**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, 20 Σεπτεμβρίου 2022, ημέρα Τρίτη και ώρα 15:05, στην **Αίθουσα της Γερουσίας**, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κυρίου 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, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), 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), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η 3η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με την οποία ολοκληρώνετε η 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.”».

Η συνεδρίαση θα αρχίσει με τον γνωστό κύκλο των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών και θα ολοκληρωθεί με την ομιλία του Υπουργού.

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

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το συζητούμενο νομοσχέδιο που κυρώνει την Τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης, περιλαμβάνει δύο άρθρα. Το άρθρο 1, που ουσιαστικά περιέχει τις συμφωνηθείσες αλλαγές, οι οποίες περιλαμβάνονται στη Συμφωνία Τροποποίησης και το άρθρο 2, που προβλέπει την έναρξη ισχύος του νόμου.

Το άρθρο 1 έχει τρεις παραγράφους.

Η παράγραφος 1.01 έχει δύο μέρη που αντικαθιστούν τις περιπτώσεις (Ι) και (ΙΙΙ) της παραγράφου δ του άρθρου 3.5 της Σύμβασης Παραχώρησης. Το α’ μέρος της παραγράφου 1.01 παρέχει τη σχετική χρονική παράταση για την υλοποίηση της υποχρέωσης που προκύπτει από την αρχική Σύμβαση Παραχώρησης.

Εξήγησα και στην αρχική μου εισήγηση πως οι ειδικές συνθήκες που ζούμε, εδώ και δύο χρόνια, με την πανδημία, αλλά και η συνεχιζόμενη ενεργειακή κρίση δικαιολογούν μία λογική παράταση εκτέλεσης των συμβατικών υποχρεώσεων του παραχωρησιούχου. Αυτό κάναμε με τη Συμφωνία Τροποποίησης, αλλά όχι μόνο αυτό. Γιατί; Το σημαντικό στοιχείο της νέας διάταξης είναι πως επεκτείνει τη διατύπωση της σχετικής συμβατικής υποχρέωσης, προβλέποντας πλέον και υποχρέωση πρόσθετης μελέτης αξιοποίησης και όχι μόνο στατικής αποκατάστασης, αλλά και κάθε μελετητική ενέργεια που θα συμβάλει και στη χρήση και εκμετάλλευση του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού. Πρόκειται για μία πολύ ουσιαστική προσθήκη, διότι, με τη νέα διατύπωση, ο παραχωρησιούχος δεν αναλαμβάνει μόνο τη μελέτη της στατικής αποκατάστασης του κτιρίου, αλλά υποχρεώνεται να τη συνδέσει με τη μελλοντική αξιοποίηση, χρήση και εκμετάλλευση του έργου. Και είναι αυτονόητο πως μια τέτοια πρόβλεψη θα πρέπει, σε αρχικό στάδιο, να περιλαμβάνεται στη μελέτη στατικής αποκατάστασης, η οποία θα εκπονηθεί.

Το μέρος β΄ της ίδιας παραγράφου 1.01, παρατείνει ανάλογα το χρόνο κατασκευής και υλοποίησης του συνόλου των εργασιών αποκατάστασης του έργου, σύμφωνα με την παραπάνω μελέτη και θέτει υποχρέωση παραλαβής του με την έκδοση πιστοποιητικού προσωρινής παραλαβής από Ανεξάρτητο Μηχανικό.

Η παράγραφος 1.02 έχει 2 μέρη που καθιστούν τις περιπτώσεις α και β του άρθρου 1 του παραρτήματος 7.2 της σύμβασης παραχώρησης. Το μέρος α της παραγράφου 1.02 αυξάνει το μήκος της επέκτασης του Προβλήτα 6 από 440 μέτρα σε 513 μέτρα, χωρίς να διαφοροποιεί το ελάχιστο ωφέλιμο βάθος των 15,5 μέτρων που έχει ο Προβλήτας σε μήκος 400 μέτρων. Πρόκειται για μία προσθήκη πολύ κομβική, αφού ουσιαστικά ενισχύει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης πολύ μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς, εμπορευματοκιβωτίων, τα λεγόμενα Ultra Large Container Vessels, χωρητικότητας έως και 23.000 TEUs, τα οποία με την αρχική σύμβαση παραχώρησης, όπως ήταν διατυπωμένη, δεν θα μπορούσαν να ελλιμενισθούν στη Θεσσαλονίκη. Με την προσθήκη αυτής της παραγράφου, το ελληνικό δημόσιο βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα του λιμένα της Θεσσαλονίκης, κίνηση που αναμένεται να έχει πολλαπλασιαστικές θετικές συνέπειες στην τοπική κοινωνία, αλλά και να αυξήσει το αντάλλαγμα που αποδίδεται κάθε χρόνο στο ελληνικό δημόσιο. Το μέρος β της

ίδιας παραγράφου, της 1.02, αποτελεί τεχνικό στοιχείο της νέας μελέτης, μεταβάλλοντας το πλάτος της πρόσθετης χερσαίας ζώνης σε 258 μέτρα κατά μήκος του νέου κρηπιδώματος.

Τέλος, η παράγραφος 1.03 έχει στόχο, παρά την παρέκκλιση της διαδικασίας 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, να είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις του άρθρου 7.11 της σύμβασης παραχώρησης. Αυτό καθίσταται αναγκαίο, γιατί με τη χρήση εξοπλισμού τελευταίας τεχνολογίας, με αυτοματοποιημένα συστήματα ηλεκτροκίνητων αντί ντιζελοκίνητων μηχανημάτων θα υπάρξει εξοικονόμηση χρόνου, μεγαλύτερη ασφάλεια, αύξηση της αποδοτικότητας και μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, του παραγόμενου θορύβου και όχλησης των όμορων αστικών περιοχών. Άρα, με τη διάταξη του άρθρου 1 παράγραφος 1.03, βελτιώνουμε σημαντικά και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του λιμένα, κάτι εξαιρετικά κρίσιμο ειδικά για ένα λιμένα που βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό.

Το άρθρο 2 προβλέπει την ισχύ της συμφωνίας και του κυρωτικού του περιεχομένου της νόμου, από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα πω ξανά, όπως και στη συζήτηση επί της αρχής, πως στο λιμάνι χτυπάει η καρδιά της πόλης μας. Γι’ αυτό και όλοι οι θεσσαλονικείς έχουμε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για κάθε σχετικό θέμα. Συνεπώς, πολύ απλά όσο καλύτερα υλοποιηθεί η σύμβαση παραχώρησης, τόσο θεαματικότερα θα είναι τα αποτελέσματά της.

Επισημαίνω ξανά το απολύτως προφανές σε ό,τι αφορά τον τρόπο που ενεργεί η Κυβέρνηση σε οτιδήποτε μπορεί να αυξάνει το εθνικό επενδυτικό όφελος και τα έσοδα από την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας. Εξετάζουμε με μεγάλη προσοχή κάθε γραμμή των συμβάσεων, πάντοτε με σεβασμό στις ήδη υπάρχουσες συμβατικές σχέσεις και στην άλλη πλευρά. Στεκόμαστε με κατανόηση στις ειδικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι παραχωρησιούχοι στην εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων, σε ένα πολύ σύνθετο και ρευστό διεθνές περιβάλλον που αναμένεται να επιδεινωθεί το επόμενο διάστημα, αλλά και την ίδια στιγμή εκμεταλλευόμαστε τις συνθήκες για να βελτιώσουμε ακόμα και υπογεγραμμένες συμβάσεις, με σκοπό να αυξήσουμε το όφελος της κοινωνίας και του δημοσίου.

Αν δείτε τις δύο βασικές αλλαγές της συμφωνίας τροποποίησης που κυρώνουμε σήμερα με νόμο, θα διαπιστώσετε πως μία λέξη η «αξιοποίηση» και ένας αριθμός ο 513 μέτρα, μπορεί να έχουν τεράστια σημασία στο τελικό όφελος που θα αποκομίσουμε από μία σύμβαση παραχώρησης. Εύχομαι να είναι κοινή η εντύπωση και όλων των παρατάξεων στο συγκεκριμένο θέμα. Άλλωστε και το όφελος είναι κοινό για τη Θεσσαλονίκη και τη χώρα. Η τροποποίηση και ο κυρωτικός νόμος μεγιστοποιούν το αποτέλεσμα για την πόλη μας και το ελληνικό δημόσιο, χωρίς μάλιστα να προκαλούν δημοσιονομικές επιπτώσεις και σας ζητώ ως εισηγήτρια του νομοσχεδίου να υπερψηφίσετε τις διατάξεις του.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Ράπτη και τώρα τον λόγο έχει ο κ. Μιχαηλίδης.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κ. Υπουργέ, συζητάμε τις τροποποιήσεις τις οποίες προτείνετε, μέσω του σχεδίου νόμου που καταθέσατε, σε μια σύμβαση παραχώρησης η οποία υπογράφηκε επί δικής μας διακυβέρνησης, το 2018, και η οποία εν πρώτοις, ως τροποποίηση

-και κυρίως οι παρατάσεις οι οποίες δίνονται σε υποχρεωτικές επενδύσεις τις οποίες οφείλει να κάνει η εταιρεία που έχει αναλάβει τη διαχείριση του λιμανιού- καταρχήν θα φαινόταν ένα απλό ζήτημα. Όμως για εμάς έχει προκύψει μία σειρά από ερωτήματα, τα οποία, και κατά τη χθεσινή τοποθέτηση σας, κ. Υπουργέ, την καταληκτική, αφήσατε παντελώς αναπάντητα.

Ένα πρώτο και σοβαρό ζήτημα είναι για ποιον λόγο δεν τηρούνται τα χρονοδιαγράμματα και αιτείται η εταιρεία παρατάσεις, κάνοντας μια γενική -γενικόλογη θα έλεγα- αναφορά στην πανδημία και σε άλλες δυσμενείς και ενδεχομένως διεθνείς συγκυρίες. Νομίζω ότι η τεκμηρίωση αυτή δεν είναι η πρέπουσα. Είναι μια επιφανειακή προσέγγιση η οποία καθόλου δεν μας πείθει για την αναγκαιότητα για την οποία ζητάτε σήμερα τις παρατάσεις. Οι παρατάσεις αυτές, κ. Υπουργέ, πέρα από το ότι δημιουργούν ζητήματα ποινικών ρητρών, για τις οποίες στην τοποθέτησή σας δεν κάνατε καμία απολύτως αναφορά. Και θα επαναλάβω εδώ, για μία ακόμα φορά, ότι για μας το ζήτημα αυτό παραμένει ενεργό και θα παραμείνει και για το μέλλον ανοικτό. Είναι θέμα προάσπισης του δημοσίου συμφέροντος, δηλαδή του συμφέροντος της κοινωνίας και των πολιτών και ως εκ τούτου εμείς είμαστε υποχρεωμένοι να το θέτουμε και να το έχουμε στα υπόψιν και για το μέλλον.

Παράλληλα, κ. Υπουργέ, σας έθεσα μια σειρά από ερωτήματα στα οποία δεν δώσατε απάντηση. Για παράδειγμα, αναφέρθηκα στην έκθεση του Ανεξάρτητου Μηχανικού στην οποία, μάλιστα, ζήτησα ότι, για ενημέρωση του σώματος, αυτή θα πρέπει να κατατεθεί. Η τεχνικοοικονομική μελέτη, αν έχει ολοκληρωθεί, η οποία ομοίως έχει ανατεθεί από το 2019 για το έργο. Η γνωμοδότηση της ΡΑΛ, ομοίως, επισημαίνει το ζήτημα των καθυστερήσεων. Είδατε ότι και οι παραγωγικοί φορείς, τόσο ο Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος όσο και ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Ελλάδος θέτουν ένα τέτοιο ζήτημα και εκφράζουν τον προβληματισμό τους για τις καθυστερήσεις. Οι καθυστερήσεις δεν είναι μια τυπική διαδικασία καθυστέρησης, χρονικής εξέλιξης ενός έργου. Έχει παρεμπίπτοντα ζητήματα. Δηλαδή, ζητήματα καθυστέρησης της αναπτυξιακής προοπτικής του λιμανιού, δηλαδή της Θεσσαλονίκης και γενικότερα θα έλεγα της Βόρειας Ελλάδας. Οι καθυστερήσεις έχουν να κάνουν με την αποστέρηση θέσεων εργασίας, οι οποίες δεν έχουν ανοίξει και οι οποίες στη σημερινή συγκυρία όλοι γνωρίζουμε τη μεγάλη σημασία που έχουν για την οικονομική και κοινωνική ζωή της πόλης και της χώρας γενικότερα.

Ως εκ τούτου, κ. Υπουργέ, αφήνετε αναπάντητα πάρα πολλά ερωτηματικά. Η δική μας εκτίμηση είναι ότι η εταιρεία «παίζει καθυστέρηση» και ότι, δυστυχώς, εσείς «ως διαιτητής», δεν βλέπετε τις καθυστερήσεις αυτές.

Ως εκ τούτου εκφράζουμε τον βαθύ προβληματισμό μας για την εξέλιξη των έργων και επιφυλασσόμαστε, όπως είπαμε, για την τελική μας τοποθέτηση στην Ολομέλεια,.

Σας ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε και εμείς με τη σειρά μας, κ Μιχαηλίδη.

Να συνεχίσουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Πάνα.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Σας ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έπειτα από την ακρόαση των φορέων και καθώς ήδη έχω σχολιάσει τα 3 μέρη του άρθρου 1 της Κύρωσης, επιτρέψτε μου να αναφέρω τα αδύναμα σημεία του ΟΛΘ.

Ανέφερα και εχθές πως απαιτείται εκβάθυνση στα κρηπιδώματα που εξυπηρετούν χύδην ξηρό φορτίο, ώστε να μπορεί το λιμάνι να εξυπηρετεί με ευκολία πλοία μεγέθους Panamax, κάτι το οποίο σχετίζεται με το δεύτερο σκέλος της εν λόγω τροποποίησης της Σύμβασης Παραχώρησης.

Στη συγκεκριμένη διάταξη αναφέρατε, κ. Υπουργέ, πως 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 να εξυπηρετούνται περισσότερα, αλλά και μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Στην πραγματικότητα, όμως, η αύξηση του προβλεπόμενου μήκους του προς κατασκευή κρηπιδώματος, ήτοι κατά 73 μέτρα, μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβάλλει θετικά, έστω και σε μικρό σχετικά βαθμό, στη βελτίωση των δυνατοτήτων της πρόσδεσης πλοίων σε ό,τι αφορά τουλάχιστον το διαθέσιμο μήκος παραβολής τους. Εντούτοις, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τέτοιας επίδρασης που να δικαιολογεί το μέγεθος των προσδοκιών που τίθενται αυτή τη στιγμή από την Κυβέρνηση.

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 του Προβλήτα σε ό,τι αφορά τουλάχιστον την αύξηση του αριθμού προσέγγισης μεγαλύτερων πλοίων από άποψη βυθίσματος.

Με την ρύθμιση, όμως αυτή, γίνεται παράλληλα και μείωση των τιθέμενων ελάχιστων προδιαγραφών του χερσαίου τμήματος του κρηπιδώματος, με μείωση του ελάχιστου πλάτους του, από τα 300 στα 258 μέτρα, με ότι αυτό συνεπάγεται αρνητικά για τη λειτουργικότητά του. Δεν είναι, λοιπόν, σαφής, οι πραγματικοί λόγοι της εν λόγω ρύθμισης. Παρατηρείται, βέβαια, ότι το συνολικό εμβαδόν της χερσαίας ζώνης του κρηπιδώματος, παραμένει σταθερό πριν και μετά τη ρύθμιση, περίπου 132 στρέμματα. Από κατασκευαστική λοιπόν, ακόμα και από λειτουργική άποψη, δεν φαίνεται ότι η προωθούμενη τροποποίηση της Κυβέρνησης, επιφέρει κάποια σημαντική διαφορά.

Ως αδύναμα σημεία για τον ΟΛΘ, μπορώ επίσης να αναφέρω, την ανυπαρξία άμεσης σύνδεσης με το εθνικό δίκτυο και την Εγνατία Οδό και την παλαιότητα και μειωμένη αποδοτικότητα μέρους του εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης. Επιπλέον, για την ουσιαστικότερη αναβάθμιση της πόλης, των υπηρεσιών της και του ίδιου του Οργανισμού, απαιτείται η ύπαρξη αποδοτικότερων σιδηροδρομικών μεταφορών, ενώ η έλλειψη κέντρου Logistics, εντός ή σε περιοχή πλησίον του λιμένα, αποτελεί ακόμη ένα μεγάλο ζήτημα.

Ασφαλώς και πρέπει να αναφέρω και το μικρό βύθισμα στον τερματικό επιβατικό σταθμό, το συνεχώς μειούμενο και μεγάλης ηλικίας λιμενεργατικό προσωπικό, όπως και την απουσία «Car-Terminal», προκειμένου να είναι δυνατή η περαιτέρω διαφοροποίηση του παρεχόμενου λιμενικού προϊόντος ή η απουσία εξειδίκευσης τερματικών σταθμών ανά είδος φορτίου και αποδοτικών και τακτικών σιδηροδρομικών συνδέσεων με χώρες της νότιας βαλκανικής, αποτελούν επίσης μερικά από τα σημαντικά σημεία του ΟΛΘ που πραγματικά θεωρούνται αδύναμα.

Θα μπορούσα, επιπλέον, να αναφερθώ και στην απουσία ενός in and terminal deboats στην ενδοχώρα του ΟΛΘ, παραδείγματος χάριν στο ζήτημα λειτουργίας τελωνειακών αρχών στα σύνορα, ιδιαίτερα σε ό,τι έχει να κάνει με το χύδην φορτίο.

Όλα αυτά τα αναφέρω για να αποδείξω πως η συγκεκριμένη τροποποίηση δεν συμβάλλει προς όφελος ούτε του ελληνικού δημοσίου, ούτε των πολιτών της Θεσσαλονίκης με τον τρόπο τον οποίο γίνεται αυτή τη στιγμή.

Θεωρώ πως η Κυβέρνηση έχει καταστήσει όμηρο λανθασμένων επιλογών της -και αυτό αποδεικνύεται και στη συγκεκριμένη ρύθμιση- και είναι αποτέλεσμα, επίσης, της άκριτης πλήρους ιδιωτικοποίησης όλων των περιουσιακών στοιχείων της χώρας στερώντας πόρους από ποινικές ρήτρες από το ελληνικό δημόσιο και καθυστερώντας την ανάπτυξη του Λιμένα Θεσσαλονίκης αλλά και της ευρύτερης περιοχής που συνδέεται οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά με αυτόν, φέρνοντας αρνητικές συνέπειες για την ευημερία των πολιτών και των επιχειρήσεων της περιοχής.

Εμείς, ως ΠΑΣΟΚ-Κίνημα Αλλαγής, υποστηρίζουμε τη διατήρηση του δημοσίου χαρακτήρα των Λιμένων της χώρας, υπό την έννοια της διατήρησης της υποχρέωσης παροχής υπηρεσιών δημόσιου οικονομικού συμφέροντος και της υποστήριξης όλων των χρήσεων που συνιστούν τις οικονομικές δραστηριότητες εντός των Λιμένων και των Λιμενικών Ζωνών με κοινούς κανόνες, χωρίς διακρίσεις, με διασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού, με προστασία του περιβάλλοντος και αυστηρό έλεγχο και ρυθμιστικό ρόλο της πολιτείας. Και γι’ αυτό τον λόγο να διορθώσω τον κ. Δελή που λανθασμένα ανέφερε εχθές πως η παράταξή μας υπερψήφισε το ν. 4522/2018.

Θεωρούμε, λοιπόν ότι η δυνατότητα παραχώρησης των επιμέρους χρήσεων και όχι η συνολική πολυετής παραχώρηση των συνολικών χρήσεων που προσομοιάζει, ουσιαστικά, με την πώληση των λιμανιών στο πλαίσιο εφαρμογής της Εθνικής Λιμενικής Στρατηγικής, αποτελεί πλέον την ενδεδειγμένη πολιτική, όπως άλλωστε εφαρμόζεται στη συντριπτική πλειοψηφία των Λιμένων τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο και, δυστυχώς, μετά από 9 και πλέον χρόνια από τη σχετική νομοθετική πρόβλεψη του άρθρου 38 του ν.4150/2013, δεν έχει γίνει ακόμη εκπόνηση και εφαρμογή της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής. Κατά κύριο λόγο έχει επικρατήσει και η ιδεοληψία και η άνευ συνολικού σχεδιασμού πώληση των μεγάλων λιμανιών της χώρας μας, με ταυτόχρονο ευνουχισμό της δυνατότητας θεσμικής παρέμβασης της ΡΑΛ.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην εν λόγω τροποποίηση θα έπρεπε, αφού γίνεται όπως ισχυρίζεστε με γνώμονα το κοινό και το δημόσιο συμφέρον, ή έστω να υπάρχει μία αναφορά στα ποιοτικά και αναπτυξιακά στοιχεία που αναφέρονται στην Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης και όχι απλά να παρατείνει - και μάλιστα πάνω από 3,5 χρόνια για την εκπόνηση της μελέτης και πάνω από 10 χρόνια για την ολοκλήρωση των έργων - το χρονικό περιθώριο ανταπόκρισης του επενδυτή στις βασικές υποχρεώσεις τις οποίες έχει.

Χωρίς, λοιπόν, να παρατίθενται τα συγκεκριμένα στοιχεία, επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια της Βουλής.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε κι εμείς κ. Πάνα.

Τον λόγο έχει τώρα ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.)**: Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

Σύμφωνα με τη χτεσινή τοποθέτηση του κ. Υπουργού, το σημερινό νομοσχέδιο δεν είναι παρά για μια τροποποίηση 3 ζητημάτων τεχνικής φύσεως. Δεν θα διαφωνήσουμε μαζί του, πράγματι αυτό είναι το περιεχόμενο αυτού του νομοσχεδίου, το οποίο κατέστη αναγκαίο, σύμφωνα με την Κυβέρνηση, λόγω των καθυστερήσεων που επέφερε γενικότερα η πανδημία. Δεν είμαστε σίγουροι γι’ αυτό, γιατί συχνά πυκνά όλα τα φορτώνουν -και τα φορτώνετε- στην πανδημία. Πρέπει να ξέρετε πως η δική μας η διαφωνία δεν είναι επί της διαδικασίας στο νομοσχέδιο αυτό -και στο τωρινό αλλά και στο μητρικό του, το νομοσχέδιο που ψήφισε το 2018 ο ΣΥΡΙΖΑ και που, εάν θυμάμαι καλά κ. Υπουργέ ήσασταν και Εισηγητής από τη ΝΔ. Σωστά θυμάμαι. Η δική μας η διαφωνία είναι επί της ουσίας, ας αλλάζουν οι ρόλοι, η ουσία παραμένει η ίδια.

Σε σχέση με αυτό που είπε πριν από λίγο ο κ. Πάνας, δεν έχω καμία διάθεση να αντιδικήσω μαζί του, ούτε θέλω να αδικήσω το ΠΑΣΟΚ. Εάν θυμάμαι καλά, πάντως, δεν καταψήφισε το νομοσχέδιο, και αυτό έχει τη σημασία του. Σε τελική ανάλυση σημασία δεν έχει μόνο το τι τελικά επιλέγεις να ψηφίσεις, αλλά η γενικότερη στάση και η κριτική σου από ποιες θέσεις δίνεται για ένα νομοσχέδιο.

Εν πάση περιπτώσει, ο κ. Υπουργός είπε χθες -το διαβάζω από τα πρακτικά- ότι άκουσε στην επιτροπή 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.

Νομίζω ότι αδικείτε τους ομιλητές και του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ και της Ελληνικής Λύσης. Όχι μόνο δεν αμφισβήτησαν την πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων, την πολιτική της παραχώρησης, δηλαδή, δημόσιου πεδίου και χώρου σε ιδιώτες επενδυτές για την ενίσχυση των κερδών τους, αλλά σας έκαναν επιπλέον και κριτική, γιατί αυτή την ιδιωτικοποίηση δεν την κάνετε με την επιμέλεια που απαιτείται και έτσι καθυστερείτε το ξεδίπλωμα της ιδιωτικοοικονομικής λειτουργίας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Είπε, για παράδειγμα, ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ ότι οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων που προβλέπονται από τη σύμβαση παραχώρησης, όσον αφορά τον ΣΥΡΙΖΑ, υπονομεύουν τον αναπτυξιακό χαρακτήρα του έργου ενώ ήταν φανερή και η αγωνία και του έτερου ομιλητή του ΣΥΡΙΖΑ για τις καθυστερήσεις που εμφανίζονται στη σύμβαση ιδιωτικοποίησης και οι επενδύσεις στο Λιμάνι δεν προχωράνε, όπως είπε.

Συμπέρασμα. Όλα τα αστικά κόμματα είστε τόσο στοιχισμένα στη σημερινή στρατηγική του κεφαλαίου που δεν έχετε καν περιθώρια ούτε για κάποιους ελιγμούς, έστω φραστικούς. Βεβαίως, την απάντηση, και μάλιστα προκαταβολικά, στις αιτιάσεις της αστικής αντιπολίτευσης, δηλαδή, της συμπολιτευόμενης αντιπολίτευσης, όπως είναι το πιο σωστό, την έδωσε η Εισηγήτρια της ΝΔ που είπε επί λέξει χθες και επανέλαβε και σήμερα πως η Κυβέρνηση της ΝΔ εξετάζει με μεγάλη προσοχή κάθε γραμμή των συμβάσεων. Στεκόμαστε, όπως είπε, με κατανόηση στις ειδικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι παραχωρησιούχοι ιδιώτες στην εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων σε ένα πολυσύνθετο και ρευστό διεθνές περιβάλλον.

Είναι βέβαια μια πολύ «σικ» έκφραση για το ότι η δική σας Κυβέρνηση, όπως και οι προηγούμενες, έχουν κορώνα στο κεφάλι τους τις απαιτήσεις των μεγάλων επιχειρηματιών. Αυτό που είπε η Εισηγήτρια της ΝΔ είναι βεβαίως αλήθεια. Σας το αναγνωρίζουμε και ξέρετε, δεν αφορά μόνο στην Κυβέρνηση της ΝΔ, αλλά όπως έδειξε και η πρόσφατη πείρα αφορά σε οποιαδήποτε τελικά αστική Κυβέρνηση, όπως κι αν λέγεται αυτή, όπως κι αν αυτοχαρακτηρίζεται και αναλαμβάνει να διαχειριστεί τις υποθέσεις του αστικού κράτους. Προτεραιότητα έχουν πάντα οι υποθέσεις των επενδυτών.

Έτσι εξηγείται και γιατί την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, αλλά και του Πειραιά, 2 εμβληματικές ιδιωτικοποιήσεις τις ολοκλήρωσε τελικά ο ΣΥΡΙΖΑ, όσο κι αν

προσπάθησε τότε -και προσπαθεί ακόμα και σήμερα- να το κρύψει με τον «φερετζέ» της δίκαιης ανάπτυξης, από την οποία δήθεν θα ωφεληθούν όλοι, κάτι που το επαναλαμβάνετε και εσείς. Πολύ απλά βεβαίως και ο ΣΥΡΙΖΑ, ως κόμμα και αυτός της αστικής διαχείρισης δε μπορεί παρά να υλοποιεί τον εκάστοτε σχεδιασμό της αστικής τάξης.

Το ερώτημα είναι το εξής. Θα αναπτυχθεί καπιταλιστικά το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης με την ιδιωτικοποίηση του; Θα φέρει, δηλαδή, κέρδη; Γιατί αυτό σημαίνει καπιταλιστική ανάπτυξη, κερδοφορία, δεν σημαίνει τίποτα άλλο. Ασφαλώς και θα φέρει. Φέρνει ήδη τεράστια κέρδη, μόνο που αυτά δεν είναι για τους εργαζόμενους, αλλά είναι για τους επιχειρηματικούς ομίλους.

Να γιατί στηρίζουν την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού στη Θεσσαλονίκη οι βιομήχανοι, οι μεγαλοεξαγωγείς και οι μεγαλέμποροι. Χαζοί δεν είναι.

Υπάρχει όμως και μια πλευρά, την οποία δεν πρέπει να την λησμονούμε και θέλουμε να τη θέσουμε εδώ στην επιτροπή για να την ακούσει και ο ελληνικός λαός. Πρόκειται για μια συγκεκριμένη περιοχή στη Βόρεια Ελλάδα, στη Θεσσαλονίκη και ευρύτερα, όπου εξελίσσονται τεράστιοι ανταγωνισμοί ιμπεριαλιστικοί για τον έλεγχο αυτής της περιοχής ανάμεσα στις ΗΠΑ, την ΕΕ, τη Ρωσία, την Κίνα και ο ρόλος του λιμανιού της Θεσσαλονίκης -και όχι μόνο αυτού του λιμανιού- αλλά και τα υπόλοιπα λιμάνια εκείνη την περιβόητη Εγνατία των λιμανιών, Ηγουμενίτσα-Καβάλα-Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη. Και εδώ βεβαίως θέλουμε να θυμίσουμε το έντονο ενδιαφέρον, το οποίο από ότι φαίνεται οδηγείται και σε αίσιο τέλος, των Αμερικανών για την Αλεξανδρούπολη και το λιμάνι αυτής της πόλης. Ένα λιμάνι το οποίο μετατρέπεται -για να μην πω ότι έχει ήδη μετατραπεί- σε μια πολεμική βάση-ορμητήριο των Αμερικανονατοϊκών. Η σημασία δηλαδή όλων αυτών των λιμανιών, βεβαίως και της Θεσσαλονίκης, γίνεται εξαιρετικά κρίσιμη και έτσι καταλαβαίνουμε γιατί έχει τόση μεγάλη σημασία για την ΕΕ και το ΝΑΤΟ ως οικονομικό, πολιτικό και στρατιωτικό κέντρο και επιτελείο.

Καταλαβαίνουμε όμως και κάτι άλλο για το πόσο επικίνδυνη είναι τελικά και το πόσο επικίνδυνη μπορεί να αποδειχθεί η ιδιωτικοποίηση μιας στρατηγικής πύλης εισόδου και εξόδου της χώρας. Είναι κρίσιμη για την άμυνα και την ασφάλεια του λαού και της χώρας και μάλιστα ιδιαίτερα τώρα που το θερμόμετρο στην περιοχή έχει ανέβει ήδη πάρα πολύ. Μπορεί να καλλιεργεί και η Κυβέρνηση της ΝΔ, όπως και η προηγούμενη Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, προσδοκίες στον λαό της πόλης. Οι χιλιάδες όμως άνεργοι της Θεσσαλονίκης δεν έχουν να περιμένουν τίποτα και τα διαλυμένα εργασιακά δικαιώματα, τα οποία ισοπεδώσατε με τους νόμους σας, όλοι σας, όλες οι Κυβερνήσεις, και οι ομαδικές απολύσεις και οι περιορισμοί στην απεργία και το τσάκισμα των μισθών. Όλα αυτά είναι εδώ για να ξεσκεπάζουν κάθε ώρα και στιγμή το αληθινό πρόσωπο της δίκαιης τάχα ανάπτυξης σας.

Είναι χαρακτηριστικό -σύμφωνα πάλι με τη χθεσινή τοποθέτηση του κ. Υπουργού- ότι στο λιμάνι εργάζονται πλέον και 250 εργολαβικοί εργαζόμενοι. Μόνο που αυτοί εργάζονται χωρίς συγκροτημένα δικαιώματα και μένουν εκτός Συλλογικών Συμβάσεων σύμφωνα με τους νόμους τους οποίους έχετε ψηφίσει όλοι. Ούτε για μια στιγμή, λοιπόν, να μην πιστέψει ο λαός της πόλης της Θεσσαλονίκης τα ψέματα της Κυβέρνησης και όλων των κομμάτων, τα οποία στηρίζουν «με νύχια και με δόντια» αυτή την ιδιωτικοποίηση και βάζουν «πλάτη» για να προωθηθούν τα συμφέροντα των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων.

Εμείς ως ΚΚΕ καταψηφίζουμε την τροποποίηση, όπως καταψηφίσαμε και την αρχική σύμβαση, γιατί θεωρούμε ότι πρόκειται για μια αρνητικότατη εξέλιξη για τους εργαζόμενους και τον λαό. Θέλουμε όμως να κάνουμε και μια τελευταία ερώτηση.

Άραγε, μπορεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, μπορούν συνολικά τα λιμάνια και οι υποδομές της χώρας να γίνουν μοχλός πραγματικής ανάπτυξης και ευημερίας; Να γίνουν όμως για τους εργάτες, για τις λαϊκές οικογένειες; Να προσφέρουν δηλαδή σταθερή δουλειά με δικαιώματα. Να γίνουν μοχλός συνολικά κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης για όλο τον λαό της περιοχής και της πατρίδας μας.

Η απάντηση είναι κατηγορηματικά «ναι», μπορεί να γίνει αυτό. Μπορεί να γίνει εφόσον η αξιοποίησή τους δεν θα γίνεται για τις ανάγκες της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του κεφαλαίου. Μόνο που τότε χρειάζεται ο ίδιος ο λαός να βρεθεί στο τιμόνι της εξουσίας και η εξουσία του αυτή απαλλαγμένη από το άνθος του κακού, από αυτό το καπιταλιστικό κέρδος, να μπορέσει να οργανώσει την κοινωνική παραγωγή συνολικά, να τη σχεδιάσει κεντρικά και επιστημονικά και να τη θέσει στην υπηρεσία των κοινωνικών αναγκών. Τόσο απλό, τόσο αναγκαίο. Σοσιαλισμό το λένε αυτό και είναι ότι πιο αναγκαίο και πιο ώριμο στους βαρβάρους καπιταλιστικούς καιρούς που ζούμε.

Σας ευχαριστώ.

**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, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), 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), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Και αφού ευχαριστήσουμε τον κ. Δελή να συνεχίσουμε καλώντας στο βήμα τον Ειδικό Αγορητή της Ελληνικής Λύσης, κ. Βασίλειο Βιλιάρδο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Για να διευκολύνω τον συνάδελφο του ΚΚΕ, εμείς ως Ελληνική Λύση, είμαστε κατά της ιδιωτικοποίησης των κοινωφελών και των στρατηγικών επιχειρήσεων και υπέρ της ιδιωτικοποίησης όλων των υπολοίπων. Μόνο που λέμε άλλο ιδιωτικοποίηση και άλλο ξεπούλημα.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, δυστυχώς χθες, επειδή ήμουν Εισηγητής στην Επιτροπή Οικονομικών που διεξαγόταν την ίδια περίπου ώρα, δεν μπόρεσα να παρακολουθήσω ολόκληρη τη συζήτηση, την οποία όμως διάβασα στα πρακτικά. Εν προκειμένω, είχε δίκιο ο Υπουργός, τουλάχιστον όσον αφορά τη στάση του ΣΥΡΙΖΑ. Με την έννοια πως δεν μπορεί να αναφέρεται σε ξεπούλημα, αφού υπέγραψε τόσο τη Σύμβαση Παραχώρησης στο λιμάνι του Πειραιά όσο και την αντίστοιχη στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Πόσο μάλλον το 3ο Μνημόνιο, προϋπόθεση του οποίου ήταν η ίδρυση του Υπερταμείου το 2016 από τον ίδιο. Ενώ στο Υπερταμείο, έμπνευσης Σόιμπλε από τη γερμανική τρόικα -μέσω της οποίας λεηλατήθηκε η ανατολική Γερμανία- μεταφέρθηκε σχεδόν ολόκληρη η δημόσια περιουσία μας χωρίς καν να εκτιμηθεί. Δεν έχουμε καν την αξία της. Ο στόχος δε του Υπερταμείου, στο οποίο ανήκει η ΕΤΑΔ, το ΤΧΣ και το ΤΑΙΠΕΔ δεν ήταν και δεν είναι η αξιοποίησή της, αλλά η εκποίηση της έναντι των χρεών μας. Χρέη, όμως, που δεν έχουν μειωθεί καθόλου παρά το ξεπούλημα και τα μνημόνια αλλά αυξάνονται συνεχώς πλησιάζοντας σήμερα στα 400 δις ευρώ. Επομένως, δεν είναι σωστό να κοροϊδευόμαστε μεταξύ μας. Δεν προσφέρει απολύτως τίποτε στην πατρίδα μας και αυτό ακριβώς εκμεταλλεύονται οι ξένοι, μαζί με τις αντιπαλότητες μας, τη διχόνοια μας καλύτερα, ώστε να μας λεηλατούν κυριολεκτικά ανενόχλητοι.

 Έχει επίσης δίκιο ο Υπουργός όσον αφορά την άνοδο των μεγεθών του ΟΛΘ σε αντίθεση με τον Πειραιά, όπως είπαμε και εμείς χτες, ενώ φαίνεται καθαρά από τους ισολογισμούς που έχουμε μαζί μας. Για παράδειγμα, οι πωλήσεις της ΟΛΘ ΑΕ, όχι του Ομίλου, αυξήθηκαν από τα 58,5 στα 76,8 εκατομμύρια ευρώ μεταξύ του 2018 και του 2021, τα κέρδη από 17,1 στα 20,4, οι πάγιες ακινητοποιήσεις -που είναι πολύ σημαντικό- από τα 49,3 στα 72,3 εκατομμύρια ευρώ και το ακόμη πιο σημαντικό, το σύνολο του ενεργητικού από τα 169 στα 246 εκατομμύρια ευρώ.. Επίσης, τα ίδια κεφάλαια από 150,6 σε 174,5 εκατομμύρια ευρώ.

Σε σχέση πάντως με το ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας και τη διαφορά του με την αξιοποίηση έχουμε αναφερθεί πολλές φορές. Σημειώνοντας πως η λέξη «ξεπούλημα» δεν είναι δική μας, αλλά της Guardian από το 2015, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά, εάν μεταφράζουμε σωστά τη λέξη που χρησιμοποιεί «fire sales», έτσι το έχει χαρακτηρίσει η Guardian. Μεταξύ άλλων αναφέρει τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, ήδη, από το 2015.

 Εδώ πάντως δεν λαϊκίζουμε εμείς, αλλά ο Υπουργός ή όποιος άλλος αναφέρεται σε αξιοποίηση. Ενώ θα τον παρακαλούσαμε να δει πόσο εκτιμώνται τα λιμάνια μας στον ισολογισμό του κράτους, στον οποίο η καθαρή θέση της χώρας μας είναι αρνητική πάνω από 200 δις ευρώ. Αρνητική. Το γεγονός αυτό σημαίνει πως εάν πουλήσουμε ότι έχουμε και δεν έχουμε θα παραμείνουμε με δημόσιο χρέος αυτού του ύψους. Κάτι που φυσικά οφείλεται στη χείριστη αποτίμηση των παγίων μας, όχι συν αυτό που έχουμε, 200 δις περίπου θα είναι το δημόσιο χρέος μας όταν τα ξεπουλήσουμε, όλα. Για παράδειγμα -και για να μην ψάχνει ο Υπουργός- τα 10 λιμάνια της χώρας μας απεικονίζονται με αξία μόλις 50 εκατομμύρια ευρώ στον προϋπολογισμό του 2022, και τα 10 μαζί. Ενώ στον απολογισμό του 2019 είχαν υπολογιστεί στα 120 εκατομμύρια, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Δηλαδή, όχι μόνο ξεπουλάει το Υπερταμείο, εν προκειμένω η θυγατρική του το ΤΑΙΠΕΔ, που ακούσαμε προηγουμένως την εκτίμηση του, αλλά είναι επιπλέον καταστροφικό ως προς τη διαχείριση, αφού η αξία μειώνεται όπως στα λιμάνια του Ηρακλείου, της Ηγουμενίτσας και των Πατρών.

Το λιμάνι του Λαυρίου δε, ένα από τα μεγαλύτερα λόγω των καυσίμων, εκτιμάται σε 303.052 ευρώ, δηλαδή λιγότερο από ένα διαμέρισμα στην Κηφισιά. Αν είναι δυνατόν. Της Ελευσίνας εκτιμάται στις 895.400 όλα στον Προϋπολογισμό του 2022- δεν βγαίνουν από το μυαλό μας- και της Αλεξανδρούπολης, που αποτελεί στρατηγικό κεφάλαιο για τις ΗΠΑ και ουσιαστικά τους έχει παραχωρηθεί η δωρεάν χρήση, εκτιμάται μόλις το 1.350.000 ευρώ.

Συνεχίζοντας, θα μπορούσε βέβαια να ισχυριστεί κανείς πως η παραχώρηση δεν έχει σχέση με ξεπούλημα, όπως είπε χθες ο Υπουργός, εάν δεν έδινε τη σημασία που απαιτείται

στην τιμή της παραχώρησης. Για παράδειγμα, εμείς παραχώρησαν τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια μας στη Fraport έναντι 1,2 δις ευρώ περίπου για 35 χρόνια ενώ η Τουρκία παραχώρησε το αεροδρόμιο της Αττάλεια- με την ίδια περίπου κίνηση επιβατών γύρω στα 35 εκατομμύρια το καθένα- για 25 χρόνια και όχι 35 έναντι του ποσού των 7,2 δις ευρώ. Εμείς ως χώρα έχουμε 1,2 δις για 35 χρόνια και η Τουρκία 7,2 δις για 25 χρόνια. Δεν πρόκειται λοιπόν για ξεπούλημα εκ μέρους μας έστω κι αν χρησιμοποιείται η λέξη παραχώρηση;

Το ίδιο δε συνέβη με την Εγνατία που κόστισε στους φορολογούμενους πάνω από 6 δις ενώ παραχωρήθηκε έναντι μόλις 1,5 δις, με πολύ περισσότερα διόδια παρά το ότι πληρώθηκε από τους Έλληνες και θα έπρεπε να έχουν δωρεάν διελεύσεις; Όσον αφορά τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν οι επενδυτές ιδίως για επενδύσεις, δεν τηρούνται σχεδόν ποτέ τουλάχιστον όχι εντός του χρονοδιαγράμματος που προτείνουν και συμφωνούν με τις Κυβερνήσεις μας, όπως φάνηκε και με τη σύμβαση του ΟΛΠ, τώρα και με τον ΟΛΘ αλλά και με πολλές άλλες.

Εκτός αυτού, επιβάλλουν πάντοτε νέες προσθήκες ή αλλαγές όπως στην περίπτωση του Ελληνικού. Συμπεριφερόμενοι κατά κάποιον τρόπο αποικιοκρατικά απέναντι στις εκάστοτε Κυβερνήσεις μας, αφού γνωρίζουν πως οι αποφάσεις δεν εξαρτώνται από αυτές -από τις Κυβερνήσεις μας- αλλά από το Υπερταμείο των ξένων. Οι επενδύσεις πάντως, δεν αποτελούν περιουσία του ελληνικού δημοσίου, όπως επίσης ισχυρίστηκε ο Υπουργός, αφού όπως φαίνονται συνήθως στο χρονικό διάστημα της παραχώρησης, με την έννοια πως απαιτούνται στη συνέχεια καινούργιες -όπως όταν χαλάει ένα ψυγείο, για όσο διάστημα το έχουμε και μετά πρέπει να πάρουμε καινούργιο- κάνοντας τις ανάλογες αποσβέσεις.

Κλείνοντας, σε σχέση με το λιμάνι και τη γεωπολιτική σημασία της θέσης του, με τις ευθύνες του δημοσίου, με τις συνδέσεις που είναι απαραίτητες και καθυστερούν, με την επένδυση, με τη σύμβαση και επί των άρθρων, έχουμε ήδη αναφερθεί στην πρώτη συζήτηση οπότε δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνουμε τα ίδια.

Το συμπέρασμά μας δε, ήταν πως 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. Επιπλέον, πως από την άλλη πλευρά παρατηρείται καθυστέρηση και από το δημόσιο σε παράπλευρα έργα, όπως η σιδηροδρομική γραμμή και το οδικό δίκτυο για την εκμετάλλευση των λιμένων, κάτι που επιβαρύνει τις επενδύσεις και οφείλεται καθαρά στις καθυστερήσεις του δημοσίου μας.

Σε κάθε περίπτωση, σε αυτού του είδους τις συμβάσεις, θα πρέπει το δημόσιο να έχει τον ρόλο του ισχυρού ενώ οι προβλέψεις τους να είναι αυστηρές και πάντα υπέρ του δημοσίου συμφέροντος. Δυστυχώς όμως, δεν διαπιστώνουμε να συμβαίνει κάτι τέτοιο, ειδικά τα τελευταία χρόνια όπου όλες οι συμβάσεις «ελέγχονται» -σε εισαγωγικά- από το ΤΑΙΠΕΔ των ξένων.

Σε ένα γενικότερο πλαίσιο λοιπόν, είπαμε πως μπορούμε να αποδεχτούμε τις προβλέψεις του άρθρου 1 όσον αφορά την παράγραφο 1.02 και να ανεχθούμε την παράγραφο 1.03, αλλά οι παρατάσεις της παραγράφου 1.01 που είναι πλέον τετελεσμένες, πρέπει να διερευνηθούν ως προς τον λόγο που καθυστέρησαν και να επιβληθούν πρόστιμα στους υπευθύνους.

 Τέλος, όπως ήδη αναφέραμε για να είμαστε αντικειμενικοί, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης υπολειτουργούσε σε μεγάλο βαθμό έως πρόσφατα, έως την παραχώρησή του, και έχουν γίνει κάποια βήματα εξέλιξης και βελτίωσης, αλλά οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση βασικών σημείων της επένδυσης δεν βοηθούν στην πλήρη λειτουργία του και είναι κακό για τη Θεσσαλονίκη.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Λογιάδη με την τοποθέτηση του οποίου ολοκληρώνετε ο κύκλος των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25)**: Θα αρχίσω από τη χθεσινή τοποθέτηση του Υπουργού στην Επιτροπή μας. Κύριε Υπουργέ, αναφέρατε χθες ότι σκοπός της συγκεκριμένης νομοθετικής παρέμβασης είναι να ενισχύσει ακόμα περισσότερο τα οφέλη που μπορεί να αποδώσει το λιμάνι. Δεν είμαστε εναντίον όποιας αναβάθμισης και αξιοποίησης των υποδομών, αλλά το ζητούμενο για μας, ως ΜέΡΑ25, είναι από ποιον και για ποιον.

Εάν τα οφέλη είναι πραγματικά τόσο μεγάλα, πρωτοποριακά και ποιοτικά για την κοινωνία και όλα αυτά που αναφέρατε, γιατί στη Γερμανία απαγορεύεται ρητά η εκχώρηση δημόσιας περιουσίας; Γιατί και άλλες χώρες δεν εκχωρούν τις υποδομές και τη δημόσια περιουσία τους για βέλτιστη αποδοτικότητα, όπως εσείς λέτε; Εμείς τα κάνουμε σωστά και όλοι οι άλλοι λάθος; Παράλληλα, βλέπουμε ότι όση δημόσια περιουσία και αν εκχωρούμε λόγω Μνημονίου, το δημόσιο χρέος δεν μειώνεται, αλλά συνεχώς αυξάνεται. Είναι και αυτό, κ. Υπουργέ, λόγος για να υπερηφανεύεστε για τα καταπληκτικά αυτά κατορθώματά σας.

Πέρα, βέβαια, από αυτό, εάν διαιρέσουμε το ποσό των 232 εκατομμυρίων ευρώ με τα 1.550 στρέμματα του ΟΛΘ, βλέπουμε ότι το στρέμμα μεταβιβάστηκε στο εξευτελιστικό ποσό των 150.000 ευρώ ανά στρέμμα, για ένα από τα πλέον σημαντικά δημόσια λιμάνια της Ελλάδας, αλλά και όλης της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Και το ξεπούλημα συνεχίζεται. Και διερωτώμαι, πόσο ανίκανο ή πόσο διεφθαρμένο είναι το Κράτος που δεν μπορεί να αξιοποιήσει μόνο του τέτοια μοναδικά επιχειρηματικά «διαμάντια», αλλά πρέπει να τα παραχωρήσει και να τα εκχωρήσει; Ένα τέτοιο Κράτος, που εσείς έχετε κυβερνήσει διαχρονικά, η ΝΔ, το ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ και ο ΣΥΡΙΖΑ που το έχετε κάνει έτσι, είναι αποκλειστικά δικό σας κατόρθωμα.

Πέρα όμως από την εκχώρηση της δημόσιας περιουσίας, που ως ΜέΡΑ25 είμαστε κατά, αναδεικνύουμε την εξευτελιστική τιμή εκχώρησης του ΟΛΘ, της Ολυμπιακής Αεροπορίας, του ΟΤΕ, των τηλεπικοινωνιών, της ΔΕΗ, των αεροδρομίων, των δρόμων, των λιμανιών και τόσων άλλων. Να αναφέρουμε ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι από τα μεγαλύτερα στην Ελλάδα, καλύπτει έκταση 1.550 στρεμμάτων, διαθέτει μεταξύ άλλων 6.150 μέτρα ακτή και 6 προβλήτες.

Λόγω της γεωγραφικής του θέσης, είναι από τα σημαντικότερα λιμάνια της νοτιοανατολικής Ευρώπης, των Βαλκανίων, σε κομβικό σημείο μεταξύ ανατολής και δύσης διά της Εγνατίας Οδού, και βορά-νότου διά της Εθνικής Οδού Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων. Συνδέεται με εξαιρετικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και είναι το μεγαλύτερο λιμάνι διαμετακομιστικού ρυθμιστικού εμπορίου στην Ελλάδα. Στην υπογραφή της συμφωνίας παραχώρησης το 2018 παρέστησαν οι πρέσβεις Γερμανίας και Γαλλίας ως τοποτηρητές, έξωθεν και άνωθεν. Εμείς, ως ΜέΡΑ25, λέμε πως από μόνο του αυτό αποτελεί ντροπιαστικό γεγονός για τη χώρα μας.

Τώρα, σε οικονομικό επίπεδο η σύμβαση εκχώρησης ορίζει ότι ο υποψήφιος επενδυτής καλείται να πραγματοποιήσει επενδύσεις ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ στην 1η 7ετία με την ολοκλήρωση της συμφωνίας, οι όποιες είναι υποχρεωτικές και εξασφαλίζονται μέσω εγγυητικής επιστολής. Αν στην 7ετία ο ΟΛΘ, που θα παραχωρηθεί στον ιδιώτη επενδυτή, δεν ολοκληρώσει τις σχετικές επενδύσεις κατόπιν αξιολόγησης από ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο, τότε το ΤΑΙΠΕΔ μπορεί να εκπέσει την εγγυητική καλής εκτέλεσης και να επιβάλει σημαντικές οικονομικές ρήτρες και κυρώσεις.

Επίσης, η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει συγκεκριμένες προδιαγραφές λειτουργίας και συντήρησης των λιμενικών υποδομών και δεσμεύσεις ελαχίστου όγκου διακίνησης. Ρυθμίσεις οι οποίες δεν βλέπουμε πουθενά να ισχύουν και για τις οποίες το ελληνικό δημόσιο δεν κάνει χρήση, παρά την επισταμένη εξαίρεση των συμβάσεων, όπως αναφέρθηκε χθες. Όλα κυλούν τόσο καλά και τόσο ομαλά για εσάς; Το αντίθετο, όμως, συμβαίνει με το σημερινό σχέδιο νόμου, τροποποιήσεις, επεκτάσεις και περαιτέρω ξεπούλημα. Διότι όλες οι επιχειρηματικές συμφωνίες οφείλουν να είναι επ’ ωφελεία και των δύο μερών, για να είναι δίκαιες και όχι «λεόντειες συμβάσεις», συμβάσεις με εντολές άνωθεν που εξυπηρετούν συμφέροντα. Σίγουρα όχι τα ελληνικά συμφέροντα.

Διότι στην προκειμένη περίπτωση με τις 3 τροποποιήσεις που γίνονται σε 3 σημεία της συμφωνίας, τα οφέλη του δημοσίου που έχει εκχωρήσει την περιουσία του, είναι ουσιαστικά ανύπαρκτα ή και ακόμη καταστροφικά για το δημόσιο.

Διαβάζουμε από την Έκθεση του ΓΛΚ, με ημερομηνία 8/9/2022, στο σημείο β,΄ ότι, «από τις προτεινόμενες διατάξεις δεν προκαλούνται δημοσιονομικές επιπτώσεις επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και του Προϋπολογισμού των λοιπών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης».

Αντί αυτού, θα προτιμούσαμε να βλέπαμε συγκεκριμένους αριθμούς για το πόσο θα ωφεληθεί το κράτος, τι θα κερδίσει από αυτήν την τροποποίηση της Σύμβασης, την οποία έχετε φέρει και μάλιστα να την ψηφίσουμε, αλλά δε βλέπουμε τίποτα.

Δε χρειάζεται, λοιπόν, να επαναλάβουμε ότι εμείς, το ΜέΡΑ25, θα καταψηφίσουμε το σημερινό σχέδιο νόμου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Πλακιωτάκης, έχει τον λόγο με την ομιλία του οποίου ολοκληρώνεται η διαδικασία συζήτησης του νομοσχεδίου στην Επιτροπή.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Προσωπικά θέλω, κατ’ αρχάς, να ευχαριστήσω τους φορείς που πήραν τον λόγο. Τουλάχιστον, από αυτούς που τοποθετήθηκαν, φάνηκε ξεκάθαρα ότι οι τροποποιήσεις επί των τεχνικών ζητημάτων, τις οποίες εισηγούμαστε, κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση.

Άλλωστε, είχα την ευκαιρία και χθες, κατά την παρουσίαση στην Επιτροπή, να προσδιορίσω τη διαφορετική εικόνα που παρουσιάζει σήμερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης σε όλους τους τομείς και από άποψης αύξησης τζίρου, αύξησης απασχόλησης, ενίσχυσης της ακτοπλοΐας, ενίσχυσης της κρουαζιέρας και αύξηση, προφανώς, των δημοσίων εσόδων.

Επιτρέψτε μου, όμως, σήμερα να περιοριστώ σε κάποιες από τις παρατηρήσεις και τοποθετήσεις των συναδέλφων και να απαντήσω, βεβαίως, σε κάποια από τα ερωτήματά τους.

Θέλω να ξεκαθαρίσω, καταρχήν, ότι η μόνη παράταση η οποία αιτείται, βάσει της προτεινόμενης ρύθμισης, είναι η παράταση για την ολοκλήρωση όχι μόνο της στατικής αποκατάστασης του έργου, του τελωνείου, αλλά και η ορθολογική, λειτουργική, συνολική αξιοποίηση του συγκεκριμένου κτιρίου.

Θέλω να πω ότι το αίτημα παράτασης του Οργανισμού για το κτίριο του Παλαιού Τελωνείου, του τελωνειακού σταθμού, υπεβλήθη στις 17/6/2021. Το αίτημα αυτό έτυχε ενδελεχούς, οφείλω να ομολογήσω, εξέτασης από το Υπουργείο, στο πλαίσιο του φυσικού αιτήματος που συνίσταται όχι απλά στην αποκατάσταση, επαναλαμβάνω, αλλά και στη λειτουργική αξιοποίηση του συγκεκριμένου κτιρίου.

Η έγκριση χορηγήθηκε στις 4/7/2021, δηλαδή μόλις μερικούς μήνες μετά το πέρας της καταλυτικής ημερομηνίας παράδοσης του συγκεκριμένου έργου, που αφορούσε βέβαια μόνο τη στατική αποκατάσταση.

Εδώ θέλω, επίσης, να τονίσω ότι τυχόν υλοποίηση των έργων αποκατάστασης χωρίς την εικόνα του τρόπου αξιοποίησης του συγκεκριμένου κτιρίου, θα οδηγούσε και σε διπλά κόστη και σε επιπλέον λειτουργικούς περιορισμούς και χρονικές καθυστερήσεις.

Επειδή αναφέρθηκε και το θέμα των ποινικών ρητρών, αυτές θα μπορούσαν να είχαν εφαρμογή μόνο μετά την καταληκτική ημερομηνία, μόνο, δηλαδή, μετά τον Μάρτιο του 2022. Είναι προφανές ότι, λόγω της πανδημίας και της αλλαγής των οικονομικών δεδομένων που επικρατούσαν στην αγορά, θα δικαιολογούσε την παράταση, διότι μιλάμε για πλήρη πλέον και θέλω αυτό να γίνει απολύτως σαφές και κατανοητό, αξιοποίηση του κτιρίου.

Τι σημαίνει «πλήρη αξιοποίηση του κτιρίου»; Μιλάμε και για νέες χρήσεις και βελτίωσης της αποδοτικότητας του κτιρίου και επιπλέον έσοδα για την επιχείρηση. Άρα, συνεπάγεται και επιπλέον έσοδα για το ελληνικό δημόσιο.

Η τεχνοοικονομική μελέτη, επειδή με ρωτήσατε, για την διεύρυνση των βέλτιστων εναλλακτικών τρόπων αξιοποίησης του συγκεκριμένου κτιρίου, βρίσκεται σε εξέλιξη από το 2019 και αναμένεται να υλοποιηθεί τους αμέσως επόμενους μήνες.

Μιλάμε, όμως, για ένα πολύ σύνθετο εγχείρημα, καθώς και το εκτόπισμα του κτιρίου είναι τέτοιο που πρέπει να ληφθούν υπόψη μια σειρά από παράγοντες, τεχνικοί, οικονομικοί, πολιτιστικοί και ιστορικοί, προκειμένου να γίνει η βέλτιστη επιλογή για το συγκεκριμένο κτίριο.

Με ρωτήσατε επίσης, κύριε συνάδελφε, για το αν θα εφαρμοστεί και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης η απόφαση του ΣτΕ που αφορά πρωτίστως τον ΟΛΠ. Καταρχήν αφορά όλα τα λιμάνια, ως δεδικασμένο, άρα επομένως το πρώτο στάδιο είναι να προχωρήσει η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στη συνέχεια θα συνεδριάσει η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, η ΕΣΑΛ, και βεβαίως το τελικό στάδιο είναι η έγκριση πλέον του προεδρικού διατάγματος, που περιλαμβάνει τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων και το master-plan, αλλά και τους όρους δόμησης και χρήσης γης. Άρα, πλέον, η συγκεκριμένη απόφαση του ΣτΕ που αφορά τον ΟΛΠ, προφανώς θα εφαρμοστεί και για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Όσον αφορά τον αναπροσδιορισμό των διαστάσεων της λιμενικής υποδομής, οι νέες διαστάσεις του προβλήτα θα επιφέρουν πολύ μεγαλύτερους όγκους εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων

εμπορευματοκιβωτίων- είναι προφανές αυτό- καλύτερη διαχείρισή τους και, επαναλαμβάνω, πως αυτό θα συντελέσει και σε περισσότερα και σε μεγαλύτερα έσοδα για το ελληνικό δημόσιο.

Επειδή επίσης με ρωτήσατε για το ότι υπάρχει μια καθυστέρηση όσον αφορά τα συμπληρωματικά έργα που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα του λιμανιού, να πω απλά ενημερωτικά πως και η σιδηροδρομική σύνδεση του Προβλήτα 6 με το υφιστάμενο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο προχωράει, ενδεικτικά η σύμβαση για την μελέτη-κατασκευή του έργου αναμένεται να υπογραφεί το πρώτο τρίμηνο του 2023, επίσης υπάρχει ανάδοχος του έργου για τον κάθετο άξονα 56- ολοκλήρωση της σύνδεσης του αυτοκινητόδρομου ΑΘΕ και Εγνατία Οδό με τον 6ο Προβλήτα, ενώ αναφορικά με το πρώην «Στρατόπεδο Γκόνου», μιας και έγινε πολύς λόγος κατά την χθεσινή συζήτηση, για πρώτη φορά μετά τις αποτυχημένες προσπάθειες της προηγούμενης Κυβέρνησης, υπογράψαμε πρόσφατα- το ΤΑΙΠΕΔ μαζί με τον ΓΑΙΑΟΣΕ- σύμβαση για την ωρίμανση του έργου, έτσι ώστε να προχωρήσει η δημιουργία ενός πολύ μεγάλου κέντρου logistics και μάλιστα αυτή την περίοδο υπάρχει πολύ μεγάλο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Τέλος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω πως έγινε αντιληπτό ότι, πέρα από τις όποιες διαφορές υπήρξαν κατά την διάρκεια της συζήτησης στις συνεδριάσεις της Επιτροπής, όλοι συμφωνούμε- και οι φορείς συμφωνούν- ότι θα πρέπει να προχωρήσουν τα έργα. Διότι αυτά τα έργα μπορούν να αναβαθμίσουν ακόμα περισσότερο τον γεωστρατηγικό και γεωπολιτικό ρόλο του λιμανιού, με προφανή έσοδα και για τον Κρατικό Προϋπολογισμό, αλλά κυρίως για την τοπική οικονομία και κοινωνία.

Σας ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον Υπουργό, κ. Πλακιωτάκη, με την ομιλία του οποίου ολοκληρώσαμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τη συζήτηση επί 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.”»

Να προχωρήσουμε στην ψηφοφορία επί των άρθρων και επί του συνόλου, ανακεφαλαιώνοντας με τις θέσεις των κομμάτων:

Η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, η κυρία Ράπτη, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Μιχαηλίδης, επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Πάνας επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, ο κ. Δελής, καταψηφίζει.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος, επιφυλάσσεται

και ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης, καταψηφίζει.

Συνεπώς, το σχέδιο 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.”», γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία και παραπέμπεται για συζήτηση στην Ολομέλεια, σύμφωνα με το πρόγραμμα της Διάσκεψης των Προέδρων, την Πέμπτη.

Σας ευχαριστώ πολύ όλους και εύχομαι καλή συνέχεια στις εργασίες σας.

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, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), 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), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 16.05΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**