**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 7 Νοεμβρίου 2022, ημέρα Δευτέρα και ώρα 13.15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθε** σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την Προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Βασιλείου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της από 30.3.2022 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 30.7.2018 Σύμβασης Παραχώρησης του έργου «Ανάπτυξη Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου» που κυρώθηκε με τον ν. 4574/2018, μεταξύ της εταιρείας «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ» και της εταιρείας «ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», καθώς και του Ελληνικού Δημοσίου, της εταιρείας «ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και της εταιρείας «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Ο Αντιπρόεδρος 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, Λιάκος Ευάγγελος, 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, Σαρακιώτης Ιωάννης, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Καλησπέρα σας. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάμε την Επιτροπή μας με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της από 30.3.2022 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 30.7.2018 Σύμβασης Παραχώρησης του έργου «Ανάπτυξη Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου» που κυρώθηκε με τον ν. 4574/2018, μεταξύ της εταιρείας «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ» και της εταιρείας «ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», καθώς και του Ελληνικού Δημοσίου, της εταιρείας «ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και της εταιρείας «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»».

Πριν μπούμε στη διαδικασία των Εισηγητών, ήθελα να πω ότι υπάρχει το αίτημα από αρκετούς Εισηγητές και Αγορητές του νομοσχεδίου, η διαδικασία να ολοκληρθωεί σε μία συνεδρίαση.

Κύριε Κόλλια, θέλετε να τοποθετηθείτε;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κατά πρώτον, να δηλώσω για τα πρακτικά ότι συμφωνώ να ολοκληρωθεί η επεξεργασία γίνει σε μία συνεδρίαση, καθότι πρόκειται για μία συμφωνία η οποία έχει ήδη κυρωθεί και ήδη γνωστοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία με τη σειρά της στο πλαίσιο εξέτασης του φακέλου και αφού έλαβε υπόψη της όλα τα στοιχεία που τίθενται, υπέδειξε ορισμένες τροποποιήσεις.

Αυτές οι τροποποιήσεις θεωρώ ότι έχουν να κάνουν μόνο σε ό,τι αφορά ζητήματα κρατικής ενίσχυσης και καθότι αυτή η σύμβαση, που συζητούμε σήμερα, έχει εγκριθεί και από το Ελεγκτικό Συνέδριο, θα πρότεινα και στους συναδέλφους μια εισήγηση και επί του συνόλου και επί των άρθρων. Θεωρώ συνεπώς ότι σε μία συνεδρίαση μπορούμε να εξαντλήσουμε το θέμα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Σαρακιώτης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Δεν θα επαναλάβω όσα εύστοχα ανέφερε προηγουμένως ο συνάδελφος. Θα τονίσω, ότι κι εμείς συναινούμε στο να διεξαχθεί σε μία συνεδρίαση. Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας από το Κίνημα Αλλαγής.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Από την πλευρά μου, ήθελα να πω ότι πρόκειται για μια σοβαρή σύμβαση παραχώρησης η οποία είχε δημιουργήσει έναν έντονο διάλογο και συζήτηση, όταν ψηφίστηκε, το 2018, στη Βουλή. Υπάρχει μια τροποποίηση η οποία βεβαίως και θα εξεταστεί στο πλαίσιο των συνεδριάσεων και της Επιτροπής και στην Ολομέλεια, θα θεωρούσα όμως ότι τουλάχιστον για να έχουμε μια ολοκληρωμένη διαδικασία, θα έπρεπε να ακουστεί και η άποψη κάποιων αρμόδιων φορέων, όπως συνέβη και τότε.

Κατά την πρώτη εισαγωγή και ψήφιση της εν λόγω σύμβασης υπήρχαν σοβαρές ενστάσεις, σοβαρά ζητήματα τα οποία είχαν απασχολήσει το δημόσιο, αλλά και τον κοινοβουλευτικό διάλογο. Θα θεωρούσα λοιπόν, ότι η συζήτηση θα έπρεπε να είναι ολοκληρωμένη με τη συμμετοχή και πρόσκληση σε ακρόαση και φορέων και στη συνέχεια, να δρομολογήσουμε τις υπόλοιπες συνεδριάσεις ή συνεδρίαση μέχρι την Ολομέλεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, τον κ. Γκόκα. Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Και εμείς συμφωνούμε να είναι πιο γρήγορες οι διαδικασίες, δηλαδή να γίνει μόνο μία συζήτηση και μετά να πάμε στην Ολομέλεια, γιατί βλέπουμε ότι οι τροποποιήσεις δεν αλλάζουν ουσιαστικά τον στόχο και τον προσανατολισμό της Κύρωσης Παραχώρησης. Και υπό αυτή την έννοια, από τη στιγμή που δεν αλλάζουν ουσιαστικά πράγματα, δεν έχουμε να πούμε και περισσότερα. Μπορούμε αυτό τον κοινοβουλευτικό χρόνο να τον αξιοποιήσουμε και για άλλα πράγματα. Να συναντήσουμε εργαζομένους, να πάμε σε χώρους δουλειάς και λοιπά. Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Μανωλάκου.

Από την Ελληνική Λύση ο κ. Αβδελάς;

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ:** Καλησπέρα σας και καλή εβδομάδα.

Και εμείς συμφωνούμε να γίνει σε μία συνεδρίαση.

Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Πριν οριστικοποιήσουμε την απόφασή μας, θέλει να παρέμβει ο κ. Βλάχος, ο Πρόεδρος της Επιτροπής. Κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ. Εγώ θα ήθελα να πω προς ενημέρωση όλων των συναδέλφων, ότι η πρόταση της Κυβέρνησης όταν κατατέθηκε το νομοσχέδιο ήταν να γίνει μια αναλυτική διαδικασία. Εάν όμως οι συνάδελφοι Εισηγητές θεωρούν ότι μπορεί να καλυφθεί η συζήτηση σε μια μόνο συνεδρίαση -επειδή πράγματι δεν αλλάζουν πολλά πράγματα, όπως ελέγχθη ήδη- εφόσον υπάρχει λοιπόν η σύμφωνη γνώμη των συναδέλφων, μπορούμε να αποφασίσουμε και να ολοκληρώσουμε σε μια συνεδρίαση.

Παρακαλώ απλώς να συμφωνήσουμε όλοι σε αυτό, προκειμένου να μην υπάρξουν παρερμηνείες και ενδεχομένως συμπεράσματα που δεν θα έχουν βάση ή δεν ήταν στις προθέσεις του Υπουργείου και τις Κυβέρνησης όταν κατατέθηκε η τροποποίηση στην Επιτροπή μας. Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ τον κ. Βλάχο.

Κύριε Γκόκα, παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής Του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, δεν μπορώ να επιμένω για διαφορετική διαδικασία από τη στιγμή που όλοι οι συνάδελφοι Εισηγητές έχουν μια πιο ελαστική άποψη. Θεωρώ ότι στα πλαίσια της λειτουργίας μέσα σε ένα πνεύμα αρχών πλειοψηφίας και μειοψηφίας, η άποψή μου καταγράφηκε και δεν έχω λόγο να επιμένω.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Γκόκα.

Ως συνέπεια λοιπόν των τοποθετήσεων και της συζήτησης που έγινε, πάμε σε μία συνεδρίαση σήμερα. Οπότε, ξεκινάμε με τον κ. Κόλλια, τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας.

Κύριε Κόλλια έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Αξιότιμε κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, εισάγεται σήμερα στην Επιτροπή μας η υπό Κύρωση από 33/03/2022 Συμφωνία Τροποποίησης της από 30/07/2018 Συμβάσεως Παραχώρησης του έργου, Ανάπτυξη Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου. Αυτή η Σύμβαση Κυρώθηκε με τον ν.4574/2018 και υπογράφηκε στην Αθήνα μεταξύ αφενός, α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ» ως κύριου του έργου, αφετέρου με την ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» ως παραχωρησιούχου.

Και τρίτο μεταξύ, αφενός του Ελληνικού Δημοσίου κι αφετέρου των μετόχων του παραχωρησιούχου, δηλαδή της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και της Ανώνυμης Εταιρείας «Goldair Cargo Εταιρεία Διεθνών Μεταφορών και Logistics Ανώνυμος Εταιρεία». Διευκρινίζεται ότι οι δύο τελευταίες εταιρείες που αποκαλούνται «αρχικοί μέτοχοι», συμβάλλονται αποκλειστικά προς τον σκοπό της ανάληψης των υποχρεώσεων που περιλαμβάνονται σε κάποια συγκεκριμένα άρθρα της τροποποιημένης σύμβασης παραχώρησης.

Επιτρέψτε μου, αγαπητοί συνάδελφοι, να κάνω εισαγωγικά μία μικρή αναφορά στο τι ακριβώς πραγματεύεται η αρχική τροποποιούμενη σύμβαση, η οποία όπως προανέφερα κυρώθηκε με το άρθρο 1 του ν. 4574/2018. Προβλέπει την ανάθεση από τον κύριο του έργου, δηλαδή τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. προς τον παραχωρησιούχο που είναι η Ανώνυμη Εταιρεία Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο του έργου παραχώρησης «Ανάπτυξη Ευρωπαϊκού Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου» σε ακίνητο κυριότητας της ΓΑΙΑΟΣΕ συνολικής έκτασης 588.326 τετραγωνικών μέτρων. Το ακίνητο αυτό κείται στον Ασπρόπυργο Αττικής στις θέσεις Πηλιχό, Φούσα και Βάρι Μάτσι και Κολώνα Βελανιδιάς και Σχοινέζες. Το έργο περιλαμβάνει μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, εκμετάλλευση και συντήρηση εμπορευματικού και Διαμετακομιστικού Κέντρου Συνδυασμένων Μεταφορών και τη διενέργεια συναφών δραστηριοτήτων στο ακίνητο, σύμφωνα με τους όρους της προσφοράς του αναδόχου και τις απαιτήσεις της προκήρυξης.

Στο πλαίσιο των παραπάνω υποχρεώσεων ο παραχωρησιούχος θα πρέπει να προχωρήσει σε ανάπτυξη της δυναμικότητας του Κέντρου με κατασκευή σύγχρονων και λειτουργικών κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων και υποδομών, οι οποίες να πληρούν όλους τους κανόνες ασφαλείας.

Μεταξύ άλλων ο παραχωρησιούχος θα υποχρεούται: Να κατασκευάζει κτίρια κι εγκαταστάσεις που θα επιτρέπουν την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που περιγράφονται στη σύμβαση παραχώρησης, να κατασκευάσει τα εσωτερικά έργα υποδομής του Κέντρου - όπως σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα, δίκτυα αποχέτευσης ομβρίων υδάτων και ακαθάρτων, δίκτυα ηλεκτροφωτισμού και επικοινωνιών - και να διαμορφώσει τους περιβάλλοντες τα κτίρια χώρους. Το νέο Εμπορευματικό Κέντρο Θριάσιο 1, αγαπητοί συνάδελφοι, συνιστά ένα έργο πρωτοποριακό και καινοτόμο για τη χώρα μας. Αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα έργα logistics στην χώρα. Πρόκειται για τον πρώτο Logistics Park στην ελλάδα που θα περιλαμβάνει συνολικά 235.000 τετραγωνικά μέτρα στεγασμένvn αποθηκών και γραφείων, 250.000 θέσεις παλετοθέσεις, 4.000 θέσεις αυτοκινήτων και 120 θέσεις φορτηγών σε μία έκταση 588 στρεμμάτων.

Επιπλέον, εκτιμάται ότι θα δημιουργήσει 3.000 έως 5.000 θέσεις εργασίας με το συνολικό ύψος της επένδυσης να αναμένεται να υπερβεί τα 150 εκατομμύρια ευρώ. Με άλλα λόγια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χώρα μας κάνει ένα αποφασιστικό βήμα, ενισχύει σε τεράστιο βαθμό την εξωστρέφειά της, αξιοποιεί καθοριστικά την στρατηγική γεωγραφική της θέση κι έχει όλες τις βλέψεις, πλέον, για να γίνει ένα διεθνές hub στον τομέα των Logistics.

Οι οδικές και οι σιδηροδρομικές μεταφορικές συνδέσεις, η πρόσβαση στο Λιμένα του Νέου Ικονίου και η σύνδεσή του με το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας μας, το Ελευθέριος Βενιζέλος το καθιστούν ιδανικό κόμβο των εμπορευματικών μεταφορών στην Νοτιοανατολική Ευρώπη. Το μεγαλόπνοο αυτό έργο θα συνδέεται με όλα τα δίκτυα μεταφοράς, το Λιμάνι του Πειραιά, το Λιμάνι της Ελευσίνας, τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και το Οδικό και Σιδηροδρομικό Δίκτυο.

Κατ’ αρχάς θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι με την υπό κύρωση συμφωνία διασφαλίζεται, πρώτα απ’ όλα, η συμμόρφωση προς τις παρατηρήσεις της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Τούτο, διότι το δημόσιο γνωστοποίησε, στο παρελθόν, τη σύμβαση παραχώρησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η ίδια στο πλαίσιο εξέτασης του φακέλου και αφού έλαβε υπόψη όλα τα στοιχεία που τέθηκαν υπόψη της, υπέδειξε ορισμένες τροποποιήσεις που απαιτείται να γίνουν σε συγκεκριμένες διατάξεις της σύμβασης για να αντιμετωπιστούν ζητήματα κρατικής ενίσχυσης. Σήμερα, λοιπόν, τίθενται με την κυρούμενη τροποποιητική συμφωνία και τα προσαρτήματα αυτής, σύμφωνα με το άρθρο πρώτο, οι αναγκαίες βάσεις για την διαπίστωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής περί μη ύπαρξης κρατικών ενισχύσεων, προκειμένου να παρασχεθεί άδεια για την υλοποίηση και εκτέλεση της σύμβασης στην οποία προβλέπονται επαρκώς οι όροι του παραχωρούμενου έργου.

Θα πρέπει να λεχθεί, μάλιστα, ότι η έναρξη ισχύος της επίμαχης παραχώρησης τελεί υπό την αίρεση πλήρωσης συγκεκριμένων προϋποθέσεων, μία εκ των οποίων είναι και η προαναφερθείσα απόφαση της Επιτροπής περί μη ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης. Εξάλλου, δυνάμει του άρθρου 28.1 της αρχικής σύμβασης παραχώρησης, προβλέπεται η δυνατότητα τροποποίησης αυτής έπειτα από συμφωνία του κυρίου του έργου και του παραχωρησιούχου, η οποία κυρώνεται με νόμο. Ενόψει αυτού οι συμβαλλόμενοι με την κυρούμενη τροποποιητική συμφωνία έχουν ήδη αποδεχθεί και συμφωνήσει στην αναγκαία, όπως είπαμε, τροποποίηση συγκεκριμένων όρων της σύμβασης παραχώρησης, προκειμένου να ενσωματωθούν και να αποκτήσουν συμβατική ισχύ οι ειδικότερες ρυθμίσεις με τις οποίες διασφαλίζεται η συμμόρφωση προς τις παραπάνω υποδείξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Περαιτέρω το εν λόγω σχέδιο συμφωνίας υποβλήθηκε για προσυμβατικό έλεγχο στο ελεγκτικό συνέδριο, το οποίο με σχετική πράξη του έκρινε ότι είναι δυνατή η υπογραφή της συμφωνίας τροποποίησης.

Έτσι, λοιπόν, στο πρώτο κεφάλαιο και στο άρθρο 1 της εν λόγω τροποποιητικής συμφωνίας, διαγράφονται αναλυτικά οι τροποποιήσεις που επέρχονται σε σειρά διατάξεων της αρχικής σύμβασης παραχώρησης. Ας αναφερθούμε τώρα στις κυριότερες τροποποιήσεις που επήλθαν στην αρχική σύμβαση παραχώρησης εντοπίζοντας στα εξής, κατά βάση, σημεία.

Μειώνεται η διάρκεια της περιόδου παραχώρησης από 60 έτη σε 37 έτη, τροποποίηση των άρθρων 1.1.68, 1.1.68α και 3.2. Προστίθενται άρθρα, το 1.1.68α και 37.3.1, με τα οποία παρέχεται το δικαίωμα στον παραχωρησιούχο να διαπραγματευτεί την επιμήκυνση της περιόδου παραχώρησης για επιπλέον 23 έτη σε τιμές αγοράς και υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις. Προβλέπεται, δε, κατά παρέκκλιση των οριζόμενων, η αυτόματη παράταση κατά 3 έτη της περιόδου παραχώρησης με μείωση αντίστοιχα της περιόδου παράτασης στις οριζόμενες περιπτώσεις. Δύο, το αρχικώς προβλεπόμενο εφάπαξ αντάλλαγμα, ύψους 10 εκατομμυρίων ευρώ, μετονομάζεται σε αρχικό αντάλλαγμα και ανέρχεται πλέον στο ποσό των 20 εκατομμυρίων ευρώ (τροποποίηση άρθρου 2.3.9). Αυξάνεται το ποσοστό της ετήσιας πληρωμής προς τον κύριο του έργου. Υπολογίζεται επί των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων του παραχωρησιούχου από 2,51% σε 5% για όλη την περίοδο παραχώρησης και, βέβαια, υπό προϋποθέσεις σχετιζόμενες με την εξέλιξη του πραγματικού κύκλου εργασιών του Κέντρου, κατά την πρώτη δεκαετία.

Τέσσερα, αυξάνεται το ποσό της ελάχιστης ετήσιας πληρωμής προς τον κύριο του έργου, εγγυημένο αντάλλαγμα, από 350.000 ευρώ έως και του ποσού των 700.000 ευρώ σε τιμές του 2017, προσαρμοσμένο με τον δείκτη τιμών καταναλωτή υπό προϋποθέσεις σχετιζόμενες με τα πραγματικώς επιτευχθέντα έσοδα του Κέντρου, κατά τα προηγούμενα 10 έτη. Παρέχεται δυνατότητα στον παραχωρησιούχο, στο πλαίσιο επαρκούς χρηματοδότης του έργου, να αυξάνει το μετοχικό κεφάλαιο ή και να συνάπτει ελεύθερα δανειακές συμβάσεις, χωρίς προηγούμενη έγκριση από τον κύριο του έργου.

Μάλιστα εκτιμάται ότι πέραν της αρχικής δεσμευτικής επένδυσης ποσού 36. 114.000 ευρώ θα καταβάλει πρόσθετα κεφάλαια για την χρηματοδότηση του συνόλου του έργου ύψους 19 287.700 ευρώ δηλαδή, συνολικά ποσό 55 .401. 700 ευρώ. Πρόκειται για ρύθμιση που προβλέπεται σύμφωνα με κάποια εδάφια που προστέθηκαν στο άρθρο 4.1.

 Προστίθεται άρθρο 4 .3 με το οποίο προβλέπεται ότι για όσο χρόνο η πλειοψηφία των δανειστών του παραχωρησιούχου αποτελείται από συνδεδεμένες επιχειρήσεις οι χρηματοδοτικές συμβάσεις για την υλοποίηση του έργου υποβάλλονται προς έλεγχο στην ΑΑΔΕ . Επιπλέον, με την προσθήκη των άρθρων 10.4α, 10.6.6 και το σχετικό παράρτημα 1. α ρυθμίζονται θέματα με την εγγυητική επιστολή του αρχικού ανταλλάγματος.

Στο άρθρο 2. 2. 1 αναδιαμορφώνονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία ανέγερσης πρόσθετων κατασκευών εκ μέρους του παραχωρησιούχου κατ’ εφαρμογή ευνοϊκότερων όρων δόμησης, που τυχόν ισχύουν κατά τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης .

Τέλος, με την προσθήκη των άρθρων 1.1 56α και 38.4 καθώς και το σχετικό παράρτημα 18, εισάγεται μηχανισμός χρηματοοικονομικής παρακολούθησης για την παρακολούθηση των χρηματοοικονομικών μεγεθών του παραχωρησιούχου. Προστίθενται τα άρθρα 1.1 69 και 38 σύμφωνα με τα οποία σε περίπτωση που προκύψει ότι ο παραχωρησιούχος έχει επιτύχει σωρευτικά εσωτερικό ποσοστό απόδοσης ιδίων κεφαλαίων ανώτερο του 9, 09 % τότε θα καταβάλλει στον κύριο του έργου το 50 % των διαθεσίμων κερδών προς διανομή ως πληρωμή κατανομής εδρών.

 Από όλα τα παραπάνω προκύπτει αδιαμφισβήτητα ότι η ΓΑΙΑΟΣΕ που αποτελεί θυγατρική του υπερταμείου από το 2018 θα αποκομίσει πέραν των άλλων και σημαντικότατα οικονομικά οφέλη από την δραστηριότητα του Θριασίου .

Στη συνέχεια στο άρθρο 2, συναντάμε κάποιες προβλέψεις σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας τροποποίησης όπου ορίζεται ότι ημερομηνία θέσης σε ισχύ της συμφωνίας αυτής επέρχεται μεταξύ άλλων και με την θέση ισχύ του κοινοτικού της συμφωνίας τροποποίησης του νόμου.

Στο άρθρο 3, καθορίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο για την επίλυση διαφορών κατά την εφαρμογή της υπό Κύρωση Συμφωνίας. Στο άρθρο 4, προβλέπεται ο δεσμευτικός χαρακτήρας των όρων της υπό Κύρωση Συμφωνίας και η σχέση τους με την σύμβαση παραχώρησης καθώς και τη διαδικασία ερμηνείας τους, ενώ ορίζεται πως τα δύο παραρτήματα της υπό Κύρωση Συμφωνίας αποτελούν αναπόσπαστα μέρη αυτής. Στο β κεφάλαιο στο άρθρο δεύτερο, καταργούνται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας που αφορούν σε ειδικούς όρους και περιορισμούς δόμησης ακίνητα κυριότητας η διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και στα οποία αναπτύσσονται εμπορευματικά κέντρα. Η κατάργηση των διατάξεων αυτών εφαρμόζεται και ως προς το έργο του Θριασίου.

Τέλος, στο άρθρο τρίτο του γ κεφαλαίου ορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι γίνεται αντιληπτό ότι η κυβέρνησή μας ύστερα από συντονισμένες και στοχευμένες προσπάθειες κατάφερε τελικά να ξεμπλοκάρει κυριολεκτικά ένα τόσο σπουδαίο έργο όπως είναι το Θριάσιο. Καταφέραμε όμως σήμερα να το φέρουμε εις πέρας και μάλιστα με πολύ πιο συμφέροντες όρους για το ελληνικό δημόσιο. Είναι βέβαιο ότι θα αποτελέσει τον πιο κρίσιμο σταθμό προκειμένου ο στρατηγικός ρόλος της χώρας μας να αναβαθμιστεί και η χώρα μας να καταστεί ιδανικός κόμβος υποδομών και συνδυασμένων μεταφορών στη νοτιοανατολική Ευρώπη. Παράλληλα έχουμε αύξηση χιλιάδων θέσεων εργασίας, πρόκειται δηλαδή, για ένα γεγονός με τεράστια οικονομική και γεωπολιτική σημασία. Για ένα νέο παραγωγικό μοντέλο που ενισχύει την ελκυστικότητα την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας καθώς και την προσφορά αξιόπιστων και οικονομικά αποδοτικών υπηρεσιών, για όλους αυτούς τους λόγους αγαπητοί συνάδελφοι σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Κόλλια και συνεχίζουμε με τον κύριο Σαρακιώτη, Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ.

Έχετε τον λόγο, κ. Σαρακιώτη.

 **ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

 Ξεκινά σήμερα η συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου αναφορικά με την «Κύρωση της Συμφωνίας, Τροποποίησης της Σύμβασης Παραχώρησης του έργου “Ανάπτυξη Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου”» και είμαστε στην ευχάριστη θέση να διαπιστώσουμε ότι η διαδικασία αξιοποίησης του Θριασίου, η οποία ξεκίνησε το 2016 από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και ολοκληρώθηκε το 2018, μετά από πολλά χρόνια καθυστερήσεων και σωρεία παλινωδιών προχωρά επιτέλους ύστερα από νέες καθυστερήσεις, τα τελευταία τρία έτη. Να θυμίσω σε όλους ότι η προσπάθεια αξιοποίησης του Θριασίου Εμπορευματικού Κέντρου έχει ένα ιστορικό σχεδόν δύο δεκαετιών με άγονους διαγωνισμούς και πολλές καθυστερήσεις. Η εν λόγω διαδικασία είχε καταλήξει να παρομοιάζεται με το «γεφύρι της Άρτας» επί σειρά ετών, καθώς καμία προηγούμενη κυβέρνηση δεν είχε καταφέρει ως τότε να την ολοκληρώσει με την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ να επιτυγχάνει για πρώτη φορά το ξεμπλοκάρισμα της επένδυσης. Οι λόγοι της καθυστέρησης μαρτυρούν μέσα από τη δήλωση του τότε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, του κυρίου Χρήστου Σπίρτζη, ο οποίος εκείνη την περίοδο είχε αναφέρει χαρακτηριστικά «Διατυπώθηκαν απειλές για μεθοδεύσεις ώστε να καταλήξει άγονος και αυτός ο τρίτος σε σειρά διαγωνισμός, δώδεκα χρόνια μετά τον πρώτο το 2006, λυπούμαστε που θα τους απογοητεύσουμε αλλά θα υλοποιηθεί». Εν τέλει, 39 χρόνια μετά την πρώτη απαλλοτρίωση το 1979, υλοποιήθηκε ο διαγωνισμός και επαναλαμβάνω, ότι παρατηρούμε με ικανοποίηση ότι η συγκεκριμένη παρακαταθήκη της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ αξιοποιείται σήμερα έστω και καθυστερημένα. Έργο που προχώρησε υπό τις εξαιρετικά δυσμενέστερες και ασφυκτικότερες σε σχέση με σήμερα συνθήκες της δημοσιονομικής προσαρμογής.

Σε κάθε περίπτωση διαχρονικός στόχος της ελληνικής πολιτείας οφείλει να είναι η καλλιέργεια των αναπτυξιακών προοπτικών της χώρας μας, η προσέλκυση επενδύσεων στρατηγικού χαρακτήρα αλλά και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και η εν γένει ενίσχυση του γεωπολιτικού αποτυπώματος της ως εμπορικός και μεταφορικός κόμβος αγαθών από τα παραγωγικά κέντρα της ανατολής προς τις αγορές της δύσης. Όσον αφορά την υπό συζήτηση τροποποιητική Συμφωνία, θα αναφερθώ σε συγκεκριμένα σημεία, καθότι σε γενικές γραμμές οι βασικές παράμετροι της επένδυσης παραμένουν οι ίδιες.

Μετά τις παρεμβάσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού, οι οποίες επέφεραν σημαντικές καθυστερήσεις στην επένδυση, καθυστερήσεις για τις οποίες έχει την ευθύνη η κυβέρνηση και οι μικροπολιτικές μεθοδεύσεις, υπάρχει η ανάγκη από την πλευρά της να επιλυθούν σημαντικά προβλήματα, τα οποία έχουν ανακύψει ως συνέπεια της πανδημίας και του πολέμου στην Ουκρανία.

Καταρχάς, το κόστος δανεισμού έχει εκτοξευθεί λόγω του πληθωρισμού και της συνεπαγόμενης αύξησης των επιτοκίων από τις κεντρικές τράπεζες. Αυτό από μόνο του επιφέρει νέα σημαντικά βάρη και δυνητικά νέες καθυστερήσεις στο έργο. Επιπλέον, ως συνέπεια των παγκόσμιων πληθωριστικών πιέσεων έχει εκτοξευθεί και το κατασκευαστικό κόστος και όπως γνωρίζετε το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο είναι επί της ουσίας ένα αμιγώς κατασκευαστικό έργο. Αυτά τα δύο σημαντικά βάρη που έχουν προστεθεί στο έργο σε συνδυασμό με τη μεγάλη καθυστέρηση από την ολοκλήρωση του διαγωνισμού το έτος 2018 μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παραχώρησης, η οποία προφανώς δεν έχει επιτευχθεί ακόμη, δημιουργούν ένα περιβάλλον αβεβαιότητας για αυτή τη μεγάλη επενδυτική ανάσα στη Δυτική Αττική.

Είναι ευθύνη, λοιπόν, της κυβέρνησης να ενσκήψει στα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί και να δώσει λύσεις. Για παράδειγμα, καταργείτε τους όρους δόμησης στο άρθρο 2, όπως ζήτησε η Αρχή Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά δεν δίνεται κάποια νέα λύση ή διέξοδο, δημιουργώντας τις συνθήκες για νέες καθυστερήσεις ή ακόμη και για να τεθεί το έργο σε πλήρες αδιέξοδο.

 Σε κάθε περίπτωση κύριε Πρόεδρε, οι μεγάλες επενδύσεις απαιτούν τη συνεργασία της πολιτείας και όχι απλώς τη γραφειοκρατική διεκπεραίωση των εκκρεμοτήτων. Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ εργάστηκε συντεταγμένα με στόχο την υλοποίηση της επένδυσης που συζητούμε σήμερα στο Θριάσιο Πεδίο, η οποία αυξάνει συνολικά τις προοπτικές της ευρύτερης περιοχής μέσω της εγκαθίδρυσης ενός ολοκληρωμένου συγκροτήματος σύγχρονου διαμετακομιστικού και εμπορευματικού κέντρου με σιδηροδρομική σύνδεση. Το πρώτο στο είδος του στην Ελλάδα και το μεγαλύτερο στην νοτιοανατολική Ευρώπη.

Η χώρα μας κατέχει ούτως ή άλλως ένα μοναδικό γεωγραφικό συγκριτικό πλεονέκτημα προκειμένου να καταστεί η εμπορευματική πύλη της Νοτιοανατολικής Ευρώπης αλλά και συνολικά της Ευρωπαϊκής Ηπείρου. Ο ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία έχουμε επισημάνει ότι η επιλογή δημιουργίας εμπορευματικών κέντρων και η καλλιέργεια ευνοϊκών συνθηκών έχει στρατηγικό χαρακτήρα και συμβάλλει στην εδραίωση ενός δικτύου συνδυασμένων μεταφορών, προοπτική η οποία συνιστά ζητούμενο στο ολοένα και πιο ανταγωνιστικό παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον. Παράλληλα, συνεισφέρει αποφασιστικά στην ελαχιστοποίηση του μεταφορικού κόστους των εμπορευμάτων, προς όφελος των καταναλωτών, αλλά και εν προκειμένω, προς όφελος της διεθνούς θέσης της χώρας μας.

Είναι προφανές ότι η σύγκριση της στάσης της Νέας Δημοκρατίας ως αντιπολίτευση το 2018 με τη στάση του ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία σήμερα, είναι ομολογουμένως η μέρα με τη νύχτα. Η Νέα Δημοκρατία με εισηγητή τότε τον σημερινό Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλή καταψήφισε την αρχική σύμβαση, με αναφορές ότι αυτή περιχαρακώνει τα οφέλη των λίγων και δεν υπηρετείται το δημόσιο συμφέρον, χωρίς να δίνεται μια απάντηση για τους λόγους που δεν είχε ολοκληρωθεί καμία διαγωνιστική διαδικασία ως τότε και γιατί κατά την έναρξη της προσπάθειας από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το 2016, κατετέθη μόλις μία προσφορά. Και θα ήταν καλό να μην αναφερθούμε στην υπό συζήτηση τροποποίηση.

Κύριε Υπουργέ, γνωρίζετε πολύ καλά ότι η οικονομική συγκυρία βαραίνει. Όπως, επίσης, διαφορετικό για τον εκάστοτε επενδυτή είναι να ακούει μια αξιωματική αντιπολίτευση, η οποία ευθυγραμμίζεται με το δημόσιο συμφέρον και μια αξιωματική αντιπολίτευση, όπως αυτή της Νέας Δημοκρατίας το 2018 που προτιμούσε να αμαυρώνει την εικόνα της χώρας στο εξωτερικό, προκειμένου να ασκήσει υποτιθέμενη κριτική στον Αλέξη Τσίπρα και στην κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Είναι ενδεικτικό ότι μόλις δύο μέρες πριν την ψήφιση της αρχικής σύμβασης για το Θριάσιο Πεδίο, ο κ. Μητσοτάκης απευθυνόταν σε Άραβες επενδυτές, υποστηρίζοντας ότι η Ελλάδα είναι μια χώρα σε κρίση οικονομική, θεσμική αλλά και ηθική και ότι η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ κράτησε τη χώρα όμηρο μιας επικίνδυνης οικονομικής πολιτικής, προκαλώντας εκροή καταθέσεων, κρίση εμπιστοσύνης, εσωτερική στάση πληρωμών, πλήρες πάγωμα ή και αναστολή πολλών επενδυτικών σχεδίων. Οι πολίτες θυμούνται τις μικροκομματικές τακτικές του κυρίου Μητσοτάκη από τα έδρανα της αντιπολίτευσης και είναι επίσης μάρτυρες της υπεύθυνης στάσης της σημερινής αξιωματικής αντιπολίτευσης. Ο ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία στηρίζει τις επενδύσεις, ιδιαίτερα όσες είναι στρατηγικού χαρακτήρα και προσφέρουν ένα πολλαπλασιαστικό όφελος στην κοινωνία και το αποδεικνύει είτε τα στελέχη του βρίσκονται στα υπουργικά έδρανα είτε όχι.

Γι’ αυτό το λόγο, κύριε Πρόεδρε, θα υπερψηφίσουμε την τροποποίηση της σύμβασης για το Θριάσιο Πεδίο και ευελπιστούμε να επιφέρει τα θετικά αποτελέσματα που εξ αρχής είχαν προβλεφθεί για την εθνική οικονομία, αλλά και για τη γεωπολιτική θέση της χώρας μας. Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Σαρακιώτη. Συνεχίζουμε με τον Ειδικό Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής τον κύριο Γκόκα.

Κύριε Γκόκα, έχετε το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα πω ορισμένα πράγματα σήμερα και θα τοποθετηθώ εκτενέστερα και αναλυτικότερα στη συνεδρίαση της Πέμπτης.

Κατ’ αρχάς για την αξιοποίηση του Θριάσιου είμαστε θετικοί και αυτό δεν το λέμε σήμερα, το είχαμε πει και το 2018, όταν κυρώθηκε η πρώτη σύμβαση. Και είμαστε θετικοί γιατί αποτελεί εθνικό στρατηγικό στόχο να καθιερωθεί η Ελλάδα σαν ο σημαντικότερος διαμετακομιστικός κόμβος στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Αυτά τα είπαμε και τότε, όπως και για την ανάγκη να έχουμε ένα σύγχρονο εμπορευματικό κέντρο που θα διασυνδέεται με όλα τα εθνικά και διευρωπαϊκά δίκτυα, λιμάνια, αεροδρόμια, οδικούς άξονες, σιδηροδρομικό δίκτυο.

Είναι έργο, πραγματικά, που μπορεί να αξιοποιήσει τη γεωπολιτική μας θέση και να ενταχθεί στον ευρύτερο σχεδιασμό της χώρας μας για την αναβάθμιση και την ενίσχυση της γεωστρατηγικής μας θέσης, σε συνδυασμό και με τη συμμετοχή μας σε διεθνείς οργανισμούς, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, το ΝΑΤΟ και ούτω καθεξής. Αυτά τα σχέδια θα πρέπει να εξυπηρετούν το εθνικό μας συμφέρον, πρώτον, αλλά θα πρέπει, συγχρόνως, να εξυπηρετούν, παράλληλα, τόσο το δημόσιο όσο και το κοινωνικό συμφέρον, αλλά και τη διαφάνεια.

Κάθε άλλο παρά συνέβη αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το 2018, όταν κυρώθηκε η σύμβαση παραχώρησης, μια σύμβαση που, κυριολεκτικά, είχε χαρακτηριστεί από την παράταξή μου, από το ΠΑΣΟΚ, τότε τη Δημοκρατική Συμπαράταξη, ως σκανδαλώδης και νομίζω ότι αντίστοιχη ήταν και η στάση της σημερινής Κυβέρνησης και τότε Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Μια σύμβαση, λοιπόν, παραχώρησης, κυριολεκτικά σκανδαλώδης, όπως το είχαμε αναδείξει και το είχαμε τεκμηριώσει. Η θέση μας αυτή, δε, δικαιώθηκε, αφού αυτή η σύμβαση δεν εγκρίθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και είναι η δεύτερη παρόμοια σκανδαλώδης περίπτωση, όπως με τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών, όπου με τη σύμβαση που είχε υπογραφεί υπήρχε ζημία 600 εκατομμυρίων ευρώ εις βάρος του Ελληνικού Δημοσίου.

Είχαμε ασκήσει τότε έντονη κριτική, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί υπήρχαν πολλά στοιχεία που αφορούσαν τον ίδιο τον διαγωνισμό, την εξέλιξή του, αλλά και τα οικονομικά μεγέθη που ήταν σε βάρος του δημόσιου συμφέροντος. Ενδεικτικά θα αναφέρω, από το προβλεπόμενο οφέλους με τον διαγωνισμό του 2015 να είναι στα 63 εκατομμύρια, πήγαμε στα 31 εκατομμύρια με την τότε σύμβαση. Από τα ίδια κεφάλαια του επενδυτή, από τα 36 εκατομμύρια, πήγαμε στα 10,8 και τα υπόλοιπα θα ήταν με δάνεια με εγγύηση του Δημοσίου. Εδώ μπαίνει το ζήτημα της κρατικής ενίσχυσης, που προφανώς και θα το έβλεπε η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Οι όροι δόμησης από 235.000 τετραγωνικά μέτρα, με τον ν.4530/2018, που έδωσε για την έκθεση αυτή της ΓΑΙΑ-ΟΣΕ συντελεστή δόμησης από 0,4 σε 1,65, συντελεστή κάλυψης από 40% στο 60%, συντελεστή όγκου από το 4 έως 8,5, ύψους για τις υψηλές κατασκευές από το 13,5 στο 19. Εδίδετο η δυνατότητα στον παραχωρησιούχο να φτάσει τα 970.000 τετραγωνικά μέτρα πρόσθετες κατασκευές, μέχρι να εξαντλήσει κάθε όριο, χωρίς καταβολή πρόσθετου ανταλλάγματος, μια εντελώς σκανδαλώδης πρόβλεψη. Βέβαια, υπήρχε και η πρόβλεψη του εφάπαξ οικονομικό αντάλλαγμα από τα 20 εκατομμύρια να πάει στα 10 εκατομμύρια και η μείωση του οφέλους του Δημοσίου κατά 51% ονομαστικά, πλην των υπόλοιπων προβλέψεων που ανέφερα.

Βέβαια, όλες αυτές ήταν προβλέψεις εντελώς έξω από τον διαγωνισμό. Αυτές, λοιπόν, οι προβλέψεις δεν αίρονται, να δούμε τι προβλέπεται σήμερα. Φαίνεται και προσπαθούμε να δούμε κι εμείς αν, πράγματι, προβάλλεται ότι διορθώνεται, αλλά προσπαθούμε να δούμε, και αυτό θέλουμε να κάνουμε σε αυτή τη συζήτηση, πρέπει να δούμε πάρα πολύ σοβαρά πολλά πράγματα, τι είναι αυτό που διορθώνεται. Πράγματι διορθώνεται ή απλά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της πλειοψηφίας, φαίνεται να είστε αποφασισμένοι να συνεχίσετε σε κάθε περίπτωση, από ό,τι κατάλαβα, σε αγαστή συμπόρευση με το ΣΥΡΙΖΑ, αυτήν την, κατά τα αλλά, σκανδαλώδη σύμβαση που είχε κυρωθεί στη Βουλή το 2018.

Να δούμε τι θεραπεύεται από όλα αυτά, διότι δεν σας προβληματίζει η ικανοποίηση του ΣΥΡΙΖΑ και με την τότε σύμβαση και με τη σημερινή; Βέβαια το ότι επικαλέστηκε ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ τις οικονομικές συνθήκες, ποιες οικονομικές συνθήκες και πού αυτά αντανακλούν σε πράγματα τα οποία είναι ψηφισμένα από το 2018 και εξετάζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την οποία η Επιτροπή Ανταγωνισμού επικαλείται και για καθυστέρηση, μαζί με την Κυβέρνησή σας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας;

Άρα λοιπόν, ευχάριστα τα νέα κατά του ΣΥΡΙΖΑ και τώρα ευχάριστα και τότε. Προφανώς, άκουσα και αυτά τα πράγματα και λογικό είναι βεβαίως, εγώ από τη μεριά μου να εκπλήσσομαι και να προβληματίζομαι.

Θέλω να ακούσω ποια είναι, και στην πορεία της συζήτησης και σήμερα και στην Ολομέλεια, ποια είναι και η δική σας θέση, γιατί εδώ θα πρέπει να δούμε πάρα πολλά στοιχεία κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για τα οποία υπάρχουν προβλέψεις οι οποίες είναι υπό αίρεση ή είναι ασαφείς ή δεν αποτυπώνεται το τι θα συμβεί όταν έρθει η συγκεκριμένη στιγμή και ποιες θα είναι οι συνθήκες τότε.

Και βεβαίως, αυτό το σχέδιο νόμου, αυτή η Κύρωση που αναφερόμαστε οι δύο τροποποιήσεις, είναι σύμφωνες με τις υποδείξεις της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού. Το ερώτημα είναι, ποια είναι αυτή η απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Θα ήθελα κύριε Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ, όποιος μας ακούει τέλος πάντων αυτή τη στιγμή, να κατατεθεί στην Επιτροπή η πρόταση, η επιστολή, η απόφαση, ότι είναι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, γιατί θέλουμε και αναρωτιόμαστε επίσης, αν αυτό το κείμενο που έχουμε σήμερα ως συμφωνία μπροστά μας για να κυρωθεί από την Ελληνική Βουλή, αν είναι το ίδιο κείμενο με αυτό που έχει η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Δηλαδή, θέλουμε και το κείμενο που πήγε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού να το δούμε σε σχέση με το κείμενο που συζητάμε σήμερα, αλλά να δούμε και την απόφαση, την επιστολή της Επιτροπής Ανταγωνισμού, για να δούμε τι ακριβώς είναι αυτό που συζητάμε.

Επίσης, εξέτασε η κυβέρνηση την περίπτωση-επειδή όπως θα πω και στη συνέχεια υπάρχουν ζητήματα που αφορούν στην ουσία του τρόπου διεξαγωγής του διαγωνισμού και των ίσων όρων για τη συμμετοχή ή για την απόφαση να συμμετάσχουν κάποιοι σε αυτό τον διαγωνισμό-με όλα αυτά που συνέβησαν το 2018 και πολλά από αυτά έτσι όπως τα βλέπουμε συνεχίζονται και σήμερα, χωρίς να είμαστε βέβαιοι και αυτά θα πρέπει να δούμε στη συζήτηση, εάν υπάρχουν τέτοιοι όροι και τέτοιες διαδικασίες που να αίρουν τουλάχιστον την ευνοϊκή μεταχείριση. Θα μπορούσε λοιπόν η κυβέρνηση, να έχει κάνει μια νέα σύμβαση, ένα νέο διαγωνισμό, και μη μου πείτε για καθυστερήσεις διότι οι καθυστερήσεις πέρασαν 4 χρόνια από το 2018. Θα ήθελα μια απάντηση σε αυτό το ερώτημα.

Η προηγούμενη-εάν το γνωρίζετε-σύμβαση παραχώρησης που κυρώθηκε στην Ελληνική Βουλή, είχε τεθεί υπόψη της Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όπως λέτε- κι έτσι είναι- τέθηκε υπόψη της Επιτροπής Ανταγωνισμού, της Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η τροποποίηση αυτής της σύμβασης. Θα θέλαμε αυτές τις απαντήσεις κύριε Υπουργέ και κύριε Πρόεδρε, διότι είναι πολύ σημαντικά να τα γνωρίζουμε.

Ένα άλλο σημείο που ήθελα να θίξω είναι αυτό με τις πρόσθετες κατασκευές, του οποίου το ανέφερα αναλυτικά πως προβλέπεται από το νόμο 4530/2018 και πως αναλύεται επιμέρους. Το ζήτημα είναι τι γίνεται σήμερα με την σημερινή τροποποίηση; Με τη σημερινή τροποποίηση, παραμένει αυτή η δυνατότητα με την προϋπόθεση ότι θα γίνει ενημέρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και θα γίνει και μια συζήτηση για το αντάλλαγμα χωρίς τίποτα συγκεκριμένο, ενώ όλα τα άλλα αυτά που προβλέπει η τροποποίηση της σύμβασης σε σχέση με τα τμήματα –τα ανέφερε ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας δεν θέλω να τα αναφέρω αναλυτικά- για τα πρώτα δέκα χρόνια, το αντάλλαγμα, το τίμημα, με το ποσοστό από το 2,51 στο 5%, θα πω και για αυτά που προβλέπονται, ο χρόνος τα 37 χρόνια συν 3 και ούτω καθεξής. Εδώ δεν προβλέπεται κάτι συγκεκριμένο.

Παραμένει, δε, η δυνατότητα και με την τροποποίηση της Σύμβασης, να υπάρξει αυτή η υπερδόμηση. Μπορεί να είναι απαραίτητη, μπορεί να θέλουμε να φτιάξουμε αυτό το κέντρο, να το δούμε αυτό, αλλά υπάρχει σαφής παραβίαση των όρων του διαγωνισμού.

Αν κάνω λάθος και κάτι μου διαφεύγει, να με διορθώσετε. Επίσης, δεν προβλέπεται ποια θα είναι τα επιπλέον ανταλλάγματα, το επιπλέον τίμημα.

Το τρίτο, αφορά στην παράταση, από τα 37 χρόνια στα 40 χρόνια και μπορεί να αιτηθεί ο παραχωρησιούχος άλλα 20 χρόνια παράταση της σύμβασης και να γίνει η όλη συζήτηση με τιμές αγοράς. Αυτό δεν κατοχυρώνει σε τίποτε, έτσι όπως αναφέρεται, όπως και το προηγούμενο, σε σχέση με τις τιμές αγοράς.

Για το αντάλλαγμα, που από τα 10 εκατομμύρια γίνεται 20 εκατομμύρια, προβλέπεται, όμως, συγχρόνως, στα δέκα πρώτα χρόνια που πρέπει να ολοκληρωθεί η καταβολή της δόσης, ότι αν δεν ικανοποιηθούν οι στόχοι, που ορίζονται από το παράρτημα 17 νομίζω, των ετήσιων τζίρων τότε ποσοστιαία αυτό θα μειώνεται.

Άρα, δεν είναι εξασφαλισμένα τα 20 εκατομμύρια.

Ομοίως και το 5% στο τίμημα, ισχύει με αυτή την προϋπόθεση. Θα έχει ποσοστιαία μείωση εάν δεν καλυφθούν οι στόχοι του τζίρου μέχρι την εξόφληση της δεύτερης δόσης του αρχικού ανταλλάγματος.

Άρα, λοιπόν, ούτε αυτό είναι σίγουρο. Δε μπορούμε να προσθέτουμε νούμερα και να λέμε ότι αυξάνουμε το δημόσιο όφελος και το πάμε στα 35 ή στα 50 εκατομμύρια, ενώ υπάρχουν ένα σωρό λόγοι για τους οποίους μπορεί να μειωθεί.

Το τίμημα, επίσης, που από 350.000 γίνεται 700.000 το ελάχιστο και εδώ, εάν δεν ικανοποιηθούν οι στόχοι, θα έχουμε ποσοστιαία μείωση και στα ποσοστά αλλά και στο ελάχιστο

Επομένως, αυτά είναι ζητήματα που μας δημιουργούν πάρα πολύ σοβαρές επιφυλάξεις. Εδώ φαίνεται ότι δε θεραπεύεται σε όλες τις περιπτώσεις κυρίως η αλλοίωση των όρων του διαγωνισμού αλλά και τα οικονομικά δεδομένα δεν είναι έτσι που παρουσιάζονται.

Δίνονται πρόσθετες δυνατότητες σε σχέση με τη σύμβαση, στη δόμηση, στο χρόνο διάρκειας της σύμβασης και μια σειρά άλλα ζητήματα, τα οποία, πραγματικά, δημιουργούν ένα πλαίσιο που δεν καθορίζει με σαφήνεια τα όρια που αφορούν στο δημόσιο, στην ικανοποίηση του δημοσίου συμφέροντος.

Υπάρχει θέμα ως προς την διαφάνεια, με την έννοια ότι κάποια πράγματα θα καθοριστούν χωρίς εμείς να ξανασυζητήσουμε γι’ αυτά. Δεν προβλέπεται τέτοια δέσμευση, είτε αφορά στο τίμημα για την παράταση είτε αφορά στην εκμετάλλευση των πρόσθετων κατασκευών που θα δημιουργήσει ο παραχωρησιούχος.

Με αυτή την έννοια, έχουμε πολλούς προβληματισμούς, σοβαρές επιφυλάξεις και βεβαίως περιμένουμε τις απαντήσεις, τις διευκρινίσεις και σήμερα και στην Ολομέλεια, για να καταλήξουμε τι θα κάνουμε ως χώρα σε σχέση με αυτά τα ζητήματα, που αφορούν τέτοιου είδους σκανδαλώδεις συμβάσεις, για τις οποίες, κατά τη γνώμη μας, η καλύτερη θεραπεία θα ήταν να ξαναπάμε από την αρχή.

Βέβαια, καταλαβαίνουμε τη σημασία, μίλησα στην αρχή για τη γεωστρατηγική σημασία αυτών των επενδύσεων.

Θα πρέπει, όμως, όλα αυτά να τα συνεκτιμήσουμε σε σχέση με τις βασικές αρχές που αφορούν στη διαφάνεια και το δημόσιο συμφέρον.

Συνεπώς, επιφυλασσόμεθα, κύριε Πρόεδρε, για την Ολομέλεια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Γκόκα.

Στο σημείο αυτό ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη 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, Λιάκος Ευάγγελος, 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, Σαρακιώτης Ιωάννης, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ, κυρία Διαμάντω Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επειδή εκτός από Υπουργείο Μεταφορών είσαστε και Υποδομών, θα ήθελα να ξεκινήσω από τη μεγάλη νεροποντή με το όνομα «EVA» που έπληξε όλη την Ελλάδα, ευτυχώς όχι με τη σφοδρότητα που αναμενόταν. Ωστόσο ήταν αρκετά, το βρόχινο νερό, για να δείξει τη διαχρονική γύμνια σε αναγκαία έργα που αφορούν την πρόληψη, προστασία και ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας του λαού. Μιλάμε για τη μεγάλη έλλειψη σε αντιπλημμυρική προστασία και αντιπλημμυρικά έργα, ειδικά σε περιοχές που έχουν πληγεί επανειλημμένα όπως εργατογειτονιές του Πειραιά.

Στο ίδιο έργο θεατές έγιναν για άλλη μια φορά την Κυριακή κάτοικοι της Παλιάς Κοκκινιάς που μέσα σε λίγα λεπτά, οι ξανά πλημμυρισμένοι, με μεγάλες καταστροφές, το 2014, δρόμοι, μετατράπηκαν ξανά σε ορμητικούς χειμάρρους, παρασέρνοντας φερτά υλικά και κάνοντας απροσπέλαστη την περιοχή. Οι κάτοικοι πραγματικά έδιναν μάχη για να μην πλημμυρίσουν τα σπίτια τους, ωστόσο τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα πνίγηκαν στο νερό. Ακόμα εκκρεμεί το αντιπλημμυρικό έργο που είναι στα χαρτιά -έχουν περάσει αρκετά χρόνια- αλλά και η ανευθυνότητα και η εγκληματική αμέλεια από την εργοδοσία της «Cosco» και «DPort» στο Λιμάνι του Πειραιά, στη διάρκεια των έντονων καιρικών φαινομένων, επιβεβαιώνει ότι το καπιταλιστικό κέρδος είναι πάνω από τη ζωή των ανθρώπων, αφού, όπως καταγγέλλει το σωματείο των εργαζομένων, στη βραδινή βάρδια κόπηκαν κάβοι από πλοίο, με αποτέλεσμα να υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για τις ζωές όλων των εργαζομένων στο Λιμάνι.

Υπήρχαν πτώσεις κοντέινερ και κολώνες φωτισμού που κινδύνεψαν ανθρώπινες ζωές και παρά το γεγονός ότι υπάρχει μετεωρολογικός σταθμός μέσα στο Λιμάνι για ασφαλή πρόγνωση των καιρικών φαινομένων, δεν φρόντισαν να διακοπούν προληπτικά όλες οι εργασίες στη διάρκεια των έντονων καιρικών φαινομένων. Προτίμησαν να μη θιγούν τα κέρδη τους, να κινδυνέψουν για άλλη μια φορά ανθρώπινες ζωές και βεβαίως, όπως αναφέρει και η ανακοίνωση του σωματείου των εργαζομένων, όλα αυτά γίνονται με τις πλάτες της Κυβέρνησης που έχουν ισοπεδώσει και απαξιώσει τους ελεγκτικούς μηχανισμούς, ενώ η ενημέρωση της πολιτικής προστασίας έδινε οδηγία για να μην είναι κοντά σε νερό και μέταλλα. Όμως, στο Λιμάνι, παντού γύρω είχε νερό και κοντέινερ και πλοία είναι μέταλλα και δεν θα έπρεπε να εκτελούν εργασίες.

Σε ό,τι αφορά το νομοσχέδιο που τροποποιεί τη Σύμβαση Παραχώρησης του έργου «Ανάπτυξη Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου» που κυρώθηκε το 2018 με κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, η αλήθεια είναι ότι οι τροποποιήσεις και αυτής της κύρωσης της Σύμβασης δεν αναιρούν τους στρατηγικούς στόχους που θέτει η αστική τάξη και τα κόμματά της για την ανάδειξη της χώρας σε διαμετακομιστικό και ενεργειακό κόμβο, με μεγάλα διαμετακομιστικά κέντρα και εργασιακή γαλέρα, προκειμένου να αναβαθμίσει το ρόλο της στην ευρύτερη περιοχή, διεκδικώντας έτσι με αξιώσεις το δικό της μερτικό από τη λεία των ιμπεριαλιστικών ανταγωνισμών και του πολέμου και το ακούσαμε και από τις εισηγήσεις και της Πλειοψηφίας και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και γι’ αυτό, θα λέγαμε ότι δεν είναι και το μοναδικό νομοσχέδιο, αλλά εντάσσεται σε μια πλειάδα νομοσχεδίων που πέρασε ο ΣΥΡΙΖΑ υπέρ των κερδών των ομίλων και γίνονται τροποποιήσεις από τη σημερινή Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για να βελτιώσει αδυναμίες και ατέλειες, να τρέξουν πιο γρήγορα και να ενισχύσουν ακόμα πιο πολύ την καπιταλιστική κερδοφορία.

Πρόκειται, λοιπόν, για τη δημιουργία ενός Εμπορευματικού Κέντρου 240.000 τετραγωνικά μέτρα, σε συνολική έκταση 2.000 στρεμμάτων, με αποθήκες ξηρού και ψυχόμενου φορτίου, χώρους γραφείων, τελωνείο, στάθμευσης αυτοκινήτων και φορτηγών, με σύγχρονες σιδηροδρομικές υποδομές που θα κατασκευάσει ο Παραχωρησιούχος και θα συνδέει το Εμπορευματικό Κέντρο με την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, όπως διασύνδεση και με όλα τα δίκτυα μεταφοράς, το Λιμάνι του Πειραιά, της Ελευσίνας, τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Πρόκειται για το πρώτο Logistic Park στην Ελλάδα που είχε περάσει το 2018.

Τότε, η Νέα Δημοκρατία, είχε χαρακτηρίσει τη Σύμβαση «προβληματική», ότι αντιστρατεύεται το Δημόσιο συμφέρον, ότι περιλάμβανε αντισυνταγματικές διατάξεις και αποτελούσε αποτέλεσμα περίεργων αποφάσεων και ζυμώσεων που δημιουργούσαν πολλά ερωτηματικά.

 Ωστόσο, το κύριο είναι ότι χωρίς την έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν προχωρούσε.

Οι αλλαγές που παρουσιάζονται έχουν απαιτηθεί και από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Κομισιόν και το ερώτημα που τίθεται, είναι οι αλλαγές αυτές, αλλάζουν το στόχο και τον προσανατολισμό; Όχι, βέβαια, πρόκειται για ανάπτυξη υπέρ των μονοπωλίων και όχι για τον λαό.

 Αναφέρεται ότι, δε θα υπάρχει κρατική ενίσχυση. Θα υπάρχει όμως Ταμείο Ανάκαμψης, λεφτά των λαών είναι. Αλλά και ενίσχυση με φτηνό εργατικό δυναμικό ακόμα και τσάμπα για ένα χρόνο, σύμφωνα με όσα ανακοινώθηκαν στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης από τον Πρωθυπουργό.

Ενίσχυση της επιχειρηματικότητας όχι όμως, των μισθών και συντάξεων. Δεν αλλάζει, λοιπόν, και παραμένει όπως ήταν προκλητικά σκανδαλώδης αυτή η Σύμβαση Παραχώρησης. Διπλασιάστηκε το αντίτιμο για το ελληνικό δημόσιο, από τα 10 στα 20 εκατομμύρια ευρώ, στις εν λόγω τροποποιήσεις, όπως και η ετήσια πληρωμή από το 2,51 % σε 5% και το εγγυημένο ετήσιο αντάλλαγμα από 350 χιλιάδες σε 700 χιλιάδες ευρώ.

Βέβαια, μπορεί να παρουσιάζεται ότι μειώνεται και ο χρόνος της παραχώρησης από τα 60 στα 37 έτη ωστόσο εικονικό είναι, αφού δίνεται η δυνατότητα στον ιδιώτη να έχει την επιλογή της παράτασης ισχύος της Σύμβασης, για 23 επιπλέον χρόνια με τις ίδιες προϋποθέσεις. Συνεπώς, είναι πάλι 60 χρόνια συνολικά και τα στρέμματα κρατικής γης δίνονται πάμφθηνα ενώ, η προστιθέμενη αξία που θα δημιουργηθεί σε αυτά θα την καρπωθεί ο ιδιώτης.

 Προστιθέμενη αξία από εναπόθεση φορτίων, διαλογή διακομίστικων χρήσεων, μελέτη και κατασκευή και χρηματοδότηση του κέντρου, λειτουργία και εκμετάλλευση του, καθορισμός εμπορικής επιχειρηματικής και τιμολογιακής πολιτικής, κατασκευή και εκμετάλλευση εγκαταστάσεων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, αλλά και στερεών-υγρών αποβλήτων, κατασκευή κτιρίων και εγκαταστάσεων με δομικό συντελεστή πολύ μεγαλύτερο από αυτόν της περιοχής, κατασκευή εσωτερικών έργων υποδομής κλπ.

 Συνεπώς, δεν είναι μια επένδυση για τις ανάγκες του λαού, όπως αντιπλημμυρική προστασία, αντιπυρική, αντισεισμική ή ακόμη και δημιουργία σύγχρονων σχολικών αιθουσών ή νοσοκομείο και ούτω καθεξής.

 Είναι μια ακόμα μεγάλη καπιταλιστική επένδυση. Η αρχική, μαζί με τις σημερινές τροποποιήσεις, ενταγμένη στα περισσότερα κέρδη για το κεφάλαιο, με «εργασιακό μεσαίωνα» με φτώχεια και βάσανα για τα λαϊκά στρώματα.

Αυτή, την αντιλαϊκή πολιτική, την υπηρετείτε όλοι σας γι’ αυτό την ψηφίσει και ο ΣΥΡΙΖΑ, αφού για όλα αυτά δεν έχετε αντιδικίες μεταξύ σας, συμφωνείτε στον σχεδιασμό για τη μετατροπή της χώρας σε περιφερειακό κόμβο εμπορευματικών μεταφορών και στην υλοποίηση των απαιτούμενων υποδομών, αφού εξυπηρετεί αφενός την καπιταλιστική κερδοφορία και αφετέρου το στενά δεμένο με αυτό στόχο της, γεωστρατηγικής αναβάθμισης της εγχώριας αστικής τάξης.

 Μέσα σε αυτά, λοιπόν, τα πλαίσια είναι η Σύμβαση Παραχώρησης για το εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο που αν υλοποιηθεί, θα μεταβάλλει την παραγωγική διάρθρωση της Αττικής. Ακριβώς, γι’ αυτό είναι και οξυμένος ο ανταγωνισμός που εκδηλώνεται από διαφορετικά κόμματα με τον ίδιο στρατηγικό στόχο.

 Φυσικά, ο πλούτος που παράγεται όλα αυτά τα χρόνια, δεν μοιράστηκε ποτέ στους εργαζόμενους που τον δημιούργησαν, ούτε πρόκειται να γίνει αυτό όσο λειτουργεί ο νόμος του καπιταλιστικού κέρδους όσο λειτουργεί ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής. Αυτό κάνετε, πολλαπλά και νομοθετικά.

Το πώς εξασφαλίζεται η πρόσθετη αξία φαίνεται και από την ιδιωτικοποίηση του φιλέτου γης και στους όρους σύμβασης παραχώρησης. Ξέρουμε, λοιπόν ότι και με αυτή την ιδιωτικοποίηση δεν πρόκειται να ικανοποιηθούν οι λαϊκές ανάγκες, ούτε θα βελτιωθεί το κυκλοφοριακό, ούτε θα δημιουργηθούν νέες υποδομές για τις λαϊκές ανάγκες, ούτε θα βελτιωθεί η θέση και τα ωράρια των αυτοαπασχολούμενων και των μικρών μαγαζιών στην περιοχή.

Αντίθετα, θα περιχαρακωθεί με οικονομικά τείχη το εμπορευματικό κέντρο και η περιοχή από τις υποβαθμισμένες λαϊκές γειτονιές. Είναι καθαρό για ποιον γίνονται και ποιον θα ωφελήσουν αυτά τα έργα.

Το σύστημα της εκμετάλλευσης ανθρώπου από άνθρωπο δεν μπορεί να εξανθρωπιστεί και δε μπορεί να γίνει φιλολαϊκό, ούτε στη φάση της κρίσης, ούτε στην περίοδο της ανάπτυξης. Γι’ αυτό και δεν πιστεύουμε σε αυτό το παραμύθι που λέγεται για δίκαιη ανάπτυξη και μπορεί να ωφελήσει ταυτόχρονα θύτες και θύματα της καπιταλιστικής εκμετάλλευσης.

Στο ζήτημα, λοιπόν, της ανάπτυξης για εμάς συγκρούονται δύο δρόμοι. Ο σημερινός καπιταλιστικός δρόμος ανάπτυξης που οξύνει τα αδιέξοδα και ο άλλος αυτός που προτείνει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας. Ο σοσιαλιστικός που έχει επίκεντρο την κάλυψη των ολοένα διευρυνόμενων κοινωνικών λαϊκών αναγκών. Επομένως, το ερώτημα ανάπτυξη για ποιόν, για τα μονοπώλια ή για το λαό, εμείς, αποφασιστικά απαντάμε για το λαό και αποκαλύπτουμε όλο αυτό το παραμύθι ότι μπορεί να συνυπάρξουν και τα δύο.

Καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο και τα άρθρα του. Ταυτόχρονα, ελπιδοφόρο είναι το αγωνιστικό μήνυμα που έρχεται από όλες τις περιοχές της χώρας για απεργιακό ξεσηκωμό μεθαύριο Τετάρτη 9 Νοέμβρη. Όλοι θα είναι στους δρόμους, στις συγκεντρώσεις, θα φωνάξουν «φτάνει πια» αλλά και θα κλιμακώνεται ο αγώνας για αυξήσεις στους μισθούς, κατάργηση του Φ.Π.Α. σε βασικά αγαθά, ρεύμα και καύσιμα. Εξάλλου, το ίδιο συγκεντρώσεις και κινητοποιήσεις κάνουν και οι άλλοι λαοί στην Ευρώπη, αλλά χρειάζεται και ανατροπή της εκμετάλλευσης και σαπίλας του συστήματος. Καταψηφίζουμε, λοιπόν. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Θα ξεκινήσουμε από το ότι η συνολική περιοχή του έργου του Θριασίου καλύπτει μια έκταση δύο χιλιάδων διακοσίων στρεμμάτων, όπως φαίνεται από τη σύμβαση του 2018 στη σελίδα 138.

Περιλαμβάνει τα εξής: Πρώτον, το οικόπεδο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εμβαδού 588 στρεμμάτων που θα μπορεί να διαθέτει αποθήκες και υποστηρικτικά κτίρια, όπως για συναρμολόγηση και συσκευασία 238 χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων. Αν και με τις παρούσες τροποποιήσεις θα μπορούσε ενδεχομένως να αυξηθεί η δόμηση.

Δεύτερον, έκταση 1.450 στρεμμάτων που μπορεί να αναπτυχθεί σε σταθμό διαλογής και μεταφόρτωσης ιδιοκτησίας του ΟΣΕ όπου βρίσκεται σε εξέλιξη διαγωνισμός. Θα μπορούσε ενδεχομένως να υπάρχει ενδιαφέρον από την COSCO, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά, αλλά φημολογείται πως έχουν δημιουργηθεί προβλήματα, όπως επίσης στον Πειραιά, όπου τα έσοδα δεν έχουν αυξηθεί, παρά το ότι αυξήθηκε η κίνηση.

Τρίτον, κτίρια 56.000 τετραγωνικών που είχαν κατασκευαστεί με τα πρώτα έργα των πακέτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ προορίζονταν για γραφεία και εργοστάσιο του ΟΣΕ σε έκταση 139 στρεμμάτων. Θα μισθωθούν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ εάν αρνηθεί, κατά προτίμηση στον παραχωρησιούχο.

Τέταρτον, αμαξοστάσιο του ΟΣΕ με κτίριο 5.750 τετραγωνικών σε έκταση 29 στρεμμάτων που μισθώνει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Συνεχίζοντας, ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει για το παρόν έργο τη μελέτη, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση, όπου έχει αναφερθεί πως ο προϋπολογισμός της επένδυσης υπερβαίνει τα 180 εκατομμύρια και τους 9.000 εργαζόμενους. Εντούτοις, η επενδυτική δέσμευση είναι για πολύ λιγότερα, ενώ έχει δηλωθεί από την ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ πως υπάρχει ενδιαφέρον από εταιρείες να εκμεταλλευτούν τα ακίνητα. Σημαίνει πώς θα λειτουργήσει ως επιχειρηματικό πάρκο ο παραχωρησιούχος αφού το υπεκμισθώσει σε άλλες εταιρείες;

Οφείλει πάντως να σημειωθεί εδώ, πως η παραχωρησιούχος εταιρεία, η Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο ΘΕΚ Α.Ε. έχει ήδη ιδρυθεί από τις 23/7/18, με μετόχους την Gold Air με 20% και την ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ με 80% ενώ έχει καταβάλει το 1.000.000 εκατομμύριο που ήταν αναγκαίο αρχικό κεφάλαιο από τη σύμβαση, συν ένα επιπλέον κεφάλαιο, που συνολικά ανερχόταν στις 31/12/20, στα δεκαέξι εκατομμύρια, τετρακόσια έξι χιλιάδες, εννέα ευρώ. Γιατί καταβλήθηκαν τα επιπλέον ποσά; Πάντως, έως το 2021 δεν είχε έσοδα αλλά μόνο έξοδα για το γραφείο διοίκησης, εγγράφοντας τελικά ζημίες που το 2021 ήταν ύψους 108.997 ευρώ, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Από τον ισολογισμό της δηλαδή.

Περαιτέρω, η αρχική σύμβαση υπεγράφη στις 30/7/18 από τη ΓΑΙΟΣΕ και την παραχωρησιούχο εταιρεία Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο Α.Ε., ενώ κυρώθηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ με το νόμο 4574 του 2018. Η σύμβαση του 2018 αποτελούταν από ένα τεράστιο σε μέγεθος, πραγματικά τεράστιο, κείμενο 650 σελίδων, που δεν μπορέσαμε δυστυχώς να διαβάσουμε με κάθε λεπτομέρεια, αλλά μόνο μερικά σημεία του, έτσι ώστε να έχουμε τις απαραίτητες πληροφορίες για να αναλύσουμε την παρούσα σύμβαση. Σε κάθε περίπτωση, η σύμβαση τότε δέχτηκε μεγάλη κριτική από τον τύπο, ενώ κατά τη συζήτηση της στη Βουλή κατηγορήθηκε ο ΣΥΡΙΖΑ, μεταξύ άλλων από τον κ. Καραμανλή, για την επίτευξη ενός χαμηλού τιμήματος. Συγκεκριμένα, ο κ. Καραμανλής άσκησε κριτική, αφενός μεν στη διάρκεια των 60 ετών, αφετέρου στο τίμημα, υπολογίζοντας πως το δημόσιο θα εισέπραττε 67 εκατομμύρια που αντιστοιχούσαν σε 122 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο για τη διαθέσιμη έκταση και τα κτίρια, όταν για την περιοχή του Ασπροπύργου υποτίμησε ειδικές τιμές. Τότε, ήταν 100 ευρώ το τετραγωνικό για αγορά γης και 450 ευρώ το τετραγωνικό για τα κτίρια, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Θα ήταν χρήσιμο να μας ενημερώσει ο Υφυπουργός, πώς προκύπτουν αυτά τα νούμερα, επειδή εμείς πραγματικά δεν καταφέραμε να τα επαληθεύσουμε. Προσπαθήσαμε αλλά δεν τα καταφέραμε.

Με την παρούσα σύμβαση, υπενθυμίζοντας πως η επαναδιαπραγμάτευση του Θριασίου υπήρχε στο πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας, αυξάνεται το τίμημα όσον αφορά την αρχική καταβολή και ετήσια, ενώ μειώνεται η περίοδος, όταν ο κ. Καραμανλής ισχυρίζεται πως κατάφερε να διπλασιάσει το αντίτιμο για το ελληνικό δημόσιο ως εξής:

Πρώτον, το εφάπαξ αντίτιμο αυξήθηκε από τα 10 εκατομμύρια στα 20 εκατομμύρια, λέγοντας πως αρχικά, το ποσόν είχε τεθεί στα 20 εκατομμύρια, αλλά μειώθηκε επί ΣΥΡΙΖΑ. Εάν ισχύει, γιατί μειώθηκε αλήθεια; Είχε κάποιο λόγο ο ΣΥΡΙΖΑ να τον μειώσει;

Δεύτερον, η ετήσια πληρωμή αυξήθηκε από 2,51% σε 5% και τρίτον, το εγγυημένο ετήσιο αντάλλαγμα αυξήθηκε από 350.000 ευρώ σε 700.000. Λέγεται πάντως, πως αυτές τις παρεμβάσεις τις ζήτησε η GG COM, με την έννοια της αύξησης του τιμήματος στα 62 εκατομμύρια, τη μείωση της διάρκειας της σύμβασης στα 37 χρόνια και με την προϋπόθεση επένδυσης περίπου 160 εκατομμυρίων. Ισχύει, ή μήπως πρόκειται απλά για δύο δόσεις; Κατά την άποψή μας βέβαια, που θα τεκμηριώσουμε στη συνέχεια με έναν πίνακα που θα καταθέσουμε στα πρακτικά, πίνακα υπολογιστικό δηλαδή, εάν προεξοφληθεί το τίμημα δεν διαφέρει, λόγω του πληθωρισμού και διπλασιάζεται μόνο ονομαστικά, ενώ υπάρχουν επιπλέον πολλές δυνατότητες μείωσής του στη σύμβαση.

Εκτός αυτού, με τη νέα συμφωνία η Gold Air κατάφερε να εξασφαλίσει διπλάσιο ποσοστό στην κοινοπραξία στο 40% από 20% και να συμμετέχει με περισσότερα μέλη στο Διοικητικό Συμβούλιο, ενώ το ποσοστό της ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ μειώνεται στο 60% από 80%. Ποιος είναι ο λόγος που έγιναν αυτές οι διαφοροποιήσεις;

Συνεχίζοντας, σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση συνοπτικά, γίνονται οι εξής 12 βελτιώσεις/μετατροπές με την παρούσα σύμβαση.

Πρώτον, αναπροσαρμόζεται η διάρκεια της περιόδου παραχώρησης και περιορίζεται από 60 σε 30 έτη με την τροποποίηση των άρθρων 1.1.68 και 3.2.

Δεύτερον, προβλέπεται η δυνατότητα παράτασης της περιόδου παραχώρησης κατά 23 έτη, με την προσθήκη Ι στα άρθρα 1.1.68 Α και 37.3.1. .

Τρίτον, παρέχεται αυτόματη παράταση της περιόδου παραχώρησης κατά 3 έτη, εφόσον κατά τα πρώτα 33 χρόνια της, ο συνολικός κύκλος εργασιών του παραχωρησιούχου, σε ονομαστικές τιμές, υπολείπεται των 425 εκατομμυρίων 314 χιλιάδων 500 ευρώ. Δηλαδή, όπως υπολογίζει εύκολα κανείς, κατά μέσον όρο 12,8 εκατομμύρια, πλησίον σε αυτό που δικαιολογεί βάση τα ελάχιστα έσοδα.

Πώς προέκυψαν όλα αυτά;

Τέταρτον, το αρχικό αντάλλαγμα επανακαθορίζεται στα 20 εκατομμύρια από τα αρχικώς προβλεπόμενα, ήτοι ένα εφάπαξ αντάλλαγμα 10 εκατομμύριων με την τροποποίηση του εν λόγω άρθρου.

Πέμπτον, υπολογίζεται η ετήσια πληρωμή προς τον κύριο του έργου από 2,51% τοις εκατό σε 5% τα εκατό, επί των ακαθάριστων ετήσιων εσόδων του παραχωρησιούχου. Ενώ το ποσόν της ελάχιστης ετήσιας πληρωμής αυξάνεται από τα 350.000 στα 700.000, για το πρώτο έτος της περιόδου παραχώρησης, με ετήσια αναπροσαρμογή έως το τέλος της περιόδου παραχώρησης και με την τροποποίηση του άρθρου 2.3/9

Έκτον, οι σχετικές με την επένδυση εμπορικές συμφωνίες του παραχωρησιούχου με συνδεδεμένη ή συγγενή επιχείρηση, υποβάλλονται στην Α.Δ.Ε.Ε για έλεγχο ότι συνάπτονται με συνήθεις εμπορικούς όρους, μεταξύ ανεξαρτήτων μερών, με το άρθρο 2 3 1 2. 3/ 17, εδώ μας έκανε εντύπωση η ΑΑΔΕ έλεγχε τους πάντες. Άρα γιατί να γραφτεί αυτό το συγκεκριμένο εδώ.

Έβδομο, καταβάλλονται επιπλέον κεφάλαια συνολικού ποσού 19.287.700 ευρώ, υπό τη μορφή της αύξησης μετοχικού κεφαλαίου, εκτός της αρχικής δεσμευτικής επένδυσης ποσού 36 εκατομμυρίων 114 χιλιάδων, με την τροποποίηση του άρθρου 4.1.

Αυτό, όταν προβλέπεται η λειτουργία μηχανισμού χρηματοοικονομικής παρακολούθησης, έτσι ώστε να παρακολουθούνται τα κρίσιμα χρηματοοικονομικά στοιχεία απόδοσης της επένδυσης.

Όγδοον, η επίτευξη ή μη των στόχων, ενεργοποιεί τις σχετικές διατάξεις της τροποποιημένης σύμβασης παραχώρησης με το άρθρο 4.3 που προστίθεται. Ειδικά την ενδεχόμενη παράταση της περιόδου παραχώρησης του άρθρου 37 ή την ενεργοποίηση του μηχανισμού πληρωμών κατανομής κερδών το άρθρο 38, θα ήθελα να μας την διευκρινίσετε.

Ένατον, προβλέπεται σύνταξη και υποβολή προς τον κύριο του έργου, μιας ειδικής ετήσιας έκθεσης, με τα πλήρη στοιχεία της οικείας οικονομικής χρήσης με το άρθρο 1.1/39 Β.

Δέκατον, εάν ο παραχωρησιούχους έχει επιτύχει εσωτερικό ποσοστό απόδοσης ιδίων κεφαλαίων σε ποσοστό ανώτερο του 9 0,9% στη θεωρία, τότε καταβάλλεται στον κύριο του έργου το 50% των διαθεσίμων κερδών ως πληρωμή κατανομής κερδών, με τα νέα άρθρα 1.1/69/ I /5 και 38.

Ενδέκατον, περιορίζεται το δικαίωμα εμπορικής εκμετάλλευσης των επιτρεπόμενων χρήσεων, από τον παραχωρησιούχο με το άρθρο 2.2 της σύμβασης παραχώρησης. Κάτι που όμως δεν μπορέσαμε να εντοπίσουμε. Μπορείτε να μας το υποδείξετε;

Δωδέκατον, αναδιαμορφώνονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία ανέγερσης πρόσθετων κατασκευών με το άρθρο 2.2.1 Από όλα τα παραπάνω εμείς διαπιστώσαμε πως οι δήθεν βελτιώσεις που διαφημίζει η Κυβέρνηση είναι δυνητικές, με την έννοια πως εξαρτώνται από όρους και προϋποθέσεις πάντοτε όμως, προς το συμφέρον του παραχωρησιούχου. Ουσιαστικά δεν υπάρχει καμία πραγματική βελτίωση για το Δημόσιο, το οποίο βέβαια εισπράττει φόρους και δευτερογενείς ωφέλειες από την απασχόληση κ.λπ. που όμως δεν παρέχονται εδώ.

Εκτός αυτού, παρά το ότι σε ονομαστικές αξίες διπλασιάζονται οι καταβολές σε ονομαστική βάση του παραχωρησιούχου, το πληθωριστικό περιβάλλον καθώς επίσης αρκετές ευελιξίες που παρέχονται περιορίζουν το αντίτιμο των αλλαγών. Θεωρούμε περίεργο δε ότι ο παραχωρησιούχος, είναι η «ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», η οποία ελέγχεται κατά 40% πλέον από την «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και 60% από την ΕΤΒΑ -ΒΙ.Π.Ε..

Εν προκειμένω, η ΕΤΒΑ -ΒΙ.Π.Ε. ιδρύθηκε στα πλαίσια του νόμου 2545/1997, ενώ η διαδικασία απόσχισης του κλάδου των βιομηχανικών περιοχών από την ΕΤΒΑ Bank, ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2003. Μετά από συμφωνία δε με την πολιτεία, στο μετοχικό κεφάλαιο της ΕΤΒΑ -ΒΙ.Π.Ε. συμμετέχει η Tράπεζα Πειραιώς, με ποσοστό 65% και το Ελληνικό Δημόσιο με 35 %.

Οπότε η συγκεκριμένη εταιρεία ελέγχεται από την Τράπεζα Πειραιώς ξεκάθαρα. Με βάση το άρθρο 197 του νόμου του 2016, από την 1/1/2018, το ποσοστό της συμμετοχής του Ελληνικού Δημοσίου στην ΕΤΒΑ -ΒΙ.Π.Ε. δηλαδή το 35%, μεταβιβάστηκε αυτοδικαίως και χωρίς αντάλλαγμα στην Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας, δηλαδή στην ΕΣΥΠ, το υπερταμείο των ξένων, εμπνεύσεως Σόιμπλε.

Για τη συμβαλλόμενη ΓΑΙΟΣΕ, που ελέγχεται κατά 100% από την ΕΣΥΠ μετά από τις καταστροφικές μεταρρυθμίσεις απελευθέρωσης της αγοράς και ουσιαστικά διάλυσης του ΟΣΕ, τη δεκαετία του 2000, που κατέληξαν στο σημερινό κατάντημα με την επιδοτούμενη κρατική Ιταλική ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ η ΓΑΙΟΣΕ μεταβιβάστηκε στο Δημόσιο το 2013 και τελικά στο υπερταμείο με το τρίτο μνημόνιο.

Επομένως, στην ουσία το υπερταμείο παραχωρεί κατά μεγάλο ποσοστό το έργο στον εαυτό του, με τη σύμπραξη της «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» για να μη γίνει αντιληπτό.

Για να τηρούνται δηλαδή τα προσχήματα και να μην καταλαβαίνει κανείς.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δε, που υπαγόρευσε τις δήθεν μεταρρυθμίσεις και τις μνημονιακές διασώσεις, είναι αυτή που πλέον εισπράττει μέσω του Υπερταμείου, ενώ ελέγχει και τον παραχωρησιούχο μέσω της ΓΑΙΑΟΣΕ, όπως θα τεκμηριώσουμε.

Ενδεχομένως λοιπόν, αυτός είναι ο λόγος που αυξήθηκε μόλις πέρυσι το ποσοστό της «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» από το 20% στο 40%, γεγονός που μάλλον σημαίνει, ότι γι’ αυτό το λόγο ελεγχθήκαμε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για παράνομες κρατικές ενισχύσεις, άσχετα από το τι κυκλοφόρησε.

Εύλογα, επομένως, υποψιάζεται κανείς, πως «παίζει» με τη δημόσια περιουσία μας στο Υπερταμείο, εις βάρος των Ελλήνων φορολογουμένων. Πιθανότατα δε, γι’ αυτό το λόγο πρωτοστάτησε στις υπογραφές της παρούσας σύμβασης και με τις μετέπειτα δηλώσεις του ο διευθύνων σύμβουλός της ΕΕΣΥΠ, ο κ. Δημητριάδης, λέγοντας επακριβώς τα εξής:

«*Για το Υπερταμείο είναι δόγμα, πως η δημόσια περιουσία μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην ανάπτυξη, ενώ το πιστοποιεί εν προκειμένω και η μεγάλη επένδυση στο Θριάσιο με το ακίνητο της ΓΑΙΑΟΣΕ*».

Προφανώς άλλωστε, είναι συμφέρουσες για τους εμπλεκόμενους, οι επενδύσεις αυτού του είδους, η παραχώρηση δηλαδή από το Υπερταμείο στο Υπερταμείο, με ευνοϊκότατους όρους και με δανεικά- ενδεχομένως αγύριστα- από την Τράπεζα Πειραιώς, η οποία ελέγχει την ΕΤΒΑ, που με τη σειρά της ελέγχει κατά 60% τον παραχωρησιούχο. Αν είναι δυνατόν αυτά τα πράγματα!

Εκτός αυτού, θα εισπράξει 109 εκατ. η «Μυτιληναίος» για την υλοποίηση της κατασκευής του εμπορευματικού Κέντρου, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά, οπότε θα είναι όλοι χαρούμενοι εκτός από εμάς. Το αστείο της υπόθεσης πάντως είναι, ότι τα αρμόδια κυβερνητικά στελέχη υπερηφανεύονταν μετά την υπογραφή της παρούσας συμφωνίας και αναφέρονταν σε σημαντική επιτυχία, μετά από σχεδόν τρία χρόνια- όπως λένε- σκληρού παζαριού. Αλήθεια, ποιος παζάρευε με ποιον, το Υπερταμείο με τον εαυτό του, κοροϊδεύετε;

Η συγκεκριμένη διαδικασία, βέβαια, υπαγορεύτηκε από την ανάγκη ελέγχου εκ μέρους της DG COMM, η οποία την έλεγξε ως προς την ύπαρξη ή μη, παράνομων κρατικών ενισχύσεων, ενώ γι’ αυτό το λόγο απαιτήθηκαν ιδιαίτερες τροποποιήσεις.

Με απλά λόγια, η DG COMM της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ελέγχει το Υπερταμείο, οπότε τη ΓΑΙΑΟΣΕ, ενώ έχει πρωτοστατήσει στη διάλυση του ΟΣΕ και στην απόσχιση του Θριασίου, αποφάνθηκε για τη δική της συναλλαγή, ενώ παρεμβάλλεται με την παρούσα, για όποια αλλαγή μετά. Ουσιαστικά μεσολαβεί, όπως αναφέραμε, μεταξύ διαφορετικών εταιρειών του Υπερταμείου, όπου μεταφέρονται τα χρήματα από την μία τσέπη στην άλλη με την παρέμβαση της GOLDAIR, σε ένα διαγωνισμό που υπήρχε μία πρόταση, ενώ άλλοι ενδιαφερόμενοι με γεωστρατηγικό νόημα, όπως η COSCO, αποχώρησαν για λόγους που δεν γνωρίζουμε.

Για να γίνουν τώρα κατανοητά τα μεγέθη των εισπράξεων από τον παραχωρησιούχο και για να υπάρχει ένα συγκριτικό μέτρο, οφείλουμε να αναφέρουμε, πως οι εκτάσεις κυριότητας της ΕΤΑΔ, που παραχωρούνται προς μίσθωση σε λοιπές ελληνικές επιχειρήσεις- η ΕΤΑΔ είναι θυγατρική του Υπερταμείου- έχουν υψηλότατα μισθώματα. Για παράδειγμα, πρόσφατα ο Δήμος Καλαμαριάς προχώρησε στη μίσθωση της πλαζ Αρεστούς από την ΕΤΑΔ, από τη θυγατρική του Υπερταμείου δηλαδή, με τη συμφωνία για πληρωμή στην ΕΤΑΔ του 20,75% του τζίρου του από κάθε δραστηριότητα. Άσχετα εδώ από το ότι, είναι σε κάθε περίπτωση είναι τραγικό το γεγονός, πως οι δήμοι δεν έχουν την κυριότητα των εκτάσεων που βρίσκονται στα όριά τους, επειδή όλες οι πολύτιμες εκτάσεις έχουν παραχωρηθεί στο Υπερταμείο των δανειστών, ο Δήμος Καλαμαριάς δίνει στην ΕΤΑΔ το 20,75% του τζίρου του για την παραχώρηση της πλαζ. Αντίθετα, ο παραχωρησιούχος της σημερινής σύμβασης, δίνει μόλις το 2,51% του τζίρου του, ενώ υπό προϋποθέσεις επίτευξης εγκεκριμένου τζίρου, το 5% για ένα πραγματικά πολύτιμο κομβικό έργο, πόσο μάλλον, όταν εκτός από τις υποδομές Logistics στο Θριάσιο, θα παρέχονται επίσης μια σειρά από υπηρεσίες, όπως τελωνείο, τράπεζα κλπ.

Εντός του πάρκου, κατά μήκος της νότιας πλευράς, θα κατασκευαστεί σιδηροδρομική γραμμή που θα συνδέει το κέντρο με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, επίσης εσωτερικό οδικό δίκτυο που θα συνδέει με το εθνικό οδικό δίκτυο, για να εφοδιάζονται οι αποθήκες με συνδυασμό μεταφορικών μέσων.

Ο παραχωρησιούχος θα αναλάβει επίσης να δημιουργήσει σταθμό εξυπηρέτησης οχημάτων αυτοκινητιστών, επιπλέον πρατήριο υγρών καυσίμων, χώρους ανάπτυξης κλπ.. Δεν είναι γνωστό το πραγματικό ύψος της επένδυσης του παραχωρησιούχου, ανεξάρτητα από το εάν θα είναι δανεικά από την Τράπεζα Πειραιώς, αφού αλλού αναφέρονται 150 εκατομμύρια, αλλού 158 εκατομμύρια, αλλού 200 εκατομμύρια και διάφορα άλλα.

Εμείς, πάντως, στη σύμβαση παραχώρησης βλέπουμε μόνο τα περίπου 36 εκατομμύρια της δεσμευτικής επένδυσης, τα οποία αυξάνονται μεν εδώ σε 55 εκατομμύρια, αλλά παρέχεται αρκετή ευελιξία ως προς την καταβολή.

Εκτός αυτού, με βάση τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις του παραχωρησιούχου του 2021, η εταιρεία έχει ίδια κεφάλαια μόλις 16,4 εκατομμύρια, οπότε είναι δύσκολο να προβεί σε μια επένδυση 200 εκατομμυρίων. Πόσο μάλλον, όταν ακόμη και η εγγυητική επιστολή είναι για μόλις το 5% της ρυθμισμένης επένδυσης, κάτι που δεν θεωρούμε καθόλου λογικό. Δεν συμβαίνει πουθενά.

Αλήθεια, στην περίπτωση που επιλεχθεί η τραπεζική χρηματοδότηση, έχουν ληφθεί τουλάχιστον εκεί δεσμεύσεις;

Τέλος, ακόμη και αυτά τα ελάχιστα έσοδα από το έργο, δεν θα κατευθυνθούν στην πραγματικότητα στο δημόσιο, αλλά στην ΕΕΣΥΠ, δηλαδή στο Υπερταμείο των δανειστών, έναντι δήθεν αποπληρωμής του μη βιώσιμου και αυξανόμενου δημόσιου χρέους μας που πλησιάζει τα 400 εκατομμύρια ευρώ. Επομένως, το όφελος για το δημόσιο και για τους Έλληνες πολίτες, θα είναι ανύπαρκτο. Σε κάθε περίπτωση, μάλλον, αόρατο.

Κλείνοντας, το μόνο που κατάφεραν η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Κυβέρνηση με την επαναδιαπραγμάτευση, είναι να καθυστερήσει το εγχείρημα και οι κατασκευές για 3 χρόνια, ό,τι και να σημαίνει, βέβαια, το έργο σε όφελος για το Υπερταμείο, έναντι ενός μη βιώσιμου χρέους, το Θριάσιο, αποτελεί ένα σημαντικό έργο - σημαντικότατο έργο για την αναβάθμιση του γεωστρατηγικού ρόλου της Ελλάδας, ως πύλη της Ευρώπης στο «δρόμο του μεταξιού» και την ανατολική Μεσόγειο. Θα βοηθήσει δε πιθανότατα, όσον αφορά την προσέλκυση οικονομικής δραστηριότητας προστιθέμενης αξίας, εκτός από τη διακίνησή του, που όμως, μπορεί και αυτή με τη σειρά της, να προσφέρει φορολογικά έσοδα και θέσεις εργασίας. Δεν πρέπει να υποβαθμίζουμε τίποτα. Χρειαζόμαστε πάντως ένα ευανάγνωστό μοντέλο κύριε Υπουργέ, που να περιλαμβάνει αναλυτικά τις παραδοχές, τουλάχιστον τα φορολογικά έσοδα, ενώ με τον μηχανισμό χρηματοοικονομικής παρακολούθησης που ουσιαστικά βασίζεται σε έναν προϋπολογισμό ροών, στο παράρτημα 18, με ένα δυσανάγνωστο προσεγγιστικό Excel.

Δεν θα έπρεπε να μας δοθεί ολόκληρο το Excel για να το ελέγξουμε;

Έχουμε δε τις εξής τρεις ερωτήσεις. Πρώτον, τι προβλέπεται για τα κτίρια του ΟΣΕ Κ1 και Κ2;

Θα τα χρησιμοποιήσει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή θα δοθούν κι αυτά στον παραχωρησιούχο;

Αυτά είναι που ήθελε COSCO;

Ανήκουν λογιστικά στον Ο.Σ.Ε.;

Εάν ναι, με τη τιμή, σε ποια αξία;

Δεύτερον, έχουν γίνει ή θα γίνουν περιβαλλοντικές μελέτες για την επιβάρυνση της περιοχής από τις εκπομπές, από τα απόβλητα και από την κίνηση;

Εάν δεν έχουν γίνει, γιατί δεν έχουν γίνει;

Και τρίτον, οι κατασκευαστικές άδειες έπονται της υπογραφής και έναρξης της Σύμβασης. Υπάρχει πιθανότητα να εμποδιστούν παρά το ότι υπάρχει χωροταξικό πλαίσιο και σφιχτές προθεσμίες έγκρισης, οπότε να διακινδυνεύσουν τελικά οι πληρωμές ή και ολόκληρο το εγχείρημα;

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

*(Στο σημείο αυτό ο κ. Βιλιάρδος, καταθέτει τα έγγραφα στα πρακτικά)*

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Βιλιάρδο. Το λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, εδώ σήμερα έχουμε πραγματικά «τους βασιλιάδες να είναι γυμνοί» και οι βασιλιάδες εδώ, είναι η Νέα Δημοκρατία και ο ΣΥΡΙΖΑ. Οι διαφορές σας όσον αφορά την εξυπηρέτηση των μεγάλων συμφερόντων σε αυτή τη χώρα και όσον αφορά την υποταγή σας στις μνημονιακές προσταγές, είναι συγκλονιστική. Ταυτίζεστε πλήρως σε αυτά τα δύο και εδώ, δεν υπάρχει τίποτα που να το κρύβει πλέον. Έχουμε μια Σύμβαση του 2018 επί ΣΥΡΙΖΑ, η οποία αφορά την παραχώρηση περίπου 600 στρεμμάτων στο Θριάσιο, στην Κοινοπραξία Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο Ανώνυμη Εταιρεία και σε ποιον ανήκει αυτή η Ανώνυμη Εταιρεία;

Στην ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ., το 60% της οποίας κατέχει ο όμιλος Πειραιώς και στην «Goldair». Αυτή η Σύμβαση, επιστράφηκε από την Κομισιόν «ως λεόντειος» κατά του δημοσίου. Σε αυτό, βέβαια, δεν έχει τίποτα να πει ο ΣΥΡΙΖΑ.

Τώρα, γιατί επιστράφηκε από την Κομισιόν;

Για τους δικούς της λόγους βέβαια, γιατί για άλλες συμβάσεις που είναι επίσης «λεόντειες», δεν έχει κανένα πρόβλημα η Κομισιόν. Δεν αφορά, ούτε γερμανικές, ούτε γαλλικές εταιρείες, αφορά την Πειραιώς πλέον συμφερόντων του αμερικανού Πόλσον και την «Goldair». Και με τις αλλαγές της τροποποίησης, μπαίνει ως τοποτηρητής η ΑΔΑΕ, «το μακρύ χέρι» των δανειστών σε αυτή τη χώρα. Θα ακούσουμε ξανά και ξανά και θα πέσουν στην ίδια παγίδα και πολλά κόμματα, να μιλάμε για βελτιώσεις υπέρ του Δημοσίου ή βελτιώσεις που αυξάνουν τα έσοδα του Δημοσίου κ.λπ..

Όσον αφορά το τι κερδίζουν «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ» και POLSON, ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ. και Όμιλος Πειραιώς, δεν υπάρχει η παραμικρή μείωση, θα πάρουν πολλά περισσότερο για ένα πολύ απλό λόγο. Πριν από μερικές ημέρες, η κυβέρνηση Μητσοτάκη, νομοθέτησε κίνητρα φορολογικά, χρηματοδοτικά, ελαστικοποίηση περιβαλλοντικών όρων κ.λπ. υπέρ των ιδιωτών ιδιοκτητών επιχειρηματικών πάρκων, φωτογραφίζοντας ουσιαστικά τον Όμιλο Πειραιώς, που κατέχει τα περισσότερα μέσω της ΕΤΒΑ.

Δεν έχουμε, απλώς, μια ένδειξη για τη νομοθέτηση με βαριά καρδιά της «Μητσοτάκης Α.Ε.» της αύξησης των κάποιων εσόδων κυρίως προς τη ΑΑΔΕ, αλλά, αντιθέτως, στην πράξη θα τους επιστραφούν με το παραπάνω αυτά που χάνουν η Πειραιώς και «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ» μέσω των επιδοτήσεων από το Ταμείο Ανάκαμψης και το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Αυτό περίπου περιγράφει, άλλωστε και το δελτίο τύπου για την τροποποιητική Σύμβαση.

Δεν δείχνει καμία δυσθυμία, όπως παρουσιάζεται η κυβέρνηση, για την υποχρέωσή της να μειώσει κατά λίγο τα έσοδα της Πειραιώς και της «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ», καθώς έχει συμφωνηθεί να τους τα δώσουν στο πολλαπλάσιο από άλλη μεριά. Οπότε το μόνο που αλλάζει εδώ πέρα, ότι αλήθεια είναι, είχαμε μια κλασικού τύπου Σύμβαση των κυβερνήσεων εξυπηρέτησης των αρπακτικών συμφερόντων στην Ελλάδα, εντελώς «λεόντειος», εντελώς ενάντια στο δημόσιο συμφέρον που υπέγραψε το ΣΥ.ΡΙΖ.Α.. Με την επιβολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έρχεται αυτή να αλλάξει. Βρήκατε τρόπο να τους τα δώσω από την άλλη πλευρά, ενώ βέβαια και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν κοίταξε στην πράξη το δημόσιο συμφέρον, αλλά τα συμφέροντα των δανειστών και της ΑΑΔΕ, που είναι θεματοφύλακάς τους.

Προφανώς και καταψηφίζουμε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Αρσένη.

Τον λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Καραγιάννης.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, με το προτεινόμενο νομοσχέδιο καλείται σήμερα η Επιτροπή, η Ελληνική Αντιπροσωπεία, να οριστικοποιήσει την εκκίνηση - θα έλεγα - μιας κρίσιμης για το μέλλον του εμπορευματικού σιδηροδρόμου επένδυσης.

Η διαδικασία επικύρωσης της τροποποίησης Σύμβασης Παραχώρησης του έργου «Ανάπτυξη Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου», από τη Βουλή των Ελλήνων. Ενός έργου, που, όπως πολύ σωστά είπαν πολλοί συνάδελφοι βουλευτές εδώ πέρα, έχει περάσει πραγματικά από σαράντα κύματα. Δεν σηματοδοτεί, απλώς, την τυπική ολοκλήρωση του θέματος, αλλά την ουσιαστική ανάπτυξη Συμφωνίας μεταξύ του Δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα. Είναι γνωστό, ότι έχουν γίνει πολλές προσπάθειες στο παρελθόν. Νομίζω ότι όλη αυτή η διαδικασία έχει ξεκινήσει λίγο πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και μέχρι αυτή τη στιγμή έχουν υπάρξει 11 διαγωνισμοί, οι οποίοι έχουν βγει άκυροι και έχουν ακυρωθεί με διαφορετικά χαρακτηριστικά ο καθένας, που δεν θα έχει και ουσία αυτή τη στιγμή να αναφέρουμε, γιατί οδηγηθήκαμε σε αυτό το σημείο.

Ο τελευταίος διαγωνισμός, η αλήθεια είναι ότι ξεκίνησε το 2016 από τη ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε. και η Σύμβαση Παραχώρησης του λεγόμενου» ΘΡΙΑΣΙΟΥ 1» κυρώθηκε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, την 1η Νοεμβρίου του 2018. Ο διαγωνισμός, όμως, όπως πολύ σωστά τότε είχε επισημανθεί από τον αρμόδιο Εισηγητή και σημερινό Υπουργό Υποδομών, είχε διεξαχθεί - θα έλεγα - με έναν ελλιπή τρόπο, με αποτέλεσμα στις αρχές του 2019 να παρέμβει η αρμόδια Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «DGCom» και να στείλει μια σωρεία παρατηρήσεων. Ο έλεγχος της Επιτροπής αφορούσε στην ύπαρξη ή μη παράνομων κρατικών ενισχύσεων.

Από την ανάληψη των καθηκόντων του Υπουργού και όλης της ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, επισπεύσαμε όλες τις διαδικασίες και σε συνεργασία με τα αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα, καταλήξαμε στα σημεία που έχρηζαν τροποποίησης. Μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και της αρμόδιας Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «DGCom» έγινε ένας εκτεταμένος διάλογος, ώστε να οδηγηθούμε σε μια Συμφωνία. Αυτό οδήγησε στις 6 Ιανουαρίου του 2021, όπου η DGCom έθεσε 12 συμφωνημένα σημεία που θα έπρεπε να τροποποιηθούν, προκειμένου να είναι σύμφωνη με το ενωσιακό δίκαιο αυτή η Συμφωνία.

Δέκα σημεία που από κοινού καταλήξαμε είναι όλα και αυτό θα ήθελα να επισημανθεί και να το γνωρίζετε, προς όφελος του ελληνικού δημοσίου, καθώς η συμφωνία δυστυχώς που επικυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή το 2018 ήταν ετεροβαρής και υπερβολικά επικερδής για τον ιδιώτη και έκτοτε ξεκίνησε μια μακρά διαδικασία διαπραγμάτευσης μεταξύ του Υπουργείου και της ΓΑΙΟΣΕ από τη μία και του παραχωρησιούχου της που αποτελείται από τις εταιρείες ΕΤΒΑ-ΒΙΠΕ και Goldair Cargo από την άλλη ώστε ουσιαστικά με τη δαμόκλειο σπάθη μιας δημοσιονομικής διόρθωσης των 100 εκατομμυρίων ευρώ ώστε να βρεθεί λύση για να προχωρήσουμε και αυτό το έργο, να μην ακυρωθεί αυτός ο διαγωνισμός.

Υπό αυτές τις συνθήκες, λοιπόν, δράσαμε με αμεσότητα και αποτελεσματικότητα και στα τέλη Μαρτίου υπογράφει εν τέλει η τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης από τους αρμόδιους Υπουργούς Οικονομικών Υποδομών και Μεταφορών. Εδώ έχει σημασία να τονίσουμε ότι ο παραχωρησιούχος έκανε δεκτές όλες τις προτεινόμενες τροποποιήσεις και έτσι η συμφωνία που φέρνουμε σήμερα έχει μεγάλες αλλαγές, επαναλαμβάνω για μία ακόμη φορά, όλες προς όφελος του ελληνικού δημοσίου.

Πρώτον, διπλασιάζεται το εφάπαξ αντάλλαγμα από τα 10 στα 20 εκατομμύρια ευρώ.

Δεύτερον, αυξάνεται η ετήσια πληρωμή προς το δημόσιο από το 2,51% σε 5%, ενώ αυξάνεται αντίστοιχα και η ελάχιστη πληρωμή προς το ελληνικό δημόσιο από τις 350.000 στις 700.000 ετησίως.

Τρίτον, μειώνεται η περίοδος παραχώρησης από τα 60 στα 37 έτη και υπό προϋποθέσεις μπορεί να παραταθεί για τρία ακόμη, ενώ παράλληλα παρέχεται η δυνατότητα στον παραχωρησιούχο όντως να διαπραγματευτεί την επέκταση παραχώρησης για επιπλέον 23 έτη, αλλά με τιμές αγοράς. Τέταρτον, εισάγεται ένας μηχανισμός κατανομής των κερδών σε ποσοστό 50 - 50 για όλα τα κέρδη της παραχώρησης όταν ο χρηματοοικονομικός δείκτης IRR υπερβεί το 9,09%.

Αυτές λοιπόν είναι οι κύριες τροποποιήσεις, για να μην σας κουράζω, που μαζί με άλλες τεχνικού χαρακτήρα σήμερα φέρνουμε μεταβάλλουν ουσιαστικά άρδην το χαρακτήρα της σύμβασης που είχε υπογράψει η προηγούμενη κυβέρνηση. Με τις τροποποιήσεις αυτές εξασφαλίζεται αφενός η έναρξη παραχώρησης και σύμφωνα με τις επιταγές και του ευρωπαϊκού δικαίου και αφετέρου διασφαλίζεται απόλυτα το δημόσιο συμφέρον.

Εδώ κύριοι Βουλευτές αντιμετωπίσαμε μια κριτική λελογισμένη από τη μία πλευρά όμως ότι αργήσαμε τρία χρόνια να φέρουμε αυτή τη σύμβαση παραχώρησης και ότι χάθηκαν τρία χρόνια, βέβαια το επιχείρημα αυτό καθείς μπορεί να το αντιληφθεί ότι δυστυχώς μια διαπραγμάτευση με την αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κρατάει σύμφωνα με τους χρόνους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αυτή είναι μια πραγματικότητα. Ήρθαμε λοιπόν σε μια συμφωνία γιατί είχαμε να αντιμετωπίσουμε μια ελλιπή, μια ετεροβαρής συμφωνία που κανείς μας δεν ήταν διατεθειμένος να την ενεργοποιήσει. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Από την άλλη ακούω και μια κριτική από διάφορους βουλευτές ότι είναι πάλι για μία φορά ακόμη ευνοϊκή για τον ιδιώτη. Όχι, δεν είναι ευνοϊκή για τον ιδιώτη αυτή τη στιγμή. Είναι μια δίκαιη συμφωνία, είναι μια συμφωνία η οποία μας βοηθάει στο να γίνει αυτό το έργο και αυτό το έργο έχει πραγματικά πολύ μεγάλη σημασία.

Μπαίνοντας κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε και στα άρθρα, κάνοντας μια καταγραφή τι ακριβώς έχει το κάθε άρθρο, στο πρώτο άρθρο κυρώνεται η υπογραφείσα τροποποίηση όπως ανωτέρω αναλύθηκε. Με το δεύτερο άρθρο καταργούνται οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 79 του νόμου 4530/2018, καθώς και της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του νόμου 4574/2018 που αφορούν πολεοδομικά ζητήματα της επένδυσης. Τέλος, με το άρθρο 3 προβλέπεται η έναρξη ισχύος του νόμου από τη δημοσίευσή του στην εφημερίδα της κυβερνήσεως.

Στην Ολομέλεια του 2018, αλλά και σήμερα στην Επιτροπή, βλέπω ότι έχουμε μια αναλυτική ενημέρωση σε ότι αφορά το τι περιλαμβάνει αυτή η συμφωνία, οπότε θα μου επιτρέψετε να είμαι όσο πιο σύντομος γίνεται και να μην επαναλάβω και εγώ για το πόσα χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα ήταν και τι είναι από τη φύση της συμφωνίας ο παραχωρησιούχος υποχρεωμένος να κατασκευάσει ποια κτίρια, τι άλλες επενδύσεις, όπως τα εσωτερικά έργα υποδομής, όπως οδικά δίκτυα, δίκτυα αποχέτευσης ομβρίων υδάτων και ακαθάρτων, δίκτυα ηλεκτροφωτισμού, επικοινωνιών και να διαμορφώσει τον περιβάλλοντα χώρο.

Αυτό που νομίζω έχει ιδιαίτερη σημασία να επισημανθεί είναι ότι κατά μήκος της νότιας πλευράς θα κατασκευαστεί σιδηροδρομική γραμμή που θα συνδέει το κέντρο με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά και εσωτερικό οδικό δίκτυο που θα συνδέεται με το εθνικό οδικό δίκτυο. Το σύνολο της επένδυσης ανέρχεται σε 158 εκατομμύρια ευρώ με το κατασκευαστικό αντικείμενο να τοποθετείται περίπου στα 110 εκατομμύρια και θα δημιουργήσει το μεγαλύτερο Logistics Park στη χώρα μας αυτή τη στιγμή με 3.000 νέες θέσεις εργασίας, ουσιαστικά με μια επένδυση την οποία όλη την ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Αττικής θα την αναβαθμίσει.

Αυτή τη στιγμή γίνεται, επομένως, αντιληπτό από όλους ότι η αναπτυξιακή ώθηση αυτού του έργου, μαζί με τα έργα που κάνει η κυβέρνηση σε όλη την ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Αττικής, θα δημιουργήσει με ένα καινούργιο περιβάλλον. Εδώ αξίζει να αναφέρουμε τον διαγωνισμό που ξεκινάει σε λίγες μέρες σε ότι αφορά τον νέο κλάδο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου που θα ξεκινά από τα Άνω Λιόσια και θα εξυπηρετεί μια σειρά από αστικές περιοχές, όπως ο Ασπρόπυργος, η Ελευσίνα και θα καταλήγει στα Μέγαρα. Ένα έργο το οποίο χρηματοδοτείται και αυτό από το Ταμείο Ανάκαμψης και μαζί με την αξιοποίηση ουσιαστικά του Στρατοπέδου Γκόνου στη Θεσσαλονίκη θα δημιουργηθούν, ουσιαστικά, ένα ισχυρό, θα έλεγα, δίπολο εισροής εμπορευμάτων στη χώρα μας με πολλαπλά οφέλη και για την οικονομία, αλλά και για την απασχόληση.

Επαναλαμβάνω ότι η κύρωση και η τροποποίηση αυτής της συμφωνίας έχει ως στόχο η χώρα μας, η πατρίδα μας, να γίνει ένα μεγάλο συγκοινωνιακό και εμπορευματικό κέντρο HUΒ για όλη τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, αξιοποιώντας για πρώτη φορά σοβαρά τη στρατηγική της θέση, δημιουργώντας συνθήκες ευρωστίας και ανάπτυξης. Είναι, άλλωστε, ο μόνος τρόπος για να λάβουμε οριστικά πίσω τις κρίσεις της τελευταίας δεκαετίας και να οδηγήσουμε τους Έλληνες σε δρόμους ανάπτυξης και ευημερίας. Αυτό το είχαμε θέσει άλλωστε ως κυβέρνηση από την αρχή, το στόχο για ανάπτυξη και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Σήμερα, τρεισήμισι χρόνια μετά, κύριοι βουλευτές, μετά την ανάληψη της διακυβέρνησης από την Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, άλλη μια επιτυχία για το οικονομικό γίγνεσθαι της χώρας μας επιτυγχάνεται.

Νέες επενδύσεις ξεκινούν καθημερινά, πολυεθνικές εταιρείες επιλέγουν τη χώρα μας για να επιτείνουν και να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους με νέα έργα υποδομής, να ξεκινούν με ρυθμούς, θα έλεγα, άλλων εποχών και σε αυτό έχει σημασία όλοι μαζί, όλα τα πολιτικά κόμματα, γιατί, όπως έχουμε επαναλάβει πολλές φορές, ότι τα μεγάλα έργα υποδομής δεν έχουν χρώμα.

Αυτό που χρειάζεται να κάνουμε όλοι μαζί είναι να προχωρήσουμε. Εμείς είμαστε πολύ ανοιχτοί σε μια λελογισμένη αντιπολίτευση, ώστε να δούμε το τι ακριβώς χρειάζεται να γίνει σε όλα τα μεγάλα έργα υποδομής. Το Θριάσιο, λοιπόν, είναι μια πολύ μεγάλη επένδυση που η ελληνική πολιτεία, η χώρα μας, την χρειάζεται, η Δυτική Αττική τη χρειάζεται και στα πλαίσια αυτά, με πολύ μεγάλη χαρά, να συζητήσουμε κατά τη διάρκεια της Ολομέλειας ό, τι άλλο χρειάζεται να δούμε για τέτοιου είδους μεγάλες επενδύσεις.

Κύριε Πρόεδρε, τώρα αν μου επιτρέπετε, να απαντήσω και σε κάποιες ερωτήσεις. Για την αύξηση του τιμήματος, νομίζω σας απάντησα και σας είπα πως ακριβώς προκύπτει. Για την υπεκμίσθωση, κύριε Βιλιάρδο, να σας αναφέρω ότι εφόσον είναι ένα λογιστικό κέντρο φυσικά έχει την δυνατότητα να κάνει υπεκμισθώσεις. Αυτή είναι η δουλειά του, να κάνει υπεκμισθώσεις. Δεν χρειάζεται κάτι άλλο. Δεν θα τα διαχειριστεί, φαντάζομαι, όλα ο παραχωρησιούχος. Βέβαια, αυτό είναι δουλειά του παραχωρησιούχου, δεν είναι δική μας δουλειά, του ελληνικού δημοσίου, το πώς θα προχωρήσουμε. Και τώρα, επειδή αναφέρατε και για τις ζημιές του παραχωρησιούχου, φαντάζομαι ότι έχει ζημιές ο παραχωρησιούχος, αλλά το ελληνικό δημόσιο δεν κοιτά τις ζημίες του παραχωρησιούχου. Το ελληνικό δημόσιο πρέπει να ενδιαφέρεται για τα κέρδη που αποκομίζει το ίδιο από μια τέτοιου είδους επένδυση.

Οπότε, νομίζω ότι σε μια τέτοιου είδους επένδυση, με μεγάλη χαρά θα σας φέρουμε και ότι άλλα στοιχεία ζητήσετε, κύριε Γκόκα, για να κάνουμε και μια αναλυτική συζήτηση και κατά τη διάρκεια της Ολομέλειας, ώστε να προχωρήσουμε και με την καλή διάθεση όλων να ψηφίσουμε αυτή την τροποποίηση της επικύρωσης κατά τη διάρκεια της Ολομέλειας.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της από 30.3.2022 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 30.7.2018 Σύμβασης Παραχώρησης του έργου «Ανάπτυξη Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου» που κυρώθηκε με τον ν. 4574/2018, μεταξύ της εταιρείας «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ» και της εταιρείας «ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», καθώς και του Ελληνικού Δημοσίου, της εταιρείας «ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και της εταιρείας «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»».

Να προχωρήσουμε στην ψηφοφορία επί της αρχής, επί των άρθρων και επί του συνόλου.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Κόλλιας, ψηφίζει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Σαρακιώτης, ψηφίζει υπέρ.

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

Η Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ, η κυρία Μανωλάκου, καταψηφίζει.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος, επιφυλάσσεται και ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Αρσένης, καταψηφίζει.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 και 2 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Επίσης, γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της από 30.3.2022 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 30.7.2018 Σύμβασης Παραχώρησης του έργου «Ανάπτυξη Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου» που κυρώθηκε με τον ν. 4574/2018, μεταξύ της εταιρείας «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ» και της εταιρείας «ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», καθώς και του Ελληνικού Δημοσίου, της εταιρείας «ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και της εταιρείας «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»», γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται 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, Λιάκος Ευάγγελος, 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, Σαρακιώτης Ιωάννης, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

 Τέλος και περί ώρα 14.55’ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**  **Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ**  **ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**