

Στη Βουλή το νομοσχέδιο για την τροποποιημένη σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΠ. Δηλώσεις Χρ. Σταϊκούρα

2021/09/29 08:20 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το σχέδιο νόμου του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

[«Κύρωση συμφωνίας τροποποίησης της από 24.6.2016 Σύμβασης Παραχώρησης που τιτλοφορείται «Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς»](#) μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» εισάγεται σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής για συζήτηση και ψήφιση.

«Αξιοποιούμε τη γνώση και την εμπειρία που προέκυψε στην πράξη από την εκτέλεση της Σύμβασης μεταξύ του Δημοσίου και της ΟΛΠ ΑΕ, εντοπίζουμε τα κενά, τα αρρυθμιστά σημεία που δυσχεραίνουν την ομαλή εκτέλεσή της και αποτυπώσουν ένα αντικειμενικό και εκ των προτέρων καθορισμένο και προσδιορισμένο πλαίσιο με στόχο την πλήρη εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων του επενδυτή», ανέφερε χθες ο υπουργός Οικονομικών, Χρήστος Σταϊκούρας, επισημαίνοντας ότι έτσι «αποφεύγεται και ο κίνδυνος μακροσκελών δικαστικών διαιτητικών διενέξεων με αβέβαιη έκβαση που θα έθεταν το λιμάνι σε μια ιδιότυπη κατάσταση ομηρίας».

Στόχος της τροποποίησης, τόνισε ο κ. Σταϊκούρας «είναι η πλήρης εκτέλεση των έργων των υποχρεωτικών επενδύσεων και η βιώσιμη ανάπτυξη του λιμένα Πειραιά.

Ο υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Γιάννης Πλακιωτάκης, από την δική του πλευρά ανέφερε πως αποτελεί «πάγια προσωπική μου θέση πως «τα οφέλη από τη συγκεκριμένη επένδυση, αλλά και από κάθε επένδυση, θα πρέπει να διαχέονται στην τοπική κοινωνία, στην τοπική οικονομία, στους φορείς και στην πόλη».

Ξεκαθάρισε πως «η κυβέρνηση δεν μελετά την τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης, ώστε να δοθεί άδεια ίδρυσης ναυπηγείου στην ΟΛΠ Α.Ε.» και πρόσθεσε ότι γνωρίζετε πως **«δεν ενέκρινε την άδεια ίδρυσης ναυπηγείου στο νέο αναθεωρημένο master plan του ΟΛΠ»**.

Τόνισε πως «αυτό που μας ενδιαφέρει, είναι να υλοποιηθούν οι υποχρεωτικές επενδύσεις στη ζώνη και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων με

σκοπό την προσέλκυση περισσότερων πλοίων».

Ο υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής υπογράμμισε πως «για την κυβέρνηση της ΝΔ η επένδυση στο λιμάνι του Πειραιά είναι κομβικής σημασίας για την πόλη, την τοπική κοινωνία, την εθνική οικονομία και τη γεωστρατηγική θέση της πατρίδας μας στην ευρύτερη περιοχή».

Στην αντίθεσή τους με την τροποποίηση της σύμβασης επέμειναν και κατά τη συζήτηση των άρθρων στην Επιτροπή, όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης και καταψήφισαν την Κύρωση.

Τα βασικά σημεία του νομοσχεδίου

Με το σχέδιο νόμου τροποποιείται η αρχική σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΠ και η νέα, δίνει στην Cosco ένα νέο περιθώριο 5 + 5 ετών για να ολοκληρώσει τις υποχρεωτικές επενδύσεις, ύψους 293 εκατ. ευρώ που προβλέπει η αρχική σύμβαση.

Αντίστοιχα, το ελληνικό δημόσιο μεταβιβάζει στην Cosco ένα επιπλέον 16% του ΟΛΠ (η Cosco διαθέτει ήδη το 51%).

Όπως αναφέρεται, με το υπόψη σχέδιο νόμου, κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η ανωτέρω συμφωνία με το παράρτημά της, που υπεγράφη στις 22.9.2021 μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του ΟΛΠ.

Οι **κυριότερες τροποποιήσεις** της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης (ν.4404/2016) αναφέρονται:

α) στην επιμήκυνση της διάρκειας της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου (επιπλέον πέντε έτη, με δυνατότητα παράτασης για ισόχρονο διάστημα, εφόσον συντρέχουν λόγοι αναγόμενοι στα οριζόμενα Γεγονότα Αναστολής),

β) στον χρόνο έναρξης της Δεύτερης Επενδυτικής Περιόδου,

γ) στους όρους υλοποίησης των Υποχρεωτικών και μη Υποχρεωτικών Επενδύσεων και

δ) στην απαλλαγή της ΟΛΠ ΑΕ από την καταβολή Ποινικών Ρητρών προς το Ελληνικό Δημόσιο, για τη μη ολοκλήρωση των Πρώτων Υποχρεωτικών Επενδύσεων, στις ειδικά αναφερόμενες περιπτώσεις.

Οι απόψεις φορέων και τοπικών παραγόντων

Τις απόψεις τους για την τροποποίηση της σύμβασης του Δημοσίου με τον ΟΛΠ Α.Ε. και το σχετικό νομοσχέδιο που τελεί υπό συζήτηση, εξέφρασαν στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης του

Πειραιά, καθώς και παραγωγικών και κοινωνικών φορέων της περιοχής, όπως μετέδωσε το ΑΜΠΕ.

Ο δήμαρχος Πειραιά, Γιάννης Μώραλης, ανέφερε πως τα περισσότερα ζητήματα που θέτει η τοπική αυτοδιοίκηση σε σχέση με τη σύμβαση παραχώρησης, δυστυχώς δεν έχουν εισακουστεί, και δεν έχει υπάρξει διαβούλευση όπως περιμέναμε.

Το άγχος της τοπικής αυτοδιοίκησης, είπε, δεν είναι αν το 51% των μετοχών της Cosco στην ΟΛΠ Α.Ε. θα ανέβει στο 67%.

Υπήρχαν όμως επενδύσεις, που θα μπορούσαν να έχουν προχωρήσει ήδη και οι οποίες έχουν πολύ μεγαλύτερη σημασία για την κοινωνία.

Σημασία έχει ότι τα έργα δεν προχώρησαν και αυτό είναι κρίσιμο, τόνισε ο κ. Μώραλης, προσθέτοντας ότι «ως δήμαρχος του Πειραιά δεν πιστεύω ότι φέρει καμία ευθύνη το ελληνικό Δημόσιο για αυτές τις καθυστερήσεις, διότι θεμιτά είναι δικαίωμα όλων των κατοίκων να προσφεύγουν όταν εκείνοι κρίνουν ότι κάτι είναι στραβό – και τα ελληνικά δικαστήρια θα πρέπει να αποφασίσουν σε κάποιο σύντομο χρονικό διάστημα, ώστε ή να σταματήσει ή να προχωρήσει ένα έργο.

Η στασιμότητα δεν βοηθάει κανέναν, ούτε την επένδυση, ούτε την πολιτεία, ούτε το επιχειρείν». Λάθος επίσης χαρακτήρισε ο κ. Μώραλης τη μείωση της εκπροσώπησης της τοπικής αυτοδιοίκησης στο ΔΣ της ΟΛΠ ΑΕ. Η σύμβαση παραχώρησης του 2016, ήταν για την τοπική αυτοδιοίκηση μια κακή σύμβαση – και αυτό συνεχίζεται, σημείωσε.

Ο δήμαρχος Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Χρήστος Βρεττάκος, ανέφερε πως με την τροποποίηση αυτή μεταφέρεται ένα επιπλέον ποσοστό του 16% στην Cosco, χωρίς εκείνη να έχει εκπληρώσει τη βασική της υποχρέωση.

Κάποια στιγμή, είπε, θα πρέπει να γίνει ένας λογαριασμός και να δούμε αυτά τα 5 χρόνια τι μπήκε στο ελληνικό Δημόσιο και τι στα ελληνικά ταμεία από αυτήν την επιλογή. Η συμφωνία αυτή, ανέφερε ο δήμαρχος, έτσι και αλλιώς από την αρχή ήταν μια κακή σύμβαση παραχώρησης για εμάς.

Σημείωσε ότι υπεύθυνοι για τις καθυστερήσεις των έργων δεν είναι οι πολίτες που διαμαρτύρονται και προσφεύγουν στα δικαστήρια, αλλά οι επιλογές που έχουν γίνει, και οι οποίες δεν σέβονται περιβαλλοντικά κάποια πράγματα.

Ο δήμαρχος Περάματος, Γιάννης Λαγουδάκης, εξέφρασε με τη σειρά του την αντίθεσή του στην πρόταση της κυβέρνησης να μεταβιβάσει ένα επιπλέον 16% στην Cosco, αφού η εταιρεία δεν έχει υλοποιήσει σημαντικές υποχρεώσεις για την εκτέλεση έργων ύψους 293.130.000 εκατ. ευρώ, και εκτίμησε πως με το σχέδιο αυτό, που εισάγεται προς ψήφιση στη Βουλή, κατά την άποψή μας, επιδιώκεται η

τροποποίηση της αρχικής σύμβασης παραχώρησης προς όφελος της Cosco και σε βάρος των συμφερόντων του ελληνικού Δημοσίου.

Απαλλάσσει, είπε, την εταιρεία, από την καταβολή των ποινικών ρητρών και από μία σειρά από υποχρεωτικά έργα που θα έπρεπε ήδη από τις αρχές του Αυγούστου να έχουν ολοκληρωθεί.

Χάνουμε, είπε ο δήμαρχος, «την τελευταία ασφαλιστική δικλείδα για την πρόοδο και την ολοκλήρωση απαραίτητων έργων για την ευρύτερη περιοχή» και επέρχονται αρνητικές συνέπειες και για τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις της ζώνης, για όλους τους παραγωγικούς κλάδους που συνδέονται με το λιμάνι, αλλά κυρίως για τους εργαζόμενους».

Παράλληλα, η σύμβαση «στέλνει ένα λάθος μήνυμα και στους υπόλοιπους επενδυτές, πως μπορούν να συμπεριφέρονται ανεξέλεγκτα στη χώρα μας, καθώς δεν είναι υποχρεωμένοι να τηρούν αυτά που έχουμε συμφωνήσει».

Ο δήμαρχος Σαλαμίνας Γιώργος Παναγόπουλος, εστίασε στα διαχρονικά αιτήματα του δήμου του που είναι η προστασία του αρχαιολογικού χώρου της Κυνόσουρας από την επένδυση.

Η αντιπεριφερειάρχης Πειραιά, Σταυρούλα Αντωνάκου, σημείωσε πως από το 2016, βασικό αίτημα της Αυτοδιοίκησης ήταν να υπάρξει μια ανταποδοτικότητα της επένδυσης προς τις τοπικές κοινωνίες και συνεργασία με τις ελληνικές επιχειρήσεις.

Διανύοντας τον πέμπτο χρόνο σήμερα, δεν υπάρχουν απτά δείγματα που να το αποδεικνύουν. Η υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων κυμαίνεται περίπου στο 34%. Και ναι μεν η επέκταση του προβλήτα της κρουαζιέρας μπορεί να έχει καθυστερήσει λόγω των δικαστικών προσφυγών, αλλά οι υπόλοιπες όμως υποχρεωτικές επενδύσεις έπρεπε να έχουν γίνει σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από ό,τι είναι τώρα.

Εξέφρασε προβληματισμό ότι με τη νέα τροποποίηση προβλέπεται η αντικατάσταση των έργων των πρώτων υποχρεωτικών επενδύσεων με άλλα έργα ίσης αξίας και κόστος αναφοράς και αναρωτήθηκε πώς θα αποφασίζονται αυτές οι αντικαταστάσεις και ποιος ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης σε αυτά.

Παράλληλα, επισήμανε μεταξύ άλλων πως ο δήμος Πειραιά, για πρώτη φορά στην ιστορία του, θα μείνει χωρίς εκπρόσωπο στο ΔΣ του ΟΛΠ – θέση που μέχρι τώρα κατείχε διαχρονικά ο εκάστοτε δήμαρχος της πόλης.

Ο πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά, Γιώργος Σταματογιάννης, αναγνώρισε πως μετά τον υποχρεωτικό προσυμβατικό έλεγχο που έκανε το Ελεγκτικό Συνέδριο, το ανώτατο δικαστήριο γνωμοδότησε πως δεν υπάρχει πρόβλημα

νομιμότητας για την συγκεκριμένη τροποποίηση της σύμβασης.

Τόνισε όμως, πως εάν η COSCO είχε εκτελέσει τις υποχρεώσεις της σε έργα, τότε θα ήταν ώριμο σήμερα να δοθεί αβίαστα και το περαιτέρω 16%. Πιστεύω, είπε, πως υπάρχουν πραγματικά σοβαρά ερωτηματικά και εύλογες αντιρρήσεις σε σχέση με το κατά πόσο πράγματι, αυτή τη στιγμή, οι τροποποιήσεις αυτές της σύμβασης δημιουργούν ένα περιεχόμενο που μπορεί να αλλοιώνει και τη φύση ακόμα και αυτής της αρχικής σύμβασης.

Γι' αυτό θα πρέπει να την δούμε λίγο πιο προσεκτικά σε σχέση με την νομική της θεμελίωση, σημείωσε.

Ο πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, Βασίλης Κορκίδης, ανέφερε πως με αυτή την τροποποίηση, ουσιαστικά δίνεται μια δεύτερη αλλά και τελευταία ευκαιρία για την πραγματοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων, για τις οποίες έχει δεσμευτεί η ΟΛΠ Α.Ε..

Προς το παρόν, είπε, επιφυλασσόμεθα και περιμένουμε να διαπιστώσουμε, αν η τελευταία τροποποίηση της σύμβασης θα οδηγήσει στην έγκαιρη ολοκλήρωση του 90% των συμβασιολογημένων υποχρεωτικών αλλά και των προαιρετικών επενδύσεων, και ευελπιστούμε ότι αυτός ο φιλικός διακανονισμός θα εκτιμηθεί από τον επενδυτή την Cosco ανάλογα, και θα προσδώσει στο μέλλον την αναμενόμενη οικονομική ανάπτυξη στο λιμάνι του Πειραιά, και στις πόλεις την απασχόληση, την επιχειρηματικότητα, και κυρίως την ελληνική οικονομία.

Κάλεσε δε, όλους να σκεφτούν: Τελικά θέλουμε ή δεν θέλουμε τα υποχρεωτικά έργα να ολοκληρωθούν; Θέλουμε ή δεν θέλουμε τα προαιρετικά έργα να ολοκληρωθούν; Και αν θέλουμε, τα θέλουμε όλα ή επιλεκτικά; Υπενθύμισε δε, πως η άσκηση των ποινικών ρητρών θα ήταν 44 εκατομμύρια, όσες είναι και οι εγγυήσεις (το 20% των 220 εκατομμυρίων).

Ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Εφοπλιστών Πλοίων, Νίκος Μαυρίκος, ανέφερε πως είμαστε ασφαλώς υπέρ της επένδυσης και αναγνωρίζουμε την ανάπτυξη που έχει επέλθει στον λιμένα, καθώς και την ομαλότητα στη διακίνηση, τόσο του εισαγωγικού, όσο και του εξαγωγικού εμπορίου.

Διαφωνούμε όμως στην παραχώρηση του port authority, παρ' όλο που ξέρουμε ότι αυτό δεν μπορεί να αλλάξει. Έχουμε επίσης διαπιστώσει την αυθαίρετη, υπέρμετρη αύξηση κατά 60% στα κόστη εισόδου.

Δεν υπάρχει επίσης, ίχνος σχεδόν εμπορικής συνεργασίας με τα μέλη μας, παρά το γεγονός ότι είμαστε πελάτες του ΟΛΠ – και ο προβληματισμός είναι, πως αν μέχρι σήμερα αντιμετωπίζουμε ή διαπιστώνουμε αυτήν τη συμπεριφορά, τι θα συμβεί εάν λάβει και το υπόλοιπο πακέτο, το λεγόμενο 16%;

Ο αντιπρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γιώργος Αλεξανδράτος, ανέφερε ότι είτε το ποσοστό της παραχώρησης στον επενδυτή είναι 51%, είτε 67%, λίγα πράγματα πιθανώς να μπορούν να αλλάξουν, καθώς κατέχει την πλειοψηφία. Επισήμανε ότι με την επένδυση ο ΟΛΠ δεν έχει γίνει ανταγωνιστικός. Αντίθετα, έχουμε πολλά παράπονα από μέλη μας.

Ο πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων της Ναυπηγικής Βιομηχανίας – ΣΕΝΑΒΙ, Βασίλης Κανάκης, καταλόγισε ευθύνες στο ελληνικό Δημόσιο για τις 11 υποχρεωτικές επενδύσεις που δεν έγιναν. Ο επενδυτής, επί πέντε χρόνια “δεν έχει κουνήσει μια πέτρα” στη ναυτοεπισκευαστική ζώνη.

Το ζεστό χρήμα της COSCO δεν έχει πέσει στον Πειραιά, και μια λάμπα να θέλουν να αλλάξουν, τη φέρνουν από την Κίνα. Η ανεξέλεγκτη συμπεριφορά του επενδυτή, ανέφερε, πρέπει να τελειώσει και να μπει ένας φραγμός.

Αναρωτήθηκε τι είδους ανεξάρτητος είναι ο εκτιμητής μηχανικός των έργων, όταν αυτός αμείβεται με δύο χιλιάδικα το μήνα και κατοικοεδρεύει μέσα στην COSCO. Πρότεινε δε, να υπάρχει ένας μεγάλος μηχανισμός, με τη συμμετοχή φορέων, τεχνικών επιμελητηρίων και του υπουργείου, προκειμένου να γίνεται αυτός ο έλεγχος και να είναι ουσιώδης.

Ο πρόεδρος της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά, Φώτης Πράσσιнос, υποστήριξε πως η μισή παραχώρηση μέχρι σήμερα έχει χαθεί, είναι ανενεργή, χωρίς απόδοση και όφελος για την τοπική και εθνική οικονομία.

Οι ναυπηγοεπισκευαστικοί χώροι πρέπει να παραμείνουν ως τέτοιοι και να βελτιωθούν, να γίνουν πιο φιλικόι προς το περιβάλλον και πιο ανταγωνιστικοί. Θα πρέπει να μην υπάρχουν παρερμηνείες μέσα στη σύμβαση και να δημιουργηθούν και οι κατάλληλες προϋποθέσεις για τις επιχειρήσεις μας, καθώς μέχρι στιγμής δεν έχουμε κανένα αποτέλεσμα από αυτήν την επένδυση.

Ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, Απόστολος Ντάλλας, είπε πως η ιδιωτικοποίηση αυτή που ξεκίνησε από το 2008, μας έβρισκε εξ αρχής αντίθετους, γιατί γινόταν μόνο με στόχο την είσπραξη χρημάτων και τίποτα άλλο.

Κάτι που αποδείχθηκε και στην πράξη – και είναι κάτι που ακόμα ακόμα και η συγκεκριμένη σύμβαση, που υπογράφηκε σήμερα και που περνάει με νόμο, σε αυτό το συμπέρασμα οδηγεί. Εκτίμησε πως και η παράταση που δίνεται, ουσιαστικά θα

επιτείνει τις καθυστερήσεις του επενδυτή και οι υποχρεωτικές επενδύσεις θα πάνε στις καλένδες.

Η συγκεκριμένη τροποποίηση της σύμβασης δεν προάγει την ιστορία των επενδύσεων στο λιμάνι και θα πρέπει η κυβέρνηση να ζητήσει τουλάχιστον διασφαλίσεις προς την κατεύθυνση αυτή.

Ο πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου Πειραιά, Νίκος Ξουράφης, εξέφρασε την πλήρη αντίθεσή του στον σχεδιασμό και στο υπόλοιπο κομμάτι του ΟΛΠ που παραχωρεί η κυβέρνηση στην COSCO.

Τέλος, ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού (ΒΙΠΑΣ) Γιάννης Πολυχρονόπουλος, ανέφερε πως ο Πειραιάς ζει από την ναυπηγοεπισκευή. Η ναυπηγοεπισκευή όμως κυνηγιέται αλύπητα.

Οι Κινέζοι μπορεί να είναι πάρα πολύ καλοί στα container και είναι άξιοι συγχαρητηρίων γιατί έκαναν δουλειά μεγάλη, αλλά μπήκανε στην ναυπηγοεπισκευή γιατί θέλουν να την κλείσουν και να εξαφανιστούμε εμείς, υποστήριξε.