**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 19 Σεπτεμβρίου 2022, ημέρα Δευτέρα και ώρα 14:10, στην Αίθουσα **«Προέδρου Δημητρίου Γεωργ. Παπασπύρου» (150)**, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.”».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης, 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. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλή εβδομάδα εύχομαι σε όλους.

Ξεκινάει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όπου σήμερα θα αρχίσουμε την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με τίτλο «Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.”».

Ως προς τη διαδικασία, και σύμφωνα με την πρόταση της Διάσκεψης των Προέδρων, προτείνεται να ολοκληρώσουμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου σε 3 συνεδριάσεις και την Τετάρτη ή την Πέμπτη, να συζητηθεί στην Ολομέλεια. Υπάρχουν παρατηρήσεις ή προτάσεις επ’ αυτού;

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαηλίδης.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, συμφωνούμε κι εμείς να πάει με τη διαδικασία της επεξεργασίας νομοσχεδίου, διότι έτσι είχε έρθει και η Σύμβαση Παραχώρησης, με κλήση φορέων και τη γνωστή διαδικασία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συμφωνούμε λοιπόν ως προς τη διαδικασία. Όσον αφορά τον προγραμματισμό αύριο, Τρίτη, στις 14.00’ θα συνεδριάσουμε για την ακρόαση των φορέων και στις 15.00’ θα συνεχίσουμε τη συζήτηση επί των άρθρων σε σύντμηση με τη β΄ ανάγνωση προκειμένου να ολοκληρωθεί η επεξεργασία του νομοσχεδίου.

Τον λόγο έχει η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, κυρία Έλενα Ράπτη για την εισήγησή της.

**ΕΛΕΝΗ ΡΑΠΤΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας)**: Σας ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα την Κύρωση της Συμφωνίας που τροποποιεί τη Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χωρών και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης. Μια σύμβαση που έγινε τον Φεβρουάριο του 2018 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία “Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.” και η οποία τροποποιήθηκε τον Ιούλιο του 2022, προκειμένου να αντιμετωπίσει ζητήματα που ανέκυψαν κατά την εφαρμογή της Σύμβασης Παραχώρησης.

 Γιατί χρειάζεται νόμος για την παρούσα τροποποίηση; Γιατί αποτελεί τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης η οποία κυρώθηκε με τον ν.4522/2018. Συνεπώς και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση είναι υποχρεωτικό να κυρωθεί, επίσης, με νόμο. Για να δούμε όμως ποιο είναι το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η παρούσα τροποποίηση. Όπως όλοι γνωρίζετε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι κεντρικό σημείο στο συνολικό σχεδιασμό για την οικονομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης τόσο σε επίπεδο εμπορευματικών μεταφορών, αφού αποτελεί πύλη για την Ευρώπη, όσο βέβαια και σε επίπεδο τουρισμού φιλοδοξώντας να γίνει προορισμός τουρισμού κρουαζιέρας, αλλά και να αναπτύξει θαλάσσιες συνδέσεις με το μεγαλύτερο μέρος της νησιωτικής χώρας. Δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε πως στο λιμάνι χτυπάει η καρδιά της πόλης μας, γι’ αυτό και έχουμε όλοι ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε κάθε σχετικό θέμα.

Εξίσου σημαντική είναι και η ανάπλαση των χώρων του λιμένος. Μια έκταση χιλιάδων στρεμμάτων με πολλά παλαιά κτίρια και ελεύθερους χώρους, που μπορεί να αλλάξει την εικόνα της πόλης αναδεικνύοντας το πανέμορφο παραλιακό της μέτωπο. Πρόκειται, λοιπόν, για ένα έργο πνοής το οποίο αφορά όλη τη Θεσσαλονίκη. Ένα έργο που δημιουργεί μία δυναμική ανάπτυξης, αφού οι εργασίες αποκατάστασης, ανακατασκευής και λειτουργίας των χώρων, και εν προκειμένω του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού, θα προσφέρουν δουλειές σε τοπικές επιχειρήσεις, επαγγελματικές ομάδες και εργαζόμενους σε μια σειρά κλάδων, όπως η ναυτιλία, οι λιμενικές υπηρεσίες, η εφοδιαστική αλυσίδα και οι μεταφορές. Συνεπώς, πολύ απλά, όσο καλύτερα υλοποιηθεί η Σύμβαση Παραχώρησης τόσο θεαματικότερα θα είναι τα αποτελέσματά της. Είναι, λοιπόν, εξαιρετικά σημαντικό όπου παρατηρείται οποιαδήποτε υστέρηση ή απαιτείται οποιαδήποτε βελτίωση ή συντρέχουν ιδιαίτερες συνθήκες, να γίνονται οι απαραίτητες ενέργειες ή διορθώσεις που θα μεγιστοποιήσουν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Προφανώς, οι εξελίξεις της τελευταίας διετίας, αρχικά με την πανδημία και στη συνέχεια με την ενεργειακή κρίση, έχουν δημιουργήσει έκτακτες συνθήκες και έχουν μεταβάλει μέρος του αρχικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Αυτή την κατάσταση επιχειρεί να αντιμετωπίσει το άρθρο 1 της συμφωνίας τροποποίησης του συζητούμενου νομοσχέδιου παρέχοντας τη σχετική χρονική παράταση για την υλοποίηση της υποχρέωσης που προκύπτει από την αρχική Σύμβαση Παραχώρησης.

 Ταυτόχρονα, και εδώ είναι το σημαντικό στοιχείο της νέας διάταξης, επεκτείνει τη διατύπωση της σχετικής συμβατικής υποχρέωσης προβλέποντας πλέον και υποχρέωση πρόσθετης μελέτης αξιοποίησης και όχι μόνο στατικής αποκατάστασης, καθώς και κάθε μελετητική ενέργεια που θα συμβάλει στη χρήση/εκμετάλλευση του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού. Τέλος, παρατείνεται αναλόγως και ο χρόνος κατασκευής και υλοποίησης του έργου.

Στην ίδια ακριβώς λογική της αποκόμισης του μείζονος οφέλους για το δημόσιο και την πόλη, κινείται και η επόμενη παράγραφο στο άρθρο 1 της συμφωνίας τροποποίησης του συζητούμενου νόμου που επεκτείνει σημαντικά το μήκος του 6ου Προβλήτα. Πρόκειται για μία ουσιαστική τροποποίηση, η υλοποίηση της οποίας αναμένεται να ενισχύσει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης πολύ μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα λεγόμενα Ultra Large Container Vessel χωρητικότητας έως και 23.000 TEUs, τα οποία με την αρχική Σύμβαση Παραχώρησης δεν θα μπορούσαν να ελλιμενιστούν. Μια τροποποίηση, λοιπόν, που βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα του λιμένα της Θεσσαλονίκης και αναμένεται να έχει πολλαπλασιαστικές θετικές συνέπειες στην τοπική οικονομία, αλλά και να αυξήσει το αντάλλαγμα που αποδίδεται κάθε χρόνο στο ελληνικό δημόσιο.

Τέλος, η τροποποίηση της παραγράφου 3 έχει στόχο, παρά την παρέκκλιση του άρθρου 7.11 της Σύμβασης Παραχώρησης, να παραμείνει στις υποχρεωτικές επενδύσεις η αγορά 5 μηχανημάτων μεταφοράς και στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων συνολικού προϋπολογισμού 4 εκατομμυρίων ευρώ, υπό την προϋπόθεση ωστόσο πως ο φάκελος τεκμηρίωσης και εν γένει η προμήθεια θα είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις του άρθρου 7.11 της Σύμβασης Παραχώρησης.

Αυτό καθίσταται αναγκαίο, διότι με τη χρήση εξοπλισμού τελευταίας τεχνολογίας με αυτοποιημένα συστήματα ηλεκτροκίνητων αντί ντιζελοκίνητων μηχανημάτων, θα έχουμε εξοικονόμηση χρόνου, μεγαλύτερη ασφάλεια, αύξηση της ανταποδοτικότητας και μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα του παραγόμενου θορύβου και όχλησης των όμορων αστικών περιοχών. Άρα δηλαδή, θα βελτιώσουμε και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του λιμένα, κάτι εξαιρετικά κρίσιμο ειδικά για έναν λιμένα που βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν χρειάζεται νομίζω να επισημάνω το απολύτως προφανές σε ότι αφορά τον τρόπο που ενεργεί η Κυβέρνηση, σε οτιδήποτε μπορεί να αυξήσει το εθνικό επενδυτικό όφελος και τα έσοδα από την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας. Εξετάζουμε με μεγάλη προσοχή κάθε γραμμή των συμβάσεων, στεκόμαστε με κατανόηση στις ειδικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι παραχωρησιούχοι στην εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων σε ένα πολυσύνθετο και ρευστό διεθνές περιβάλλον, αλλά και την ίδια στιγμή, εκμεταλλευόμαστε αιτήματα από πλευράς παραχωρησιούχων κερδίζοντας οφέλη για την πόλη και τη χώρα, αφού πάντοτε υπάρχουν περιθώρια για ουσιαστικές βελτιώσεις.

Το σχέδιο νόμου, μπορεί να έχει ως περιεχόμενο τις λίγες γραμμές μιας σύμβασης τροποποίησης αλλά έχει ως αποτέλεσμα την επικύρωση μιας ακόμη επωφελέστερης διατύπωσης υπέρ του ελληνικού δημοσίου και της Θεσσαλονίκης. Εύχομαι να συμφωνήσουν όλες οι παρατάξεις στην προφανή εκτίμηση πως η τροποποίηση και ο Κυρωτικός νόμος, μεγιστοποιούν το αποτέλεσμα για την πόλη μας και το ελληνικό δημόσιο, χωρίς μάλιστα να προκαλούνται δημοσιονομικές επιπτώσεις επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των λοιπών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης.

Κατόπιν των παραπάνω, σας καλώ όλους να υπερψηφίσετε το σχετικό νομοσχέδιο. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαηλίδης.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε. Το σχέδιο νόμου το οποίο εξετάζει σήμερα η Επιτροπή μας, αφορά κυρίως 3 ζητήματα, 3 θέματα, 3 σημεία. Το πρώτο είναι η τροποποίηση των διαστάσεων του κρηπιδώματος του 6ου Προβλήτα χωρίς ουσιαστική αλλαγή του συνολικού εμβαδού. Το δεύτερο είναι ο συνυπολογισμός των ποσών της υποχρεωτικής επένδυσης της αγοράς 5 Οχημάτων Στοιβασίας & Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων και το τρίτο σημείο, η παράταση μέχρι το τέλος της περιόδου υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων των εργασιών αποκατάστασης του γνωστού κτιρίου του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού.

Για το πρώτο ζήτημα κυρίες και κύριοι συνάδελφοι είναι προφανές, ότι πρόκειται για μια τυπική διαδικασία μια και το συνολικό εμβαδόν του κρηπιδώματος παραμένει το ίδιο. Παρατηρείται βέβαια και εδώ, μια σημαντική καθυστέρηση στην έναρξη εργασιών του έργου μιας και έχουν περάσει 4 και πλέον χρόνια, χωρίς ο επενδυτής να έχει κάνει το παραμικρό και μόλις πρόσφατα να έχει εγκατασταθεί ο ανάδοχος. Ένα ερώτημα που προκύπτει και που αφορά τον 6ο Προβλήτα, η τροποποίηση της χερσαίας ζώνης του κρηπιδώματος, η οποία με βάση το δελτίο τύπου της εταιρείας θα έχει πλάτος 306 μέτρα και όχι 253 που αναφέρει το νομοσχέδιο, εκεί ίσως χρειάζεται μια παρέμβαση κ. Υπουργέ.

Για το δεύτερο θέμα, επισημαίνουμε το γεγονός ότι η παραγγελία των οχημάτων πραγματοποιήθηκε πριν την έναρξη της επενδυτικής περιόδου, με την προϋπόθεση βέβαια ότι ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα πιστοποιήσει την τήρηση των όρων που προβλέπονται από τη Σύμβαση Παραχώρησης.

Το τρίτο ζήτημα αφορά το κτίριο, όπως ανέφερα και προηγουμένως, του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού και εδώ νομίζω ότι το θέμα αυτό παρουσιάζει ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Κατ’ αρχήν να επισημάνουμε για τους μη Θεσσαλονικείς πως το κτήριο αυτό που κατασκευάστηκε το 1910, αποτελεί τοπόσημο για την πόλη και για το οποίο, η δική μας Κυβέρνηση, έκανε προσπάθειες να αποδοθεί στο Δήμο, ανεπιτυχείς προσπάθειες. Υπενθυμίζουμε επίσης πως μέχρι το Μάρτιο του 2019 θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία αδειοδοτήσεων από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, καθώς και από την Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων. Οι αδειοδοτήσεις δόθηκαν τελικά στα τέλη του 2019, οπότε ο ΟΛΘ θα μπορούσε να έχει ξεκινήσει η διαγωνιστική διαδικασία για την εγκατάσταση αναδόχου στο έργο.

Τα ερωτήματα που προκύπτουν, και για τα οποία θα θέλαμε απαντήσεις κ. Υπουργέ, είναι κατ’ αρχήν τι προβλέπει η έκθεση του Ανεξάρτητου Μηχανικού για το έργο αυτό. Νομίζω ότι οφείλετε να καταθέσετε την έκθεση αυτή στο Σώμα για πληρέστερη ενημέρωση των μελών της Επιτροπής, αλλά και της Ολομέλειας. Ένα δεύτερο ερώτημα είναι αν έχει ολοκληρωθεί και τι προβλέπει η οικονομοτεχνική μελέτη η οποία έχει ανατεθεί το 2019 για το έργο. Τρίτο, για ποιο λόγο υπάρχουν οι καθυστερήσεις στην έναρξη των έργων για τις υποχρεωτικές επενδύσεις, γεγονός που επισημαίνει και η γνωμοδότηση της ΡΑΛ για το έργο, κυρίως, της αποκατάστασης του κτηρίου του Τελωνειακού Σταθμού. Άλλωστε, για καθυστερήσεις μίλησε και η συνάδελφος Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας.

Ένα τέταρτο ζήτημα που μας απασχολεί είναι κατά πόσο Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, που όπως γνωρίζετε απαιτείται πλέον με πρόσφατη απόφαση του ΣτΕ για τον ΟΛΘ, αν θα πρέπει η απαίτηση αυτή να εφαρμοστεί και στην περίπτωση του ΟΛΘ και τι σχεδιάζετε για αυτό. Πέμπτο, ποιο είναι το ακριβές ύψος των επενδύσεων που έχει πραγματοποιήσει η εταιρεία μέχρι τον Ιούνιο του 2022; Σε πρόσφατες δηλώσεις σας, κ. Υπουργέ, ανεβάσατε το ύψος των επενδύσεων αυτών στα 50 εκατομμύρια ευρώ. Όμως, «με χαρτί και μολύβι» διαπιστώνουμε μια άλλη πραγματικότητα την οποία και σας εξηγώ δίνοντας τα παρακάτω στοιχεία. Αυτοκινούμενος γερανός αξίας 3,9 εκατομμυρίων ευρώ, 12 οχήματα στοιβασίας συνολικής αξίας 9,7 εκατομμυρίων ευρώ, 2 γερανογέφυρες αξίας 15,8 εκατομμυρίων ευρώ μας δίνουν το σύνολο των 29,4 εκατομμυρίων ευρώ στα 4 χρόνια της διαχείρισης του Λιμένα Θεσσαλονίκης από τον ιδιώτη. Τι επιπλέον επενδύσεις έχουν γίνει κ. Υπουργέ και πώς φτάνετε στο ποσόν των 50 εκατομμυρίων ευρώ όπως δηλώσατε;

Οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων που προβλέπονται από τη Σύμβαση Παραχώρησης, για εμάς υπονομεύουν τον αναπτυξιακό χαρακτήρα του έργου. Οι απαραίτητες στη σημερινή συγκυρία νέες θέσεις εργασίας είναι άφαντες. Τη στιγμή που η Κοινοπραξία φαίνεται να έχει σημαντική κερδοφορία, στην ουσία «παίζει καθυστέρηση» στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών της μέσω των παρατάσεων στην εκτέλεση των έργων των υποχρεωτικών επενδύσεων τις οποίες και δεν υλοποιεί. Είναι χαρακτηριστικό, ότι οι δεσμευτικές προσφορές για τον ανάδοχο του έργου κατατέθηκαν στις 05/02/2021 και η ανακήρυξη του αναδόχου έγινε στις 24/02/2022, δηλαδή, ένα χρόνο μετά, ενώ μέχρι σήμερα δεν γνωρίζουμε αν έχει πράγματι υπογραφεί η σύμβαση για το έργο.

 Ένα άλλο σοβαρό ζήτημα, κ. Υπουργέ, είναι οι ποινικές ρήτρες που προβλέπονται, όπως άλλωστε επισημαίνει και η γνωμοδότηση της ΡΑΛ. Ένα ζήτημα το οποίο παραμένει ενεργό μιας και είναι μέσα σε αυτά τα οποία έχουν συμφωνηθεί με την Σύμβαση Παραχώρησης. Οι ποινικές ρήτρες, όπως ξέρετε, θέτουν ζήτημα προάσπισης του δημοσίου συμφέροντος, δηλαδή, θέμα συμφέροντος της χώρας, της κοινωνίας και των πολιτών και είναι κάτι το οποίο αφορά όλους. Και θέλω να σας διαβεβαιώσω, κ. Υπουργέ, ότι για εμάς τα ζητήματα αυτά έχουν απόλυτη προτεραιότητα και δεν υπάρχει καμία περίπτωση να κάνουμε πίσω στην προάσπιση τους.

 Τέλος, ένα παρεμπίπτων, αλλά πολύ σοβαρό, ζήτημα το οποίο οφείλουμε να υπογραμμίσουμε με την ευκαιρία της σημερινής συζήτησης του νομοσχεδίου, κ. Υπουργέ, είναι ο θεμελιώδης όρος της Σύμβασης Παραχώρησης πως η όποια μελλοντική χρήση του κτιρίου, και αναφέρομαι στο κτίριο του Παλαιού Τελωνείου, δεν μπορεί να λειτουργεί ανταγωνιστικά προς την δραστηριότητα της πόλης. Αυτό θα πρέπει να είναι καθαρό σε όλους.

Κύριε Πρόεδρε θα επιφυλαχθούμε για την τοποθέτησή μας στην Ολομέλεια για το υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Μιχαηλίδη. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Βιλιάρδος.

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσουμε από το ότι, με τη Σύμβαση Παραχώρησης, που υπεγράφη στις 02/02/2018 μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της “ΟΛΘ Α.Ε.”, η κοινοπραξία South Europe Gateway Thessaloniki, εξαγόρασε το 67% της εισηγμένης “ΟΛΘ Α.Ε.”, ενώ έκτοτε διαχειρίζεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αφού πλήρωσε 231,9 εκατομμύρια ευρώ στο ΤΑΙΠΕΔ. Όπως είναι γνωστό, το ΤΑΙΠΕΔ ανήκει στο Υπερταμείο των ξένων, στο οποίο έχουν μεταφερθεί σχεδόν όλα τα περιουσιακά στοιχεία της χώρας μας, χωρίς καν εκτίμηση της αξίας τους, μετά την ίδρυσή του από τον ΣΥΡΙΖΑ το 2016, ενώ ήταν προαπαιτούμενο του 3ου καταστροφικού Μνημονίου που υπεγράφη και από τα 3 κόμματα της Τρόικας εσωτερικού. Μέσω αυτού δε του Υπερταμείου εκποιείται -ξεπουλιέται για να το πω καλύτερα - η Ελλάδα χωρίς να έχει μειωθεί ούτε στο ελάχιστο το δημόσιο χρέος μας. Αντιθέτως πλησιάζει πλέον στα 400 από τα 299 δισεκατομμύρια ευρώ που ήταν πριν τα Μνημόνια. Ελπίζουμε να μην προστεθούν και τα 19 δισεκατομμύρια των Τραπεζών, όπως απαιτεί η Eurostat.

Αρχικά, η South Europe Gate-Way Thessaloniki (SEGT) Ltd είχε 3 μετόχους. Πρώτον, το γερμανικό επενδυτικό κεφάλαιο Deutsche Invest Equity Partners GmbH, που κατείχε το 47%, τη θυγατρική της Γαλλικής Ναυτιλιακής Τακτικών Γραμμών Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων CMA CGM την Terminal Link SAS, που κατέχει το 33% και τρίτον την Belterra Investments Ltd συμφερόντων του κ. Σαββίδη, που κατέχει το 20%. Έκτοτε, την άνοιξη του 2021, η Belterra εξαγόρασε τη συμμετοχή της Γερμανικής DIEP ελέγχοντας πλέον το 67% της Κοινοπραξίας.

Περαιτέρω, στη Σύμβαση Παραχώρησης που ψηφίστηκε από τη Βουλή προβλέπεται μεταξύ άλλων η υποχρέωση της SEGT να προβεί σε επενδύσεις ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ εντός 7 ετών, ενώ έχει εξασφαλιστεί η πρόσβαση του κοινού σε όλους τους εξαιρουμένους χώρους του 1ου Προβλήτα, καθώς επίσης η χρήση των ειδικά διαμορφωμένων κτιρίων που προβλέπονται για πολιτιστικές δρώμενα.

Επειδή θέλουμε να είμαστε αντικειμενικοί οφείλουμε να αναγνωρίσουμε πως οι συνθήκες στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχουν βελτιωθεί κάπως, ενώ το χρονικό διάστημα έως την παραχώρησή του υπολειτουργούσε δραματικά.

Ειδικότερα, από την πλευρά του τουρισμού υπολογίζεται πως το 2022 θα σημειωθούν πάνω από 60 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων, αν και η κρουαζιέρα δεν αποτελεί την πιο ελκυστική λύση για την Ελλάδα λόγω του μικρού ποσοστού του μέσου εσόδου σε σχέση με τη μεγάλη αστική επιβάρυνση.

Από εμπορευματικής πλευράς έχει διαπιστωθεί σημαντική άνοδος των μεταφορών, ενώ παράλληλα έχουν βελτιωθεί τα οικονομικά στοιχεία της “ΟΛΘ Α.Ε.” με καλύτερες και αυξητικές επιδόσεις σε σχέση με τον ΟΛΠ, όπου υπήρξε επίσης αθέτηση υποσχέσεων με την αναθεωρημένη σύμβαση που είχε ψηφιστεί.

 Υπάρχουν, βέβαια, και αρνητικές εξελίξεις, αφού παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις τόσο στις μεταφορές εμπορευμάτων όσο και στην εξυπηρέτηση των διαφόρων επαγγελματικών κλάδων με αποτέλεσμα να δημιουργούνται εντάσεις που δυσχεραίνουν τις συναλλαγές και τη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας.

 Οι σημαντικότερες καθυστερήσεις παρατηρούνται στις φορτώσεις εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνται από το Λιμάνι και την Πύλη 16 με φορτηγά αυτοκίνητα με αποτέλεσμα οι επαγγελματίες και οι συναφείς οργανώσεις, όπως το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, να διαμαρτύρονται αν και τελευταία υπάρχει κάποια βελτίωση.

Εν προκειμένω, η ανάδοχος Εταιρεία θα πρέπει να προσαρμοστεί στις απαιτήσεις και να ενισχύσει τόσο το διοικητικό όσο και το λειτουργικό μέρος του Λιμανιού, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της αγοράς, κάτι που το θεωρούμε απολύτως απαραίτητο.

 Ακόμη περισσότερο το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης λόγω της κεντρικής θέσης του θα πρέπει να εξελιχθεί σε σημαντικό εμπορευματικό κόμβο μεταφορών και logistics όχι μόνο στη Βόρεια Ελλάδα, αλλά γενικότερα στη Βαλκανική και Ευρωπαϊκή Αγορά, σε έναν κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στη νοτιοανατολική, κεντρική και ανατολική Ευρώπη, κάτι που σημαίνει ότι θα πρέπει να δρομολογηθούν άμεσα τα απαραίτητα έργα της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης του Λιμανιού από την Προβλήτα 6, της οδικής με την Εγνατία Οδό και με το δίκτυο αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ, η οποία είναι σε εξέλιξη μεν μετά από μία καθυστέρηση πολλών ετών, αλλά πρέπει επιτέλους να τελειώσει εντός του 2023.

Σημειώνεται επίσης ότι ακόμη και αν λυθούν τα προβλήματα στο Λιμάνι δεν υπάρχει χωρητικότητα για να προωθηθούν τα φορτία προς τα βόρεια λόγω της κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου, όπου συγχωνεύεται, επιπλέον, η κίνηση από τον ΟΛΘ.

Είναι, βέβαια, σε εξέλιξη η αναβάθμιση του τελευταίου τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη-Ειδομένη με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2025, ελπίζοντας να τελειώσει επιτέλους αυτό το τμήμα Ειδομένη-Θεσσαλονίκη που αποτελεί μέρος της διαδρομής Αθήνα-Σκόπια-Βελιγράδι-Βουδαπέστη, πολύ περισσότερο επειδή έχει στρατηγική σημασία, αφού μαζί με τον Πειραιά αποτελεί μέρος του «Δρόμου του Μεταξιού» ανταγωνιστικού της χερσαίας διαδρομής μέσω Ρωσίας και της Τουρκίας που εμποδίζεται από την ένταση στην Αρμενία.

Επίσης είναι ανταγωνιστική της θαλάσσιας διαδρομής μέσω Τεργέστης, στην οποία επενδύουν σε logistics οι Γερμανοί, ενώ έχει καλύτερη σιδηροδρομική σύνδεση. Μέχρι πρόσφατα υπήρχε επιβατικό τρένο που συνέδεε την Ειδομένη με τη Θεσσαλονίκη και το οποίο, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, το χρησιμοποιούσαν μάλιστα αρκετοί τουρίστες. Δυστυχώς, τώρα δεν λειτουργεί και πρέπει να ξεκινήσει, ώστε να εκμεταλλευτούμε το λιμάνι, σε εποχές που το τρένο αποτελεί μία οικολογική και πολύ πιο φτηνή επιλογή.

Εκτός αυτού, εδώ και πολλά χρόνια είναι σε εκκρεμότητα η εκμετάλλευση των υπαρχόντων σιδηροδρομικών γραμμών για την επιβατική σύνδεση του λιμανιού με τον προαστιακό, City Train, το οποίο επίσης θα βοηθήσει το λιμάνι με την αποσυμφόρηση της κίνησης.

 Οι καθυστερήσεις που σημειώνονται στα συμπληρωματικά αυτά έργα ευθύνης του δημοσίου δεν ευνοούν την πλήρη και δυναμική ανάπτυξη του λιμανιού όπως για παράδειγμα η ανάθεση της καίριας κατασκευής της 6ης Προβλήτας, προϋπολογισμού 150 εκατομμυρίων ευρώ, η οποία καθυστέρησε πάνω από ένα χρόνο από τότε που κατατέθηκαν οι δεσμευτικές προσφορές. Δηλαδή, από τον περασμένο Φεβρουάριο, οπότε και αναδείχτηκε ανάδοχος για την κατασκευή η Mytilineos SA-Rover Maritime SL-HDK SA. Αυτός είναι ο λόγος που θεωρούμε πολύ αρνητικές τις παρατάσεις, οι οποίες δίνονται με το άρθρο 1.01 της σημερινής τροποποιητικής σύμβασης. Πόσο μάλλον, όταν δεν αιτιολογούνται, σοβαρά και επαρκώς, από την Κυβέρνηση. Αυτό μάς δημιουργεί μεγάλες απορίες, αν και είναι γνωστή η έλλειψη σοβαρότητας εκ μέρους της.

Όσον αφορά τα άρθρα, στην παράγραφο 1.01 του άρθρου 1, παρέχονται πολυετείς παρατάσεις εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του αναδόχου, χωρίς να αιτιολογείται σοβαρά ο λόγος και χωρίς να αναφέρονται οι υπεύθυνοι της σημαντικής αυτής καθυστέρησης. Έτσι, δηλαδή, θα έχουμε παράδοση της μελέτης, αντί τον Μάρτιο του 2019, στο τέλος του 2023 ενώ της αποκατάστασης, αντί τον Μάρτιο του 2022, στο Mάρτιο του 2025. Βέβαια, αν και υπάρχει μετάθεση, η κατασκευαστική περίοδος μειώνεται σε 1,5 έτη από τα 3 έτη αρχικά. Περίπου 1,5 έτος -από 31/12/2023 έως το Mάρτιο του 2025- και υπολογίζοντας τα 3 έτη με βάση τις 3 επετείους που αναγράφονται στη σύμβαση. Θα θέλαμε να ρωτήσουμε αν είναι αρκετό το διάστημα ή μήπως θα χρειαστεί και νέα επέκταση;.

Όσον αφορά στην παράγραφο 1.02, οι διαφοροποιήσεις κρίνονται ανεκτές στο πλαίσιο της καλύτερης αξιοποίησης του λιμανιού με τον ελλιμενισμό μεγαλύτερων πλοίων. Διαπιστώνουμε ότι, στην ανακοίνωση για την ανάδειξη του αναδόχου, οι προδιαγραφές υπερκαλύπτονται, αφού προβλέπεται το μήκος, με ωφέλιμο βάθος 17,7 μέτρων, να είναι 470 μέτρα από τα 513, οπότε, μεγαλύτερο της αρχικής προδιαγραφής και επομένως θετικό. Η πρόθεση είναι να ελλιμενίζονται πλοία μεγαλύτερα των 14.000 TEU - τα Ultra Large Container Vessels όπως είπε και η συνάδελφος- τα οποία είναι άνω των 370 μέτρων. Μπορεί, με την παρούσα σύμβαση, να γίνει η ταυτόχρονη εξυπηρέτηση ενός δεύτερου μικρότερου σκάφους; Αν και δεν είμαστε εδώ σε θέση να εκφράσουμε μια τεχνική άποψη θεωρούμε πως δεν είναι υπερβολική η αναδιαμόρφωση των διαστάσεων. Θα αποδειχτεί στην πράξη εάν η συγκεκριμένη τροποποίηση θα ευνοήσει τις συνθήκες αξιοποίησης της 6ης Προβλήτας, γεγονός που θα το δούμε περιμένοντας.

Σχετικά με την παράγραφο 1.03, όπου προβλέπεται η αναδρομική παρέκκλιση από τις διατάξεις του άρθρου 7.11 της Σύμβασης Παραχώρησης, αναφορικά με τη διαδικασία προμήθειας εξοπλισμού που εντάσσεται στις υποχρεωτικές επενδύσεις. Προφανώς, δεν ακολουθήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία ως προς την αξιολόγηση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, αφού τα μηχανήματα παραλήφθηκαν χωρίς αυτή την αξιολόγηση. Εφόσον κατανοήθηκε σωστά, διότι αυτό τουλάχιστον κατάλαβα εγώ. Αν και υπάρχει παρατυπία ως προς τη σύμβαση, στην ουσία, ίσως, δεν επέρχεται βλάβη. Και αυτό, εάν τα μηχανήματα έχουν παραληφθεί, πληρωθεί από τον επενδυτή, λειτουργούν ικανοποιητικά και είναι της ίδιας αξίας με την αναγκαίου ύψους επένδυση. Σημειώνεται, ότι πρόσφατα, το 2022, έγινε παραλαβή δύο γερανογεφυρών κόστους 15,7 εκατομμυρίων ευρώ, που θα αυξήσουν την ταχύτητα φορτοεκφόρτωσης κατά 40%, οπότε και θα θέλαμε να ρωτήσουμε αν θα συνυπολογιστεί στις αναγκαίες επενδύσεις.

Γενικότερα, οι τροποποιήσεις των παραγράφων 1.01 και 1.03, αναδεικνύουν τα προβλήματα των σημαντικών συμβάσεων παραχώρησης του ελληνικού δημοσίου, με την έννοια πως δίνεται απόλυτη ελευθερία και ευελιξία στους αναδόχους με την πιστή υποταγή στις απαιτήσεις τους και με την έλλειψη προβλέψεων ή και ενεργοποίησης ποινικών ρητρών. Αυτό κάποια στιγμή θα πρέπει να αλλάξει.

Από την άλλη πλευρά, παρατηρείται καθυστέρηση και από το δημόσιο σε παράπλευρα έργα όπως η σιδηροδρομική γραμμή για την εκμετάλλευση των λιμένων, κάτι που επιβαρύνει τις επενδύσεις. Σε αυτού του είδους τις συμβάσεις θα πρέπει το δημόσιο να έχει το ρόλο του ισχυρού, ενώ οι προβλέψεις τους να είναι αυστηρές και πάντοτε υπέρ του δημοσίου συμφέροντος. Δυστυχώς όμως, δεν διαπιστώνουμε να συμβαίνει κάτι τέτοιο ούτε εδώ ούτε σε πολλές άλλες συμβάσεις, ειδικά τα τελευταία χρόνια μιας και όλες οι συμβάσεις «ελέγχονται» από το ΤΑΙΠΕΔ των ξένων το οποίο ανήκει στο υπερταμείο.

Σε ένα γενικότερο πλαίσιο λοιπόν, μπορούμε να αποδεχτούμε τις προβλέψεις του άρθρου 1 όσον αφορά την παράγραφο 1.02 και έστω να ανεχτούμε την παράγραφο 1.03, αλλά οι παρατάσεις της παραγράφου 1.01 που είναι πλέον τετελεσμένες, πρέπει να διερευνηθούν ως προς το λόγο που καθυστέρησαν και να επιβληθούν πρόστιμα στους υπεύθυνους. Όπως ήδη αναφέραμε, για να είμαστε αντικειμενικοί, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης υπολειτουργούσε σε μεγάλο βαθμό έως την πρόσφατη αξιοποίησή του και έχουν γίνει κάποια μικρά βήματα εξέλιξης και βελτίωσης του, αλλά οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση βασικών σημείων της επένδυσης δεν βοηθούν στην πλήρη αξιοποίηση του.

Το δεύτερο άρθρο αφορά μόνο την έναρξη ισχύος, οπότε δεν υπάρχει κανένας λόγος σχολιασμού.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι πριν προχωρήσουμε σας ανακοινώνω τους φορείς που θα προσκληθούν στην αυριανή συνεδρίαση. Είναι η Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας, εκπρόσωπος από το δήμο Θεσσαλονίκης, εκπρόσωπος από το δήμο Αμπελοκήπων Μενεμένης, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων(ΡΑΛ), το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης (ΕΒΕΘ), το Σωματείο Εργαζομένων στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), το Σωματείο Λιμενεργατών Φορτοεκφορτωτών του λιμανιού, ο Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος (ΣΕΒΕ), ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Ελλάδος (ΣΒΕ), ο Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης και η Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ).

Συνεχίζουμε τη συνεδρίαση δίνοντας τον λόγο στον κ. Δελή.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ(Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ)**: Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε. Καταρχήν, πρέπει να δούμε ποια είναι τα μέχρι τώρα δεδομένα του ζητήματος, το οποίο συζητούμε σήμερα στη Βουλή.

Πρώτο είναι η Σύμβαση Παραχώρησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, δηλαδή η ιδιωτικοποίησή του, που ολοκληρώθηκε και ψηφίστηκε τον Φεβρουάριο 2018 από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, με τον ν.4522/18. Από αυτούς, δηλαδή, οι οποίοι υποκριτικά, όπως αποδείχτηκε, ανέβαιναν κάποτε στα κάγκελα του λιμανιού προκειμένου αυτό να μην ιδιωτικοποιηθεί. Φυσικά ο ν.4522/18 του ΣΥΡΙΖΑ ψηφίστηκε με ενθουσιασμό, αλίμονο, και από τη ΝΔ και από το ΠΑΣΟΚ.

Όπως εξ αρχής είχε επισημάνει το ΚΚΕ -το οποίο και είχε καταψηφίσει την παραχώρηση-ιδιωτικοποίηση- ήδη, 4 χρόνια μετά την παραχώρηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης σε ιδιώτες μεγαλοεπιχειρηματίες, διαψεύστηκαν παταγωδώς όλα τα μεγάλα λόγια περί ωφελημάτων, τάχα, του λαού της πόλης της Θεσσαλονίκης αλλά και των ίδιων των εργαζομένων του λιμανιού. Οι εργαζόμενοι μέσω των Σωματείων τους ολοένα και συχνότερα καταγγέλλουν τόσο την έλλειψη του αναγκαίου προσωπικού και την αυξανόμενη εντατικοποίηση της δουλειάς τους όσο και την έλλειψη μέτρων ασφάλειας στην εργασία τους. Είναι χαρακτηριστικό ότι μετά το θανατηφόρο εργατικό δυστύχημα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, τον Ιούνιο του 2021, με νεκρό έναν 59χρονο εργαζόμενο, το φετινό καλοκαίρι του 2022 σημειώθηκαν 4 ακόμα εργατικά ατυχήματα, τα οποία βέβαια και «φωνάζουν» για τη λήψη επειγόντων μέτρων προστασίας, ασφάλειας και υγιεινής της εργασίας στο λιμάνι.

Με τη σημερινή σύμβαση, λοιπόν, τροποποιούνται -αφού πρώτα είπαμε τα δεδομένα του ζητήματος - δύο συγκεκριμένα σημεία της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης του 2018. Πρώτα είναι το ζήτημα του ιστορικού κτιρίου του Παλιού Τελωνειακού Σταθμού στο λιμάνι, του οποίου η λειτουργική αποκατάσταση καρκινοβατεί ή μάλλον δεν έχει καν ξεκινήσει παρά τις υποτιθέμενες δεσμεύσεις της αρχικής σύμβασης και μετά είναι το ζήτημα του 6ου Προβλήτα του λιμανιού, του οποίου επανακαθορίζονται για άλλη μια φορά οι διαστάσεις ώστε να υποδέχεται, όπως γράφεται στην Αιτιολογική Έκθεση, πλοία περισσότερων κατηγοριών.

Τι προέβλεπε η αρχική Σύμβαση Παραχώρησης του 2018; Προέβλεπε πως το αργότερο μέχρι την 1η επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος, ο παραχωρησιούχος, δηλαδή ο ιδιώτης, να έχει μεριμνήσει για λογαριασμό του την εκπόνηση από κατάλληλα καταρτισμένους μηχανικούς διεξοδικής μελέτης στατικής αποκατάστασης του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού. Επίσης, προέβλεπε πως το αργότερο μέχρι την 4η επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος να έχει μεριμνήσει για την κατασκευή και υλοποίηση του συνόλου των εργασιών αποκατάστασης του συγκεκριμένου κτιρίου. Η πρώτη επέτειος ήταν το 2019 η οποία και πέρασε. Πέρασαν όμως και άλλα 3 χρόνια, ήρθε το 2022 αλλά δεν ολοκληρώθηκε καμία εργασία κατασκευής και αποκατάστασης στο Παλιό Τελωνείο στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Σήμερα φέρνετε μια παράταση αυτής της προθεσμίας μέχρι τα τέλη του 2023 και βλέπουμε. Μπορεί και αργότερα.

Όσον αφορά τον επανακαθορισμό των διαστάσεων του 6ου Προβλήτα με την αύξηση του μήκους του νέου πρόσθετου κρηπιδώματος και τη μείωση του πλάτους της πρόσθετης χερσαίας ζώνης, όπως χαρακτηριστικά γράφει η Έκθεση του ΓΛΚ, αναρωτιόμαστε σε τι θα ωφελήσει αυτό τους αυτοαπασχολούμενους αυτοκινητιστές, τους εργαζόμενους οδηγούς των φορτηγών αυτοκινήτων που ταλαιπωρούνται για ώρες στις ουρές φορτοεκφορτώσεων του λιμανιού.

Πρόκειται, λοιπόν, για μια ιδιωτικοποίηση η οποία υπακούει στις γενικότερες στρατηγικές επιλογές της ΕΕ, γι’ αυτό και συναντήθηκαν και τα τρία κόμματα, ΣΥΡΙΖΑ- ΠΑΣΟΚ-ΝΔ, που πέρα από την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων, η Σύμβαση Παραχώρησης και το λιμάνι εντάσσεται -και αυτό χρειάζεται να σημειωθεί εδώ- στους γενικότερος ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς για τον γεωστρατηγικό έλεγχο περιοχών και δρόμων μεταφοράς εμπορευμάτων και ενέργειας. Και βλέπουμε τι γίνεται σε αυτές τις περιοχές που είναι κόμβοι μεταφοράς εμπορευμάτων και ενέργειας, σχεδιασμούς, βεβαίως, που και στην περιοχή μας πυροδοτούν συνεχής εντάσεις. Φυσικά, ταυτόχρονα υπηρετεί και τους σχεδιασμούς του εγχώριου κεφαλαίου για τη μετατροπή της Ελλάδας σε έναν κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, δηλαδή, σε ένα διεθνές hub.

Όλος αυτός ο «πυρετός» της δράσης του κεφαλαίου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και ευρύτερα στην περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης, ασφαλώς και θα φέρει -τι λέω «θα φέρει»- ήδη φέρνει νέα τεράστια κέρδη, μόνο που αυτά δεν είναι και δεν πρόκειται να είναι για τους εργαζόμενους αλλά για τους επιχειρηματικούς ομίλους. Το δείχνει κάθε μέρα και το παράδειγμα της Cosco στον Πειραιά, όπου η ιδιωτικοποίηση, βεβαίως, προηγήθηκε χρονικά. Το δείχνει κάθε μέρα και το ιδιωτικό εμπορικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης σιγά-σιγά. Να γιατί πανηγύριζαν και χειροκροτούν την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού στη Θεσσαλονίκη τόσο οι βιομήχανοι όσο και οι μεγαλοεξαγωγείς, οι μεγαλέμποροι μαζί βεβαίως με τα κόμματά τους και τις Κυβερνήσεις τους. Κάτι ξέρουν αυτοί.

Συνοπτικά, κ. Πρόεδρε, όλοι οι λόγοι που ως ΚΚΕ μας οδήγησαν να καταψηφίσουμε την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, εξακολουθούν να υπάρχουν και να λειτουργούν και στην μερική τροποποίηση της αρχικής σύμβασης. Σήμερα δεν συζητάμε κάτι αυτοτελές, κάτι ξεχωριστό. Επί της ουσίας συζητάμε την ίδια αρχική σύμβαση και την τροποποίηση της. Άρα, όπως καταψηφίσαμε την αρχική σύμβαση της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, καταψηφίζουμε και την σημερινή της τροποποίηση.

Σας ευχαριστώ πολύ

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό έγινε η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Ευχαριστούμε και εμείς, τον κ. Δελή και συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Πάνα.

 **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι γνωρίζουμε πολύ καλά τη σημαντικότητα του ΟΛΘ και τη σημασία του αποτυπώματος της λειτουργίας του στην οικονομία και την κοινωνία της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης.

 Από την ίδρυσή του έως σήμερα αποτελεί το σημαντικότερο λιμάνι της Μακεδονίας αλλά και ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Λόγω μάλιστα της πλεονεκτικής γεωγραφικής θέσης και των εξαιρετικών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων του, είναι ανάμεσα στα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια της χώρας και εξυπηρετεί τις ανάγκες των κατοίκων της διεθνούς ενδοχώρας του.

Όμως, μιλώντας για την Κύρωση που έχει έρθει προς ψήφιση οφείλω να ομολογήσω πως υπάρχουν σημεία, ειδικά στο άρθρο 1, τα οποία δικαίως προβληματίζουν και επομένως, κ. Υπουργέ, ζητώ να συζητηθούν εκτενέστερα, ώστε να απαντηθούν και να επιλυθούν.

Ιδιαίτερα στην παράγραφο 01 του άρθρου 1 περιλαμβάνονται δύο περιπτώσεις. Ειδικότερα στην περίπτωση α΄ τροποποιείται η περίπτωση (I) της παρ. (δ) του Άρθρου 3.5 της Σύμβασης Παραχώρησης, όπως περιλαμβάνεται στο ν.4522/2018. Η εν λόγω, λοιπόν, τροποποίηση αφορά την παροχή παράτασης για την εκπόνηση, για λογαριασμό του ΟΛΘ, διεξοδικής μελέτης στατικής αποκατάστασης και αξιοποίησης του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού, αντί της 1ης επετείου της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης. Δηλαδή, αντί της 06/03/2019 όπως προβλέπεται από το ν. 4522/2018. Με την προωθούμενη ρύθμιση η καταλυτική ημερομηνία εκπλήρωσης της παραπάνω υποχρέωσης του επενδυτή μετατίθεται για τις 31/12/2023, δηλαδή, δίνεται παράταση άνω των 3,5 ετών και αυτό πρέπει να απαντηθεί.

Με την περίπτωση β’ , τροποποιείται η περίπτωση (III) της παραγράφου δ’ του Άρθρου 3.5 της Σύμβασης Παραχώρησης, όπως περιλαμβάνεται στον ν.4522/2018. Η εν λόγω τροποποίηση, αφορά στην παροχή παράτασης για την κατασκευή και την υλοποίηση του συνόλου των εργασιών αποκατάστασης του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού, σύμφωνα με τη μελέτη και την έκδοση από ανεξάρτητο μηχανικό, πιστοποιητικού προσωρινής παραλαβής σε σχέση με αυτές. Αντί, λοιπόν, της 4ης επετείου της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης. Δηλαδή, αντί της 06/03/2022, όπως προβλέπεται από τον ν.4522/2018, με την προωθούμενη ρύθμιση η καταλυτική ημερομηνία εκπλήρωσης της παραπάνω υποχρέωσης του επενδυτή μετατίθεται για την καταλυτική ημερομηνία της 1ης επενδυτικής περιόδου, δηλαδή, δίνεται επίσης μια παράταση άνω των 10 ετών. Ακόμη ένα θέμα προς απάντηση.

Κύριε Υπουργέ, δεν είναι κατανοητοί οι λόγοι, τουλάχιστον όχι από τα αναφερόμενα στην Ανάλυση των Συνεπειών της Ρύθμισης, που η Κυβέρνηση προωθεί τη παροχή πολυετών παρατάσεων αναφορικά με την καταλυτική ημερομηνία συμμόρφωσης του επενδυτή με τις υποχρεώσεις του. Δεν είναι κατανοητοί, τόσο σε ότι αφορά την εκπόνηση της μελέτης, όσο και την κατασκευή και υλοποίηση του συνόλου των εργασιών αποκατάστασης του Παλιού Τελωνειακού Σταθμού. Στους βραχυπρόθεσμους, δε, στόχους αναφέρεται η ύπαρξη επαρκούς χρόνου προκειμένου να αναλυθούν με πληρότητα όλες οι παράμετροι που αφορούν την επένδυση, καθώς και να εκπονηθούν με ολοκληρωμένο τρόπο οι απαιτούμενες μελέτες.

Αναφέρεται, επίσης, ότι στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι η δημιουργία κτιρίου, το οποίο θα αποτελεί πόλο έλξης και σημείο αναφοράς της Θεσσαλονίκης, με μακροπρόθεσμο όφελος λόγω της καλύτερης αξιοποίησής τους, καθώς και η αποφυγή πολλαπλών εξόδων και πιθανόν μετέπειτα λειτουργικών περιορισμών και χρονικών καθυστερήσεων για την ολοκλήρωση της αξιοποίησης του κτιρίου και η δημιουργία χρήσεων, οι οποίες θα συμβάλλουν στην ανάδειξη της επιχειρηματικότητας της Βορείου Ελλάδας και, βέβαια, την προσέλκυση επενδύσεων και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Εντούτοις, στην εν λόγω προωθούμενη ρύθμιση, δεν υπάρχει οποιαδήποτε αναφορά στα ποιοτικά και αναπτυξιακά στοιχεία που αναφέρονται στην Ανάλυση Συνεπειών της Ρύθμισης, ενώ το μόνο που ρυθμίζεται είναι η καταλυτική ημερομηνία ολοκλήρωσης της μελέτης και των έργων αποκατάστασης του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού. Σε κάθε περίπτωση, η εν λόγω προωθούμενη ρύθμιση, όχι μόνο δεν εξυπηρετεί τους στόχους που διακηρύσσει εδώ η Κυβέρνηση, αλλά χρειάζεται ξεκάθαρα περαιτέρω εξηγήσεις. Και αυτό γιατί από τη μία πλευρά παρατείνει την ολοκλήρωση του έργου ενός πολύ σημαντικού έργου για την Θεσσαλονίκη και τους πολίτες της, για πάνω από μια δεκαετία, ενώ σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, θα έπρεπε ήδη να έχει ολοκληρωθεί.

Συνεχίζοντας, στη παράγραφο 1.02 του ίδιου άρθρου, η αύξηση προβλεπόμενου μήκους του προς κατασκευή κρηπιδώματος κατά 73 μέτρα, μπορεί να θεωρηθεί, ότι συμβάλλει θετικά, έστω και σε μικρό σχετικό βαθμό. Όμως, από την άλλη μεριά, η ρύθμιση δεν επιφέρει καμία αύξηση του ελάχιστου μήκους του κρηπιδώματος που δύναται να φιλοξενεί πλοία με βύθισμα τουλάχιστον 16,5 μέτρων και επομένως, δεν μπορούμε να μιλάμε για αύξηση των δυνατοτήτων σε ότι αφορά τουλάχιστον την αύξηση του αριθμού προσέγγισης μεγαλύτερων πλοίων από άποψη βυθίσματος. Και αυτό, τη στιγμή που γνωρίζουμε πως απαιτείται εκβάθυνση στα κρηπιδώματα που εξυπηρετούν χύδην ξηρό φορτίο, άνθρακα και σιδηρομετάλλευμα, ώστε να μπορεί το λιμάνι να εξυπηρετεί εύκολα πλοία μεγέθους Panamax.

Τέλος, στη παράγραφο 1.03, οι αιτιάσεις και οι στόχοι που αναφέρονται στην Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης, είναι μάλλον προσχηματικοί, γεγονός μάλιστα που θυμίζει τη πρόσφατη τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης του ΟΛΠ, όπου και πάλι τροποποιήθηκε η σύμβαση με πολυετή παράταση της καταλυτικής ημερομηνίας ολοκλήρωσης των υποχρεώσεων του επενδυτή αποκλειστικά προς δικό του όφελος και, βεβαίως, δημιουργήθηκαν μεγάλα ζητήματα ως προς το κομμάτι της ολοκλήρωσής του.

Κύριε Υπουργέ, η χώρα σήμερα βρίσκεται σε ένα κρίσιμο σταυροδρόμι και έχει ανάγκη να αξιοποιήσει άμεσα τα σοβαρά ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα ξεφεύγοντας από ιδεοληψίες και στρεβλώσεις του παρελθόντος.

Λαμβάνοντας υπόψη και τις επενδύσεις των ανταγωνιστικών λιμανιών είναι απαραίτητη η τεχνογνωσία και η δυναμική ενός παγκόσμιου παρόχου λιμενικών υπηρεσιών και στη Θεσσαλονίκη. Παρά την κρίση όλοι αναγνωρίζουν ότι η οργανωτική αναδιάρθρωση και η συμμετοχή ιδιωτών σε ορισμένες λιμενικές εργασίες θα δώσουν μεγάλη ώθηση.

Η τεχνογνωσία, τα κεφάλαια και το πελατολόγιο θα ενισχύσουν την εικόνα του λιμανιού σε πολύ μεγάλο βαθμό παγιώνοντας την υπεροχή του στην ευρύτερη περιοχή, ενώ ταυτόχρονα θα αναδειχθεί η στρατηγική θέση της Θεσσαλονίκης στο πεδίο του διαμετακομιστικού εμπορίου και των συνδυασμένων μεταφορών στη νοτιοανατολική Ευρώπη. Το λιμάνι αποτελεί για τη Θεσσαλονίκη βασικό οικονομικό πνεύμονα και παράγοντα ανάπτυξης. Ας μην ξεχνάμε ότι ένα σημαντικό κομμάτι του ΑΕΠ της Κεντρικής Μακεδονίας περνάει από τις προβλήτες του.

Για τους λόγους αυτούς κάθε καθυστέρηση και κάθε διαδικασία η οποία δεν ολοκληρώνεται με τον σωστό τρόπο αποτελεί «μελανό» σημείο και θα φέρνει διαφορετικές επιπτώσεις από αυτές τις οποίες επιθυμούμε στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό των πλεονεκτημάτων της περιοχής.

Βάση αυτών των δεδομένων, επιφυλασσόμαστε για την ψήφο μας στην Ολομέλεια της Βουλής.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε κ. Πάνα.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡα25 ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, σήμερα συζητάμε το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας «Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.”».

 Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης όπως όλοι ξέρουμε είναι η κύρια θαλάσσια πύλη της νοτιοανατολικής, κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης, σε στρατηγική τοποθεσία στην βόρεια Ελλάδα κοντά σε μεγάλα διευρωπαϊκά δίκτυα αυτοκινητοδρόμων και σιδηροδρόμων με άμεση πρόσβαση στις χώρες της νοτιοανατολικής Ευρώπης και οπωσδήποτε της Βαλκανικής.

Στις 23 Μαρτίου 2018 ολοκληρώθηκε η διαδικασία ιδιωτικοποίησής του με τη μεταβίβαση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών ύψους 67% της ΟΛΘ Α.Ε. στην South Europe Gateway Thessaloniki Limited η οποία απαρτίζεται από τις εταιρείες Deutsche Invest Equity Partners GmbH που κατέχει το 47%, την Terminal Link SAS με το 33% και την Belterra Investments Ltd που έχει το 20%.

Στις 4 Ιουνίου 2021 μεταβλήθηκε η μετοχική σύνθεση της South Europe Gateway Thessaloniki Limited και πλέον η μέτοχος Belterra Investments Ltd, αγοράζοντας το πλήρες μερίδιο της Deutsche Invest Equity Partners GmbH, κατέχει το 67% της εταιρίας και συνεπώς ασκεί τον έλεγχό της.

Στις 7 Δεκεμβρίου 2021 η Belterra, συμφερόντων Ιβάν Σαββίδη, προέβη σε αγορά 299.855 μετοχών του ΟΛΘ με τιμή κτήσης 26 ευρώ ανά μετοχή. Πριν την εν λόγω απόκτηση η Belterra ήδη κατείχε άμεσα 189.447 μετοχές που αντιστοιχούν στο 1,88 του συνολικού καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας. Μετά την ανωτέρω απόκτηση ο συνολικός αριθμός των μετοχών και των ισόποσων δικαιωμάτων ψήφου της εταιρείας που κατέχει άμεσα η Belterra ανέρχεται σε 489.332 και αντιστοιχεί σε ποσοστό 4,85% του μετοχικού κεφαλαίου.

Συνεπώς, ο συνολικός αριθμός μετοχών και των ισόποσων δικαιωμάτων ψήφου του ΟΛΘ που κατέχει η Belterra, τόσο άμεσα όσο και έμμεσα μέσω της απευθείας συμμετοχής της στη South Europe Gateway Thessaloniki η οποία κατέχει το 67% μετοχών και δικαιωμάτων ψήφου της ΟΛΘ, ανέρχεται σε 7.242.932 που αντιστοιχεί σε ποσοστό 71,85% του μετοχικού κεφαλαίου από 68,88% που κατείχε πριν την περιγραφόμενη συναλλαγή.

 Με την παρούσα τροποποίηση της σύμβασης του 2018 παρατείνεται, πρώτον, μέχρι τις 31/12/2023 η προθεσμία εκπόνησης μελέτης στατικής αποκατάστασης και αξιοποίησης του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού, δεύτερον, προβλέπεται η κατασκευή ενός πρόσθετου κρηπιδώματος μήκους τουλάχιστον 513 μέτρων και η κατασκευή πρόσθετης χερσαίας ζώνης πλάτους 258 μέτρων κατά μήκος του ανωτέρου κρηπιδώματος, και τρίτον, ορίζεται κατά παρέκκλιση της διαδικασίας η αγορά 5 μηχανημάτων μεταφοράς και στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων αξίας 4 εκατομμυρίων ευρώ.

Κυρίες και κύριοι, δεν χρειάζεται να τονίσω ως ΜεΡΑ25 το απολύτως προφανές ότι την ιδιωτική του περιουσία μπορεί ο καθένας μας να την κάνει ότι θέλει, την δημόσια περιουσία όμως δεν έχει κανείς το δικαίωμα να την εκχωρεί και να την ιδιωτικοποιεί. Εμείς ως ΜεΡΑ25 καταψηφίζουμε καθώς αποτελεί συνέχιση της ιδιωτικοποίησης του λιμένα της Θεσσαλονίκης.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Λογιάδης με την ομιλία του οποίου ολοκληρώθηκε ο κύκλος των εισηγητών και των αγορητών των κομμάτων.

Συνεχίζουμε με τον κύκλο των ομιλητών, δίνοντας τον λόγο στον κ. Αρσένη.

**ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Μιλάμε σήμερα εδώ για έναν ολιγάρχη. Μιλάμε για τον κ. Σαββίδη, έναν ολιγάρχη στον οποίο οι Κυβερνήσεις έχουν αποφασίσει να παραχωρήσουν τη δημόσια περιουσία όσον αφορά τη Θεσσαλονίκη και νευραλγικούς τομείς της. Τώρα μιλάμε για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ένα από τα λιμάνια πύλες εισόδου της χώρας, βέβαια εδώ έχουν ιδιωτικοποιηθεί σε μία εταιρεία τα περισσότερα αεροδρόμια, δεν θα δινόταν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης; Βλέπουμε να υπάρχουν και κάποιες συμβατικές υποχρεώσεις ως προς τις επενδύσεις. Με μια απλή αναζήτηση στο Internet βλέπουμε ότι πάρα πολλές από τις λίγες επενδύσεις που γίνονται στο λιμάνι αυτή τη στιγμή είναι πάλι από τα χρήματα του ελληνικού λαού, δηλαδή από το ΕΣΠΑ, με πολύ απλά λόγια. Επίσης βλέπουμε ότι οι άλλες, που δεν είναι από το ΕΣΠΑ από ότι έχω καταφέρει να εντοπίσω, δεν προχωράνε μέχρι στιγμής και επεκτείνετε η σύμβαση μήπως και προχωρήσουν στο μέλλον.

Θα έπρεπε να καταγγείλετε τη σύμβαση, επειδή η εταιρεία δεν υλοποιεί της συμβατικές υποχρεώσεις της, και να επαναφέρετε το λιμάνι στο δημόσιο. Μιλάμε τώρα για το παλιό Τελωνείο, τόσο όσον αφορά τη στατική αποκατάσταση όσο και την κατασκευή της αποκατάστασης. Δεν είναι όμως μόνο το τι γίνεται αυτή τη στιγμή στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ή το αντίστοιχο, κ. Πρόεδρε. Στο λιμάνι του Πειραιά, όπου πραγματικά και εκεί πέρα γίνεται, οι κινήσεις πολιτών έχουν καταγγείλει και έχουν κερδίσει τα δικαστήρια ξανά και ξανά. Και όμως βλέπουμε έργα να προχωράνε παρόλο που τα δικαστήρια λένε άλλα πράγματα και το Συμβούλιο της Επικρατείας λέει άλλα πράγματα.

Ετοιμάζεστε να δώσετε στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, το οποίο θα δούμε σε ποιον ολιγάρχη θα δοθεί. Δεν δίνεται μόνο το λιμάνι, δίνεται μαζί με το λιμάνι και όλη την ακτογραμμή της Ηγουμενίτσας. Έχει δεσμευτεί η Κυβέρνηση ότι θα εξαιρέσει κάποια πράγματα -στην πράξη δεν βλέπουμε να υπάρχει καμία εξαίρεση- δηλαδή από τα Σύβοτα μέχρι τα Αλβανικά σύνορα αυτός που θα αγοράσει το λιμάνι, ουσιαστικά θα αγοράσει όλη τη Θεσπρωτία ελέγχοντας όλο το παράκτιο μέτωπό της, τον κεντρικό δρόμο της Ηγουμενίτσας, το λιμάνι και οτιδήποτε άλλο αυτό συνεπάγεται, όπως για παράδειγμα τα αλιευτικά καταφύγια. Αντίστοιχα για το Ηράκλειο με τις γνωστές συζητήσεις για το πού ανήκει ακόμα και το Φρούριο του Ηρακλείου και ούτω καθεξής.

Βλέπουμε δηλαδή μια διαδικασία καταστρατήγησης κάθε έννοιας δημοσίου συμφέροντος σε αυτές τις συμβάσεις. Βλέπουμε μια διαδικασία όπου για να επωφεληθούν κάποιοι ολιγάρχες -γιατί ολιγάρχης είναι κάποιος όταν έχει κανάλι και επιχειρήσεις και πάνε τα δημόσια μονοπώλια σε αυτόν, δεν μπορώ να το περιγράψω κάπως αλλιώς. Του δίνεις τον δημόσιο έλεγχο, δηλαδή, ιδιωτικοποιείς προς αυτόν πράγματα τα οποία ανήκουν αποκλειστικά στο δημόσιο. Να μην ξεχνάμε ότι δεν ιδιωτικοποιούνται μόνον τα λιμάνια, ιδιωτικοποιούνται και οι διαχειριστές των λιμανιών, δηλαδή όχι μόνο ένα εμπορικό κομμάτι.

Εδώ ακούμε στον Πειραιά ότι τώρα που γίνεται το Μετρό υπάρχει ενδεχομένως ένα σχέδιο να φύγει η ακτοπλοΐα από το κεντρικό λιμάνι και να πάει αλλού ώστε να παραμείνει εκεί η κρουαζιέρα. Που βρίσκετε το δημόσιο συμφέρον σε όλα αυτά; Που είναι το συμφέρον των πολιτών σε όλα αυτά; Με χρήματα όμως των πολιτών γίνονται οι οποιεσδήποτε επενδύσεις και βέβαια άκουσα και από άλλους ομιλητές ότι λειτουργεί λίγο καλύτερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Μα προφανώς, το σχέδιο είναι ένα και επαναλαμβάνεται παντού, απαξίωση για την ιδιωτικοποίηση και ιδιωτικοποίηση έστω με χρονοκαθυστέρηση οδηγεί πάντα σε απαξίωση. Τρανό παράδειγμα πια είναι η πιο εμβληματική ιδιωτικοποίηση στην Ελλάδα. Μα δεν είναι αυτή των τηλεπικοινωνιών, ΟΤΕ-COSMOTE; Τι έλεγε η εφημερίδα «Καθημερινή», πριν από λίγες μέρες; Έλεγε πως στην Ελλάδα έχουμε το ακριβότερο και το πιο αργό Internet της Ευρώπης.

Αυτές είναι οι εμβληματικές επενδύσεις. Περιμένετε σε λίγο να δείτε ποια θα είναι η κατάσταση και στα λιμάνια και στα αεροδρόμια της χώρας που ιδιωτικοποιείτε και οι όποιοι εκσυγχρονισμοί, π.χ. τα αεροδρόμια της Fraport, που γίνονται από τα ΕΣΠΑ, από δημόσιο χρήμα. Τα πήραν έναντι δεσμεύσεων για ιδιωτικές επενδύσεις και οι δεσμεύσεις αυτές έχουν γίνει αποζημιώσεις λόγω Covid-19 και τώρα, βέβαια, οι όποιες επενδύσεις γίνονται πάλι από δημόσιο χρήμα, μέσω του ΕΣΠΑ. Προφανώς και είμαστε κατά αυτής της επέκτασης της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα ολοκληρώσουμε τον κύκλο των ομιλητών δίνοντας τον λόγο στον συνάδελφο από τον ΣΥΡΙΖΑ, κ. Σωκράτη Φάμελλο.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ήρθα να τοποθετηθώ στην τροποποίηση αυτή της σύμβασης για να σας μεταφέρω, ως βουλευτής Θεσσαλονίκης, το πώς «βλέπει» η Θεσσαλονίκη το λιμάνι της. Κατ’ αρχήν οφείλω να σας πω το ότι έρχεται στη Βουλή μια αναθεώρηση της σύμβασης που παρατείνει χρονοδιαγράμματα, χωρίς επίπτωση και χωρίς καταλογισμό ευθύνης επί αυτού, δείχνει ανεπάρκεια και δείχνει αδυναμία υπεράσπισης του δημοσίου συμφέροντος.

Δηλαδή, έχουμε ένα Υπουργείο το οποίο έρχεται και μας λέει ότι 3 χρόνια δεν έκανε τίποτα όσον αφορά το κτίριο αλλά και τον Προβλήτα, το βασικό έργο, και τις συνδέσεις του λιμανιού -θα σας πω στη συνέχεια- άρα τη λειτουργία του λιμανιού στην πόλη. Άρα έχουμε μια Κυβέρνηση η οποία μας έχει «πολιορκήσει» με μηνύματα, μας έχει «πλημμυρίσει» με επικοινωνιακά μηνύματα αλλά δεν έχει κάνει τίποτα στο λιμάνι Θεσσαλονίκης και έρχεται τώρα να παρατείνει χρονοδιάγραμμα, χωρίς να λέει και ποιος φταίει. Δεν υπάρχουν ευθύνες, ρήτρες ή οτιδήποτε άλλο, άρα μπορεί να φταίει και η ίδια. Τουλάχιστον αυτό αποδεικνύει η πράξη, σήμερα, της αναθεώρηση της σύμβασης και από την άλλη μεριά, επί της ουσίας, η πόλη δεν έχει εισπράξει το θετικό αποτέλεσμα της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, το οποίο παραλάβατε ατόφιο.

Το θέμα της διοικητικής ολοκλήρωσης της σύμβασης και του διαγωνισμού όπως και του προγραμματισμού των συνδέσεων είχε τελειώσει. Και πού βρίσκεται σήμερα η Θεσσαλονίκη; Προφανώς, ούτε το αρχιτεκτονικό έργο του παλαιού σταθμού προχωράει Δεν υπάρχουν, λοιπόν, και όλες οι εξυπηρετήσεις που θα προκαλούσε στην πόλη. Δεν υπάρχει και καμία ωρίμανση, όμως, στο θέμα του Προβλήτα, της βαριάς βιομηχανικής παραγωγικής επένδυσης την οποία περιμέναμε και επιπλέον -θέτω υπόψη σας ότι έχει ακυρωθεί ο διαγωνισμός της μελέτης για τη σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με το δίκτυο της πόλης, της χώρας για να είμαι ακριβής, όχι της πόλης- με επιλογή του ίδιου του Πρωθυπουργού, έχει σταματήσει το Εμπορευματικό Κέντρο Βορείου Ελλάδος στο «Στρατόπεδο Γκόνου».

 Άρα, στο λιμάνι επενδύσεις δεν προχωράνε. Ο σχεδιασμός των συνδέσεων, που παρότι επί ΣΥΡΙΖΑ τόσο η οδική σύνδεση από την Εγνατία Οδό όσο και η σιδηροδρομική είχαν δρομολογηθεί, είναι στον αέρα. Δεν έχουμε έργα, δεν έχουμε μελέτες και το βασικό έργο που θα συνδυαζόταν με το λιμάνι, το logistics στο κέντρο, στο «Στρατόπεδο Γκόνου».

Ήρθε ο Πρωθυπουργός τον Σεπτέμβριο του 2019 και ανήγγειλε ότι θα γίνει Ελεύθερη Οικονομική Ζώνη. Έγινε; Όχι, βέβαια. Δεν έχει γίνει τίποτα. Τρία χρόνια αυτή η υπόσχεση προς την πόλη, του κ. Μητσοτάκη, που δεν ξέρω αν ήταν καλή ή κακή, δεν παίρνω θέση, δεν υπάρχει. Είναι μια «φούσκα». Ένα «φάντασμα» κινείται πάνω από τη Θεσσαλονίκη, η Ελεύθερη Οικονομική Ζώνη της Θεσσαλονίκης. Το βασικό, όμως, εργαλείο ανάπτυξης που ήταν το εμπορευματικό κέντρο το οποίο θα συνέδεε το λιμάνι της πόλης μας με τα Βαλκάνια, αξιοποιώντας και τις συμφωνίες που έχει κάνει ο Αλέξης Τσίπρας με τους ηγέτες των Βαλκανίων και ιδιαίτερα τη συμφωνία με τα Σκόπια, επίσης δεν προχωράει.

Άρα, ήρθε η Κυβέρνηση και διά της σημερινής παράτασης στις υποχρεώσεις του λιμανιού αποδεικνύεται ανεπαρκής και απούσα ως προς τα εσωτερικά έργα του λιμανιού και ταυτόχρονα, όχι απλά δεν έχει κάνει τίποτα αλλά έχει ακυρώσει το εμπορευματικό κέντρο και έχει παγώσει και έχει ακυρώσει τη μελέτη της σιδηροδρομικής σύνδεσης την οποία θέλει να προκηρύξει ξανά. Πώς λοιπόν εμείς να αντιμετωπίσουμε το θέμα του λιμανιού; Ως «φάντασμα»; Ένα φάντασμα που κινείται πάνω από τη Θεσσαλονίκη. Όσα μπορείτε να ξεπουλήσετε, τα ξεπουλάτε. Έχουμε πάρα πολλά παραδείγματα, με κορυφαίο το θέμα των απορριμμάτων και της περιφερειακής. Αλλά στο λιμάνι τι ακριβώς έχετε κάνει; Εγώ θα ήθελα, κ. Πλακιωτάκη, να ακούσω τι έχει κάνει η Κυβέρνηση για το λιμάνι Θεσσαλονίκης. Διότι τη σύμβαση την πήρατε έτοιμη από τον ΣΥΡΙΖΑ. Δεν κάνατε κάτι στο διοικητικό πλαίσιο γιατί είχαν ολοκληρωθεί. Ο προγραμματισμός των έργων ήταν συγκεκριμένος και εδώ τώρα έρχεστε και μας λέτε πως «3 χρόνια δεν μπόρεσα να κάνω κάτι στο Υπουργείο Ναυτιλίας για τη Θεσσαλονίκη. Αντίθετα, δίνω παράταση σε έργα που έπρεπε να έχουν τελειώσει». Και ποιος φταίει για το ότι καθυστερούν; «Απορία ψάλτου βηξ».

Δεν είμαι σίγουρος ότι θα δώσετε κάποια απάντηση μετά, αλλά για το ότι έχετε σταματήσει τις συνδέσεις του λιμανιού με τα μεγάλα κυκλοφοριακά δίκτυα και ότι έχει παγώσει το εμπορευματικό κέντρο στο «Στρατόπεδο Γκόνου», θα ήθελα μια απάντηση για δύο λόγους.

Ο κ. Μητσοτάκης, στην ομιλία του στην Έκθεση, πριν από δέκα μέρες, προσπαθώντας να παραπλανήσει τους Θεσσαλονικείς, είπε ότι ένα από τα παραδείγματα προόδου στην πόλη είναι ότι προχωράει το εμπορευματικό κέντρο στο «Στρατόπεδο Γκόνου».

Μπορείτε, σας παρακαλώ, μιας και είμαστε στη Βουλή και ξέρω ότι εσείς πάντα ομιλείτε τη γλώσσα της αλήθειας, να πείτε επίσημα για να καταγραφεί στα πρακτικά, ότι προχωρά το εμπορευματικό κέντρο; Δε θα μπορέσετε, το ξέρω.

Μπορείτε να πείτε για ποιο λόγο ο κ. Μητσοτάκης είπε ψέματα στους Θεσσαλονικείς, από το βήμα της Έκθεσης, ότι προχωράει το εμπορευματικό κέντρο; Ενώ στο Θριάσιο Πεδίο, στην Αθήνα, προχωράει. Και αυτό ήταν έργο του ΣΥΡΙΖΑ.

Μπορείτε να πείτε στους Θεσσαλονικείς, λοιπόν, για ποιο λόγο σταματήσατε ένα έργο μείζονος σημασίας, βαλκανικού επιπέδου; Και οι Βουλευτές της ΝΔ πρέπει να απολογηθούν, κ. Υπουργέ, όχι μόνο εσείς, γιατί κανείς δεν έχει υπερασπισθεί το ότι έχουν «παγώσει» τα έργα στη Θεσσαλονίκη. Κάνουν μόνο επικοινωνιακές περατζάδες από τα μέσα ενημέρωσης, που σας στηρίζουν μια χαρά, γιατί έχετε τη λίστα «Πέτσα».

Επί της ουσίας, όμως, ρωτώ. Για ποιο λόγο τα έργα καθυστέρησαν στο λιμάνι, για ποιο λόγο έχουν παγώσει οι συνδέσεις με το σιδηρόδρομο και με το οδικό δίκτυο και για ποιο λόγο έχετε καταστρέψει οικονομικά, κυριολεκτικά, το σχεδιασμό του εμπορευματικού κέντρου στη Θεσσαλονίκη;

Έτσι ξεπληρώνετε το λαό της Θεσσαλονίκης και της Μακεδονίας; Με τα ψέματα των μακεδονομάχων με τις περικεφαλαίες τώρα έχετε κι άλλα ψέματα για την ανάπτυξη; Και ξέρετε, στο τέλος-τέλος, η συζήτηση είναι απλή. Πότε θα παραιτηθείτε, ως Κυβέρνηση, να ησυχάσουμε και εμείς στη Θεσσαλονίκη, από όλα αυτά πού μας έχετε κάνει εκεί; Γιατί αυτό είναι το πραγματικό ζήτημα, κύριε Υπουργέ. Θα σας «παραιτήσει» ο λαός, όμως, μην ανησυχείτε.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε κ. Φάμελλε και όπως γνωρίζουμε συνήθως αντικαθιστά ο λαός τις Κυβερνήσεις. Συνήθως, λέω, συνήθως.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** ( Ομιλεί εκτός μικροφώνου, δεν ακούγεται)

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μη το προσωποποιείτε.

Είπατε ότι θέλατε να πείτε, ακούστηκε ότι είπατε. Μέχρι εκεί.

Ολοκληρώθηκε ο κύκλος των ομιλητών και θα ολοκληρώσουμε τη σημερινή συνεδρίαση με την ομιλία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Κύριε Πλακιωτάκη, έχει τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους αγαπητούς συναδέλφους, τους εκπροσώπους των κομμάτων, που πήραν το λόγο, για μία τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του ΟΛΘ, που, στην ουσία, αναφέρεται σε 3 τεχνικά ζητήματα. Τεχνικά ζητήματα τα οποία όμως αναδεικνύουν την πολύ μεγάλη προοπτική ανάπτυξης του Λιμένος Θεσσαλονίκης, όχι μόνο στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, αλλά και γενικότερα στη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Είναι γεγονός, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, από αρχαιοτάτων χρόνων έπαιζε πολύ σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ευμάρεια των Θεσσαλονικέων αλλά και ευρύτερα των κατοίκων της βόρειας Ελλάδος, στην ανάδειξη των στρατηγικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας και, βέβαια, πάντοτε είχε αγαστή συνεργασία με τις τοπικές κοινωνίες. Αυτό, λοιπόν, το χαρακτήρα έχει η προτεινόμενη τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης.

Επιτρέψτε μου να πω, πριν αναφερθώ στα συγκεκριμένα τεχνικά ζητήματα που, επαναλαμβάνω, τροποποιεί η συγκεκριμένη Σύμβαση Παραχώρησης, να δούμε κάποια στοιχεία, που έχουν νομίζω ένα ενδιαφέρον, για το που βρίσκεται το λιμάνι σήμερα. Διότι άκουσα μύδρους εναντίον των ιδιωτικοποιήσεων, των παραχωρήσεων, ότι δεν είναι επωφελή για την εθνική οικονομία, για την τοπική οικονομία, για τους εργαζόμενους, για τις επενδύσεις και για την ανάπτυξη του Λιμένα. Άρα, για να δούμε που βρισκόμαστε σήμερα, 3 χρόνια και μετά την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης;

Θέλω, επίσης, κ. Πρόεδρε, να ξεκαθαρίσω ότι διαχρονικά η στρατηγική επιλογή των Κυβερνήσεων της ΝΔ ήταν υπέρ της αξιοποίησης, της παραχώρησης των λιμένων της χώρας. Είναι μια πολιτική που υπηρετήσαμε από την εποχή του Κώστα Καραμανλή, στη συνέχεια του Αντώνη Σαμαρά και, βεβαίως, σήμερα, του σημερινού Πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη, δείχνοντας ότι η ΝΔ, διαχρονικά, έχει μια συνεπή στάση ως προς το θέμα της αξιοποίησης των λιμενικών υποδομών.

Τουναντίον, ο ΣΥΡΙΖΑ ήταν αυτός που άλλα έλεγε τη μία μέρα και άλλα έλεγε την άλλη. Όμως, τελικά, υπέγραψε και τη Σύμβαση Παραχώρησης στο λιμάνι του Πειραιά και τη Σύμβαση Παραχώρησης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Θέλω, επίσης, να ξεκαθαρίσω κάτι επειδή ακούστηκε ότι ξεπουλάμε δημόσιες περιουσίες.

Κύριοι συνάδελφοι, εδώ μιλάμε ουσιαστικά για αξιοποίηση υποδομών της χώρας μας, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, έναντι συγκεκριμένων υποχρεώσεων που έχει αναλάβει ο επενδυτής. Θέλω να το ξεκαθαρίσω, κ. Πρόεδρε, για να σταματήσουμε επιτέλους να λαϊκίζουμε μέσα σ’ αυτή την αίθουσα, ότι η κυριότητα των υποδομών, των επενδύσεων, είναι κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου, δηλαδή μετά το πέρας της Σύμβασης Παραχώρησης ό,τι επενδύσεις έχουν γίνει στο λιμάνι είναι περιουσία του Ελληνικού Δημοσίου. Άρα, αξιοποιούμε τις δημόσιες υποδομές της χώρας έναντι συγκεκριμένου τιμήματος, έναντι συγκεκριμένων επενδύσεων και όλα αυτά, τελικά, αποτελούν περιουσία του Ελληνικού Δημοσίου.

Για να δούμε, όμως, τι έχει γίνει πραγματικά στο Λιμάνι 3 χρόνια μετά.

Ο κύκλος εργασιών το 2021 ανήλθε σε 77,8 εκατομμύρια ευρώ όταν το 2017 ήταν 54,2 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή, είχαμε άνοδο της τάξεως του 44%. Αποδόθηκαν συνολικοί φόροι ύψους 23,4 εκατομμυρίων ευρώ στο Ελληνικό Δημόσιο από το 2018 μέχρι σήμερα. Το ποσό του τιμήματος παραχώρησης που αποδόθηκε το 2021 υπερδιπλασιάστηκε σε σχέση με το 2017. Από 1,1 εκατομμύρια ευρώ το 2017 ανήλθε σε 2,8 εκατομμύρια ευρώ το 2021.

Σωστά, κύριοι συνάδελφοι με ρωτήσατε γιατί ανέφερα υλοποίηση επενδύσεων μέχρι σήμερα από τον ΟΛΘ ύψους 56 εκατομμυρίων ευρώ. Θα σας αναφέρω ότι πέρα από τις υποχρεωτικές επενδύσεις που μέχρι σήμερα ανέρχονται σε 22,5 εκατομμύρια ευρώ, έχουν υλοποιηθεί επενδύσεις στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, στο σταθμό συμβατικού φορτίου, στη γενική ανάπτυξη του Λιμένα, σε θέματα πληροφορικής. Δηλαδή, σε μη υποχρεωτικές επενδύσεις που αφορούν σε έργα ανακατασκευής, αναβάθμισης υποσταθμών, σε εγκατάσταση νέων συστημάτων, σε αγορά εξοπλισμού, σε αναβάθμιση αποθηκών συμβατικού φορτίου, σε διαμορφώσεις-αναβαθμίσεις υφιστάμενων κτιρίων, σε αναβαθμίσεις υποσταθμών και αποθηκών στη γενική ανάπτυξη λιμένων. Άρα, έχουν υλοποιηθεί επενδύσεις πέρα από τις υποχρεωτικές, όπου εδώ θέλω να σημειώσω ότι σε επίπεδο μηχανολογικού εξοπλισμού όσον αφορά την αναβάθμιση υποδομών στον Προβλήτα 6 έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα περίπου το 80% των υποχρεωτικών επενδύσεων. Μάλιστα, πριν από λίγες ημέρες είχα παραστεί και ενόψει της Διεθνούς Εκθέσεως Θεσσαλονίκης και επόπτευσα ο ίδιος τη λειτουργία των νέων γερανογεφυρών που αναβαθμίζουν σημαντικά την γεωστρατηγική αξία του Λιμένος.

Βέβαια, δεν περιοριζόμαστε μόνο σ’ αυτά. Έχει επανειλημμένα αναφερθεί ότι η κρουαζιέρα αναπτύσσεται με πολύ γοργούς ρυθμούς στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Ο αριθμός επιβατών και αφίξεων κρουαζιερόπλοιων τετραπλασιάστηκε. Το 2022 αναμένεται να κλείσει με αριθμό αφίξεων 60 κρουαζιερόπλοιων και θέλω να σημειώσω εδώ ότι οι περισσότερες προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων είναι Home Port, δηλαδή εκκίνησης και ολοκλήρωσης της κρουαζιέρας από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με προφανή οφέλη για την τοπική οικονομία και την τοπική κοινωνία, ενώ οι αφίξεις κρουαζιέρας αναμένεται το 2023 να εικοσαπλασιαστούν σε σχέση με το 2017.

 Επιτέλους, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει ακτοπλοΐα και αυτό δεν είναι τυχαίο, διότι εισαγάγαμε νέες συνδέσεις με τις Σποράδες, το βορειοανατολικό Αιγαίο, τις Κυκλάδες. Η ακτοπλοϊκή κίνηση έχει αυξηθεί κατά 36% σε σχέση με το 2017, δηλαδή από 48.000 επιβάτες σε 65.000 επιβάτες.

Ερχόμαστε τώρα στο θέμα των εργαζομένων, που κι εδώ έχει γίνει πάρα πολύς λόγος. Θυμάστε τότε που μας λέγατε ότι θα απολυθούν όλοι, πως κινδυνεύει το λιμάνι και τι θα γίνουν εργαζόμενοι; Θα σας δώσω 2 χαρακτηριστικά στοιχεία. Πρώτον ότι ο συνολικός αριθμός των εργαζομένων αυξήθηκε κατά 24%, από 373 το 2017 σε 464 άτομα το 2021. Σήμερα ο συνολικός αριθμός των εργαζομένων ανέρχεται στους 478, ενώ εργάζονται επίσης σε εγκαταστάσεις του οργανισμού μέσω υπεργολάβων ακόμη 250 άτομα. Θυμάστε, επίσης, τι μας λέγανε για τις μετατάξεις, ότι υπήρχε ενδιαφέρον για εκατοντάδες μετατάξεις στον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ; Ποια είναι κατάσταση όμως σήμερα; Ξέρετε σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πόσες μετατάξεις έχουν γίνει; Τρεις μετατάξεις, ενώ για 4 άτομα εκκρεμεί η μετάταξη να δημοσιευθεί στο ΦΕΚ και για 35 άτομα υπάρχουν εκκρεμότητες σχετικά με τη νέα τους μισθοδοσία. Άρα αυτή είναι η κατάσταση. Γιατί δεν φεύγουν από τα λιμάνια και του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης; Διότι, προφανώς οι συνθήκες εργασίας και κυρίως των απολαβών τους είναι πολύ υψηλότερος σε σχέση με την αγορά. Αυτά τα είπα διότι θέλω να αποδείξω ότι η στρατηγική μας επιλογή για την αξιοποίηση των λιμενικών υποδομών είναι προς όφελος και της εθνικής οικονομίας, αλλά και προς όφελος της τοπικής οικονομίας και των τοπικών κοινωνιών.

 Επίσης, θέλω να ενημερώσω τη Βουλή ότι αυτή τη στιγμή είναι σε εξέλιξη 4 διεθνείς διαγωνισμοί αξιοποίησης των περιφερειακών λιμένων της χώρας, με πολύ σημαντικό επενδυτικό ενδιαφέρον, όπου αναμένεται στο 1ο τρίμηνο, τουλάχιστον για το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και της Ηγουμενίτσας, να έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες και να έχουμε τον νέο ανάδοχο. Γίνομαι κουραστικός, αλλά θέλω να το επαναλάβω για μια ακόμα φορά πως δεν μιλάμε για κανένα ξεπούλημα δημόσιας περιουσίας, μιλάμε ουσιαστικά για αξιοποίηση των υποδομών της χώρας μας προς όφελος της εθνικής μας οικονομίας, της τοπικής ανάπτυξης, αλλά και της αύξησης των θέσεων απασχόλησης.

Επανερχόμενος στο νομοσχέδιο, θα ήθελα να δώσω περισσότερα στοιχεία για τις τροποποιήσεις τις οποίες προτείνουμε. Πρώτα απ’ όλα, στην παράταση της προθεσμίας υλοποίησης των εργασιών στατικής αποκατάστασης, θέλω να το καταλάβουμε όλοι, ότι η υποχρεωτική επένδυση περιλαμβάνει μόνο το έργο υλοποίησης της στατικής αποκατάστασης, το οποίο είναι προϋπολογισμού ύψους 5 εκατομμυρίων ευρώ. Δεν υλοποιήθηκε μέχρι σήμερα διότι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι προφανές ότι η πανδημία έφερε ουσιώδεις επιπτώσεις στην ομαλή δραστηριοποίηση της παγκόσμιας και εγχώριας αγοράς και σε κάθε επίπεδο βιομηχανικής και οικονομικής δράσης. Εμείς, όμως, στην τροποποίηση την οποία προτείνουμε, δεν περιλαμβάνεται μόνο το έργο της στατικής αποκατάστασης -προσέξτε εδώ είναι το κρίσιμο σημείο- περιλαμβάνεται και η ολοκλήρωση του συγκεκριμένου έργου. Δηλαδή, μιλάμε για λειτουργική αξιοποίηση πλέον του εμβληματικού ιστορικού κτιρίου του Παλαιού Τελωνείου της Θεσσαλονίκης. Όπως καταλαβαίνετε, θα δημιουργήσουμε ένα πόλο, όχι μόνο για τους θεσσαλονικείς αλλά και για τους επισκέπτες μας, με προφανή οφέλη και κατά τη διάρκεια της αποκατάστασης του συγκεκριμένου κτιρίου και μιλάω για θέσεις απασχόλησης, αλλά κυρίως για θέσεις απασχόλησης μετά την ολοκλήρωση, τη λειτουργική αξιοποίηση του συγκεκριμένου κτιρίου. Αξίζει να σημειωθεί, ότι όλα αυτά θα γίνουν εντός της επενδυτικής περιόδου.

Για το δεύτερο σκέλος της τροποποίησης της Σύμβασης Παραχώρησης, έγκειται στην αναπροσαρμογή ουσιαστικά των διαστάσεων της επέκτασης της λιμενικής υποδομής του Προβλήτα 6, με αύξηση του κρηπιδώματος και παράλληλη διατήρηση του συνολικού εμβαδού της επέκτασης, ώστε να μπορούν-και εδώ είναι το κρίσιμο στοιχείο διότι η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και ο χώρος των λιμενικών υπηρεσιών συνεχώς εξελίσσεται- να εξυπηρετούνται και περισσότερα αλλά και μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Στην τροποποίηση λοιπόν, προβλέπεται μήκος 513 μέτρων-μιλάμε για το μήκος του κρηπιδώματος-και το εμβαδόν απαιτούμενο πλάτος μειώνονται στα 258 μέτρα τουλάχιστον, γεγονός το οποίο βέβαια συντελεί ουσιαστικά στη διατήρηση του ίδιου εμβαδού κάλυψης θαλάσσιου χώρου του Προβλήτα, δηλαδή, περίπου στα 132.000 τετραγωνικά μέτρα.

Επομένως, για τους λόγους που ζητείται η συγκεκριμένη τροποποίηση, αφορά και τη μεγιστοποίηση του λειτουργικού οφέλους, τη μεγιστοποίηση της ανανέωσης της λειτουργικότητας με προφανή σημαντικά οφέλη για τα έσοδα του ελληνικού δημοσίου, τη μείωση του κόστους με ταυτόχρονη βελτιστοποίηση της δυναμικότητας του λιμένος και, βέβαια, την καλύτερη δυνατότητα στοιβασίας και αποδοτικής διαχείρισης των εμπορευματοκιβωτίων. Και βέβαια, υπάρχουν πολλά και σημαντικά οφέλη τα οποία έχουν αναλυθεί στη μελέτη που έχει εκπονηθεί από την Deloitte.

Συμπερασματικά λοιπόν, με αυτή την αναδιάταξη του Προβλήτα 6 το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα μπορέσει να γίνει ανταγωνιστικό όχι μόνο, το επαναλαμβάνω, στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων αλλά ανταγωνιστικό στον παγκόσμιο χάρτη των θαλασσίων μεταφορών. Kαι βέβαια, ανταποκρινόμενο σε μια κυρίαρχη τάση η οποία επικρατεί στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, στην οποία εντοπίζεται η ραγδαία αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων που μεταφέρουν κοντέινερ. Άρα, μπορεί πλέον στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης να προσεγγίζουν τα Ultra Large Container Vessels, τα οποία έχουν δυναμικότητα μέχρι 24.000 TEUs. Kαι παράλληλα βέβαια, εξασφαλίζεται η χρήση εξοπλισμού αυτοματοποιημένων συστημάτων τελευταίας τεχνολογίας, η οποία θα μπορέσει να εγγυηθεί την στοιβασία αλλά και τη διαχείριση ανάλογου όγκου εμπορευματοκιβωτίων.

Τέλος, με το 3ο μέρος της τροποποιούμενης σύμβασης επιδιώκεται η παραμονή στις υποχρεωτικές επενδύσεις της αγοράς των 5 μηχανημάτων μεταφοράς και στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων αξίας 4 εκατομμυρίων ευρώ, των οποίων η παραγγελία πραγματοποιήθηκε, για λόγους προφανώς λειτουργικούς, πριν την υπογραφή της σύμβασης με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και την υλοποίηση έναρξης των υποχρεωτικών επενδύσεων και η οριστική παραλαβή αυτών έγινε μετά την υπογραφή της εν λόγω σύμβασης και την υλοποίηση έναρξη-κατά παρέκκλιση βέβαια-της διαδικασίας που προβλέπει η Σύμβαση Παραχώρησης λόγω του επείγοντος χαρακτήρα.

Σαφώς βέβαια οφείλω να τονίσω και με σεβασμό πάντοτε στην ιδιότητα του Ανεξάρτητου Μηχανικού, ότι η υπόψιν προμήθεια είναι προφανές πως θα ολοκληρωθεί και νομότυπα υπό την ρητή προϋπόθεση, επαναλαμβάνω, ότι ο εκ των υστέρων έλεγχος του Ανεξάρτητου Μηχανικού πιστοποιήσει ότι ο φάκελος τεκμηρίωσης και εν γένει η προμήθεια συνάδει με τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου άρθρου.

Συμπερασματικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας εξέθεσα τους λόγους για τους οποίους, ουσιαστικά, αιτούμεθα την τροποποίηση της συγκεκριμένης Σύμβασης Παραχώρησης σε 3 συγκεκριμένα τεχνικά ζητήματα. Ο σκοπός της συγκεκριμένης νομοθετικής παρέμβασης είναι να ενισχύσει ακόμα περισσότερο τα οφέλη που μπορεί να αποδώσει το λιμάνι στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης και της Βορείου Ελλάδος, αλλά, βεβαίως, με σημαντικά οφέλη -και αυτό νομίζω είναι κατανοητό μέχρι σήμερα- για το ελληνικό δημόσιο, αλλά και για την τοπική ανάπτυξη και οικονομία.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό, με την ομιλία του οποίου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η σημερινή 1η συνεδρίαση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τίτλο «Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.”».

Στο σημείο αυτό, λοιπόν, ολοκληρώνεται η συνεδρίαση. Η επόμενη συνεδρίαση θα πραγματοποιηθεί αύριο στις 14.00΄ με την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων. Καλή συνέχεια σε όλους. Σας ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 15.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**