώσει, τι τους κωλύει; Έχουν πρόβλημα σε cash locker τόσο καιρό; Έχουν πρόβλημα σε αδειοδοτήσεις; Τι θέλουν να κάνουν; Πού έχουν κωλύσει; Από πού θα αρχίσουν; Ποια είναι αυτά; Αυτά δεν τα μάθαμε στην Επιτροπή. Ποια είναι αυτά τα επενδυτικά πλάνα και οι κατασκευές που θέλουν να κάνουν; Και θα ήθελα να το μάθουμε, κύριε Υπουργέ, σε αυτά τα 5 χρόνια. Ένα αόρατο επενδυτικό πλάνο ή θα φέρουμε 15 γερανούς, θα φέρουμε 3, θα φτιάξουμε μια ράγα σιδηροδρομική κατά μήκος των ντόκων, για να περνάει και να παίρνει τα κοντέινερς. Τι ακριβώς θέλουν να κάνουν, να μας πουν και θέλει και 5 χρόνια. Σε 5 χρόνια κύριε Υπουργέ, χτίζω νέο λιμάνι. Πραγματικά, αν θέλετε σας λέω πως σε 3 χρόνια γίνεται νέο λιμάνι εξ αρχής όλο, αρκεί να έχουμε τα χρήματα και τη διάθεση. Φυσικά συμφωνώ οι αρχές να φύγουν έξω από τη γραφειοκρατία και να βοηθάνε ότι είναι να γίνει, να γίνει, αφού έχουμε αποφασίσει ότι είναι ένα λιμάνι που πρέπει να επεκταθεί. Είναι το κύριο λιμάνι της βορείου Ελλάδος, ένα από τα μεγαλύτερα της Ελλάδος σε δυνατότητες μετά τον Πειραιά, είναι το λιμάνι που μπορεί να μας κάνει κέντρο εξαγωγής εμπορευμάτων προς τη βόρεια Ευρώπη και είναι ένα λιμάνι, το οποίο δεν πρέπει να μένει ως έχει μόνο. Είναι μέσα στο κέντρο, βγαίνει όμως και έξω από την πόλη, έχει δυνατότητες. Μην ξεχνάμε, ότι τα Σκόπια από εκεί είναι μια ώρα δρόμος. Βουλγαρία, Ρουμανία, όλες αυτές οι χώρες είναι κοντά εκεί. Πόσο μάλλον εάν η σιδηροδρομική γραμμή προσέγγισης στο λιμένα αποκτήσει τις ικανότητες που έχουν άλλες σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες μπαίνουν και στο λιμάνι μέσα, σε όλο τον κόσμο.

Λοιπόν πραγματικά εγώ χωρίς καμία πρόθεση αμφισβήτησης, ερωτήσεις πραγματικές κάνω, θα ήθελα να ξέρω ποιος είναι ο σκοπός τους χοντρικά. Τι θέλουν να φτιάξουν; Τι είναι αυτό που τους κωλύει, ποιο είναι αυτό το περίφημο επενδυτικό πλάνο για το οποίο ζητάνε 5 χρόνια και τι θα γίνει σ αυτά τα 5 χρόνια; Εγώ ξέρετε ακούω, ότι αυτό το επενδυτικό σχήμα ψάχνει να πουλήσει. Αν κάποιος ψάχνει να πουλήσει κύριε Υπουργέ, θα επενδύσει; Ψάχνουν να πουλήσουν εδώ και 2 χρόνια ή μάλλον εξ αρχής που επένδυσαν από την αμφισβήτηση του Αμερικανού τότε πρέσβη του κυρίου Payat, αν είναι αυτό το ίδιο σχήμα, έχουν μπει στη γωνία για να πουλήσουν. Δεν πιστεύω ότι αν είναι για να πουλήσουν όπως διαβάζω θέλουν να επενδύσουν και ζητάνε 5 χρόνια. Μήπως ζητάνε 5 χρόνια ακριβώς για να βρουν αγοραστή και να πουλήσουν και να φύγουν;

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κύριος Γκίκας.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από πού να αρχίσω. Καταρχάς θέλω να ευχαριστήσω όλα τα μέλη της Επιτροπής, τους Εισηγητές, γι’ αυτήν την παραγωγική συζήτηση και την ανταλλαγή επιχειρημάτων. Σπεύδω να πω και ξεκινώ από τη μεγάλη εικόνα. Η μεγάλη εικόνα είναι ότι η βούληση της κυβέρνησης είναι η Θεσσαλονίκη, να γίνει πραγματικά ένα κέντρο ανάπτυξης όχι μόνον του θαλάσσιου εμπορίου, αλλά και ευρύτερα όλων των εκφάνσεων της ζωής μας, εκπαιδευτικό κέντρο, κέντρο για νοσηλεία με σύγχρονες υποδομές. Όπως ακούσατε και από τον πρωθυπουργό ένα μεγάλο έργο όπως είναι το Μετρό, επιτέλους θα εγκαινιαστεί σε λίγες εβδομάδες και βεβαίως, δεν θα εγκαινιάσουμε μουσαμάδες. Από εκεί και πέρα θα τονίσω ότι το βασικό μέλημα της κυβέρνησης, είναι η αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών της χώρας και μια που μιλάμε για τη Βόρεια Ελλάδα, ξεκινώντας από την Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θεσσαλονίκη και Ηγουμενίτσα, είναι τα τέσσερα μεγάλα λιμάνια τα οποία χθες πολύ εύστοχα ο Υπουργός κύριος Στυλιανίδης χαρακτήρισε θαλάσσια Εγνατία, αυτό το ρόλο θα παίξουν ακριβώς με την αναβάθμισή τους, τον εκσυγχρονισμό τους, την αύξηση των δυνατοτήτων τους. Θα είναι μοχλοί ανάπτυξης για όλη τη βόρεια Ελλάδα.

Έρχομαι τώρα στο θέμα που συζητάμε σήμερα. Νομίζω ότι ακούγοντας και τους φορείς, τους οποίους ευχαριστώ και εγώ για τη συμμετοχή τους, αλλά κυρίως τους ανθρώπους που βρίσκονται στα πράγματα όπως είναι ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης αλλά και οι άλλοι παραγωγικοί φορείς, καταλάβαμε και καταλαβαίνουμε ότι ο λόγος που ήταν αναγκαία να δοθεί αυτή η παράταση, όχι παράταση της σύμβασης αλλά παράταση 5 ετών, ήταν μέχρι να ολοκληρωθούν οι υποχρεωτικές παρεμβάσεις, επενδύσεις και αυτό είναι σημαντικό. Δεν μιλάμε για 5 χρόνια γενικώς, μιλάμε 5 χρόνια μέχρι να παραδοθούν και τα 180 εκατομμύρια των υποχρεωτικών παρεμβάσεων.

 Ρωτήσατε κύριε συνάδελφε ποια είναι αυτά. Βεβαίως, στην ακρόαση των φορέων δεν ήσασταν, εγώ θα σας διαβάσω πολύ γρήγορα αυτά τα οποία περιλαμβάνονται στην αρχική σύμβαση που είναι περίπου τα ίδια. Μιλάμε για 130 εκατομμύρια, είναι ο 6ος Προβλήτας, η μεγάλη επέκταση της λιμενικής υποδομής. Είναι 30 εκατομμύρια ο εξοπλισμός του σταθμού κοντέινερς και του σταθμού στερεού χύδην φορτίου, είναι τρεις γερανογέφυρες 22,5 εκατομμύρια, είναι γενική ανάπτυξη του λιμένα περιλαμβανομένων και έργων αποκατάστασης του κτιρίου παλαιού τελωνειακού σταθμού 20 εκατομμύρια, και μικρότερα έργα της τάξεως των 4 εκατομμυρίων, όπως για παράδειγμα 5 μηχανήματα μεταφοράς στοιβασίας κοντέινερς κάργιες. Άρα, λοιπόν, υπάρχει κατατεθειμένο το πρόγραμμα αυτό των υποχρεωτικών επενδύσεων. Και βεβαίως, το μεγάλο έργο που είναι η αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής του 6ου Ποβλήτα, που θα ολοκληρωθεί, όπως ακούσατε από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, από τη στιγμή που θα βγει το Προεδρικό Διάταγμα σε περίπου δυόμιση χρόνια, αν δεν κάνω λάθος, θα προσδώσει τελείως διαφορετική δυναμική στον λιμένα της Θεσσαλονίκης. Διότι, ακριβώς όπως πολύ σωστά είπατε κύριε συνάδελφε, κύριε Κόντη, δεν θα περιμένουμε να έρχονται τα finders, αλλά θα έρχονται τα μεγάλα πλοία, ώστε εκεί να ξεφορτώνουν.

Από εκεί και πέρα βεβαίως ένα άλλο ζήτημα, το οποίο έθιξε και πάρα πολύ σωστά ο Εισηγητής μας, είναι το θέμα ότι θα γίνουν αυτές οι αναβαθμίσεις. Ναι, θα έχει δυνατότητα τεράστια ο λιμένας Θεσσαλονίκης. Θα έχουμε τη δυνατότητα διοχέτευσης όλου αυτού του φορτίου προς τα πάνω; Ανοίγω μια παρένθεση, ότι ήδη ο λιμένας Θεσσαλονίκης έχει δημιουργήσει τρία dry ports σε τρεις χώρες, Σερβία, Σκόπια, και Βουλγαρία. Μην το παραβλέπουμε αυτό. Για να γίνει ακριβώς αυτό θα πρέπει να ολοκληρωθούν τα μεγάλα έργα, τα σιδηροδρομικά και βεβαίως τα της Εγνατίας. Νομίζω ότι δόθηκαν απαντήσεις. Είναι στη βούληση της κυβέρνησης, το έχουν πει και οι αρμόδιοι υπουργοί, να γίνει το δυνατόν ταχύτερο η επέκταση του σιδηροδρομικού, αλλά και του οδικού δικτύου, ώστε να εξυπηρετεί τον αναβαθμισμένο λιμένα της Θεσσαλονίκης.

Τώρα, επειδή ακούστηκαν και διάφορα, εγώ θα ήθελα να πω ότι εδώ δεν έχουμε να κάνουμε με κάποιον Οργανισμό ο οποίος παραπατάει. Έχουμε να κάνουμε με έναν Οργανισμό, ο οποίος τα χρόνια αυτά τα οποία βρίσκεται στο τιμόνι της διοίκησης του λιμένος της Θεσσαλονίκης, έχει να επιδείξει ένα μετρήσιμο έργο. Ποιο είναι αυτό το έργο; Πρώτον, εγώ θα σας πω ότι έχει πολλαπλασιάσει το τίμημα το οποίο υπήρχε κατά 2,7 φορές. Δεύτερον, έχει αυξήσει τον κύκλο εργασιών σε ετήσια βάση κατά 50% κοντά και κάτι το οποίο έχει και μια κοινωνική διάσταση είναι ότι έχει αυξήσει το προσωπικό 52%. Έχει προσλάβει 184 νέους υπαλλήλους, έχει εκπαιδεύσει άλλους 140 τόσους και βεβαίως θα συνεχίσει αυτό να το κάνει όσο αυξάνεται η δυναμική και η δυνατότητα που έχει ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης. Και βεβαίως, δεν παραβλέπω τα εκατομμύρια που αποδίδει, σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, προς τους όμορους δήμους, τα οποία είναι γνωστά, κατατεθειμένα, τα έχουμε πει αρκετές φορές.

Άρα, λοιπόν, έχουμε να κάνουμε, αυτό θέλω να πω στους συναδέλφους, με έναν αξιόπιστο θα έλεγα συνομιλητή και όχι κάποιον ο όποιος η προϊστορία του δεν είναι, αν θέλετε, ικανοποιητική. Ο λόγος, λοιπόν, που ζητάει αυτή την παράταση, που εγώ τον θεωρώ εύλογο, είναι διότι με αυτή την απόφαση που βγήκε το 2022, του Συμβουλίου της Επικρατείας, που άλλαξε τα αδειοδοτικά δεδομένα, άρα αύξησαν πολύ και τις γραφειοκρατικές διαδικασίες, έβλεπε ο Οργανισμός ότι δεν θα προλάβει να ολοκληρώσει σύμφωνα με τη συμβατική υποχρέωση. Είχε δύο επιλογές. Ή να ξεκινήσουμε μια δικαστική διαμάχη, αυτός εναντίον του Ελληνικού Δημοσίου, εμείς εναντίον του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, να καταλήγαμε κάποια στιγμή μετά από δέκα χρόνια στα διαιτητικά δικαστήρια ή να κάνουμε αυτό που κάνουμε τώρα, που νομίζω ότι είναι η προσφοροτέρα λύση, η οποία υπηρετεί το εθνικό συμφέρον.

Από εκεί και πέρα, θέλω να πω ότι θεωρώ επίσης εύλογο το δεύτερο πράγμα το οποίο αλλάζουμε - παρατείνεται δηλαδή κατά 5 χρόνια - το επίπεδο των συμβατικών φορτίων. Θα συμφωνήσετε φαντάζομαι, κυρία Πρόεδρε και αγαπητοί συνάδελφοι, ότι κατά την περίοδο του κορονοϊού, υπήρξε μια μεγάλη αναταραχή στην παγκόσμια οικονομία. Επηρέασε δυσμενώς και τη ναυτιλία και την εμπορική κίνηση. Βεβαίως, και ο πόλεμος στην Ουκρανία έχει δημιουργήσει προβλήματα. Έφερε την ενεργειακή κρίση, έφερε μια κατάσταση που επηρέασε αρνητικά πάλι την παγκόσμια οικονομία. Όλα αυτά έχουν αποτύπωμα και στη διακίνηση των φορτίων. Άρα, λοιπόν, δε νομίζω ότι είναι παράλογο να δοθεί άλλη μια πενταετία στο ζήτημα αυτό. Θα πω δε ότι σε άλλα λιμάνια, όπως είναι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, που κατά αντιστοιχία και αυτός ζήτησε παρατάσεις, πήρε 10 χρόνια παράταση. Άρα, τα πέντε χρόνια νομίζω ότι είναι μια απόλυτα λογική διαδικασία που επαναλαμβάνω έχει να κάνει με την παράδοση των υποχρεωτικών επενδύσεων που ανέρχονται σε 180 εκατομμύρια.

Κλείνω λέγοντας ότι μέχρι τώρα ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης έχει επενδύσει πάνω από 70 εκατομμύρια, εκ των οποίων μόνο τα 22 είναι τα υποχρεωτικά. Τα υπόλοιπα 50 είναι επενδύσεις που έκρινε και κρίνει ότι πρέπει να κάνει προκειμένου να είναι πιο εύρυθμη, αποδοτική και αποτελεσματική η λειτουργία του Λιμένος. Άρα, νομίζω ότι μπορούμε να κυρώσουμε χωρίς πρόβλημα και χωρίς δεύτερες σκέψεις την τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης και βεβαίως θα μας δοθεί η δυνατότητα στην Ολομέλεια να πούμε και κάποια περισσότερα πράγματα. Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής)**: Κι εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί 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 τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.»».

Πριν προχωρήσουμε σε ψηφοφορία επί των άρθρων και επί του συνόλου ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων επί της αρχής.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Σιμόπουλος, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Γιαννούλης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Μιχαηλίδης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΟΣ», κ. Δελής, καταψήφισε.

η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κυρία Αθανασίου, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κ. Φερχάτ, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Δελβερούδης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Κόντης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κ. Καζαμίας, επιφυλάχθηκε.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών τα άρθρα του σχεδίου νόμου, καθώς και το ακροτελεύτιο άρθρο γίνονται δεκτά ως έχουν, κατά πλειοψηφία. Συνεπώς, στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της από 24 Μαΐου 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 «Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.»» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του ως έχει, κατά πλειοψηφία.

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

Τέλος και περί ώρα 17.50’ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ**