
Ψηφίστηκε επί της αρχής το νομοσχέδιο της σύμβασης παραχώρησης για το Θριάσιο εμπορευματικό κέντρο

2018/10/24 09:55 στην κατηγορία LOGISTICS

Ψηφίστηκε επί της αρχής το νομοσχέδιο της σύμβασης παραχώρησης του Θριασίου Εμπορευματικού Κέντρου, με την τελική ψήφιση του νομοσχεδίου να αναμένεται, στην Ολομέλεια της Βουλής, πιθανώς την ερχόμενη εβδομάδα.

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε επί της αρχής, κατ' άρθρο και στο σύνολό του κατά πλειοψηφία από τους βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ και των Ανεξάρτητων Ελλήνων, ενώ Νέα Δημοκρατία, Ποτάμι και Ένωση Κεντρώων επιφυλάχθηκαν να το ψηφίσουν κατ' άρθρο.

Κατά τάχθηκαν τα κόμματα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, της Χρυσής Αυγής και του ΚΚΕ.

Μιλώντας στη Βουλή, ο αρμόδιος υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης εξήρε την αναγκαιότητα ολοκλήρωσης και λειτουργίας του διαμετακομιστικού κέντρου στο Θριάσιο, συμπληρώνοντας ότι “το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο είναι μια αναγκαία, απαραίτητη, στρατηγική υποδομή για τη χώρα μας, για τις βαλκανικές χώρες, αλλά και για τις ευρωπαϊκές και διεθνείς μεταφορές”.

Σύμφωνα με τον υπουργό Μεταφορών, πρόκειται για μια υποδομή που θα δώσει άμεσα πάνω από 1.000 θέσεις εργασίας στην κατασκευή και πάνω από 3.000 μόνιμες θέσεις εργασίας, που υπολογίζεται ότι μπορεί να φθάσουν έως τις 5.000.

“Σημειώνω ότι για τη διαγωνιστική διαδικασία της διαχείρισης και της λειτουργίας του διαμετακομιστικού κέντρου προϋπόθεση είναι η ολοκλήρωση της σύμβασης που έρχεται σήμερα προς ψήφιση. Η μη ολοκλήρωση των δύο αυτών διαδικασιών συνεπάγεται 250 εκατ. ευρώ στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή”, υπογράμμισε ο Χρήστος Σπίρτζης.

Από την πλευρά τους, βουλευτές της αντιπολίτευσης κατηγόρησαν τον υπουργό Μεταφορών για χαμηλό τίμημα και για αλλαγή στους όρους δόμησης. Στις αιτιάσεις της αντιπολίτευσης απάντησε ο υπουργός Μεταφορών.

Η ομιλία του υπουργού Μεταφορών στη Βουλή

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι κοινός τόπος από την πλειοψηφία ότι το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο είναι μια αναγκαία, απαραίτητη, στρατηγική υποδομή για τη χώρα μας, για τις βαλκανικές χώρες, αλλά και για τις ευρωπαϊκές και διεθνείς μεταφορές. Πρόκειται για μια υποδομή που θα δώσει άμεσα πάνω από 1.000 θέσεις εργασίας στην κατασκευή και πάνω από 3.000 μόνιμες θέσεις εργασίας, που υπολογίζεται ότι μπορεί να φθάσουν έως τις 5.000.

Είναι ο αναγκαίος κρίκος, λοιπόν, στην αλυσίδα των συνδυασμένων και πολυτροπικών μεταφορών το όραμά μας, το ολοκληρωμένο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο για τις εμπορευματικές μεταφορές από την Πάτρα στην Αθήνα, από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη, από τη Θεσσαλονίκη στην Ειδομένη, στην Καβάλα, στην Αλεξανδρούπολη και στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. Η ύπαρξη εμπορευματικών κέντρων σε όλα τα λιμάνια της χώρας και σε κάθε παραγωγική περιοχή, θα προσελκύσουν παραγωγικές δομές πρόσθετες από τις θετικές συνέπειες που έχουν οι μεταφορές.

Και βέβαια οι σχέσεις μας με τους γείτονές μας που θα απαλείψουν καθυστερήσεις και εμπόδια, αναβαθμίζουν τη χώρα μας όχι μόνο ως κόμβο μεταφορών, αλλά και ως προνομιακή χώρα επενδύσεων αλλά και τη γεωπολιτική μας θέση. Η χώρα μας έχει πλέον συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο, το οποίο εφαρμόζει και υλοποιεί. Το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο, όπως και το Θριάσιο Διαμετακομιστικό Κέντρο αποτελούν το πρώτο ενιαίο κέντρο συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα, με επαρκείς συνδέσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο και με τους οδικούς άξονες.

Είναι λοιπόν κατανοητό, επιγραμματικά από τα προηγούμενα, γιατί η πλειοψηφία θέλει και πιστεύει ότι πρέπει να υλοποιηθεί το εμπορευματικό κέντρο και να κυρωθεί η σημερινή σύμβαση που φέρνουμε στη Βουλή. Αποτελεί επίσης αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι οι απαλλοτριώσεις συντελέστηκαν το 1979, δηλαδή πριν από 39 χρόνια. Αποτελεί επίσης αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι είναι η πρώτη φορά, που έχουμε σύμβαση μετά από πολλαπλές προσπάθειες και διαγωνιστικές διαδικασίες που δεν ολοκληρώθηκαν και ήταν άγονες. Δεν καρποφόρησαν και δεν ήρθε ποτέ σχέδιο για κύρωση στη Βουλή.

Είναι γνωστή η δέσμευση της χώρας μας για την ολοκλήρωση της σύμβασης και μέρους της κατασκευής του εμπορευματικού κέντρου τους πρώτους μήνες του 2019. Είναι επίσης γνωστή η υποχρέωση της χώρας για τη λειτουργία του διαμετακομιστικού κέντρου και την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικαστικών, της διαχείρισης και της λειτουργίας τους πρώτους μήνες του 2019. Είναι το δεύτερο κομμάτι.

Σημειώνω ότι για τη διαγωνιστική διαδικασία της διαχείρισης και της λειτουργίας του διαμετακομιστικού κέντρου προϋπόθεση είναι η ολοκλήρωση της σύμβασης που

έρχεται σήμερα προς ψήφιση. Η μη ολοκλήρωση των δύο αυτών διαδικασιών συνεπάγεται 250 εκατ. ευρώ στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επίσης το ξέρουν όλοι αυτό, χρόνια τώρα.

Κατανοούμε λοιπόν τις καλοπροαίρετες ερωτήσεις, τις απορίες, τις ανησυχίες των μελών της Επιτροπής, κατανοούμε τις διαφωνίες που προκύπτουν από άλλη πολιτική θεώρηση. Δεν μπορούμε όμως να μη στηλιτεύσουμε φωνές σκοπιμότητας είτε πολιτικής είτε υπηρέτηση κάποιων συμφερόντων και μάλιστα με τον μανδύα της σκανδαλογίας.

Απάντησα στην κατ' άρθρο συζήτηση σε μια σειρά από δήθεν καταγγελίες, δεν θα επανέλθω. Ζήτησα από τη ΓΑΙΟΣΕ να ετοιμάσει απαντήσεις για όλα τα ερωτήματα που τέθηκαν και θα μπορούν να διανεμηθούν στα μέλη της Επιτροπής. Όμως θα επισημάνω λίγα σημεία για να αναδείξω το μέγεθος των αντιφάσεων. Τα πιο σημαντικά από αυτά, που κορύφωσαν κάποιοι, είναι τα εξής.

Πρώτον, μας κατήγγειλαν για την ψήφιση συγκεκριμένων όρων δόμησης για όλα τα εμπορευματικά κέντρα. Απαντήσαμε, ότι προβλεπόταν στο διαγωνισμό η παρέκκλιση της διαδικασίας για τους όρους δόμησης με αίτημα του παραχωρησιούχου. Μας κατηγορήσαν, επίσης, ότι υπερτετραπλασιάζουμε το συντελεστή δόμησης και απαντήσαμε, ότι δεν ισχύει αυτό και υπήρχε πρόβλημα με τον όγκο των κτιρίων.

Όπως ξέρει ο κάθε μηχανικός, ας μην είναι σε δομική ειδικότητα, ο όγκος προκύπτει από έναν συντελεστή ανάλογα με τη δράση επί του συντελεστή δόμησης. Η κυρία Θεοπεφτάτου, βρίσκεται εδώ, η οποία ήταν χρόνια διευθύντρια σε αρμόδια υπηρεσία και μπορεί να κάνει μάθημα σε όλους μας. Αυτή η κριτική συνεχίζεται ότι άλλαξαν οι όροι δόμησης δήθεν και τετραπλασιάζονται τα τετραγωνικά, δηλαδή η κάλυψη που μπορεί να κτίσει ο παραχωρησιούχος.

Δείτε τώρα την ανακολουθία για να συνεννοηθούμε. Το 2006, πήγε ο πρώτος διαγωνισμός των τελευταίων ετών και προβλεπόταν στην περίοδο T1 50.000 τ.μ., στην περίοδο T2 128.000 τ.μ. και στην περίοδο T3 57.000 τ.μ., προαιρετικά. Σύνολο 235.000 τ.μ., το 2006. Πώς αλλάζουμε και τετραπλασιάζουμε τους όρους δόμησης όταν σήμερα στο άρθρο 16, παρ. α, προβλέπουμε τα ίδια τετραγωνικά αποθηκών, δηλαδή 120.000 τ.μ., στη φάση T1 και 120.000 τ.μ. στη φάση T2;

Εδώ είναι ο απόλυτος παραλογισμός. Επομένως, να είναι κατανοητά κάποια πράγματα. Αν πηγαίναμε στην κατ' εξαίρεση διαδικασία μέσω Προεδρικού Διατάγματος, τότε θα κάναμε επάνω από οκτώ μήνες μετά την ολοκλήρωση του διαγωνισμού και άρα, δεν θα ήμασταν συνεπείς στις υποχρεώσεις μας και με δυο λόγια θα κινδυνεύαμε να γυρίσουμε 235 εκατ. ευρώ, πίσω στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επίσης, θεσπίσαμε ενιαίους όρους δόμησης για όλα τα εμπορευματικά κέντρα, που είναι πολύ πιο ορθολογικό, δηλαδή τώρα που τρέχει η διαγωνιστική

διαδικασία στο Στρατόπεδο Γκόνου, δεν θα έχουμε τέτοιες, αν θέλετε, προβλέψεις στο διαγωνισμό.

Δεύτερον, όσον αφορά στους όρους του διαγωνισμού που τέθηκαν και είναι μια σπέκουλα, αν είναι 20 ή 10 εκατ. ευρώ το κατώτατο όριο, τι είναι αυτό και τι υποκρύπτεται; Υποκρύπτεται, λοιπόν, ότι αυτό συσχετίζεται άμεσα με το ποσοστό των εσόδων επί του τζίρου. Δηλαδή τροποποιήθηκε αυτό μετά τη διαγωνιστική διαδικασία ή έτσι βγήκε ο διαγωνισμός; Έτσι βγήκε ο διαγωνισμός, είναι προφανές. Άρα, εάν προσερχόταν κάποιος που ήθελε να δώσει περισσότερα, θα έδινε περισσότερα από το ελάχιστο (enterfree που είπε ο κ. Καραμανλής) , εμπροσθοβαρές τίμημα από τα 10 εκατ. ευρώ .

Γιατί δεν μπήκε το όριο των 20 εκατ. ευρώ ; Διότι, εάν έμπαινε 20 εκατ. ευρώ , αυτό είναι άμεσα συσχετισμένο με το ποσοστό που παίρνει στη συνέχεια, που είχε υπολογιστεί στο 2,5%, δηλαδή κατ' ελάχιστο 350.000 ευρώ. Εάν πηγαίναμε στα 20 εκατ. σύμφωνα με τους υπολογισμούς των τεχνοοικονομικών μοντέλων, θα πήγαινε κατ' ελάχιστο 50.000 ευρώ το χρόνο αντί για 350.000 κατ' ελάχιστο. Αλλά οι όροι της διαγωνιστικής διαδικασίας ήταν ενιαίοι για όλους.

Μου έδωσε η διοίκηση της ΓΑΙΟΣΕ , που έκανε το διαγωνισμό, διότι κ. Μανιάτη, αυτά δεν τα υπογράφει ο Υπουργός, όπως είπατε στην τοποθέτησή σας, ο κάθε φορέας κάνει το διαγωνισμό και βάζει και τους όρους.

Εδώ είναι το μοντέλο - έτσι, για την ενημέρωσή σας - με ελάχιστο όριο τα 20 εκατ. ευρώ, που βγαίνει στις 50.000 το ελάχιστο τίμημα και πολύ μικρότερο ποσοστό, για κάθε χρόνο. Και εδώ είναι για τα 10 εκατ. ευρώ, που «τρέξανε», πριν από το διαγωνισμό, το μοντέλο, που είναι κατ' ελάχιστον 350.000 και 2,5%. Αυτά τα τεχνοοικονομικά μοντέλα, έτσι λειτουργούν. Αυτά, αφού τα ζητάτε, κύριοι συνάδελφοι, θα σας τα καταθέσω.

Λοιπόν, τρίτο θέμα, που δείχνει, όμως, το πόσο κακοπροαίρετες ήταν οι δήθεν καταγγελίες που διατυπώθηκαν. Ζήτησα από την ΓΑΙΑΟΣΕ τους λόγους που καθυστέρησε η ανάρτηση του πρακτικού του διαγωνισμού. Γιατί παρουσιάστηκε σα να ήθελε να κρύψει κάτι η Διοίκηση της ΓΑΙΑΟΣΕ και δεν αναρτούσε το πρακτικό της. Θα κατατεθεί και αυτό. Είναι η απάντηση της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Λοιπόν, λόγω της αλλαγής και της θεσμοθέτησης που είχαμε, όλα αυτά τα χρόνια, αναρτήθηκαν όλα τα πρακτικά του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.) μαζί, διότι δεν ήταν υποχρεωμένο το Δ.Σ. της ΓΑΙΑΟΣΕ - μέχρι την αλλαγή του νόμου- να αναρτάστη ΔΙΑΥΓΕΙΑ. Αν κάνετε, λοιπόν, τον κόπο να μπειτε εκεί που έχουν αναρτηθεί τα πρακτικά του Δ.Σ. της ΓΑΙΑΟΣΕ, δεν υπάρχει το ένα πρακτικό - που λέγατε, κύριε Μανιάτη - πως αναρτήθηκε οκτώ μήνες μετά, αλλά όλα τα πρακτικά του Δ.Σ., που αναρτήθηκαν μαζί.

Και αυτό, διότι ήταν υποχρεώσεις που υπήρχαν από το ΚΗΜΔΗΣ (Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων), δεν ήταν υπόχρεοι το Δ.Σ. της ΓΑΙΑΟΣΕ, έως την αλλαγή του νόμου, που έγινε τον Νοέμβριο του 2016. Έπρεπε να εκπαιδευτεί προσωπικό, το οποίο δεν είχε η ΓΑΙΑΟΣΕ για να κάνει τις αναρτήσεις. Εκπαιδεύτηκε, είχε αλληλογραφία από το ΚΗΜΔΗΣ και γι' αυτό θα δείτε δύο ημερομηνίες - από ότι με ενημέρωσαν- κατά τις οποίες αναρτήθηκαν μαζικά τα πρακτικά του Δ.Σ.

Δηλαδή, δεν φθάνει που θεσπίσαμε την υποχρέωση σε φορείς που δεν είχαν την υποχρέωση να αναρτούν τα πρακτικά του Διοικητικού Συμβουλίου τους στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ, (μέχρι εκείνη τη στιγμή), αλλά μας καταγγέλλουν και από πάνω. Αυτό το πράγμα είναι τραγικό.

Επίσης, θα δώσω μερικές απαντήσεις σε αυτά που, καλοπροαίρετα, ρωτήθηκα. Είπε ο κ. Καραμανλής και άλλοι συνάδελφοι, εάν είναι χαμηλό το τίμημα. Για να δούμε, είναι χαμηλό το τίμημα; Από το 2006 έως το 2009, ο διαγωνισμός βγήκε άγονος. Η συμμετοχή της ΓΑΙΑΟΣΕ στο συνολικό ύψος της επένδυσης - όχι στην κατασκευή- ήταν 15%, που θα έδινε το ελληνικό Δημόσιο. Το εμπροσθοβαρές τίμημα δεν ήταν ούτε 10 εκατ., ούτε 20 εκατ. ευρώ, που συζητάμε σήμερα. Ήταν μηδέν.

Και η περίοδος παραχώρησης ήταν για 30 χρόνια. Ήταν, όμως, προφανές και επιβεβαιώνει αυτό που σας λέμε για το τεχνοοικονομικό μοντέλο, ότι το ποσοστό του τζίρου ήταν στο 10,6%. Οι επιφάνειες των κτιρίων ήταν 235 χιλιάδες τετραγωνικά, που επιβεβαιώνει ότι δεν έχουμε τετραπλασιασμό, σήμερα. Οι κατασκευές της περιόδου ήταν 50.000 τετραγωνικά μέτρα, στην περίοδο T1, 128.000 τετραγωνικά μέτρα στην περίοδο T2 και -αν ήθελε ο παραχωρησιούχος- θα έκανε και άλλα 57.000 τετραγωνικά μέτρα, προαιρετικά.

Στο διαγωνισμό -που δεν έγινε, το 2010 και 2011, αλλά έγινε εκδήλωση ενδιαφέροντος- προβλεπόταν η συμμετοχή της ΓΑΙΑΟΣΕ, επίσης, 15%. Σήμερα, πόση είναι η συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου; Μηδέν. Για να έχουμε και μια εικόνα του τι σύμβαση υπήρχε και τι όχι. Όταν μιλάμε για συμμετοχή 15%, δεν είναι ότι βάζεις χρήματα μόνο στην αρχή για να τα υπολογίσεις, αλλά είναι στο βάθος των όσων χρόνων ισχύει η παραχώρηση, δηλαδή, των 30, των 50 ή και των 60 ετών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΩΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «ΠΟΤΑΜΙΟΥ»): Το 40% του παραχωρησιούχου, είναι δημόσιο τώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι. Το 80% της κοινοπραξίας, είναι της ΕΤΒΑ. Εάν κάνετε τις πράξεις για το ποσοστό που έχει το δημόσιο στην ΕΤΒΑ με την συμμετοχή στην τράπεζα Πειραιώς. Εντάξει, αλλιώς, δεν θα έπρεπε να έχουμε συστημικές τράπεζες, δεν έπρεπε να συμμετέχει το δημόσιο, δεν, δεν, δεν. Κύριε Μαυρωτά, θα ήταν καλό για τη χώρα να μην είχε γίνει, αυτό που έγινε όλες τις προηγούμενες δεκαετίες, για να είναι οι τράπεζες μας σ' αυτή την κατάσταση και να πληρώνει ο ελληνικός λαός 3 μνημόνια.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Έχω μία απορία ,είναι μνημόνιο του Τσίπρα, δηλαδή;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ : Πάντοτε είχατε απορίες κ. Μανιάτη, αλλά δεν ήταν εύστοχες οι απορίες που είχατε. Σας απάντησα και τώρα. Θα ήθελα να πάμε στο 2015, ότι δήθεν έχουμε χαμηλό τίμημα, όπου το ελληνικό δημόσιο έχει μηδέν ευρώ συμμετοχή , έχει μηδέν ρίσκο, γιατί συμμετείχε στους προηγούμενους διαγωνισμούς με 15%, όχι μόνο για να βάλει τα λεφτά, αλλά είχε μετά και συμμετοχή στην εταιρία. Έχει εμπροσθοβαρές τίμημα 10 εκατ., που δεν υπήρχε ποτέ και έχει 240.000 τ.μ., όσο είχε περίπου και στον πρώτο διαγωνισμό. Αυτό το πινακάκι θα σας το καταθέσω, γιατί είναι πάρα πολύ χρήσιμο.

Το δεύτερο που ανέφερε ο κ. Καραμανλής, επαναλαμβάνω ότι απαντώ σε καλοπροαίρετες ερωτήσεις, είναι η αντισυνταγματικότητα του 28.1.3, αν προβλέπεται μη τροποποίηση του όρου και εάν είναι αντισυνταγματικός. Γι' αυτό έχει γνωμοδοτήσει το Ελεγκτικό, έχει μιλήσει και ο κ. Κυριτσάκης, αλλά αυτό είναι κάτι που υπάρχει σε όλες τις Συμβάσεις Παραχώρησης. Αν τροποποιήσεις μονομερώς μια σύμβαση, αποζημιώνεις. Έτσι δεν είναι; Για παράδειγμα, δείτε τους αυτοκινητόδρομους.

Μάλιστα σήμερα βγάλαμε και ένα δελτίο Τύπου, γιατί γνωστοποιήθηκε η έγκριση για το νότιο τμήμα της E-65 και εκεί που έχουμε θετική τροποποίηση της Σύμβασης προς το δημόσιο, θα φέρουμε νόμο για να το τροποποιήσουμε με την σύμφωνη γνώμη του παραχωρησιούχου, αλλιώς θα πληρώναμε αποζημιώσεις, όπως προβλεπόταν στην Σύμβαση που είχε κάνει ο κ. Σουφλιάς και μετά την αναθεώρηση η κυβέρνηση Σαμαρά.

Το τρίτο ερώτημα, ήταν, εάν αλλάξει η ΓΑΙΑΟΣΕ νομική μορφή. Δεν άλλαξε η ΓΑΙΑΟΣΕ νομική μορφή γιατί μπήκε στο Υπερταμείο και όποιος φορέας και να αλλάξει νομική μορφή και όποτε αλλάξει, οι Συμβάσεις και οι δεσμεύσεις που έχει, ακολουθούν τον φορέα που τον διαδέχεται. Καινούριο είναι αυτό;

Για το ερώτημα που τέθηκε για τους όρους δόμησης, φαντάζομαι ότι απάντησα

επαρκώς και πιστεύω ότι το έχετε καταλάβει.

Οι ίδιοι όροι του διαγωνισμού για όλους ήταν και όλα αυτά που ακούστηκαν, μάλλον δεν είχαν γίνει κατανοητά.

Σε ό,τι αφορά τα ερωτήματά σας για τη δημοσίευση των πρακτικών, απάντησα.

Ένα ερώτημα που έθεσε ο κ. Μαυρωτάς, για την ενέργεια. Υπήρχε έτσι και αλλιώς ότι όποια άδεια επιτρέπεται και θα σας διαβάσουμε και τον όρο του διαγωνισμού για αδειοδότηση, μπορούσε ο παραχωρησιούχος να ασκήσει τα δικαιώματά του.

Είναι σύμφωνα με το άρθρο 2. 2 της προκήρυξης του διαγωνισμού και δεν είναι κάτι πρόσθετο. Δηλαδή, είχε έτσι και αλλιώς το δικαίωμα της πλήρους εκμετάλλευσης του έργου. Άρα, ότι αδειοδότηση μπορούσε να πάρει, να μπορούσα να το εκμεταλλευτεί. Θέλω να πω ότι δεν είναι κάτι πρόσθετο, όπως κάποιιοι το παρουσιάζουν και όχι εσείς και καλά κάνετε εσείς και το ρωτάτε.

Για τις κρατικές ενισχύσεις, έχουμε δύο φορείς, το τμήμα των κρατικών ενισχύσεων στο Υπουργείο Οικονομικών που θα ακολουθήσει διαδικασία και βέβαια, την DGCom .

Αν τεθεί θέμα κρατικών ενισχύσεων, με αυτόν τον όρο γίνεται η κύρωση της Σύμβασης, όταν θα ψηφιστεί στην Ολομέλεια, προφανώς, θα τροποποιηθεί.

Ο κύριος Γεωργιάδης έκανε μια ερώτηση, για το εάν δεν τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα και οι δεσμεύσεις που υπάρχουν. Έχουν προβλεφθεί ρήτρες και στη συνέχεια έκπτωση του παραχωρησιούχου.

Σε ό,τι αφορά το ύψος της επένδυσης, θα ήθελα να δώσω ορισμένες διευκρινίσεις. Προφανώς, είναι πάνω από 200 εκατ. ευρώ το ύψος της επένδυσης. Τα ελάχιστα έσοδα υπολογίζονται σε 63 εκατ. ευρώ , το ύψος της επένδυσης είναι πολύ μεγαλύτερο.

Τώρα πάω στην κακοπροαίρετη κριτική. Ποιοι μας κατηγορούν και ποιοι μας καταγγέλλουν; Και θα επικαλεστώ τα όσα είπε ο Πρόεδρος Εργαζομένων του ΟΣΕ., που δεν ανήκει στον ΣΥΡΙΖΑ. Μας κατηγορούν, λοιπόν, όσοι έδιωξαν κρίσιμες ειδικότητες και εργαζόμενους από τον ΟΣΕ, το 2010, όσοι έσπασαν τον ΟΣΕ σε πέντε εταιρείες, όσοι κάνουν ότι δεν θυμούνται τίποτα για τα έργα και τις προμήθειες του ΟΣΕ και την εμπλοκή σε πραγματικά σκάνδαλα, που ακόμη ταλανίζουν την ελληνική δικαιοσύνη, να μην αναφέρουμε ονόματα και πολωθούμε, θα έχουμε και την Ολομέλεια.

Εμείς, λοιπόν, δεν πρόκειται να σας ακολουθήσουμε, ούτε πρόκειται να κατεβάσουμε τα μολύβια, επειδή το θέλετε και να αφήσουμε τη χώρα χωρίς έργα, χωρίς επενδύσεις, γιατί θέλετε να κάνουν κάποιοι αντιπολίτευση.

Θα προχωρήσουμε το έργο μας, θα ήταν απαράδεκτο, αλλά θα κατανοούσαμε, έστω να κρατάτε, κ. Μανιάτη, τέτοια στάση για μικροκομματικούς λόγους. Θα τα κατανοούσαμε.

Η αλήθεια, όμως, είναι πολύ χειρότερη και θα διαβάσω ένα απόσπασμα από τις θέσεις - προτάσεις του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, που στην ακρόαση των φορέων ειπώθηκαν, όπου λένε οι άνθρωποι ότι επιπλέον θα θέλαμε να επισημάνουμε τα εξής: «Ο ΟΣΕ χρηματοδοτήθηκε από τη ΕΕ για την δημιουργία πάρκου/κόμβου εξυπηρέτησης για το σύνολο των συνδυασμένων μεταφορών.

Δεύτερο σημείο : «Πιθανολογείται ότι μεγάλη εταιρεία επιθυμεί τη συνολική έκταση 1.450 συν 580 στρέμματα που θα διαχειριστεί η ίδια». Αυτά λέει το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, κάτι θα ξέρουν αυτοί, εκεί στην περιοχή είναι, στην αγορά είναι οι άνθρωποι, δεν είναι άσχετοι.

Τρίτο σημείο «Ο κόμβος δεν μπορεί να λειτουργήσει και να αναπτυχτεί η συνδυασμένη μεταφορά βασισμένη σε ένα και μόνο διαχειριστή, που απευθείας ή μέσω θυγατρικών θα ελέγχει τη ροή του εμπορίου Λιμάνι - Θριάσιο - Τρένο - Εξαγωγή και αντίστροφα. Η διασφάλιση του ανοικτού χαρακτήρα του κόμβου μέσω της εξυπηρέτησης του μέγιστου δυνατού αριθμού τελικών χρηστών στους οποίους θα περιλαμβάνονται χωρίς περιορισμό με ανταγωνιστικά κριτήρια όλες οι εταιρίες, μεταφορικές, εμπορικές logistics, κ.λπ.».

Τέταρτο σημείο , «Το δίκτυο των σιδηροδρόμων θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο, ανταγωνιστικό και βασισμένο στα διεθνή standards, άμεσα συνδεδεμένο με το σιδηροδρομικό κέντρο στο όμορο οικόπεδο Ο.Σ.Ε Α.Ε.».

Εάν χρειαστεί, λοιπόν, τις αποδείξεις προς επιβεβαίωση του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, θα τις καταθέσω στην Ολομέλεια. Αν χρειαστεί

Επίσης, να απαντήσω για τις τροπολογίες ότι διευκρινίζουμε και καταθέτουμε τροπολογία για την αποκλειστική εκμετάλλευση του διακομιστικού κέντρου από τον ΟΣΕ. Για να είναι διευκρινισμένο, το ζητήσει και ο κ. Μανιάτης, για να δείτε πόσο καλοπροαίρετοι είμαστε απέναντι σας, το ζητήσει και ο Πρόεδρος των Εργαζομένων του ΟΣΕ. Το Υπουργείο θα αναλάβει μόνο τον διαγωνισμό προκειμένου να γίνει σε χρόνους που είναι δεσμευτικοί για τη χώρα.

Για τον κ. Αποστόλου (σ.σ ερώτηση για το Μάτι) , εδώ και δύο μήνες συνεργαζόμαστε πολύ στενά και με τη Γενική Γραμματεία Χωροταξίας και με τη Γενική Γραμματεία

Περιβάλλοντος και τη Γενική Γραμματεία Υποδομών, για να μπορέσουμε να φτιάξουμε εκείνες τις διατάξεις που η επισκευή και η ανακατασκευή των κτιρίων που έχουν πληγεί να μην απαγορεύουν στη συνέχεια την εφαρμογή ενός αξιόπιστου και σύγχρονου πολεοδομικού σχεδίου.

Είμαστε στην ολοκλήρωση αυτής της προσπάθειας και είναι δύσκολο, γιατί όλες οι στρεβλώσεις που μπορεί να συναντήσει και να σκεφτεί κανείς στη συγκεκριμένη περιοχή, υπάρχουν. Ελπίζω μέχρι την Ολομέλεια να έχει ολοκληρωθεί και να κατατεθεί η τροπολογία.

Διαφορετικά, σε κάποιο άλλο νομοσχέδιο θα κατατεθεί. Η Ολομέλεια θα είναι την άλλη εβδομάδα, πάντως, ότι τροπολογία είναι να κατατεθεί, από εμάς τουλάχιστον, θα σταλεί σε όλα τα μέλη της Επιτροπής, προκειμένου να μην αιφνιδιαστεί κανείς την τελευταία στιγμή.

Τέλος, θα ήθελα μια παράκληση στον κ. Καραμανλή. Θα σας παρακαλούσα πολύ, ένα μέρος του ΚΙΝ.ΑΛ. να το πάρετε από τώρα, για να αποφύγουμε εντάσεις. Ο κ. Σαμαράς έχει πει τα καλύτερα για τον κ. Μανιάτη. Δεν χρειάζεται να μπαίνει μέχρι τις εκλογές σε τέτοια δοκιμασία. Πάρτε τους από τώρα, για να μην έχουμε τέτοιους τριγμούς.