(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κ’ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ A΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΟΓ΄

Τρίτη, 23 Ιουλίου 2024

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.
2. Αναφορά στην επέτειο της φωτιάς στο Μάτι της ανατολικής Αττικής που είχε ως τραγικό απολογισμό 104 νεκρούς, σελ.
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ
Ανακοίνωση του Δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της 24ης Ιουλίου 2024, σελ.

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένα Ηρακλείου», σελ.
2. Κατάθεση σχεδίων νόμων:
 i. Οι Υπουργοί Δικαιοσύνης, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εξωτερικών, Εθνικής Άμυνας, Εσωτερικών, Παιδείας και Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, Υγείας, Προστασίας του Πολίτη, Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Ανάπτυξης, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Μετανάστευσης και Ασύλου, Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Επικρατείας καθώς και ο Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κατέθεσαν στις 22/7/2024 σχέδιο νόμου: «Ενίσχυση του συστήματος ελέγχου των Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης και Δηλώσεων Οικονομικών Συμφερόντων του ν. 5026/2023 - Τοποθέτηση αλλοδαπού ανηλίκου σε ίδρυμα, δομή παιδικής προστασίας ή ανάδοχη οικογένεια - Αναψηλάφηση λόγω έκδοσης οριστικής απόφασης του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου - Εναρμόνιση με τον ν. 4624/2019 της χρήσης πληροφοριών από τις Κοινές Ομάδες Έρευνας και κατά την εκτέλεση Ευρωπαϊκής Εντολής Έρευνας - Άλλες διατάξεις», σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ Ο., σελ.

ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ., σελ.

ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι., σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Αναφορά στην επέτειο της φωτιάς στο Μάτι της ανατολικής Αττικής:
 ΕΥΘΥΜΙΟΥ Ά. , σελ.
 ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ.
 ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ Ε. , σελ.
 ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ.
 ΚΕΦΑΛΑ Γ. , σελ.
 ΚΟΝΤΗΣ Ι. , σελ.
 ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ.
 ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. , σελ.
 ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Σ. , σελ.
 ΜΠΟΥΜΠΑΣ Κ. , σελ.
 ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ Φ. , σελ.

Β. Επί διαδικαστικού θέματος:
 ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ Ό. , σελ.
 ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ.
 ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ.
 ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ.

Γ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:
 ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Ε. , σελ.
 ΒΑΤΣΙΝΑ Ε. , σελ.
 ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. , σελ.
 ΓΚΙΚΑΣ Σ. , σελ.
 ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ Κ. , σελ.
 ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ Ι. , σελ.
 ΕΥΘΥΜΙΟΥ Ά. , σελ.
 ΖΕΡΒΕΑΣ Α. , σελ.
 ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ.
 ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ Δ. , σελ.
 ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ Ε. , σελ.
 ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ.
 ΚΕΦΑΛΑ Γ. , σελ.
 ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ.
 ΚΟΝΤΗΣ Ι. , σελ.
 ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Π. , σελ.
 ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ.
 ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. , σελ.
 ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. , σελ.
 ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Σ. , σελ.
 ΜΠΟΥΜΠΑΣ Κ. , σελ.
 ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ.
 ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ.
 ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. , σελ.
 ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ Α. , σελ.
 ΣΤΑΜΑΤΗΣ Γ. , σελ.
 ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ Ε. , σελ.
 ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. , σελ.

Δ. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:

 ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Γ., σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΟΓ΄

Τρίτη 23 Ιουλίου 2024

Αθήνα, σήμερα στις 23 Ιουλίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.06΄, συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΑΝΤΑ.**

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένα Ηρακλείου».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της στις 18 Ιουλίου 2024 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση εν συνόλω επί της αρχής και επί των άρθρων.

Συμφωνεί το Σώμα;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Το Σώμα συνεφώνησε.

Πριν δώσω τον λόγο στον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, θα κάνω μια ανακοίνωση προς το Σώμα.

Οι Υπουργοί Δικαιοσύνης, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εξωτερικών, Εθνικής Άμυνας, Εσωτερικών, Παιδείας και Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, Υγείας, Προστασίας του Πολίτη, Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Ανάπτυξης, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Μετανάστευσης και Ασύλου, Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Επικρατείας καθώς και ο Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κατέθεσαν στις 22-7-2024 σχέδιο νόμου: «Ενίσχυση του συστήματος ελέγχου των Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης και Δηλώσεων Οικονομικών Συμφερόντων του ν.5026/2023 - Τοποθέτηση αλλοδαπού ανηλίκου σε ίδρυμα, δομή παιδικής προστασίας ή ανάδοχη οικογένεια - Αναψηλάφηση λόγω έκδοσης οριστικής απόφασης του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου - Εναρμόνιση με τον ν.4624/2019 της χρήσης πληροφοριών από τις Κοινές Ομάδες Έρευνας και κατά την εκτέλεση Ευρωπαϊκής Εντολής Έρευνας - Άλλες διατάξεις».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μάξιμος Σενετάκης.

Να ανοίξει το σύστημα ηλεκτρονικής εγγραφής των ομιλητών, παρακαλώ.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το σχέδιο νόμου που κυρώνουμε σήμερα, υλοποιείται άλλο ένα μέρος της αναπτυξιακής στρατηγικής της Κυβέρνησης με άξονα την αξιοποίηση και τον εκσυγχρονισμό των λιμένων της χώρας.

Πιο συγκεκριμένα, η Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Λιμένα Ηρακλείου αποτελεί τη θεσμική ολοκλήρωση με επιτυχή κατάληξη της επίπονης προσπάθειας των διοικήσεων του ΤΑΙΠΕΔ και του ΟΛΗ να εξασφαλίσουν στον λιμένα Ηρακλείου τα εχέγγυα για να ανταποκριθεί στις προκλήσεις της νέας εποχής. Η νέα εποχή της τεχνητής νοημοσύνης και των εναλλακτικών μορφών ενέργειας επιφυλάσσει στα λιμάνια έναν νέο ρόλο. Εκτός από χώροι διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων μετατρέπονται και σε χώρους παραγωγής, αποθήκευσης και διακίνησης ήπιων μορφών ενέργειας και εναλλακτικών καυσίμων.

Ήδη τα λιμάνια της βόρειας Ευρώπης ανταποκρίνονται στον νέο ρόλο τους. Ήδη αφομοιώνουν τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις και υιοθετούν νέες πρακτικές που τα καθιστούν ανταγωνιστικά. Είναι προφανές ότι τα λιμάνια της Μεσογείου και φυσικά τα δικά μας, δεν γινόταν να μείνουν πίσω. Ως πολιτεία και κοινωνία κάνουμε ό,τι περνάει από το χέρι μας για να μη χάσουμε το πλοίο των εξελίξεων. Είναι επιτακτική ανάγκη να επενδύσουμε στον μετασχηματισμό των λιμενικών υποδομών μας, ώστε να μη χάσουμε το ανταγωνιστικό μας πλεονέκτημα.

Πρόκειται για αναγκαιότητα με την οποία -θέλω να πιστεύω- συμφωνήσαμε και συμφωνούμε όλοι. Προφανώς η διαπίστωση της αναγκαιότητας ήταν το πρώτο σημαντικό, αλλά όχι το μόνο βήμα. Για να προχωρήσουμε μπροστά και να μη μένουν οι διαπιστώσεις ευχολόγια, χρειαζόταν να δούμε εκ νέου το πώς τεχνοκρατικά θα εκσυγχρονίσουμε τα λιμάνια μας και πολιτικά το πού θα βρούμε τα χρήματα.

Για την περίπτωση μας να θυμίσω ότι η ανάγκη της τεχνοκρατικής προσέγγισης εντοπίζεται από τις 30 Ιανουαρίου του 2003, όταν με σύμβαση που υπογράφηκε, το ελληνικό δημόσιο παραχώρησε στον νεοϊδρυθέντα τότε Οργανισμό Λιμένα Ηρακλείου και στους τεχνοκράτες από την αγορά που θα το στελέχωναν -100% κρατικός τότε- το δικαίωμα και την αρμοδιότητα να χρησιμοποιούν και να εκμεταλλεύονται το λιμάνι του Ηρακλείου για λογαριασμό του δημοσίου. Η σύμβαση κυρώθηκε με το άρθρο 1 στον ν.4597/2019 παρέχοντας στον ΟΛΗ το δικαίωμα να συνεχίσει να επιτελεί το έργο του για σαράντα χρόνια με χρήματα του δημοσίου.

Ωστόσο, τα νέα δεδομένα μας υποχρεώνουν σε προσαρμογή της προσέγγισής μας. Για να διατηρήσουν ή να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους διεθνώς τα λιμάνια μας, χρειάζονταν φρέσκα επενδυτικά κεφάλαια πέρα από τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων που το δημόσιο μπορούσε να διαθέσει.

Ο λιμένας Ηρακλείου ανήκει στους λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος της χώρας και σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό κανονισμό 1315/2013 εντάσσεται στους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και συγκεκριμένα στο κεντρικό δίκτυο. Δεν είναι τυχαίο που η αξιοποίηση του λιμένα Ηρακλείου από το ΤΑΙΠΕΔ εντάσσεται στο ευρύτερο αναπτυξιακό σχέδιο της Κυβέρνησης για την αναβάθμιση των υποδομών της Κρήτης μαζί με την κατασκευή του Βόρειου Οδικού Αξονα Κρήτης, καθώς και του νέου διεθνούς αερολιμένα Ηρακλείου.

Επιπλέον το μεσαίου μεγέθους λιμάνι του Ηρακλείου, το οποίο ανήκει στο κεντρικό δίκτυο της Ευρώπης, όπως είπαμε, είναι υποχρεωμένο να συμμορφωθεί με τις σχετικές ευρωπαϊκές απαιτήσεις μέχρι το 2030. Ένα παράδειγμα είναι το cold ironing, δηλαδή η ηλεκτροδότηση πλοίων κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού τους από τη στεριά. Η τεχνοκρατική διοίκηση του ΟΛΗ ετοίμασε και ωρίμασε μελέτες και προϋπολόγισε τα κόστη, που όμως υπερβαίνουν τις δημοσιονομικές δυνατότητες του κράτους. Για παράδειγμα, ο προϋπολογισμός για το project του cold ironing ανέρχεται στα 25 εκατομμύρια ευρώ, ενώ το project παραγωγής ενέργειας από την κυματική ενέργεια, ένα φιλόδοξο project, καθώς και η θωράκιση του προσήνεμου μώλου ανέρχεται στα 50 εκατομμύρια ευρώ.

Έτσι όλοι σε συνεργασία με το ΤΑΙΠΕΔ, δηλαδή το κράτος, αναζήτησαν ιδιώτη επενδυτή να συνδράμει στον εκσυγχρονισμό του λιμανιού. Η διεθνής διαγωνιστική διαδικασία ξεκίνησε τυπικά στις 2 Απριλίου του 2021, όταν το ΤΑΙΠΕΔ που ανέλαβε να κάνει τον διεθνή διαγωνισμό, απηύθυνε πρόσκληση υποβολής εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Παράλληλα, όμως, με χρήματα του δημοσίου έτρεχε και μία λελογισμένη διαδικασία αναβάθμισης του λιμανιού, προκειμένου να μην υποβαθμιστεί το τίμημα, που είχε ως αποτέλεσμα η κρουαζιέρα να παρουσιάζει την τελευταία πενταετία συνεχή άνοδο -μία κρουαζιέρα η οποία, όπως είδαμε στην πρόσφατη μελέτη που έκανε ο ΟΛΗ και παρουσίασε στο Ηράκλειο, παρείχε σημαντικά οικονομικά και βεβαίως κοινωνικά αποτελέσματα για την πόλη του Ηρακλείου- το λιμάνι να εξασφαλίζει διαρκώς ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις -μία από αυτές προέρχεται από το Ταμείο Ανάκαμψης για την αποκατάσταση ζημιών τμήματος του προσήνεμου μώλου, που θα ολοκληρωθεί εντός του έτους- και το λιμάνι να υποχρεούται να εφαρμόζει τα προβλεπόμενα μέτρα του ISPS code, την ίδια στιγμή που αποτελεί πύλη Σένγκεν.

Τα παραπάνω αποτελέσματα κατέδειξαν τη δυναμική ανάπτυξης του λιμανιού και το επενδυτικό ενδιαφέρον για κάθε επίδοξο επενδυτή. Έτσι, μια μακροχρόνια και επίπονη προσπάθεια στέφθηκε τελικά με επιτυχία. Στις 18 Δεκεμβρίου του 2023 το ΤΑΙΠΕΔ, στο οποίο ο ΟΛΗ είχε παραχωρήσει το σύνολο των μετοχών του, υπογράφει σύμβαση παραχώρησης σαράντα ετών με την κοινοπραξία που αποτελείται από τις εταιρείες «Grimaldi Euromed SpA» και τις γνωστές στο Ηράκλειο «Μινωικές Γραμμές Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία».

Έναντι του ποσού των 80 εκατομμυρίων ευρώ μεταβιβάζεται το 67% των μετοχών του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου. Προϋπόθεση για τη μεταβίβαση των μετοχών, αποτελεί η κύρωση της σύμβασης παραχώρησης από τη Βουλή των Ελλήνων, η διαδικασία την οποία επιτελούμε σήμερα. Η θετική κατάληξη αυτής της προσπάθειας συνιστά άλλη μία απόδειξη της εμπιστοσύνης που δείχνουν ξένοι επενδυτές στις προοπτικές της ελληνικής οικονομίας γενικά, αλλά και στις αναπτυξιακές δυνατότητες της Κρήτης ειδικότερα.

Το λέμε αυτό, διότι το τίμημα των 80 εκατομμυρίων για τη μεταβίβαση μετοχών, με το 33% να παραμένει υπό δημόσιο έλεγχο, δεν είναι διόλου ευκαταφρόνητο. Το τίμημα των 80 εκατομμυρίων σημαίνει αποτίμηση του λιμανιού 120 εκατομμυρίων ευρώ, όταν η αποτίμηση του Πειραιά είναι 685 εκατομμύρια και της Θεσσαλονίκης 211 εκατομμύρια ευρώ.

Αυτό σημαίνει πως, αν ο ΄Ομιλος «GRIMALDI» έκανε την αναγωγή με βάση τους επενδυτικούς δείκτες του πώς διαπραγματεύονται οι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο ΟΛΠ και ΟΛΘ και προσάρμοζε αναλογικά την προσφορά του για το 67% του λιμανιού του Ηρακλείου, η αποτίμηση που προέκυπτε ότι θα έπρεπε να καταβάλει, είναι μόλις 27 εκατομμύρια ευρώ. Το ότι κατέβαλε το τριπλάσιο σχεδόν τίμημα από αυτό που αποτιμά η αγορά και το τι πρέπει να καταβάλει και άλλα τόσα σε επενδύσεις για να καταφέρει να αυξήσει την κερδοφορία του ΟΛΗ, δείχνει την επιτυχία της συμφωνίας για το δημόσιο. Μια επιτυχία η οποία, πέρα από το υψηλό τίμημα, αποδεικνύεται και από τη σύμβαση και τον σαφή και διακριτικό έλεγχο που ασκεί το δημόσιο στον επενδυτή.

Αν ανατρέξουμε σε μία σειρά από τους όρους της σύμβασης παραχώρησης, θα διαπιστώσουμε σαφώς το δικαίωμα ελέγχου που διατηρεί το ελληνικό δημόσιο, το οποίο διαψεύδει όσους επιχειρούν να εμφανίσουν μια στρεβλή εικόνα για το αποτέλεσμα που πέτυχε το δημόσιο. Αναφέρομαι ενδεικτικά στο δικαίωμα του δημοσίου να ασκεί καθήκοντα σχετικά με την εθνική κυριαρχία. Στο δικαίωμα του Υπουργείου Ναυτιλίας να υποβάλει σχόλια στο master plan και στην Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων να γνωμοδοτεί. Στο δικαίωμα του ελληνικού δημοσίου να εγκρίνει την εκτέλεση έργων άνω των 500 χιλιάδων ευρώ. Στο δικαίωμα του ελληνικού δημοσίου να εγκρίνει τέλη λιμενικών υπηρεσιών. Στο δικαίωμα του ελληνικού δημοσίου να εγκρίνει υποπαραχωρήσεις του οργανισμού σε τρίτους. Στο δικαίωμα ελέγχου του ελληνικού δημοσίου επί των οικονομικών στοιχείων του οργανισμού και των στοιχείων παραχώρησης. Την υποχρέωση πληρωμής ποινικής ρήτρας σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων που προβλέπονται. Το δικαίωμα του ελληνικού δημοσίου να έχει πρόσβαση και παρέμβαση στον χώρο του λιμανιού. Το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης παραχώρησης από το ελληνικό δημόσιο επί γεγονότων αθέτησης εκ μέρους του οργανισμού για την παράβαση νομοθεσίας, για την παράβαση ανάπτυξη του λιμένα και για την εγκατάλειψη στοιχείων της παραχώρησης.

Γίνεται, λοιπόν, κατανοητό ότι λευκή επιταγή δεν παραχωρούμε σε κανέναν και για κανέναν λόγο. Διαφυλάττουμε τη δημόσια περιουσία και το δημόσιο συμφέρον και προφανώς αυτό το κάνουμε χωρίς να περιορίζουμε ασφυκτικά τον ιδιώτη για να μην μπορεί εν τέλει να επιτελέσει το έργο του. Διότι το να ζητάς από κάποιον να βάλει τα λεφτά του, χωρίς να του επιτρέπεις να κάνει τη δουλειά του, μπορεί να ακούγεται πολιτικά ηρωικό, αλλά μάλλον είναι υποκριτικό, διότι ένας επενδυτής που αποφασίζει να επενδύσει, γνωρίζει καλύτερα από τον οποιονδήποτε τι πρέπει να κάνει για να έχει όφελος, για να κερδίσει. Προσέξτε, όμως, να κερδίσει, όχι να κερδοσκοπήσει και εδώ είναι ο ρόλος του κράτους με τις υποχρεώσεις τις οποίες ανέφερα πριν.

Για να κερδίσει, λοιπόν, ο επενδυτής οφείλει να γνωρίζει τα χρήματα που απαιτούνται και τον τρόπο που θα τα επενδύσει. Ήδη έχουμε πει ότι το ποσό της επένδυσης στην οποία πρόκειται να προχωρήσει τα επόμενα χρόνια θα προσεγγίζει το ποσό του τιμήματος που καταβάλλει σήμερα για να εξασφαλίζει το δικαίωμα να επενδύσει, δηλαδή τα 80 εκατομμύρια ευρώ περίπου. Από εκεί και πέρα, το κράτος θέτει ένα μίνιμουμ υποχρεώσεων στον επενδυτή να αναπτύξει τον λιμένα και αυτό γίνεται, είναι υποχρέωση του κράτους και αυτό το κάνει και φαίνεται μέσα από τη σύμβαση.

Οι υποχρεώσεις αυτές περιγράφονται στη σύμβαση και αφορούν στην υποχρέωση αύξησης της οικονομικής δραστηριότητας του οργανισμού, που θα έχει και όφελος το δημόσιο, καθότι έχει 33% ποσοστό, συνυποχρέωση επίτευξης ελάχιστων επιπέδων υπηρεσιών, βάσει των στόχων και προδιαγραφών, στην καταβολή ποινικής ρήτρας σε περίπτωση μη επίτευξης των ελάχιστων επιπέδων υπηρεσιών. Επιπλέον, υποχρεώνεται να επιστρέφει στην τοπική κοινωνία το μέρισμα της ανάπτυξης που της αναλογεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έγινε πολύς λόγος και στις επιτροπές, στις συζητήσεις που προηγήθηκαν, για το κατά πόσο αυτό προβλέπεται και επιτυγχάνεται με το παρόν σχέδιο νόμου. Πρώτα από όλα, να πούμε ότι ο ΟΛΗ υποχρεώνεται να καταβάλει το 3,5% των εσόδων του στο δημόσιο και από το ποσό αυτό το 85% αποδίδεται στον Δήμο Ηρακλείου ως αντισταθμιστικό όφελος. Είναι κάτι που αποσαφηνίζεται με τροπολογία, η οποία κατατέθηκε στην αρχή της συζήτησης στις επιτροπές, προκειμένου να μην υπάρχουν και παρεξηγήσεις.

Από εκεί και πέρα, για τη χρήση και εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων που ανήκουν στον ΟΛΗ όπως είναι σήμερα, αλλά τώρα εξαιρούνται από τη σύμβαση παραχώρησης, προβλέπεται η ίδρυση ενός φορέα που θα τις αξιοποιεί. Πιο συγκεκριμένα, ο Ενετικός Λιμένας Ηρακλείου, τα κτήρια του πρώην ΚΤΕΛ και ο Θεατρικός Σταθμός στη χερσαία ζώνη Ηρακλείου, τα Λινοπεράματα στον Δήμο Μαλεβιζίου και τα αλιευτικά καταφύγια της Άρβης, Καστρίου και Λουτρών του Δήμου Βιάννου και Γόρτυνας αντίστοιχα, μεταβιβάζονται στον νέο φορέα που ονομάζεται Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου.

Για τη λειτουργία του Λιμενικού Ταμείου θα απαιτηθεί η δημιουργία τεσσάρων οργανικών θέσεων και φυσικά χρήματα. Τα αρχικά έσοδα θα προέλθουν κατ’ αρχάς από έσοδα στα Λινοπεράματα και τον Ενετικό Λιμένα της περιόδου 1-1-2024 έως 31-5-2024, που δεν ξεπερνούν τις 216.000 ευρώ. Επιπλέον έσοδα θα προέλθουν από ποσοστό του συνολικού ποσού που εισπράττει το ελληνικό δημόσιο, όπως περιγράψαμε πριν, από τον ΟΛΗ κάθε έτος. Για τα τρία πρώτα χρόνια από την έναρξη της σύμβασης παραχώρησης το ποσοστό θα είναι 7,5%.

Τώρα, η νέα διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου σε συνεργασία, κύριε Υπουργέ, με το Υπουργείο Ναυτιλίας, οφείλει να μεριμνήσει για την ικανοποίηση των δίκαιων αιτημάτων των δήμων που διαθέτουν λιμενικές εγκαταστάσεις, αποκαθιστώντας τυχόν επιβαρύνσεις που προκαλεί στις τοπικές κοινωνίες η χρήση αυτών των υποδομών. Ειδική μέριμνα προβλέπεται για τους εργαζόμενους του ΟΛΗ, να μιλήσουμε για το προσωπικό. Η σύμβαση παραχώρησης υποχρεώνει τον οργανισμό να απασχολεί επαρκές προσωπικό. Επιπλέον μέσω του κοινοτικού νόμου, οι εργαζόμενοι του ΟΛΗ έχουν δικαίωμα μετάταξης σε άλλο φορέα του δημοσίου ή να παραμείνουν στον ίδιο ή ακόμη και να μεταταχθούν, αν θέλουν, στον νέο φορέα που ιδρύεται. Το Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου που συστήνεται θα στελεχώνεται κατά προτεραιότητα από προσωπικό που απασχολείται στον οργανισμό σήμερα. Σε κάθε περίπτωση, όπως φάνηκε με το παράδειγμα του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, υπήρξε αύξηση του προσωπικού, βελτίωση συνθηκών εργασίας και απολαβών.

Με όλα τα παραπάνω, γίνεται ξεκάθαρο πως η αξιοποίηση του λιμένα Ηρακλείου παρέχει οφέλη για τη χώρα και την τοπική κοινωνία και πάντως καμμία επένδυση δεν γίνεται ερήμην των αναγκών και των ανησυχιών των πολιτών. Καμμία επένδυση τέτοιου μεγέθους και σημασίας δεν νοείται να αφήνει την τοπική κοινωνία στο περιθώριο. Μεριμνούμε ώστε το Ηράκλειο να διαθέτει στα επόμενα χρόνια ένα σύγχρονο λιμάνι, που να τηρεί όλες τις προδιαγραφές για μία βιώσιμη ανάπτυξη. Οι Ηρακλειώτες και οι επισκέπτες μας και όλοι όσοι δραστηριοποιούνται στο λιμάνι να απολαμβάνουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και η Κρήτη να αποκτήσει ένα λιμάνι σημείο αναφοράς της νοτιοανατολικής Μεσογείου. Αυτό οραματιζόμαστε, γι’ αυτό εργαζόμαστε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Τον λόγο περιέχει ο εισηγητής από τον ΣΥΡΙΖΑ ο κ. Μαμουλάκης.

Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, μια πρώτη παρατήρηση προτού ξεκινήσω την τοποθέτησή μου. Δεν έχω δει καθόλου ούτε στις επιτροπές ούτε σήμερα τον Υπουργό, τον κ. Στυλιανίδη, και νομίζω ότι δεν εναρμονίζεται με τα κοινοβουλευτικά ήθη η απουσία καθ’ ολοκληρίαν του Υπουργού, σε ένα νομοσχέδιο, μια κύρωση μιας σοβαρής σύμβασης, η οποία θα πρέπει να συζητηθεί και να ακούσουμε την άποψή του. Δεν ξέρω αν αργότερα, κατά τη διάρκεια της συζήτησης, επιστρατευτεί, έρθει και τοποθετηθεί στο Σώμα επ' αυτού, γιατί νομίζω ότι είναι σημαντικό και συμβολικό, αν μη τι άλλο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε πλέον σε επίπεδο ολομέλειας για την κύρωση της μεταβίβασης ουσιαστικά των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου σε ιδιώτη. Προτού ξεκινήσω, όμως, θα ήθελα να αναφέρω το τι συμβαίνει στον υπόλοιπο κόσμο, στον δυτικό κόσμο, στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και στην Ευρώπη. Το 93% των λιμένων, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, διατηρούνται υπό δημόσιο έλεγχο, το 93%, το τονίζω. Αυτό δεν είναι τυχαίο. Άλλωστε εμείς στον ΣΥΡΙΖΑ έχουμε αποδείξει μέσω της νομοθέτησης της υποπαραχώρησης ότι πιστεύουμε στη συνέργεια με τον ιδιωτικό τομέα, έχοντας, όμως, το δημόσιο τον κυρίαρχο και συνάμα επιτελικό ρόλο που του αρμόζει, πολλώ δε μάλλον όταν αφορούν μεγάλες πύλες εισόδου ευαίσθητης εθνικής σημασίας, όπως είναι τα λιμάνια και δη το λιμάνι του Ηρακλείου. Ξεκινάω, λοιπόν, από αυτό, γιατί πρέπει να δούμε τη μεγάλη εικόνα και το τι υφίσταται σε επίπεδο καλών πρακτικών πανευρωπαϊκά και παγκοσμίως, το master concession ουσιαστικά που υπάρχει.

Ας ξεκινήσω πρώτα από το ζήτημα του τι συμβαίνει. Ένα παράδειγμα επίσης που ουσιαστικά ενισχύει την τοποθέτησή μου είναι ότι φανταστείτε ότι μόνο το λιμάνι του Ρότερνταμ -πολύ μεγάλο λιμάνι παγκοσμίως, το μεγαλύτερο στην Ευρώπη και από τα μεγαλύτερα στον κόσμο, το οποίο ουσιαστικά συνεισφέρει κατά 13,7% του ολλανδικού ΑΕΠ, πολύ ισχυρή η ενίσχυση του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος Ολλανδίας από το λιμάνι του Ρότερνταμ- είναι φυσικά υπό δημόσιο έλεγχο.

Η Κυβέρνηση επέλεξε, λοιπόν, να προχωρήσει σε μια ιδιωτικοποίηση. Εδώ δεν μπορώ να μην τρολάρω λίγο την Κυβέρνηση. Πίστευα ότι η επενδυτική βαθμίδα θα τους δώσει τη δυνατότητα να μην αναγκάζονται να μεταβιβάζουν μετοχές, να πωλούν λιμένες, αλλά να τους αξιοποιούν με άλλους τρόπους. Δεν ξέρω τελικά τι συμβαίνει.

Προτού, όμως, συνεχίσουμε τη συζήτηση επί του τιμήματος και των άλλων διαστάσεων και εκφάνσεων που έχει αυτή η ιδιωτικοποίηση, επιτρέψτε μου να θέσω το ζήτημα του ανταγωνισμού. Καλούμε και από το Βήμα της Βουλής και σήμερα την αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού να επιληφθεί της υπόθεσης αυτής, διότι εκτιμούμε ότι διαφαίνεται ότι δομείται μια κατάσταση εξόχως μονοπωλιακή. Και εξηγούμαι: Ο όμιλος ο συγκεκριμένος, ο ιταλικός Όμιλος «GRIMALDI», έχει ήδη αποκτήσει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με αντίστοιχο τρόπο μεταβίβασης μετοχών. Προχωρά και στην απόκτηση -εξαγορά μετοχών κατά 67%- του λιμανιού του Ηρακλείου και απ’ ό,τι μαθαίνουμε προχωρά και για την Πάτρα. Άρα το σύνολο του αδριατικού τόξου και όχι μόνο, αλλά και τη μεγάλη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς. Φαίνεται να επικυριαρχεί πλέον. Άρα δημιουργεί αναμφίβολα μία δεσπόζουσα θέση και ο όρος «δεσπόζουσα θέση» αντιλαμβάνεστε ότι χτυπάει καμπανάκι πάντοτε σε επίπεδο ανταγωνισμού. Θέλω να πιστεύω ότι αυτή η μονοπωλιακή κατάσταση που διαφαίνεται θα βρει αντίδραση πάντοτε θεσμική, διότι ο κίνδυνος που εμφιλοχωρεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι το τίμημα της μετάβασης να αυξηθεί πάρα μα, πάρα πολύ. Το έχουμε δει και στην αεροπλοΐα και αλλού.

Τώρα ας πάμε λίγο, γιατί πάντοτε έχουμε πει ότι τα μαθηματικά είναι πεισματάρικα και αμείλικτα, στο τίμημα. Μεταβιβάζει το ελληνικό δημόσιο έναντι του ποσού των 80 εκατομμυρίων ευρώ το 67% των μετοχών. Τι αποκτά ο όμιλος αυτός; Αποκτά το σύνολο των κτηρίων της ανοδομής εντός του λιμένα και αποκτά και τη δυνατότητα για σαράντα έτη να διαχειρίζεται κατά αποκλειστικότητα χρήσεις και λειτουργίες του συνόλου του λιμένα και στο βόρειο τμήμα του νησιού, και στο νότο, και στο Λιβυκό Πέλαγος με τα τρία λιμενικά καταφύγια, και φυσικά στο λιμάνι του Ηρακλείου, και στην Παντάνασσα που έχει και αντίστοιχα εγκαταστάσεις και ελλιμενισμού αλλά και μεταφοράς καυσίμων.

Δηλαδή τι συμβαίνει εδώ; Ένα λιμάνι που μόλις το 2022 με αύξηση 37% είχε τζίρο κοντά στα 8 εκατομμύρια ευρώ πωλείται έναντι 80 εκατομμυρίων. Και για να γίνει πιο κατανοητό και εύπεπτο στους συναδέλφους και στον κόσμο που μας ακούει, ένα νεοναυπηγηθέν καράβι, ένα νεότευκτο καράβι αντίστοιχης εμβέλειας με αυτά που οι «Μινωικές Γραμμές», η «ΑΝΕΚ» και άλλες εταιρείες χρησιμοποιούν κοστίζει 150 εκατομμύρια ευρώ και η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας πουλά το λιμάνι του Ηρακλείου για 80. Τα συμπεράσματα στον κόσμο που μας ακούει.

Συνεχίζουμε να βλέπουμε τα οικονομικά στοιχεία, γιατί επαναλαμβάνω εδώ ο διάβολος κρύβεται στις λεπτομέρειες και εμείς θεωρούμε πέραν ότι δεν θα έπρεπε να προχωρήσει σε μια ιδιωτικοποίηση του λιμένα, αλλά υπήρχαν άλλες εξαιρετικές επιλογές, όπως η υποπαραχώρηση για παράδειγμα, είναι και το τίμημα προκλητικό. Και είναι προκλητικό το τίμημα διότι μόνο σε ετήσια βάση ο όμιλος αυτός καταβάλλει στον Οργανισμό Λιμένος, στο δημόσιο δηλαδή, ετησίως 1,2 εκατομμύριο για τη χρήση του λιμανιού και τη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς. Άρα δηλαδή εδώ, αν κάνουμε μια αναγωγή στα σαράντα έτη, αντιλαμβανόμαστε ότι είναι πραγματικά προκλητικά χαμηλό το τίμημα.

Αλλά πάμε να δούμε και κάτι άλλο. Ας υποθέσουμε ότι υπάρχει μια ιδεοληψία από την Κυβέρνηση, θέλει να πουλήσει το λιμάνι γιατί θα αναπτυχθεί. Πάμε να δούμε, λοιπόν, τι συνιστά ανάπτυξη, ποια είναι η υποχρεωτική επένδυση που υπάρχει μέσα στη σύμβαση, που θα αναγκάσει τον ιδιώτη να επενδύσει γενναία στο λιμάνι του Ηρακλείου για να αναπτυχθεί. Η εξής μία, κύριοι συνάδελφοι, η κατασκευή ενός κτηρίου επιφανείας δύο χιλιάδων τετραγωνικών για τις χρήσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Αυτή είναι η υποχρεωτική επένδυση που εντάσσεται μέσα σε αυτή την κύρωση. Και όπως καλά γνωρίζετε, όταν δίνεις τη δυνατότητα στον ιδιωτικό τομέα χωρίς του βάλεις νόρμες και κανόνες, δεν έχει κανένα λόγο να προχωρήσει σε έξοδα περαιτέρω. Άρα για ποια ανάπτυξη μιλάτε με αυτό τον τρόπο που εκποιείτε τη δημόσια περιουσία;

Επίσης, να βάλω και ένα πολιτικό στίγμα στη συζήτηση. Έχετε τη νομιμοποίηση, κύριοι της Συμπολίτευσης; Έχετε τη νομιμοποίηση να πουλάτε μια τόσο ευαίσθητη υποδομή της χώρας, μια πύλη εισόδου του νότου, ένα λιμάνι που έχει πραγματικά εξαιρετικές δυνατότητες να αναπτυχθεί περαιτέρω, έναντι αυτού του τιμήματος και έναντι της πρόσφατης λαϊκής ετυμηγορίας;

Είπαμε για τις επενδύσεις. Ακούστε και το άλλο επίσης προκλητικό. Για πόσα χρόνια έχει την αποκλειστική χρήση και λειτουργία πέραν της μεταβίβασης μετοχών; Την έχει για σαράντα χρόνια. Να θυμίσουμε εδώ ότι αυτό είναι το μέγιστο χρονικό διάστημα που επιτρέπει ο νόμος. Στα σαράντα χρόνια σε όλη την Ευρώπη όταν υπάρχει τόσο σχοινοτενής χρονικά ορίζοντας της αποκλειστικής χρήσης, επιβάλλεται να γίνονται και σοβαρές επενδύσεις. Αυτή είναι η λογική. Σε αυτή τη λογική εδράζεται η μεγάλη διάρκεια αποκλειστικής χρήσης. Εδώ, επαναλαμβάνω, ένα κτήριο βαριά-βαριά να κοστίσει 3 με 3,5 εκατομμύρια ευρώ. Αν αυτό το θεωρούμε ότι είναι κάτι που εναρμονίζεται με τις κοινές καλές πρακτικές, νομίζω ότι το αντίθετο συμβαίνει, μάλλον απέχει παρασάγγας.

Κάτι πάρα πολύ προβληματικό στην όλη υπόθεση είναι το εξής: Όταν ιδιωτικοποιείς και προχωράς σε μια τέτοια κίνηση σε μια τέτοια ευαίσθητη υποδομή οφείλεις να έχεις βάλει τις βάσεις, κοινώς το ευαγγέλιο. Ποιο είναι το ευαγγέλιο; Είναι η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η γνωστή ΣΜΠΕ, και ένα master plan, ώστε πάνω σε αυτό να μπορέσει να προσφέρει ο οποιοσδήποτε ενδιαφερόμενος μια οικονομική πρόταση για να μπορούμε να συζητήσουμε. Άλλωστε, τρανό παράδειγμα, αυτό ακριβώς συμβαίνει τώρα στην Πάτρα, από αυτή την Κυβέρνηση στην Πάτρα τώρα. Στο Ηράκλειο φαίνεται έχουμε μια διαφορετική προσέγγιση. Αυτό είναι άξιο εξήγησης, νομίζω.

Απομειώνεται η συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου από 100% στο 33%, γιατί θυμίζω το 67% μεταβιβάζεται στον εν λόγω όμιλο. Δηλαδή, εξασφαλίζει όμιλος διαχρονικά και χρηματοδότη όλους εμάς, το ελληνικό δημόσιο. Δεν το επωμίζεται καθ’ ολοκληρία, όπως συνήθως υφίσταται στις επενδύσεις. Κρατάει το ελληνικό δημόσιο προφανώς για να ενισχυθεί και πιστοληπτικά.

Πάω σε έναν κομβικό παράγοντα που έχει να κάνει με την τοπική αυτοδιοίκηση. Ακούσαμε και στις επιτροπές τις προηγούμενες μέρες και τον Δήμαρχο Ηρακλείου και τον Δήμαρχο Μαλεβιζίου να παραθέτουν τα αιτήματα -εύλογα και δίκαια, κατά την άποψή μας- γύρω από το ζήτημα αυτό στη λογική της ανταποδοτικότητας από περιοχές οι οποίες έχουν υποστεί τεράστιο φόρτο περιβαλλοντικό και στο λεκανοπέδιο Γαζίου στα Λινοπεράματα με τους φόρτους και τους ρύπους από τη ΔΕΗ, αλλά και τον ελλιμενισμό, και βέβαια στην πόλη του Ηρακλείου, που περνάει τα πάνδεινα, διότι περικλείεται η πόλη του Ηρακλείου από τον βορρά από το λιμάνι, από τον νότο από τη βιομηχανική περιοχή, εκ δυσμάς έχουμε τη ρυπογόνα εγκατάσταση των Λινοπεραμάτων και φυσικά εξ ανατολών έχουμε το αεροδρόμιο Ηρακλείου. Σε αυτή την προβληματική χωροταξική κατάσταση που υπάρχει στην πόλη αν μη τι άλλο μια ανταποδοτικότητα για τη χρήση του λιμένος τώρα και τα επόμενα χρόνια ήταν εύλογη.

Χαιρετίζουμε την τροποποιητική αυτή παρέμβαση της Κυβέρνησης. Βέβαια θα θέλαμε να εξαντλούσε το 3,5% επί του συνόλου όσον αφορά την ανταποδοτικότητα στα τέλη. Είναι 85% του 3,5. Εν πάση περιπτώσει γύρω στο 3%. Να θυμίσουμε ότι αυτός είναι ένας νόμος του ΣΥΡΙΖΑ του 2019 που εξασφάλισε με βεβαιότητα την ανταποδοτικότητα στους οικείους και γειτνιάζοντες δήμους.

Εδώ, όμως, υπάρχουν κάποια ερωτήματα και εύλογα αιτήματα συνάμα από τον Δήμο Ηρακλείου αρχικά και από τον Δήμο Μαλεβιζίου τα οποία νομίζω ότι χρήζουν απάντησης, κύριε Γκίκα, σήμερα. Το διευκρινίζω, η συμμετοχή του Δήμου Ηρακλείου διά του δημάρχου ή εκπροσώπου αυτού στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος, το νέο διοικητικό συμβούλιο, αν μη τι άλλο είναι μια επιτακτική ανάγκη και έχει και έναν συμβολισμό, αλλά συνάμα δείχνει ότι η πόλη έχει αναφορά στο λιμάνι και ανάστροφα. Είναι ένα αίτημα που έχει κατατεθεί. Περιμένουμε να δούμε την ανταπόκριση της Κυβέρνησης έστω και σήμερα στην Ολομέλεια, αν θα υπάρχει κάποια νομοτεχνική ενδεχομένως βελτίωση.

Επίσης ζητείται η συμμετοχή και του Δήμου Ηρακλείου και του Δήμου Μαλεβιζίου στο διοικητικό συμβούλιο του Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου, ενός μικρότερου μεν σχήματος, αλλά με δυνατότητες ανάπτυξης περαιτέρω, δεδομένου ότι θα έχει υπό τον έλεγχό του και τα λιμάνια, τα λιμενικά καταφύγια του νότου, αλλά και του βορρά. Τη θέσπιση της παροχής εκτάκτου αντισταθμιστικού την αναφέραμε προηγουμένως.

Όσον αφορά την παραχώρηση -και εδώ είναι κάτι το οποίο και εγώ προσωπικά το είχα ζήσει βιωματικά συμμετέχοντας στον Δήμο Ηρακλείου- πρέπει να αποκρυσταλλωθεί η κατάσταση όσον αφορά το ιδιοκτησιακό για το ζήτημα εκτός κιγκλιδωμάτων, για το λιμάνι εκτός κιγκλιδωμάτων. Αναφέρομαι στη Θεατρική Σκηνή, στο παλιό κτήριο του Λιμενικού Ταμείου καθώς επίσης και τον Θεατρικό Σταθμό και φυσικά το πρώην ΚΤΕΛ. Είναι τρεις δομές πολύ κρίσιμες για την πόλη. Εδώ και δεκαετίες ο Δήμος Ηρακλείου χρηματοδοτεί τις δομές αυτές, τις ανακαινίζει, επενδύει πάνω σε αυτές, για να μπορέσουν οι δημότες, οι πολίτες, οι επισκέπτες να χαρούν ζητήματα που αφορούν τον πολιτισμό και όχι μόνο. Άρα είναι κρίσιμο ζήτημα πώς προχωρούμε σε αυτό. Έχει ζητηθεί σύνταξη μίας ΚΥΑ, μιας κοινής υπουργικής απόφασης, ώστε να αποκρυσταλλωθεί το ιδιοκτησιακό και να υπάρχει ξεκάθαρο ζήτημα και των αποκλειστικών χρήσεων.

Όσον αφορά τα εργασιακά ζητήματα δεν σας κρύβω ότι προβληματιζόμαστε πάρα πολύ από τις εξελίξεις που έχουν λάβει χώρα στην Ηγουμενίτσα. Έχει υποπέσει στην αντίληψή μας ότι ο τρόπος με τον οποίο η νέα διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας, δηλαδή ο Όμιλος «GRIMALDI» που θα αναλάβει το Ηράκλειο, έχει έρθει σε ευθεία σύγκρουση με εργαζόμενους του λιμένος. Είναι κάτι το οποίο αν μη τι άλλο δεν χαροποιεί και δημιουργεί και έναν κίνδυνο για το μέλλον. Θέλω να εφιστήσω την προσοχή, κυρίως της Κυβέρνησης και σε εσάς κύριοι Υπουργοί, γιατί είναι ένα ζήτημα. Για την καλή λειτουργία του λιμένα πρέπει να υπάρχει και μια εργασιακή ειρήνη αν μη τι άλλο.

Τώρα, ένα ζήτημα λεπτό, αλλά για εμάς τους μηχανικούς και ειδικά για τους συναδέλφους μας περιβαλλοντολόγους είναι κρίσιμο, είναι ότι πρέπει να αλλάξει οπωσδήποτε η διάταξη που απαγορεύει ουσιαστικά την άμεση αυτοψία του ίδιου του δημοσίου για θέματα περιβαλλοντικά και με άλλες εκφάνσεις μέσα στο λιμάνι. Δεν νοείται να μην είναι αμελλητί η διαδικασία. Δηλαδή άπαξ και έρχεται ένας δημόσιος λειτουργός του περιβάλλοντος, ελεγκτής περιβάλλοντος, δεν νοείται να μην μπορεί να μπει απευθείας στο λιμάνι και να ελέγξει τυχόν εκπομπές ρύπων οι οποίες είναι πέρα από τα όρια ή οτιδήποτε άλλο. Βάζω το παράδειγμα του ελέγχου περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Γιατί; Γιατί το να ζητάει μια ειδική άδεια η οποία μπορεί να χρειαστεί και χρόνος, ένα εύλογο διάστημα, καταλαβαίνετε ότι καταργεί το αιφνίδιο της κατάστασης, άρα και την αντικειμενικότητα της μέτρησης.

Σε αυτό το ζήτημα νομίζω ότι πρέπει να υπάρξει μία πρόνοια, γιατί, όπως καλά γνωρίζετε, πλέον τα λιμάνια είναι μια πολύ ρυπογόνα περιοχή. Ειδικά στην πόλη μου, στο Ηράκλειο, η γειτνίαση είναι ακραιφνής, είναι πάρα πολύ έντονη, δεν υπάρχει ουσιαστικό όριο μεταξύ του λιμένα και της πόλης. Είναι μια ενιαία πολεοδομική ενότητα, η οποία πέραν της πολεοδομικής ενοποίησης που ανέφερα έχει και μια εξόχως πολύ κοντινή γειτνίαση. Αυτό, δυστυχώς, δημιουργεί πολλούς περιβαλλοντικούς κινδύνους. Οι μετρήσεις που υπάρχουν από το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων καταδεικνύουν ότι το Ηράκλειο, δυστυχώς, είναι από τις πόλεις που οι αέριοι ρύποι είναι πολύ πάνω από τον μέσο ευρωπαϊκό όρο.

Κλείνοντας, λοιπόν, και σεβόμενος τον χρόνο, θεωρούμε ότι η εν λόγω κύρωση δεν είναι υπέρ του δημοσίου συμφέροντος. Η εν λόγω κύρωση σύμβασης και η μεταβίβαση μετοχών και πώληση ουσιαστικά του λιμένος Ηρακλείου δεν βοηθά την ορθολογική ανάπτυξη του τόπου, αλλά προχωράει και ενισχύει μια στρέβλωση η οποία δημιουργεί και ζητήματα σοβαρά ανταγωνισμού. Υπό αυτές τις συνθήκες καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Παρακαλώ, να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής ομιλητών. Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ο κ. Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας επιχειρεί να κλείσει άρον-άρον πριν τον Δεκαπενταύγουστο όλες τις εκκρεμείς δεσμεύσεις προς το μεγάλο κεφάλαιο. Μία από αυτές είναι η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών. Σειρά έχει το λιμάνι του Ηρακλείου, άλλο ένα από τα μεγάλα λιμάνια της χώρας που παραδίδονται σε επιχειρηματικά συμφέροντα. Η ιδιωτικοποίηση του λιμένα Ηρακλείου ακολουθεί την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών του Πειραιά, που δόθηκε στην «COSCO», της Θεσσαλονίκης, της Ηγουμενίτσας, της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας και έπονται και άλλα.

Μεγάλα μεταφορικά μονοπώλια προσδοκούν να ελέγξουν τα λιμάνια και γενικότερα τις μεταφορικές υποδομές εμπορευμάτων και ανθρώπων, να εκμεταλλευτούν τη γεωστρατηγική θέση της χώρας και τη σημαντική αύξηση του τουριστικού ρεύματος και παράλληλα να επενδύσουν κερδοφόρα τα συσσωρευμένα κεφάλαια τους. Αυτή είναι η ουσία της πολιτικής της εμπορευματοποίησης ή ιδιωτικοποίησης των λιμενικών υποδομών που προωθούν με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο από κοινού Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ στο πλαίσιο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για πλήρη απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

Τη σκυτάλη, όπως είπαμε, παίρνει σήμερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ολοκληρώνοντας το σχέδιο ιδιωτικοποίησης του λιμένα Ηρακλείου με την πώληση του πλειοψηφικού ποσοστού 67% του μετοχικού κεφαλαίου του «ΟΛΗ Α.Ε.» στον ιταλικό Όμιλο «GRIMALDI», όπου ανήκουν και οι «Μινωικές Γραμμές», έναντι συνολικού τιμήματος 80 εκατομμυρίων ευρώ με αντικείμενο την εμπορευματική δραστηριότητα, τον ελλιμενισμό πλοίων, φορτοεκφορτώσεις ξηρού χύδην φορτίου και γενικών συμβατικών φορτίων, δραστηριότητες κρουαζιέρας καθώς και παράκτιες μεταφορές επιβατών. Το άλλο 33% επί και εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα παραμένει υπό δημόσιο έλεγχο.

Για την ακρίβεια σήμερα κυρώνεται η τροποποίηση της σύμβασης η οποία μεταξύ άλλων περιλαμβάνει και τον υπό σύσταση νέο φορέα με την επωνυμία Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου με κύριο αντικείμενο τη διαχείριση και εκμετάλλευση του 33%. Θα έχει το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης λιμένων και λιμενικών υποδομών, κτηρίων και εγκαταστάσεων εντός της χερσαίας λιμενικής ζώνης. Μιλάμε για το λιμενικό περίπτερο, τον Θεατρικό Σταθμό, το λιμένα των Λινοπεραμάτων, τα αλιευτικά καταφύγια του νότου, Άρβης, Καστρίου του Δήμου Βιάννου, Λούτρας, του Δήμου Γόρτυνας. Είναι αυτά που δεν εντάσσονται στον επενδυτή-ανάδοχο, δηλαδή στον Όμιλο «GRIMALDI».

Η εκχώρηση μόνο της χρήσης δραστηριοτήτων και η διατήρηση της γης ή άλλων υποδομών της χερσαίας ζώνης, όπως προβλέπει η σύμβαση, στην ιδιοκτησία του δημοσίου ελάττωσε σημαντικά το απαιτούμενο τίμημα των 80 εκατομμυρίων ευρώ. Αυτό απαντά και σε όσους περιορίζουν σκόπιμα την αντιπαράθεσή τους με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας όχι στην αυτή καθαυτή ιδιωτικοποίηση αλλά στο ισχνό τίμημα της αγοραπωλησίας.

Μεγαλεπήβολα τα επενδυτικά σχέδια στο λιμάνι Ηρακλείου και στη χερσαία ζώνη αυτού είτε με τη βούλα «GRIMALDI» είτε μέσω του Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου ως συνέχεια του «ΟΛΗ Α.Ε.». Το ένα χέρι νίβει το άλλο και τα δύο το πρόσωπο. Είτε με ιδιωτικοποίηση είτε με ευθύνη του κράτους θα υπηρετηθούν οι επενδυτικοί σχεδιασμοί των επιχειρηματικών ομίλων σε βάρος των λαϊκών αναγκών. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο το γεγονός ότι υπάρχει έτοιμο business plan για τον ανάδοχο από το 2019, που αποτελεί και ομολογία των προθέσεων και των δύο κυβερνήσεων, του ΣΥΡΙΖΑ και της Νέας Δημοκρατίας, που περιλαμβάνει τέσσερις συν μία εναλλακτικές προτάσεις επενδυτικής αναβάθμισης του λιμανιού συμπεριλαμβανομένης και της χερσαίας ζώνης που ανήκει στον «ΟΛΗ Α.Ε.» εφεξής στο Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου.

Προβλέπει αναβαθμίσεις για πράσινες μπίζνες, αγορά νέων κλαρκ, εκσυγχρονισμό των υποδομών για βελτιστοποίηση του χρόνου φόρτωσης με ζητούμενο την αύξηση των κερδών των εφοπλιστών, των τουριστικών ομίλων και μεγαλοεξαγωγέων της περιοχής.

Επιπλέον, το business plan προβλέπει υδατοδρόμιο, κέντρα εστίασης, αναψυχής, εμπορίου, αξιοποίηση του ιστορικού Ενετικού Λιμένα του Ηρακλείου με το Κάστρο του Κούλες και τα νεώρια, κατασκευή νέου λιμένα, ενοικίασης της στάθμευσης μικρών σκαφών και άλλα. Και ενώ πράγματι θα μπορούσε αυτό το master plan, το σχέδιο αξιοποίησης της παραλιακής ζώνης και του ίδιου του λιμανιού, να αποτελέσει πόλο έλξης για τους κατοίκους της πόλης, τους επισκέπτες της, σε τίποτα δεν έχουν να ωφεληθούν ούτε τα λαϊκά στρώματα της πόλης, αφού οι τιμές θα είναι απαγορευτικές, πανάκριβες οι υπηρεσίες που θα προσφέρει, αλλά ούτε και για τους επισκέπτες, όπου στόχος είναι να τους οδηγήσουν στην κυριολεξία, όχι για το γενικό τουριστικό καλό, αλλά για να αφήσουν έσοδα στην πόλη και για να πάνε απευθείας στα σεντούκια των tour operators και των τουριστικών πρακτόρων. Το master plan που διαφημίζει έχει στόχο να προσελκύσει πελάτες επενδυτές και να πείσει τοn λαό της περιοχής ότι έχει να κερδίσει και αυτός από την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης.

Το μοναδικό κριτήριο για το τι θα γίνει τελικά στο λιμάνι του Hρακλείου, όπως και στα υπόλοιπα, σε κάθε λιμάνι της χώρας -ποια έργα, ποιες υποδομές, πότε, πώς και από ποιον- δεν είναι οι ανάγκες του λαού για φθηνές, σύγχρονες και ασφαλείς μεταφορές -δεν θα μειώσει την τιμή των εμπορευμάτων των αγροτικών κτηνοτροφικών προϊόντων που μεταφέρονται με τα πλοία και τα φορτηγά- αλλά τα κέρδη και τα συμφέροντα του ομίλου, καθώς βέβαια και οι συνολικότεροι ενεργειακοί, τουριστικοί, εμπορικοί και ευρωατλαντικοί σχεδιασμοί στους οποίους εντάσσονται αυτά τα συμφέροντα και το λιμάνι του Ηρακλείου κατέχει κομβική θέση σε αυτούς τους επιχειρηματικούς και γεωπολιτικούς στόχους και όχι βέβαια του λαού.

Έτσι τα κερδοφόρα φιλέτα. όπως ο τομέας της εμπορευματικής δραστηριότητας και η κρουαζιέρα γίνονται αντικείμενο επενδύσεων και εκμετάλλευσης, με σημαντική προίκα και αβάντες στον παραχωρησιούχο, όπως απαλλαγή από δημοτικά τέλη ούτε καν τα τέλη ηλεκτροδότησης, ενώ όλες οι υπόλοιπες δραστηριότητες που μπορεί να είναι απαραίτητες για τα λαϊκά στρώματα, θα μείνουν στον έλεγχο του νέου Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου που για να λειτουργήσει θα απαιτηθεί η ακόμα μεγαλύτερη χρηματοδότησή τους από τις πλάτες των λαϊκών στρωμάτων της περιοχής, θα εκτοξεύσει τα τέλη σε βάρος αλιέων, τα εισιτήρια στο Φρούριο του Κούλες, την αφαίμαξη του Λιμενικού Ταμείου Παντάνασσας, συνολικά των κατοίκων της πόλης του Ηρακλείου και των επισκεπτών.

Να, λοιπόν, πως το κεφάλαιο ιεραρχεί σε ποιες δραστηριότητες θα επενδύσει κάθε φορά και είναι κυριολεκτικά κοροϊδία να μιλάμε κάποιοι για δήθεν αντισταθμιστικά οφέλη προς τους δήμους ,ενώ γνωρίζουν ότι οι κυβερνήσεις και οι παραχωρησιούχοι γράφουν στα παλαιότερα των υποδημάτων τους αυτές τις επικλήσεις.

Να σας θυμίσω τι έγινε στο Αρκαλοχώρι με το νέο αεροδρόμιο; Ότι στήθηκε ολόκληρη επιχείρηση εξαπάτησης των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής του Καστελλίου από τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ -δημάρχους, περιφερειάρχη- ότι τάχα μου το 3% το οποίο στην πορεία έγινε 2% μέχρι που μηδενίστηκαν τα αντισταθμιστικά για τον Δήμο Μινώα Πεδιάδας;

Είναι το τυράκι στη φάκα, για να δεχτεί ο λαός τις αντιλαϊκές επιλογές σας, βαφτίζοντάς τες ως επωφελείς για τα λαϊκά συμφέροντα. Οι δήμαρχοι Ηρακλείου και Μαλεβιζίου με τα όσα είπαν κατά την ακρόαση των φορέων, είναι προφανές ότι δεν αμφισβητούν καθόλου την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού και των χρήσεων του σε βάρος του ηρακλειώτικου λαού. Μα, καλά, πώς είναι δυνατόν το νομοσχέδιο που αφορά την κύρωση σύμβασης για την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού και οι δήμαρχοι που συμμετείχαν στην ακρόαση, ακόμα και ο πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου του Επιμελητηρίου να μην ψελλίσουν λέξη; Συμφωνούν; Διαφωνούν; Σαν να κουβεντιάζαμε κάτι άλλο. Το μόνο θέμα που τους απασχόλησε αν θα συμμετέχουν στο διοικητικό συμβούλιο του νέου λιμενικού ταμείου, αν θα εξασφαλίσουν αντισταθμιστικά ή αν θα τους παραχωρηθούν υποδομές εντός χερσαίας ζώνης.

Το ζήτημα είναι μέσα σε ποιο πλαίσιο τα ζητούν όλα αυτά; Ζητά ο Δήμαρχος Ηρακλείου από την Κυβέρνηση να παραχωρηθούν στον δήμο ο θεατρικός σταθμός, το πρώην ΚΤΕΛ και το λιμενικό περίπτερο. Καμμία απολύτως αντίρρηση! Μπορεί να μας πει, όμως, ο δήμαρχος, πώς ο δήμος θα διασφαλίσει τον δημόσιο χαρακτήρα τους, πώς θα τα αξιοποιήσει, όταν μόνο για την αποκατάστασή τους απαιτούνται τεράστια ποσά; Θα δώσει σε ιδιώτη εργολάβο την ανακατασκευή, λειτουργία και συντήρηση ή μήπως θα έχουμε την κατάληξη του πολιτιστικού κέντρου, αυτού του φαραωνικού έργου που έγινε στην πόλη του Ηρακλείου, που αναζητείται επειγόντως ιδιώτης για να το λειτουργήσει;

Αυτές οι εκτάσεις, οι υποδομές, είναι λαϊκή περιουσία και πρέπει με κρατική χρηματοδότηση να εξασφαλιστεί η δημόσια χρήση αυτών των χώρων για τις ανάγκες πολιτισμού, αναψυχής των ηρακλειωτών και όχι να παραδοθούν στα ιδιωτικά συμφέροντα είτε με το ξεπούλημα που επιδιώκει η Κυβέρνηση είτε με το ξεπούλημα που θα επιδιώξει αύριο ο δήμος με τους δικούς του όρους.

Αντί οι δημοτικές αρχές να πουν ένα μεγάλο όχι στην παραπέρα ιδιωτικοποίηση του λιμανιού, που θα σημάνει παραπέρα αύξηση του μεταφορικού κόστους για επιβάτες και προϊόντα, με αύξηση των τελών λιμενικών υπηρεσιών, παραπέρα τσάκισμα των εργασιακών σχέσεων για τους εργαζόμενους στο λιμάνι, παραπέρα επιβάρυνση για τους αυτοαπασχολούμενους αλιείς και άλλους που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι του Ηρακλείου, όπως και στα υπόλοιπα λιμάνια του νομού, συνεχίζει στην ίδια γραμμή.

Ο νέος ιδιοκτήτης του λιμανιού απαίτησε και πήρε τελικά το λιμάνι καθαρό και απαλλαγμένο από υποχρεώσεις, τόσο στους εργαζόμενους όσο και στον λαό της πόλης, και αυτή ήταν η μεγάλη προσφορά των κυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας και ΣΥΡΙΖΑ στους ιδιώτες επενδυτές.

Από την πρώτη κιόλας συνεδρίαση της επιτροπής έγινε αντιληπτό ότι Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ, Νέα Αριστερά, τα λοιπά αστικά κόμματα δεν διαφωνούν στην ιδιωτικοποίηση. Η μόνη τους διαφοροποίηση είναι ως προς τον τρόπο και το μοντέλο ιδιωτικοποίησης, αλλά και για το ποιος είναι ικανότερος να δημιουργήσει φιλικό περιβάλλον για τους επενδυτές. Και αυτό γιατί η Νέα Δημοκρατία τούς παίρνει την μπουκιά από το στόμα.

Άλλωστε, έχουν συμφωνήσει και έχουν ψηφίσει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, τον ευρωπαϊκό κανονισμό 1315/2013 για την ιδιωτικοποίηση λιμένων στρατηγικής σημασίας, τους οποίους εντάσσει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, όπως το ίδιο είχαν συμφωνήσει με την ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων με τα τραγικά εγκληματικά αποτελέσματα της τραγωδίας των Τεμπών.

Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ παλιός και νέος, το ΠΑΣΟΚ ασπάζονται μέχρι κεραίας την πολιτική απελευθέρωσης των μεταφορών. Υλοποιούν και ψηφίζουν, είτε από θέση κυβέρνησης είτε από θέση αντιπολίτευσης, τις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει απέναντι στα ιμπεριαλιστικά κέντρα, στο πλαίσιο των ισχυρών ανταγωνισμών για παραχώρηση λιμανιών, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ενεργειακοί, εμπορικοί, τουριστικοί και στρατιωτικοί σχεδιασμοί στην ευρύτερη περιοχή και το λιμάνι του Ηρακλείου επέχει θέση στρατηγικού θαλάσσιου κόμβου στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο. Βρίσκεται δίπλα στην αμερικανονατοϊκή βάση της Σούδας. Ο ΣΥΡΙΖΑ, όπως και η Νέα Αριστερά, για να θολώσουν τα νερά και να κρύψουν τη συμφωνία τους στην ιδιωτικοποίηση των λιμανιών, προβάλλουν το δίλημμα: Υποπαραχώρηση ή ιδιωτικοποίηση; Υποπαραχώρηση του λιμανιού του Ηρακλείου -την οποία επέλεξε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2019- ή της Καβάλας -πάλι με τη μορφή της υποπαραχώρησης, που επέλεξε η Νέα Δημοκρατία και συμφώνησε και ο ΣΥΡΙΖΑ- είναι ιδιωτικοποίηση.

Όποιο όνομα και να δίνουν κυβερνήσεις και κόμματα -ιδιωτικοποίηση, υποπαραχώρηση ή αξιοποίηση- και όποια μορφή και να έχει, ολοκληρωμένη ή τμηματική ιδιωτικοποίηση -όπως θέλουν, ας την πουν- αφορά τα συμφέροντα των μεγάλων ομίλων. Οι προσπάθειές τους να εμφανίσουν την υποπαραχώρηση ως φιλολαϊκή, είναι μία ακόμη πράξη αυτογελοιοποίησής τους.

Να θυμίσουμε ότι η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ ξεκίνησε την ιδιωτικοποίηση των δέκα λιμανιών της χώρας, την παράδοση των αεροδρομίων στη «FRAPORT». Είναι εκείνος που ξεκίνησε το ιδιωτικό αεροδρόμιο στο Καστέλι και πρώτος ξεφούρνισε την ανάγκη επιβολής διοδίων στον μελλοντικό ΒΟΑΚ: Την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του με Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα και συμβάσεις παραχώρησης. Πάνω εκεί εδράζεται σήμερα η πολιτική και της Νέας Δημοκρατίας. Τα ίδια, άλλωστε, έκανε και το ΠΑΣΟΚ παλιότερα όταν έλεγε ότι το management μένει στο δημόσιο ή ο ΟΤΕ με μια μετοχή -τα θυμόμαστε- ενώ στην πράξη έστρωνε το έδαφος της πλήρους ιδιωτικοποίησης δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών.

Η καπιταλιστική ανάπτυξη, λοιπόν, ποτέ δεν συναντιέται με τις λαϊκές ανάγκες και προτεραιότητες. Ο ιεραρχήσεις έργων από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τις κυβερνήσεις, τις τοπικές και περιφερειακές διοικήσεις, έχουν ένα και μόνο κριτήριο: Το κριτήριο κόστος-όφελος για το κεφάλαιο.

Βασικό στοιχείο της πολιτικής σας για τα λιμάνια είναι και οι αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις σε βάρος των εργαζομένων. Στο Λιμάνι του Ηρακλείου θα εφαρμοστεί το ίδιο εργασιακό καθεστώς που υπάρχει στο λιμάνι του Πειραιά με την «COSCO». Το παράδειγμα της «COSCO» που ΠΑΣΟΚ, Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ φέρατε στον Πειραιά είναι γνωστό. Καταφέρατε καίρια χτυπήματα στις κατακτήσεις των λιμενεργατών, όπως την είσοδο εργολαβικών εταιρειών, την εντατικοποίηση της εργασίας, την αύξηση του ωραρίου εργασίας, την κατάργηση των νυχτερινών αργιών και εορτών, χτύπημα του θεσμού των βαρέων και ανθυγιεινών, κόψιμο των κοινωνικών παροχών, κατασκηνώσεων και παιδικών σταθμών με το αιτιολογικό των υπερβολικών δαπανών στο όνομα μιας δίκαιης δήθεν ανάπτυξης, δηλαδή ευέλικτες μορφές απασχόλησης, διευθέτηση του ημερήσιου και εβδομαδιαίου χρόνου, κατάργηση της σταθερής και με πλήρη δικαιώματα εργασίας, αφαίρεση των ασφαλιστικών κατακτήσεων, κατάργηση κανονισμών εργασίας, μείωση αριθμού εργαζομένων, εντατικοποίηση της εργασίας και, βέβαια, αρκετά άλλα με στόχο την απόσπαση μεγαλύτερης υπεραξίας.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Τις συνέπειες από την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού θα την υποστούν και οι ψαράδες παράκτιας αλιείας, οι οποίοι βρίσκονται ήδη σε δεινή οικονομική κατάσταση από τις ζημιές που καθημερινά έχουν από την καταστροφή των μέσων αλιείας από τους λαγοκέφαλους, η οποία επιτείνεται από τα τέλη ελλιμενισμού που έχει επιβάλει ο «ΟΛΗ Α.Ε.» σε όλα τα σκάφη μέχρι και στα πιο μικρά, στα παραδοσιακά σκαριά στο αλιευτικό καταφύγιο του Ηρακλείου, από τα τέλη κυκλοφορίας, το χαράτσι για την ανέλκυση-καθέλκυση σκαφών, την οποία πραγματοποιούν οι ίδιοι και όχι οι υπηρεσίες του «Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.», από τις υπερημερίες που ζητά ο τελευταίος από την πρώτη στιγμή που θα βγει το σκάφος στη στεριά για τη συντήρησή του και την υψηλή τιμολόγηση του νερού για το πλύσιμο των αλιευμάτων και τη δυσβάσταχτη κοστολόγηση του ρεύματος. Το επόμενο βήμα είναι η επιβολή τελών εισόδου και εξόδου από το λιμάνι και την απομάκρυνσή τους από το αλιευτικό καταφύγιο.

Το ΚΚΕ, κυρίες και κύριοι, θεωρεί τον τομέα των λιμενικών υποδομών -και θα κλείσω με αυτό, κύριε Πρόεδρε- έναν σημαντικό τομέα για την ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων, τη σύνδεση της χώρας με τον διεθνή χώρο και για την τακτική σύνδεση του χερσαίου τμήματος με το νησιωτικό σύμπλεγμα. Προβάλλει την ανάγκη για κοινωνικοποίηση των βασικών συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής στους στρατηγικούς τομείς της οικονομίας με κεντρικά σχεδιασμένη και κάθετη διακλάδωση, οργάνωση και διεύθυνση της παραγωγής που υπηρετεί την κατανομή, με σκοπό τη λαϊκή ευημερία.

Στο πλαίσιο ενός τέτοιου πανεθνικού μηχανισμού και σχεδιασμού και διεύθυνσης το λιμενικό σύστημα της χώρας μπορεί να αποτελέσει σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξή της και να εναρμονιστεί με τους στόχους της σχεδιασμένης κοινωνικής παραγωγής, της περιφερειακής ανάπτυξης και της πολιτικής των μεταφορών με κίνητρο την κοινωνική ευημερία.

Η πρόταση του ΚΚΕ για τα λιμάνια ως τμήμα μεταφορών λαμβάνει υπ’ όψιν της την ικανοποίηση των προτεραιοτήτων, όπως την ικανοποίηση των εγχώριων αναγκών μετακίνησης προσώπων, αγαθών και επειγόντων περιστατικών για φθηνές, γρήγορες και ασφαλείς μεταφορές, ώστε να ανταποκρίνεται στην ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής και των βιομηχανικών κλάδων, να είναι στη βάση της ισόμετρης σχεδιασμένης ανάπτυξης, στη βάση του αμοιβαίου οφέλους και του εξωτερικού εμπορίου και να ικανοποιεί τις λαϊκές ανάγκες για διακοπές και αναψυχή, αλλά και τις σύγχρονες ανάγκες των εργαζομένων στα λιμάνια και να διασφαλίζει τα εργασιακά τους δικαιώματα.

Είναι, λοιπόν, προφανές ότι το ΚΚΕ καταψηφίζει το νομοσχέδιο, τη σύμβαση παραχώρησης του λιμανιού του Ηρακλείου στους ιδιώτες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής από την Ελληνική Λύση κ. Κωνσταντίνος Μπούμπας.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν είχαμε αντιδράσει ως Ελληνική Λύση για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας πριν από μήνες, ξέραμε φυσικά ότι θα ακολουθήσει και το Ηράκλειο της Κρήτης, όπως και άλλα λιμάνια της χώρας. Αν δούμε και την εταιρεία «GRIMALDI», αλλά και όσες άλλες εταιρείες ενδιαφέρονταν -μέχρι και τουρκική εταιρεία είχε δείξει το ενδιαφέρον της για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας-, θα δούμε ότι τόσο ο ίδιος ο κ. Χατζηδάκης αλλά και ο κ. Κικίλιας είχαν πει σε δηλώσεις τους για το λιμάνι του Ηρακλείου ότι είναι από τα πιο σημαντικά φυσικά λιμάνια της Μεσογείου και αποτελούν τη ναυαρχίδα του τουρισμού.

Πριν πάμε, όμως, στα άρθρα που έχουμε μελετήσει ως Ελληνική Λύση και στα οποία έχουμε βρει σημεία τα οποία χρήζουν διευκρινίσεων, θα πρέπει να πούμε κάποια πράγματα για να ξέρει και ο κόσμος του Ηρακλείου, η τοπική κοινωνία, αλλά και ο ελληνικός λαός ότι, όπως λέμε και στην καθομιλουμένη, το μαγαζί είναι γωνία και είναι φιλέτο με μία κίνηση εμπορευματοκιβωτίων και ως ναυαρχίδα του τουρισμού. Επομένως, όταν πριν από δύο χρόνια πανηγυρίζατε ως Υπουργείο Τουρισμού και Ναυτιλίας για τις κρουαζιέρες, η εταιρεία «GRIMALDI», αυτή η ιταλική ναπολιτάνικη εταιρεία, που πήρε το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έναντι 84,7 εκατομμυρίων ευρώ και έναντι 80 εκατομμυρίων ευρώ το 67% του λιμανιού του Ηρακλείου, είχε κάθε συμφέρον να πανηγυρίζει, διότι δεν είναι μόνο το λιμάνι, αλλά είναι και οι ακτοπλοϊκές γραμμές, είναι και οι «Μινωικές Γραμμές» με την υπόσχεση τότε ότι το «Κύδων Παλάς», ένα σύγχρονο πλοίο, θα ήταν αυτό που θα εξυπηρετούσε το επιβατικό κοινό από το Ηράκλειο στον Πειραιά. Τελικά, η εταιρεία «GRIMALDI» και ο Εμανουέλε Γκριμάλντι σε δηλώσεις του είχε πει ότι τα εισιτήρια είναι περισσότερα αν βάλουμε Ηγουμενίτσα - Πρίντιζι και πήγε το πλοίο στην Αδριατική και στο Ιόνιο.

Όλο αυτό το λέμε διότι αυτές οι εταιρείες έχουν ως στόχο και σκοπό να κερδοσκοπήσουν. Έχουν ως μόνο σκοπό την καιροσκοπία και την κερδοσκοπία. Αυτό σημαίνει ότι δεν έχουν κοινωνικό χαρακτήρα και ο καθείς αντιλαμβάνεται.

Όταν, λοιπόν, ένα τόσο σημαντικό λιμάνι στη Μεγαλόνησο, το οποίο συνδέει το Σουέζ με το Γιβραλτάρ, είναι δηλαδή, αν θέλετε, το διαμετακομιστικό, εμπορευματικό και επιβατικό κέντρο, δεν το πουλάς a priori χωρίς να έχει το μεγάλο όφελος που πρέπει να έχει το ελληνικό δημόσιο.

Στον χρόνο που έχουμε για να δούμε ορισμένα από τα άρθρα, θα ήθελα να πούμε απλά ότι το 2018 η «GRIMALDI» είχε έναν κύκλο εργασιών 3 δισεκατομμυρίων ευρώ και σε σχέση με το 2017 τα κέρδη της ανέβηκαν κατά 100 εκατομμύρια ευρώ. Η κάθε εταιρεία θα κάνει τη δουλειά της. Το θέμα είναι εμείς τι κάνουμε απέναντι σε όλα αυτά τα οποία συμβαίνουν. Διότι εμείς ως Ελληνική Λύση, αλλά και ο καθείς από εμάς που παρακολουθεί αντιλαμβάνεται ότι όταν δώσεις αεροδρόμια, όταν δώσεις λιμάνια και όταν δώσεις ενέργεια, πουλάς την εθνική σου κυριαρχία. Δεν έχεις, δηλαδή, την εθνική σου ταυτότητα, δεν έχεις το πλεονέκτημα να διαχειριστείς τα του οίκου σου. Εν τω μεταξύ μπήκε μέσα και το ΤΑΙΠΕΔ, ενώ είχαμε και τις υποχρεώσεις περί του μνημονίου. Ωστόσο, δεν είναι πανάκεια να εκχωρήσεις γενικότερα αυτά τα νευραλγικά σημεία γεωστρατηγικής υψίστης σημασίας, όπως είναι η Θεσσαλονίκη, όπως είναι αυτό το τρίγωνο της Ηγουμενίτσας και όπως είναι και το Ηράκλειο.

Επίσης, δεν πρέπει να ξεχάσουμε ότι η συγκεκριμένη εταιρεία δραστηριοποιείται πάρα πολύ στο εμπόριο αυτοκινήτων, όχι κατ’ εξοχήν αυτοκινήτων, αλλά και ανταλλακτικών από το Ισραήλ και τη Βόρεια Αφρική. Όταν, λοιπόν, έχεις δικά σου καράβια και δικό σου λιμάνι, ποιος θα σε ελέγξει στα κοντέινερς και για όλα αυτά τα οποία θα μετακινούνται; Διότι εσύ έχεις το μαχαίρι, εσύ έχεις και το πεπόνι. Ας μην κρυβόμαστε, ο ελεγκτικός μηχανισμός δεν μπορεί να είναι εκεί ολημερίς και ολονυχτίς για να ελέγξει μια εταιρεία η οποία έχει και τα καράβια της -τα εκατόν δεκαεπτά περίπου που έχει ανά τον κόσμο, αλλά και τα λιμάνια.

Στο σημείο 1.9 αναφέρεται ότι κατά τη σύναψη της παρούσας, τα μέρη επιβεβαιώνουν ότι δεν έχει περιέλθει σε γνώση οποιουδήποτε κυβερνητικού φορέα του ελληνικού δημοσίου οποιαδήποτε παράβαση της υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης. Έχουν γίνει, όμως, πραγματικοί έλεγχοι για το αν έχει γίνει κάποια παραβίαση; Ακόμα, στο σημείο 1.9 αναφέρεται ότι ακόμα κι αν έχουν συντελεστεί προγενέστερες παραβιάσεις εντός πέντε ετών πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος, αυτές δεν μπορούν να οδηγήσουν σε οποιαδήποτε απαίτηση καταβολής αποζημίωσης. Φυσικά κάτι τέτοιο, όπως βλέπουμε, δεν είναι ούτε δίκαιο ούτε συνετό.

Στο άρθρο 2 αξιοπρόσεκτο είναι ότι η έννοια «κυβερνητικός φορέας του ελληνικού δημοσίου» περιλαμβάνει και τον Υπουργό Ναυτιλίας, αλλά και τη ΡΑΛ. Άρα, λοιπόν, ο Υπουργός ανά πάσα στιγμή μπορεί να συστήνει οποιαδήποτε αρχή σε σχέση με τον τομέα των λιμένων. Μάλιστα, διευκρινίζεται μάλιστα ο Οργανισμός Λιμένα έχει την αποκλειστική ευθύνη και υποχρέωση να μεριμνά με δική του δαπάνη για τον φωτισμό όλων των δημοσίων προσβάσιμων χώρων και την αποκομιδή των απορριμμάτων.

Καμμιά, λοιπόν, δημοτική ή περιφερειακή αρχή δεν θα έχει την εξουσία να επιβάλει τέλη. Το έχουμε επισημάνει και στην Ηγουμενίτσα, με τον εξωραϊσμό και τη διευθέτηση του χώρου, ότι η τοπική αυτοδιοίκηση έπρεπε να είναι αρωγός, έπρεπε να έχει κάθε συμφέρον σε ό,τι αφορά και τα δημοτικά τέλη που πρέπει να επιβάλλει. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, θα έπρεπε να έχει όφελος για να βελτιώσει την ποιότητα ζωής της τοπικής κοινωνίας. Δεν βλέπουμε όμως αυτό να γίνεται, κύριοι του Υπουργείου.

Αξιοπρόσεκτο είναι επίσης ότι ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου έχει δικαίωμα διέλευσης από την περιοχή του Ενετικού Λιμένα Ηρακλείου και του Ενετικού Φρουρίου Κούλες, προκειμένου να εκτελεί εργασίες επιθεώρησης και συντήρησης στον κύριο λιμενοβραχίονα. Συνεπώς δεν περιορίζεται μόνο στα παραχωρημένα μέρη. Πρέπει επίσης να προσέχει, να προστατεύει και να χρησιμοποιεί τους χώρους του λιμένα Ηρακλείου που του παραχωρούνται αποκλειστικά για τους σκοπούς του παρόντος.

Πάμε στο άρθρο 4, όπου αξιοπρόσεκτη είναι η δυνατότητα του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου, του ΟΛΗ δηλαδή, να υιοθετεί εσωτερικούς κανόνες και κανονισμούς σχετικά με τη λειτουργία του λιμένα.

Από ποιον θα εγκρίνονται και θα ελέγχονται αυτοί οι κανόνες ότι συνάδουν με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης; Δεν μπορεί δηλαδή ο ΟΛΗ να εκδίδει και να εφαρμόζει δικούς του κανόνες προς εξυπηρέτηση αποκλειστικά δικών του συμφερόντων.

Επίσης, αναφέρεται ότι το δικαίωμα περιλαμβάνει το δικαίωμα εκμετάλλευσης των στοιχείων παραχώρησης για σκοπούς ή με μέσα που δεν συνιστούν λιμενική δραστηριότητα. Για ποιον άλλον σκοπό μπορεί λοιπόν να χρησιμοποιηθούν αυτά τα στοιχεία παραχώρησης; Είναι ένα ερώτημα. Γι’ αυτό λέμε ότι έχουμε εντοπίσει σημεία με αστερίσκους, τα οποία χρήζουν διευκρινίσεων.

Στο άρθρο 6 αξιοπρόσεκτο είναι ότι μέχρι την έγκριση του αρχικού αναπτυξιακού προγράμματος ο οργανισμός δεν εμποδίζεται να εκτελεί έργα. Αυτό για μας είναι παράλογο. Δηλαδή, πριν εγκριθεί ακόμα το έργο, ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου θα εκτελεί έργα βάσει αυτού; Άλλο ερώτημα.

Άλλος, λοιπόν, ένας ελληνικός δημόσιος χώρος, ο λιμένας αυτός του Ηρακλείου, παραχωρείται μέχρι το 2063. Αυτό επισημάναμε και όσον αφορά την Ηγουμενίτσα για τη συγκεκριμένη εταιρεία «GRIMALDI», όπως και ότι δίνουμε, κύριοι, ένα μαγαζί «γωνία», ένα λιμάνι «φιλέτο», από τα δέκα πιο σημαντικά γεωστρατηγικής σημασίας λιμάνια. Και ο καθείς το αντιλαμβάνεται.

Αυτή τη στιγμή, το Ηράκλειο ελέγχει όλη σχεδόν τη Μεσόγειο. Είναι αυτό το λιμάνι το οποίο προσελκύει την κρουαζιέρα. Αν δείτε τα στατιστικά στοιχεία, ξεπερνάει και τη Μάλτα, η οποία έχει παράδοση σε κρουαζιέρες.

Άρα, λοιπόν, η εποχή είναι πολύ καλή ως πελατολόγιο για το λιμάνι. Το θέμα είναι, η τοπική κοινωνία θα έχει οφέλη; Και παραχωρούμε προς χρήση σε μία εταιρεία η οποία έχει και τις καταγγελίες της. Θυμάστε τις πυρκαγιές, αλλά και το εμπόριο για το οποίο ανθεί. Και μην ξεχνάμε ότι η «GRIMALDI» ήταν και είναι σε μεγάλη αντιπαράθεση με την «ATTICA GROUP».

Πάω τώρα σε άλλα σημεία, όπως στο άρθρο 16 που αναφέρεται στις ποινικές ρήτρες, καθώς και στο σχετικό παράρτημα, που είναι αρκετά λεπτομερές. Ωστόσο, γιατί να επιβάλλονται οι κυρώσεις μετά τη δεύτερη επέτειο και όχι αμέσως; Ποιος είναι ο λόγος; Επιτέλους, ποιοι είναι οι λόγοι ανωτέρας βίας που αναφέρει εδώ ο νομοθέτης και μπορεί ο οργανισμός να αποποιηθεί την παράβαση και την κύρωση;

Τέλος, γιατί δίνεται η δυνατότητα να μπορεί το ελληνικό δημόσιο να προσκαλεί σε διαβούλευση τον ΟΛΗ μια φορά στα δέκα χρόνια, για να συζητούν τις ποινικές ρήτρες και όχι σε ένα πιο κοντινό χρονικό διάστημα ή έστω παραπάνω φορές ή να αλλάζει ανάλογα με τα εκάστοτε δεδομένα; Τα δεδομένα αλλάζουν. Άρα, λοιπόν, γιατί να βάλουμε αυτή τη δεκαετία και να μην μπορεί σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα να γίνει αυτό;

Όσον αφορά το άρθρο 13, με τίτλο «Ενιαία φύση παραχώρησης, εταιρικά ζητήματα και χρηματοδότηση», είναι ξεκάθαρο ότι με τις δυνατότητες που διαθέτει ο οργανισμός υπάρχουν σημεία αντιφατικά, κύριοι, μεταξύ τους και χρήζουν διευκρινίσεων.

Έχουμε παραδείγματα. Στην παράγραφο 3 αναφέρει ότι ο οργανισμός δεν μπορεί να μεταβιβάσει ή να μεταφέρει οποιαδήποτε μετοχή σε τρίτο πρόσωπο, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του ελληνικού δημοσίου και έχοντας τα κατάλληλα έγγραφα για προσκόμιση. Στην παράγραφο 8 αναφέρει ότι το ελληνικό δημόσιο δεν μπορεί να παρεμβαίνει στις εσωτερικές υποθέσεις διαχείρισης του οργανισμού.

Το ερώτημα που δημιουργείται είναι ένα. Ποιος είναι ο πραγματικός ρόλος του ελληνικού δημοσίου στη συνεργασία αυτή; Σε περίπτωση χρεών του Οργανισμού, το ελληνικό δημόσιο θα έχει κάποια επιβάρυνση; Γιατί ο ελληνικός λαός πρέπει να μάθει ποια θα είναι τα οφέλη του ελληνικού δημοσίου ή τι επιβαρύνσεις θα έχει. Γιατί όταν λέμε «ελληνικό δημόσιο», τι εννοούμε; Την τσέπη του ελληνικού λαού. Χρήματα των Ελλήνων είναι, των φορολογούμενων «αιμοδοτών» Ελλήνων πολιτών.

Στο άρθρο 14 γίνεται συνεχώς λόγος από τον νομοθέτη στον αρμόδιο κυβερνητικό φορέα του ελληνικού δημοσίου. Είναι μια αόριστη έννοια, καθώς η ελληνική Κυβέρνηση έχει αριθμό επιτελείου και φορέων με συγκεκριμένα καθήκοντα. Ποιος είναι λοιπόν αυτός ο φορέας και πώς επιλέγεται;

Όσον αφορά τη σύμβαση από τα άρθρα 13 έως 18, που είναι περιεκτικά, θα μπορούσαμε εδώ να πούμε σχετικά με τους όρους ότι υπάρχουν σημεία που δημιουργούν ερωτήματα, τα οποία είναι απαραίτητο να διευκρινιστούν. Αυτό έχουμε εντοπίσει εμείς, κύριοι, ως Ελληνική Λύση και σας βάζουμε τα ερωτήματα, αυτές τις απορίες.

Ένα άλλο κομμάτι το οποίο δεν πρέπει να αμελήσουμε είναι η καταγγελία, κύριε Υπουργέ, από την Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας -είχαμε και τους φορείς-, η οποία, εκτός του ότι καταγγέλλει ότι ξεπουλάτε το λιμάνι του Ηρακλείου, λέει ότι έχουν καταστρατηγηθεί εργασιακές συνθήκες. Το καταγγέλλουν οι εργαζόμενοι, οι οποίοι φοβούνται, αγωνιούν για το μέλλον τους, διότι τα εργασιακά τους δικαιώματα δεν θωρακίζονται. Το λένε οι ίδιοι.

Επίσης, λέει ότι ο Όμιλος «GRIMALDI» κατέθεσε αυτή την προσφορά των 80 εκατομμυρίων. Και λέει ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι διαφορετικής δυναμικής, χωρίς εμπορική δραστηριότητα. Αναφέρει δε ότι η κερδοφορία του οργανισμού είναι υπερδιπλάσια αυτής του λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Και σχολιάζει ότι οι πανηγυρισμοί Νέας Δημοκρατίας και ΤΑΙΠΕΔ για το υποτιθέμενο υψηλό τίμημα της Ηγουμενίτσας οδήγησαν τον Όμιλο «GRIMALDI» στην υποβολή μικρότερης προσφοράς για το λιμάνι του Ηρακλείου.

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και το λιμάνι του Ηρακλείου σχεδόν είναι ισοδύναμα λιμάνια, με βάση κάποια κίνηση εμποροκιβωτίων που είδα. Όμως, προηγείται τώρα το λιμάνι του Ηρακλείου σε ό,τι αφορά τις κρουαζιέρες. Εκεί έχει μεγαλύτερη δυναμική. Αυτό καταγγέλλει η Όμοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας.

Λένε ότι το λιμάνι του Ηρακλείου έχει μεγαλύτερη δυναμική, αφού έχει μεγαλύτερο αριθμό κρουαζιέρων, που ο ίδιος ο κ. Κικίλιας το 2022 ως Υπουργός δήλωνε ότι είναι η ναυαρχίδα του τουρισμού με βάση τις κρουαζιέρες.

Άρα, λοιπόν, εδώ δεν μπορείς να έχεις ένα λιμάνι με μεγαλύτερη προοπτική με βάση και τις κρουαζιέρες -την Ηγουμενίτσα-, να το πουλάς στην «GRIMALDI» 84,7 εκατομμύρια ευρώ -την Ηγουμενίτσα- και να πουλάς φθηνότερα το Ηράκλειο, όπου το Ηράκλειο έχει μεγαλύτερη δυναμική, γιατί έχει και την κρουαζιέρα. Αυτό δεν είναι ένα ερώτημα;

Πρόκειται, δηλαδή, για ένα λιμάνι με μεγαλύτερη προοπτική, με μεγαλύτερη δυναμική, χωρίς να αδικήσουμε το νευραλγικό σημείο της Ηπείρου, την Ηγουμενίτσα, που μπορεί να ελέγξει την Αδριατική και το Ιόνιο. Όμως, το Ηράκλειο έχει και την κρουαζιέρα, η οποία έχει μεγαλύτερα νούμερα από την Ηγουμενίτσα. Και το πουλάμε φθηνότερα κατά 4,7 εκατομμύρια ευρώ. Δεν σας προβληματίζει αυτό; Απλά μαθηματικά!

Ένα λιμάνι με καλύτερη προοπτική, με μεγαλύτερη δυναμική, με έναν κύκλο εργασιών που έχει προοπτική και με βάση την κρουαζιέρα και με βάση το πρότζεκτ του τουρισμού το πουλάς φθηνότερα; Και τα δύο λιμάνια φυσικά είναι ύψιστης νευραλγικής σημασίας.

Θυμάστε τι είχε γίνει με τη Θεσσαλονίκη. Έχουμε και την Αλεξανδρούπολη. Έχουμε και τον Βόλο. Μην τον ξεχνάμε. Είναι στα σχέδια της «GRIMALDI» το λιμάνι της Μαγνησίας στον Παγασητικό, στον Βόλο. Να φύγει και αυτό!

Τα αεροδρόμια ήδη τα εκχωρήσαμε. Θα δώσουμε και τα λιμάνια. Έχουμε ιδιωτικοποιήσει και την ενέργεια. Θα γίνει και με το νερό αργότερα. Δεν γίνεται δουλειά έτσι! Δεν ξεπουλάς ούτε τα χρυσαφικά ούτε τα ασημικά ούτε τα κειμήλια. Αυτά είναι εθνικά κειμήλια. Θα το πούμε έτσι, για να αντιληφθούμε τη σημασία που μπορούν να έχουν αεροδρόμια, λιμάνια, ενέργεια, νεράκι.

Σε περίπτωση διάλυσης του οργανισμού -λέει- στο άρθρο 28 δεν αναφέρεται πουθενά στο ποιες αξιώσεις θα ικανοποιούνται με προτεραιότητα. Των δανειστών; Του πιστοληπτικού τραπεζικού συστήματος; Ή του ελληνικού δημοσίου;

Εδώ θα πρέπει ρητά να εξασφαλιστεί πρώτα το δημόσιο και να μην το αφήσουμε να πλανάται σύμφωνα με τις διατάξεις του εμπορικού δικαίου, καθώς υπενθυμίζεται ότι στην παρούσα σύμβαση δρουν συμπληρωματικά και οι κανόνες του ΔΕΔ.

Και πάμε τώρα σε ό,τι αφορά τον οργανισμό, ο οποίος εξουσιοδοτείται να ορίζει και να εισπράττει για ίδιο λογαριασμό λιμενικά τέλη, τα οποία ορίζονται σχετικά με το επίπεδο..

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, να ολοκληρώσετε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ:** Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ποιος εγγυάται, ποιος θα ελέγχει ότι για την επιβολή τους θα ανταποκρίνεται στις αρχές της αναλογικότητας; Θα μπορεί η εταιρεία να αιτηθεί από το ελληνικό δημόσιο να εισπράττει για λογαριασμό της το σύνολο ή μέρος των αξιώσεων ή απαιτήσεών της, που απορρέουν από την επιβολή τελών σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή πρόσωπα, θα αποφασίζει δηλαδή και θα διατάζει.

Με άλλα λόγια, τώρα, να αρχίσουμε να το συζητάμε θα βρούμε και άλλα. Θα βρούμε και άλλα πολλά σημεία, τα οποία μας βάζουν σε ένα πολύ μεγάλο προβληματισμό, όπως είπαμε, τα οποία χρήζουν περισσότερων διευκρινίσεων.

Ολοκληρώνω. Δεν διευκρινίζεται και κάτι άλλο. Να διευκρινιστούν ρητά ποια ρυπογόνα, μολυσματικά, οχληρά ή κινδυνώδη φορτία θα μεταφέρονται -ακόμη και ξυλόλιο, αυτό που έλεγε ο επικεφαλής μας και Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης, ο Κυριάκος Βελόπουλος, στο θέμα των Τεμπών- να μας πείτε ποιος θα ελέγχει αυτά τα επικίνδυνα φορτία, διότι είχαμε προϊστορία του τραγικού εγκλήματος. Μην έχουμε και τίποτα άλλο με αυτά τα επικίνδυνα ρυπογόνα, μολυσματικά και κινδυνώδη φορτία. Δεν διευκρινίζεται. Θέλουμε περισσότερες διευκρινίσεις.

Ακούστε να δείτε και ολοκληρώνω με αυτό. Η Ελληνική Λύση είναι υπέρ των επενδύσεων που θα δώσουν θέσεις εργασίας, θα βελτιώσουν το οργανόγραμμα -αν θέλετε- και τη λειτουργία πολλών επιχειρηματικών πρότζεκτ. Πλην, όμως, θα πρέπει να διασφαλίσουμε τον εθνικό μας χαρακτήρα, την εθνική μας ταυτότητα απέναντι σε ένα «ξεπούλημα» -δυστυχώς, διότι είναι βαριά η λέξη, αλλά είναι μια λέξη η οποία μπορεί να ειπωθεί- απέναντι σε αεροδρόμια, λιμάνια, ενέργεια, δηλαδή, κοινωνικά αγαθά υψίστης σημασίας, για να κατοχυρώσουμε μια αυτοτέλεια, μία ανεξαρτησία και μια εθνική υπερηφάνεια.

Επενδύσεις ναι μεν, εκεί που χρειάζεται σε έναν ιδιωτικό τομέα εργοστασίων, βιομηχανιών, βιοτεχνιών, αγροτοκτηνοτροφικό τομέα. Εκεί να πούμε «ναι», αλλά όχι όταν χάνει το ελληνικό δημόσιο και κυρίως σε μέρη, όπως είναι τα αεροδρόμια και τα λιμάνια και η ενέργεια, όπου είναι κοινωνικά αγαθά, είναι εθνικά όπλα -να το πω έτσι- που πρέπει να θωρακίσουμε προς όφελος του κοινωνικού συνόλου, δηλαδή, των Ελλήνων πολιτών.

Γι’ αυτό στην Ελληνική Λύση δεν μπορούμε αυτή τη στιγμή να συμφωνήσουμε με τέτοιου είδους παραχωρήσεις λιμανιών σε ιδιωτικές εταιρείες χωρίς να έχει και οφέλη πάνω απ’ όλα η τοπική κοινωνία.

Σας ευχαριστώ θερμά.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Τον λόγο τώρα έχει ειδικός αγορητής από το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής κ. Μιχαηλίδης.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, απολογούμαι για την καθυστέρηση, αλλά βλέπετε σ’ αυτή τη χώρα των μονοπωλιακών συγκοινωνιών, κανείς δεν μπορεί να προγραμματίσει είτε ταξιδεύει στη θάλασσα, είτε στον αέρα, καλά, αφήστε τα τρένα!

Κύριε Πρόεδρε, έχουμε πάλι για άλλη μια φορά μπροστά μας ένα νομοσχέδιο για την κύρωση μιας ήδη υπογεγραμμένης σύμβασης εκποίησης ενός διεθνούς λιμένα της χώρας μας, στην ακολουθία αυτών που προηγήθηκαν, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, την επικύρωση εκποίησης του κεντρικού λιμένα Ηρακλείου, τον «Οργανισμό Λιμένα Ηρακλείου Α.Ε.».

Βέβαια, ο τίτλος του νομοσχεδίου αναφέρει «Κύρωση της σύμβασης παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένα Ηρακλείου». Μάλλον, δεν έχει και μεγάλη σχέση με το περιεχόμενο του νομοσχεδίου, διότι πολύ απλά αυτό που κυρώνουμε σήμερα είναι η τροποποίηση της σύμβασης του 2003, όταν το δημόσιο με τον νεοσυσταθέντα τότε Οργανισμό Λιμένα Ηρακλείου συνήψαν μια σύμβαση για το πώς θα δουλέψουν αυτοί οι οργανισμοί. Και προφανώς για να δεχθεί το νέο επιχειρηματικό σχήμα να αναλάβει, λες και θα πληρώσει και πάρα πολλά ή θα του κοστίσει ιδιαίτερα, τον οργανισμό έπρεπε να βελτιωθούν ακόμα περισσότερο τα πράγματα.

Σε αυτό, λοιπόν, το πλαίσιο πόσο παράλογο θα ήταν να σταθούμε απέναντι σαν ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής σ’ αυτή την επαναλαμβανόμενη τακτική και εννοώ ότι ήδη έχουν υπογραφεί οι συμβάσεις, ήδη έχουν αναληφθεί συμφωνίες και εμείς απλά σαν Βουλή ερχόμαστε εδώ να επικυρώσουμε τι; Ειλημμένες αποφάσεις και θα λέμε και θα ακούει ο Υπουργούς και θα ακούει η Κυβέρνηση και δεν θα αλλάξει τίποτα.

Θα ήταν, όμως, για εμάς όχι τόσο σοβαρό εάν δεν μπαίναμε πραγματικά σε μια λεπτομερή, ουσιαστική συζήτηση για το συγκεκριμένο θέμα για την ενημέρωση του ελληνικού λαού. Μας φέρνει, λοιπόν, η Κυβέρνηση σήμερα για επικύρωση αυτή την τροποποίηση της αλλαγής, όπως είπα, σύμβασης για το λιμάνι του Ηρακλείου, η οποία είχε υπογραφεί στις 30 Ιανουαρίου του 2024, δηλαδή περίπου επτά, οκτώ μήνες πιο μπροστά. Και μας φέρνει να συζητήσουμε -τόσο σοβαρά μας λαμβάνει υπ’ όψιν- δύο, τρεις εργάσιμες ημέρες πριν από τη σημερινή να συνέλθουν οι επιτροπές, να ακουστούν οι φορείς και στο τέλος σήμερα στην Ολομέλεια να επικυρωθεί με νόμο αυτή η σύμβαση.

Χαρακτηριστικό, βέβαια, αυτής της βιασύνης και του ελλείμματος διαβούλευσης είναι και το θέμα του αντισταθμιστικού τέλους προς τους ΟΤΑ, δηλαδή το 85% της ετήσιας εισφοράς του επενδυτή προς το δημόσιο, που πρέπει να αποδίδεται στον οικείο δήμο, που δεν συμπεριλαμβανόταν στη σύμβαση και ήρθε σαν συμπλήρωμα στην επιτροπή. Και όχι μόνο αυτό, αποκαλύφθηκε και από τη συζήτηση με τους φορείς ότι τα τελευταία πέντε χρόνια το δημόσιο δεν καταβάλλει ούτε καν αυτή την εισφορά που έχει υποχρέωση προς την τοπική αυτοδιοίκηση.

Παρ’ όλα αυτά εμείς, όπως είπα, θα τοποθετηθούμε υπεύθυνα, όπως κάνουμε κάθε φορά σε ένα τόσο σοβαρό και εθνικής διάστασης θέμα, όπως είναι η αξιοποίηση των διεθνούς σημασίας λιμένων της χώρας, αλλά και γενικότερα της ανάπτυξης και της εκμετάλλευσης συνολικά του λιμενικού δικτύου του λιμενικού συστήματος της χώρας μας.

Η Κυβέρνηση εκποιεί ένα ακόμα λιμάνι μείζονος διεθνούς σημασίας, όχι μόνο με εξευτελιστικό τίμημα αλλά και σε χρονική περίοδο σημαντικών και πολυδιάστατων πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου λιμένων της Ευρώπης με την επανεξέταση του κανονισμού 1315/2003, στο οποίο δίκτυο εντάσσεται και το λιμάνι του Ηρακλείου, αλλά και σε συνδυασμό με τον κανονισμό 1255/2011 για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική με στόχο την ανάπτυξη και την οικονομική, αλλά και την κοινωνική και οικονομική συνοχή ιδιαίτερα της πολυνησιακής χώρας μας.

Το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής δεν είναι αντίθετο, βέβαια, σε πολιτικές, το έχουμε τονίσει πολλές φορές, αξιοποίησης των λιμένων της χώρας. Τέτοιας σημασίας και βαρύτητας πολιτικές, όμως, πρέπει να εδράζονται σε καλά μελετημένη στρατηγική αξιοποίησης των λιμενικών υποδομών συμπληρωματικά της μιας με την άλλη, που συνολικά θα αναβαθμίσουν τη θέση μας στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Ευρώπης, της Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας, της Μέσης Ανατολής.

Επιπρόσθετα, η διαφορά μας με την Κυβέρνηση είναι ότι το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής διαφωνεί -και το επαναλαμβάνουμε- με την καθολική εκχώρηση και εκποίηση των υποδομών παράλληλα με την εκχώρηση της εξουσίας, χάραξης και άσκησης πολιτικής για την ανάπτυξή τους.

Και όλα αυτά, ιδιαίτερα αυτή την κρίσιμη για την Ευρώπη περίοδο, επανεξέτασης της θέσης της στον έντονο ανταγωνισμό Ανατολής - Δύσης και ιδιαίτερα αυτή τη χρονική περίοδο που η Ευρώπη επαναχαράσσει και επανεξετάζει την οργάνωση και τον χάρτη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών σιδηροδρομικών, θαλάσσιων, χερσαίων, σε μια πολυτροπική διασύνδεση από Βορρά στον Νότο, Δύση και Ανατολή, για αποδοτικότερο και πιο εύρυθμο, πιο πράσινο και πιο οικονομικό δίκτυο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα είναι νησιωτική χώρα. Η συμβολή των λιμένων είναι καθοριστική για την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ζωή και την εθνική συνοχή και ασφάλεια, αλλά και τη γεωπολιτική της θέση. Συνεπώς τίθεται ως προτεραιότητα η ύπαρξη συγκροτημένης στρατηγικής ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων. Αυτή την κεφαλαιώδους σημασίας εθνική πολιτική δεν δείχνει η Κυβέρνηση ότι τη συμμερίζεται.

Το μοντέλο που υιοθετεί σήμερα ουσιαστικά είναι η παράδοση πλήρους κυριότητας και όχι η χρήση και εκμετάλλευση των λιμενικών υποδομών. Τα αδιέξοδα που διαπιστώθηκαν στην αντίστοιχη διαδικασία ιδιωτικοποίησης του λιμένα Αλεξανδρούπολης, αλλά και η καθυστέρηση των υποχρεωτικών επενδύσεων στους ιδιωτικοποιημένους λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης, θα έπρεπε να είχαν οδηγήσει έναν εθνικό διάλογο για την πολιτική λιμένων, με στόχο τη μέγιστη αξιοποίησή τους προς όφελος του ελληνικού δημοσίου και ευρύτερα της περιφερειακής μας ανάπτυξης, αλλά και εξυπηρέτησης συγκεκριμένων γεωπολιτικών στόχων.

Το υπό συζήτηση νομοσχέδιο αποτελεί μια ομολογία της Κυβέρνησης ότι από η 30-1-2003 σύμβαση παραχώρησης μεταξύ ελληνικού δημοσίου και «Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου Κρήτης Α.Ε.», η οποία έχει κυρωθεί δυνάμει του ν.4597/2019, ήταν αναγκαίο να επικαιροποιηθεί, να διευκρινιστεί και να συμπληρωθεί στο πλαίσιο της τρέχουσας διαδικασίας αξιοποίησης του λιμένα Ηρακλείου και της διαπραγμάτευσης για την παραχώρησή του με όρους που εξυπηρετούν τον επενδυτή και όχι ένα συνεκτικό σχέδιο ανάπτυξης και εν προκειμένω της Περιφέρειας Κρήτης, αλλά και συνολικά των εθνικών συμφερόντων.

Τι μας λέει, λοιπόν, σήμερα με απροκάλυπτο τρόπο η Κυβέρνηση; Ότι τροποποιεί τη σύμβαση παραχώρησης του 2003 μεταξύ ελληνικού δημοσίου και ΟΛΗ με στόχο να εξυπηρετήσει τον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Ομίλου «GRIMALDI», στον οποίο έχει εκποιήσει πριν λίγους μήνες και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Πάροχος υπηρεσιών και χρήστης ταυτίζονται στο ίδιο πρόσωπο, σε δύο μείζονος σημασίας λιμάνια, το ένα στο υπογάστριο της Αδριατικής και το άλλο στην Κεντρική Μεσόγειο.

Έχουν ελεγχθεί ενδελεχώς αυτές οι καινοφανείς -τουλάχιστον για την Ευρώπη- πρακτικές από την Επιτροπή Ανταγωνισμού; Πάμε και σε άλλες πρωτοτυπίες. Δεν βολεύει το επενδυτικό σχήμα η εκμετάλλευση του Ενετικού Λιμανιού του Δήμου Ηρακλείου, του Λιμένα Λινοπεραμάτων του Δήμου Μαλεβιζίου, των αλιευτικών καταφυγίων Άρβης και Καστρίου του Δήμου Βιάννου, και Λούτρας του Δήμου Γόρτυνας, του Θεατρικού Σταθμού, του ΚΤΕΛ και του Λιμενικού Περιπτέρου.

Τι επιλέγετε; Συστήνεται ξανά ένας νέος οργανισμός παλιάς κοπής, το Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου που καταργήθηκε το 2001 για να συσταθεί ο ΟΛΗ, προκειμένου να παραχωρηθούν σε αυτό η χρήση και εκμετάλλευση των προαναφερθέντων υποδομών που δεν επιθυμεί το νέο επενδυτικό σχήμα. Προκύπτουν, όμως, νέα προβλήματα από τη σύσταση του Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου, καθώς οι χερσαίοι και θαλάσσιοι χώροι που θα συστήσουν την οντότητά του, εντάσσονται στη χωρική δικαιοδοσία τεσσάρων δήμων.

Κύριε Υπουργέ, θα επιμείνετε σε ίδρυση φορέα με διοίκηση από δήμου ή θα υιοθετήσετε το πιο λογικό που ζητήθηκε και από τους εκπροσώπους των όμορων δήμων, δηλαδή τη σύσταση διαδημοτικού λιμενικού ταμείου; Νομίζω ότι δεν έχει ιδιαίτερη δυσκολία αυτό το θέμα, αφού συμφωνεί και η τοπική αυτοδιοίκηση.

Πέραν τούτου, με τις επιλογές σας δημιουργείται ένα ακόμα οξύμωρο, ένας ενιαίος οργανισμός λιμένων να διασπάται σε δύο, μία ανώνυμη εταιρεία κι ένα λιμενικό ταμείο, όπου σύμφωνα με το σημερινό θεσμικό πλαίσιο του άρθρου 159 του ν.4365 όπως ισχύει, το ΤΑΙΠΕΔ θα ενεργεί ως αρχή σχεδιασμού λιμένων για τον ΟΛΗ -ουσιαστικά ο επενδυτής- και το δεύτερο κομμάτι του λιμένα που θα ανήκει στο Λιμενικό Ταμείο θα εποπτεύεται για την ανάπτυξή του -οι παρεμβάσεις και τα λοιπά- από την Επιτροπή Σχεδιασμού Ανάπτυξης Λιμένων, τη γνωστή ΕΣΑΛ, του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Πραγματικά, προκαλείται σύγχυση που άπτεται και της ασφάλειας των υποδομών και της περιοχής και πρέπει να το τονίζουμε σε μια τέτοια σημερινή μέρα μαύρης επετείου, όπως είναι το Μάτι. Αυτά που τονίζουμε σήμερα σε αυτή την Αίθουσα δεν είναι ασύνδετα με τέτοιες τραγωδίες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι εντάσσει την εκποίηση του λιμένα Ηρακλείου σε έναν σχεδιασμό ευρύτερης ανάπτυξης και αναβάθμισης της Κρήτης και το συνδέει με την κατασκευή του βόρειου οδικού άξονα της Κρήτης και του διεθνούς αερολιμένα.

Αλήθεια, πώς συνάδουν όλα αυτά όταν αφ’ ενός, δεν έχει προηγηθεί καμμία διαβούλευση με την περιφέρεια και τους δήμους, όπως αποδείχθηκε προχθές από τις θέσεις που εξέφρασαν οι εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης και αφ’ ετέρου, εκ του γεγονότος ότι πρώτα κυρώνεται η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ δημοσίου και ΟΛΗ στη Βουλή των Ελλήνων και μετά από εννέα μήνες έχει υποχρέωση ο επενδυτής να καταθέσει τις σκέψεις και τις προθέσεις του για την ανάπτυξη αυτής της τόσο σημαντικής υποδομής, το λεγόμενο master plan, με τις νέες συνθήκες και την έκδοση περιβαλλοντικών επιπτώσεων;

Ποια πολιτική στρατηγικής ανάπτυξης συζητάμε; Απόλυτο σκοτάδι! Ούτε τη συμφωνία μεταβίβασης των μετοχών μεταξύ της Κυβέρνησης και της κοινοπραξίας δεν έχει την τιμή να γνωρίζει η Βουλή των Ελλήνων. Αδιαφάνεια και για το ύψος του συνολικού τιμήματος της εκποίησης που καλείται να δώσει ο Όμιλος «GRIMALDI», 80 εκατομμύρια για το 67% των μετοχών του λιμένα Ηρακλείου. Στη σύμβαση δεν αναφέρεται τίποτα. Ακροθιγώς αναφέρεται κάτι στην ανάλυση του Γενικού Λογιστηρίου και σε κάποιο δελτίο Τύπου του ΤΑΙΠΕΔ, δίχως χρονοδιάγραμμα καταβολών ή διασύνδεση με κάποιο πρόγραμμα επένδυσης.

Θολό τοπίο, επίσης, επικρατεί και όσον αφορά τις υποχρεωτικές επενδύσεις. Δεν έχει κατατεθεί κανένα έγγραφο που να αποτυπώνονται δεσμευτικές υποχρεώσεις του ομίλου. Η μόνη δέσμευση που αναφέρεται είναι ότι θα κατασκευαστεί ένα κτήριο για το λιμεναρχείο, δύο χιλιάδων τετραγωνικών, δεν μας λέει, όμως, ούτε πότε θα αρχίσει, ούτε πότε θα τελειώσει.

Κατά την ακρόαση των φορέων ενημερωθήκαμε ότι το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου έχει προβλέψει ύπαρξη, έχει στο ταμείο του δηλαδή, 12 εκατομμυρίων -λέγεται, όμως, ότι παραδόθηκε με περίπου πάνω από 20, 24 εκατομμύρια-, τα οποία βρίσκονται στα ταμεία και θα τα παραλάβει φυσικά το νέο σχήμα που θα τρέξει τον οργανισμό. Αυτά τα 12 -ίσως και παραπάνω- εκατομμύρια, όπως μας είπε ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΛΗ, προβλέπονται για το ότι θα οδηγηθεί το λιμάνι να ενταχθεί στο λεγόμενο Port Environmental Review System για το cold ironing κ.λπ..

Θα εισπραχθούν, λοιπόν, 80 εκατομμύρια σε σαράντα χρόνια και από ό,τι ακούγεται, ο Όμιλος «GRIMALDI» θα πάρει «ζεστά» 12 και παραπάνω εκατομμύρια, μέχρι 20 ενδεχομένως. Δεν υπάρχει διαφάνεια.

Και, επίσης, για το σημαντικό θέμα του περιβάλλοντος θα περιμέναμε να περιγράφεται πολύ πιο αναλυτικά μέσα στη σύμβαση που σήμερα συζητάμε και προσπαθούμε να επικυρώσουμε.

Μας λένε, επίσης, ότι από το 2025 μέχρι το 2030, στο λεγόμενο σύστημα «cold ironing», που σημαίνει -για όσους μας ακούνε- ότι το σημερινό λιμάνι του Ηρακλείου αυτή την περίοδο φιλοξενεί ακόμα και τρία κρουαζιερόπλοια μεσαίου και μεγάλου μεγέθους, που θα έχει εμπορικά πλοία και πλοίο της ακτοπλοΐας, που ενδεχομένως να χρειάζεται ισχύς πάνω από 40, μπορεί και 50 μεγαβάτ, δηλαδή ισχύς όσο όλος ο Νομός Ηρακλείου, αυτά θα είναι έτοιμα μέχρι το 2025. Μα, πώς τα λένε αυτά τα πράγματα εδώ μέσα; Τέτοια τεράστια απαίτηση ισχύος σε δύο χρόνια θα έχει υλοποιηθεί; Δεν υπάρχει καμμία περίπτωση! Θα έχουμε προβλήματα και με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα θέμα το οποίο προκύπτει είναι και το καθεστώς των εργαζομένων. Ήδη το σωματείο των φορτοεκφορτωτών έχει ζητήσει να συζητηθεί το θέμα και αυτοί οι άνθρωποι, που είναι στυλοβάτες πραγματικά μιας εύρυθμης και αποδοτικής λειτουργίας ενός τέτοιου οργανισμού, είναι έτοιμοι και θέλουν να ενταχθούν σε αυτό το νέο σχήμα. Πρέπει να το δείτε.

Έχουμε, λοιπόν, αυτή την εξέλιξη σε ένα τόσο ασταθές, τόσο ανταγωνιστικό, τόσο εύθραυστο και επικίνδυνο και αναθεωρητικό, όπως είναι η ευρύτερη περιοχή μας, περιβάλλον. Γι’ αυτό επιβάλλεται σοβαρότητα και εθνική ομόνοια.

Λοιπόν, εμείς, κύριε Υπουργέ, σε αυτό το πλαίσιο, είμαστε διατεθειμένοι για τον ευρύτερο σχεδιασμό τού τόσο σημαντικού θέματος που είναι το σύστημα των λιμενικών υποδομών στο περιβάλλον που περιέγραψα να κουβεντιάσουμε, αλλά όπως φέρνετε εδώ τις προτάσεις σας με τετελεσμένα γεγονότα και μάλιστα χωρίς καμμία συνοχή το πώς δίνετε τη μια το λιμάνι της Καβάλας, την άλλη Θεσσαλονίκη, την άλλη την Ηγουμενίτσα, την άλλη του Ηρακλείου χωρίς να καταλαβαίνουμε ποια είναι η εθνική στρατηγική σας για την ανάπτυξη και τη εκμετάλλευση τόσο σοβαρών υποδομών, δεν μπορούμε να συναινέσουμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν προχωρήσουμε έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Τετάρτης 24 Ιουλίου 2024, το οποίο έχει ως εξής:

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφοι 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1297/17-7-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Δημοκρατία» κ. Δημητρίου Κούβελαπρος τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, με θέμα: «Επιπλέον μέτρα για την ασφαλή και ομαλή κυκλοφορία στην περιφερειακή οδό Θεσσαλονίκης εν μέσω εργασιών για το FlyOver».

2. Η με αριθμό 1291/16-7-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ιωαννίνων της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Νικολάου Έξαρχου προς τον Υπουργό Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού με θέμα: «Για την κατάσταση των αθλητικών εγκαταστάσεων στα Ιωάννινα».

3. Η με αριθμό 1295/17-7-2024 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Σπαρτιάτες» και Βουλευτή Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ.Βασιλείου Στίγκαπρος τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη με θέμα: «Εμείς οι «Σπαρτιάτες», εδώ και έναν χρόνο, που είμαστε κοινοβουλευτικό κόμμα, βιώνουμε έναν ιδιότυπο ρατσισμό και αποκλεισμό από μέσα και φορείς, αλλά και από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1303/19-7-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Έβρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Δημοκρατία» κ. Αναστάσιου (Τάσου) Δημοσχάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Μείζονος σημασίας και πολλαπλά ωφέλιμη για τον Νομό Έβρου η ολοκλήρωση του εμβληματικού έργου της ανατολικής περιφερειακής οδού Αλεξανδρούπολης».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 4987/31-5-2024 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Χαράλαμπου Μαμουλάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορώνμε θέμα: «Πόσα χρόνια θα σχεδιάζει να σχεδιάσει η επιτελική ΝΔ την αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου «Νίκος Καζαντζάκης;»».

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής από τη Νίκη, ο κ. Βρεττός.

Παρακαλώ κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα είναι 23 Ιουλίου 2024. Αύριο στις 24 Ιουλίου 2024 ο προεδρικός κήπος θα υποδεχτεί και θα γιορτάζει η Πρόεδρος, με όλη την πολιτειακή και πολιτική εξουσία και τους άλλους φορείς, τα πενήντα χρόνια της Αποκατάστασης της Δημοκρατίας. Θα είχε ενδιαφέρον να είναι μια ημέρα, όχι μόνο τιμής, αλλά και απολογισμού. Τι κατάφερε αυτή η δημοκρατία τα τελευταία πενήντα χρόνια; Πιθανόν ο πιο κατάλληλος να απαντήσει, γιατί μάλλον θα βρίσκεται αύριο στους κήπους, είναι ο κ. Στουρνάρας, ο οποίος πρόσφατα προχθές σημείωσε: «Άλλα σαράντα χρόνια θα χρειαστούν για να διασφαλίσει η Ελλάδα την ευημερία της και να επιστρέψει σε δημόσιο χρέος 60% του ΑΕΠ». Όσο δηλαδή ήταν στις αρχές της Μεταπολίτευσης το 1974 εκτιμά ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος. Αλήθεια, θα μπορούν όλοι να πίνουν το ποτό τους αύριο στους κήπους; Έτσι, προς προβληματισμό και για να δούμε τελικά αν όπου χαρές και πανηγύρια πρώτη η Βασούλα ή όπως αλλιώς ο καθένας θέλει να ονοματίσει όταν άνθρωποι που δεν αξίζουν χαίρονται για επιτεύγματα που δεν υπάρχουν. Πάντως, οι Έλληνες πολίτες δεν θα χαίρονται αύριο.

Όσον αφορά, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, καθόλου δεν τους ενδιαφέρει γιατί έτσι και αλλιώς μια κυβερνητική δουλειά είναι. Η Κυβέρνηση είναι απόλυτα συνεπής στις διαδικασίες της εκποίησης οποιασδήποτε δημόσιας περιουσίας. Με ποιους όρους; Μην το συζητάτε, τους ευνοϊκότερους. Τους ευνοϊκότερους όρους για τους υποτιθέμενους επενδυτές, αυτούς που τελικά έρχονται και πληρώνουν τιμήματα αναντίστοιχα της αξίας της δημόσιας περιουσίας που αποκτούν, όχι μόνιμα αλλά για σαράντα χρόνια. Με ποιες διαδικασίες; Με μεγάλη προικοδότηση. Από ποιους; Από τους κυβερνητικούς. Είναι πολύ large και πολύ γενναιόδωροι, να στηρίζονται στην αποποίηση και στην εκχώρηση της δημόσιας περιουσίας, προικίζοντας και τους επενδυτές μήπως και τους χάσουμε.

Βεβαίως, για όλα αυτά δεν παίρνουν την ευθύνη εκείνοι. Έχουν διαμορφώσει, έχουν δημιουργήσει, έχουν νομοθετήσει, το ΤΑΙΠΕΔ που τους έχουν επιβάλει οι δανειστές μας. Το ΤΑΙΠΕΔ βεβαίως και τα στελέχη τους έχουν το ακαταδίωκτο, όπως δηλαδή κάθε Έλληνας πολίτης. Επομένως τα στελέχη, τα οποία διαχειρίζονται το ΤΑΙΠΕΔ και υποτίθεται ότι εξυπηρετούν, όχι τα ελληνικά συμφέροντα, γιατί είναι υπάλληλοι του ΤΑΙΠΕΔ, δεν λογοδοτούν στην ελληνική δικαιοσύνη, επομένως, εξασφαλίζουν τα συμφέροντα όλων των δανειστών. Γιατί εμείς ως Κυβέρνηση αποδεχτήκαμε όλες τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την κατάργηση των κρατικών μονοπωλίων. Βεβαίως, όταν αποδεχτήκαμε την κατάργηση των κρατικών μονοπωλίων, δεν δεσμευτήκαμε ότι δεν θα δημιουργήσουμε με τις πολιτικές μας ιδιωτικά μονοπώλια. Και αφού δεν δεσμευτήκαμε, επιτρέπουμε στους υπαλλήλους του ΤΑΙΠΕΔ, στους χρυσοπληρωμένους υπαλλήλους, να δημιουργούν ιδιωτικά μονοπώλια.

Τους ενδιαφέρει αν ο αγρότης του Ηρακλείου θα μπορέσει να πάρει τα προϊόντα του; Τους ενδιαφέρει ο μικρός ή ο μεσαίος έμπορος του Ηρακλείου αν θα μπορεί να έχει αύριο επιχειρηματική δραστηριότητα; Είπαμε, αν τολμήσει και είναι και ελεύθερος επαγγελματίας να διαμαρτυρηθεί, πάλι ο κ. Στουρνάρας θα του πει «να γίνεις μετανάστης». Έτσι και αλλιώς το δημογραφικό δεν αποτελεί πρόβλημα για την Κυβέρνηση, θα αντικατασταθεί, όπως λέει και η Πρόεδρος της Δημοκρατίας, από τους μετανάστες, αυτούς που κάποτε μία Υπουργός του ΣΥΡΙΖΑ έλεγε ότι λιάζονται. Αυτοί θα αντικαταστήσουν τον γηγενή πληθυσμό.

Αυτή είναι η διαχρονική πολιτική της Κυβέρνησης. Απλώς η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το κάνει πολύ καλύτερα, γιατί είναι η ικανότερη από την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Η ίδια πολιτική, η ίδια μνημονιακή δέσμευση από όλους τους παράγοντες και η ίδια βεβαιότητα και πεποίθηση ότι δεν αλλάζει τίποτα. Άρα, αφού δεν αλλάζει τίποτα, ας διατηρήσουμε τις θεσούλες μας, ας φωτογραφηθούμε, ας παρουσιαστούμε. Έτσι και αλλιώς εμείς κάνουμε την εκποίηση της δημόσιας περιουσίας πολύ καλύτερα από τους συναδέλφους. Γιατί; Γιατί είμαστε και φιλελεύθεροι; Πού το πας αυτό;

Επομένως, μόνο με τέτοιον τρόπο μπορεί κάποιος να ασκήσει μια κριτική σε μια εκχώρηση μερικής παραχώρησης, που βεβαίως εμείς η Νίκη προτείνουμε. Αν λειτουργούσε θεσμικά η δημοκρατία, προτιμούμε τη μερική παραχώρηση από την ολική παραχώρηση. Προφανώς είναι πολύ πιο σημαντική, αλλά πότε; Όταν δεν είναι προικισμένη. Όταν δεν επιτρέπεται σε αυτόν που του παραχωρείτε για σαράντα χρόνια το 67% της εταιρείας του λιμανιού του Ηρακλείου, δεν του παραχωρείτε το δικαίωμα που δεν έχει κανένας άλλος Έλληνας πολίτης ιδιωτικά και να διαχειρίζεται περιβαλλοντικά, εμπορικά και χωροταξικά έναν χώρο ο οποίος είναι η περιουσία του ελληνικού λαού.

Άρα, τι κάνετε με τις νομοθεσίες σας; Δημιουργείτε κράτος εν κράτει. Είναι κακό; Είναι κακό όταν το δημόσιο δεν μπορεί να τους ελέγξει. Γιατί; Γιατί και το δημόσιο, κινούμενο πολλές φορές από κυβερνητικές, κομματικές φιλίες, έχει γεμίσει από εγκληματικές οργανώσεις που χρησιμοποιούν τη νομοθεσία, τα υψηλά πρόστιμα, τα οποία είναι αποτρεπτικά της κακοδιαφθοράς, για να μπορούν να πηγαίνουν και να πουλάνε εξυπηρετήσεις μέσα από διάφορα γραφεία που παίρνουν και αντλούν την ισχύ τους και τη δύναμη ακόμα και από υπουργικά ή δημαρχιακά περιβάλλοντα.

Επομένως, προκαλεί αρνητικές συνέπειες -για να είμαστε ειλικρινείς- ο τρόπος που παραχωρείται, εκχωρείται μέσω του ΤΑΙΠΕΔ το λιμάνι του Ηρακλείου. Μερικώς; Μερικώς. Τουλάχιστον ας γινόταν με σωστό τρόπο.

Επομένως, το αποτέλεσμα αυτής της αξίας που έχει το λιμάνι δεν θα δώσει ποτέ υπεραξία στον ηρακλειώτικο λαό. Θα δώσει μεγάλη υπεραξία στον Όμιλο «GRIMALDI». Προφανώς, οπωσδήποτε δεν θα αναπτυχθεί η τοπική οικονομία, προφανώς ο πρωτογενής τομέας δεν θα μπορεί να προωθεί με την ίδια δυνατότητα, με την ίδια ευκολία τα προϊόντα του, γιατί πάντα θα βρίσκεται υπό την κρίση του επενδυτή και η κοινή πείρα αποδεικνύει ότι η κρίση του επενδυτή δεν είναι φιλανθρωπικό ίδρυμα. Και έχει αποδειχτεί ότι δεν είναι φιλανθρωπικό ίδρυμα γιατί δεν τον ενδιαφέρει καθόλου η πατρίδα μας. Δεν τον ενδιαφέρει καθόλου ο ηρακλειώτικος λαός.

Κλείνοντας, γιατί δεν αντέχει σοβαρής κριτικής άλλη μία παραχώρηση, είναι μια σημείωση που πραγματικά αναφέρθηκε και από άλλους συναδέλφους, αλλά σαν αυτοδιοικητικός πάντοτε την επικαλούμαι. Είναι δυνατόν σε αυτή τη μερική παραχώρηση με όρους πραγματικά ξεπουλήματος -τολμώ να αναφέρω αυτή την έκφραση, γιατί δεν υπολείπεται της αληθείας-, με όρους επομένως ξεπουλήματος η τοπική αυτοδιοίκηση δεν έχει κανένα δικαίωμα είσπραξης ανταποδοτικών τελών; Λες και ότι όποιος ιδιώτης μπαίνει και διαχειρίζεται για σαράντα χρόνια το λιμάνι δεν επιβαρύνει την πόλη.

Η δε νομοτεχνική βελτίωση που κατέθεσε ο Υφυπουργός κατά την πρώτη συζήτηση στην επιτροπή του νομοσχεδίου δεν απαντήθηκε κατά τη διάρκεια των επιτροπών. Αν κάνω κάποιο λάθος, ας μας το υπενθυμίσει. Όταν λέτε ότι θα αποδοθεί στον Δήμο Ηρακλείου το έκτακτο αντισταθμιστικό όφελος κατά 85% αφορά τα τρία πρώτα χρόνια. Γιατί μετά αν τελικά το 85% προέρχεται από τα έσοδα που θα προκύπτουν για το ελληνικό δημόσιο μέσα από τη σύμβαση παραχώρησης, αυτά κατανέμονται κατά τα 3 πρώτα χρόνια κατά 7,5% στη Δημόσια Αρχή Λιμένων και κατά 7,5% και πάλι για τα τρία πρώτα χρόνια στο Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου.

Επομένως το 85% αν προέρχεται από το ίδιο έσοδο και όχι από κάπου αλλού -που θα μας εξηγήσετε από πού προέρχεται και όποιου ποσού το 85%- για ποιον λόγο εσείς το λέτε έκτακτο, αν είναι τακτικό; Επομένως εσείς το χαρακτηρίζετε έκτακτο και δεν αφορά τα τρία πρώτα χρόνια από τα έσοδα επαναλαμβάνω που θα προκύψουν σύμφωνα με τις συμβάσεις παραχώρησης στο ελληνικό δημόσιο, που είναι το 3,5% αν δεν κάνω λάθος. Το 3,5% σε έναν τζίρο γύρω στα 8 εκατομμύρια, είναι γύρω στις 240.000. Λέτε για 400.000 γιατί προσβλέπετε σε περισσότερα έσοδα. Γιατί το 3,5% στα 8 εκατομμύρια είναι όσα είπα περίπου. Γιατί δεν ξέρουμε αν είναι με ΦΠΑ, αν είναι χωρίς ΦΠΑ, ποιες είναι οι διαδικασίες.

Επομένως θέλουμε να δούμε το έκτακτο αντισταθμιστικό τέλος. Το λέω με την έννοια ότι έχουμε μελετήσει το νομοσχέδιο και πραγματικά ενδιαφερόμαστε, άσχετα ότι δεν θα το ψηφίσουμε γιατί πραγματικά δεν πιστεύουμε ότι τα έσοδα αυτά που αποκόμισε το ΤΑΙΠΕΔ και τα αποδίδει στο χρέος μας, είναι έσοδα τα οποία ανταποκρίνονται στις διαδικασίες και στην αξία του λιμανιού. Ούτε πιστεύουμε ότι το 3,5% είναι ικανοποιητικό έσοδο σύμφωνα με την υπεραξία που έχει το λιμάνι. Και βεβαίως πουθενά δε δεχόμαστε σε μια τέτοια σύμβαση μερικής παραχώρησης να υπάρχει το δικαίωμα μη απόδοσης ανταποδοτικών τελών στον Δήμο Ηρακλείου, αλλά και μη δυνατότητας ή και ελεύθερης δυνατότητας ενός διαχειριστή του λιμένος να μπορεί ιδιωτικά να πολεοδομεί, ιδιωτικά να χωροταξεί και ιδιωτικά να αντιμετωπίζει τα περιβαλλοντικά θέματα χωρίς κανέναν ουσιαστικό και περαιτέρω έλεγχο.

Για όλους αυτούς τους λόγους δεν θα ψηφίσουμε και αυτή την κύρωση μερικής παραχώρησης του λιμένος Ηρακλείου.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η ειδική αγορήτρια από τη Νέα Αριστερά κ. Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σύμβαση που η Βουλή καλείται σήμερα να κυρώσει είναι ενδεικτική του καταστροφικού αναπτυξιακού προσανατολισμού της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Είναι ενδεικτική των ιδεολογικών της εμμονών, της μονοδιάστατης πίστης του πολιτικού της προσωπικού ότι τα πάντα μπορούν να γίνουν καλύτερα αν πάψει η πολιτεία να ασχολείται μαζί τους. Φτάνει να τεθεί στον ιδιωτικό τομέα. Και βεβαίως είναι ενδεικτική της απόλυτης έλλειψης αναπτυξιακής φαντασίας από μέρους του επιτελείου της Κυβέρνησης του κ. Μητσοτάκη.

Σε μια εποχή που ο πόλεμος και η στροφή προς την πράσινη και ψηφιακή μετάβαση προκαλούν ριζικές αλλαγές στις διεθνείς αλυσίδες αξίας, ο σχεδιασμός των δημόσιων μεταφορικών υποδομών είναι ευκαιρία για την έκφραση μιας διαφορετικής αντίληψης για το πού μπορεί να πάει η οικονομία της χώρας. Είναι ή θα έπρεπε να είναι αφορμή για να φανταστούμε μια διαφορετική θέση της χώρας μας στον διεθνή καταμερισμό εργασίας εν μέσω προκλήσεων και ευκαιριών. Για να το κάνουμε όμως αυτό θα έπρεπε να σκεφτόμασταν ότι το κράτος είναι και μπορεί να είναι πρωταγωνιστής σε αυτό τον σχεδιασμό.

Η σημερινή όμως σύμβαση είναι ενδεικτική της στάσης της σημερινής Κυβέρνησης να παραιτηθεί το δημόσιο από αυτό τον ρόλο αφήνοντας τον ιδιωτικό τομέα να επενδύσει, όπου θέλει να επενδύσει, χωρίς μέριμνες για την κοινωνία και τις συνέργειες μεταξύ των οικονομικών κλάδων και τα δημόσια οικονομικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα τα παραπάνω είναι όμως επίσης ενδεικτικά μιας ιδεολογικής μάχης μεταξύ Δεξιάς και Αριστεράς για το μέλλον και τον ρόλο των δημόσιων υποδομών, μιας αντιπαράθεσης ανοιχτής και συνεχιζόμενης. Σήμερα όμως δεν θα σας κάνουμε αυτή τη χάρη. Δεν θα σας κάνουμε τη χάρη να μετατρέψουμε αυτή τη συζήτηση για την ιδιωτικοποίηση του λιμένα Ηρακλείου σε μια ιδεολογική αντιπαράθεση μεταξύ Δεξιάς και Αριστεράς, όπως πονηρά περιέγραψε ο εισηγητής της Συμπολίτευσης. Γιατί αυτή δεν είναι απλά μία ιδιωτικοποίηση. Αυτή είναι μια ιδιωτικοποίηση που συνειδητά και βάσει σχεδίου βάλλει ευθέως εναντίον του δημοσίου συμφέροντος και αναιρεί κάθε ένα από τα υποτιθέμενα οφέλη, που η νεοφιλελεύθερη ορθοδοξία επαναλαμβάνει ως τα οφέλη των ιδιωτικοποιήσεων.

Τι λέτε λοιπόν εσείς οι δεξιοί ότι είναι αρετές μιας καλής ιδιωτικοποίησης; Πρώτον, φέρνει επιπλέον πόρους στα δημόσια ταμεία. Δεύτερον ότι φέρνει νέες επενδύσεις χωρίς την επιβάρυνση των φορολογουμένων. Τρίτον, ότι ενισχύει τον ανταγωνισμό. Η σημερινή λοιπόν ιδιωτικοποίηση δεν ακυρώνει μόνο την ικανότητα του δημοσίου να σχεδιάσει για το μέλλον της οικονομίας της χώρας και του νησιού, αλλά έχει και τεχνητά μειωμένο αντίτιμο σε σχέση με την πραγματική αξία του asset, φέρνει εξευτελιστικά χαμηλές επενδύσεις στις λιμενικές υποδομές του νησιού και πάνω απ’ όλα συρρικνώνει δραματικά τον ανταγωνισμό με επικίνδυνες συνέπειες για το μέλλον των οικονομικών κλάδων στην Κρήτη, που επαφίονται στις μεταφορές όπως στα εξαγώγιμα οπωροκηπευτικά, τουρισμός, μεταποίηση και άλλα.

Ας τα πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας επέλεξε να προωθήσει το 2020 την ιδιωτικοποίηση τριών περιφερειακών λιμένων της χώρας μεταξύ των οποίων και το λιμάνι του Ηρακλείου, ερήμην βεβαίως της επιθυμίας της τοπικής κοινωνίας και χωρίς αυτό να προκύπτει και από καμμία διεθνή υποχρέωση της χώρας. Ο τελικός διαγωνισμός αφορούσε την απόκτηση του πλειοψηφικού ποσοστού συμμετοχής 67% στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας και αναμενόταν να ολοκληρωθεί το καλοκαίρι του 2022. Στην αρχική φάση του διαγωνισμού εκδήλωσαν οκτώ επενδυτικά σχήματα ενδιαφέρον, αλλά τελικά τον Ιούνιο του 2023 ο Όμιλος «GRIMALDI» αναδείχθηκε ως ο προτιμητέος επενδυτής της δεύτερης φάσης του διαγωνισμού.

Τμήμα του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου είναι φυσικά και η ίδρυση του Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου το οποίο καλείται να διαχειριστεί τα asset που βρίσκονται μέχρι σήμερα υπό τη διαχείριση του ΟΛΗ και τα οποία δεν σχετίζονταν με το καθαυτό λιμενικό έργο του φορέα, όπως παραδείγματος χάριν τον Ενετικό λιμένα, ακίνητο του Θεατρικού Σταθμού και το λιμενικό περίπτερο, τη χερσαία ζώνη λιμένα και τη διαχείριση μικρότερων αλιευτικών καταφυγίων αλλά και λιμενικών εγκαταστάσεων όπως αυτής των λινοπεράματων του Δήμου Μαλεβιζίου.

Έτσι σήμερα η Κυβέρνηση προσπαθεί να στήσει ένα ολόκληρο αφήγημα για το πώς η ίδια αφουγκράζεται τις αγωνίες της τοπικής κοινωνίας, αποκρύπτοντας όμως τις βασικές ορίζουσες αυτής της διαδικασίας, δηλαδή ότι η παραχώρηση της χερσαίας ζώνης λιμένα δεν είναι αποτέλεσμα της μεγαλοψυχίας του κ. Μητσοτάκη, αλλά απόφαση του Σ.τ.Ε. από το 2015 και ότι τα παρακείμενα στον λιμένα ακίνητα τα παραχωρούσε στην τοπική αυτοδιοίκηση ο ΟΛΗ για χρόνια άνευ ανταλλάγματος για τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας.

Άρα η μεταφορά τους στο νέο Λιμενικό Ταμείο δεν συνεπάγεται ότι περιέρχονται στη δικαιοδοσία του δήμου και της τοπικής κοινωνίας. Και φυσικά η μεταφορά της χερσαίας ζώνης λιμένα δεν συνεπάγεται και τη χρήση της για τις ανάγκες της πόλης του Ηρακλείου, μιας πόλης που εναγωνίως αναζητά λύσεις στην απουσία χώρων πρασίνου και απαντήσεις στην προσπάθειά της για κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση. Άρα δεν γνωρίζουμε τίποτα για τις προθέσεις της Κυβέρνησης, μόνο και μόνο επειδή αυτά τα assets πάνε στο νέο Λιμενικό Ταμείο.

Ο διαγωνισμός όμως και κατ’ επέκταση η σημερινή σύμβαση που ψηφίζουμε εξαρχής είχε σωρεία δομικών προβλημάτων. Πρώτον, η σύμβαση δεν προβλέπει επενδύσεις. Πραγματικά το ζήτημα των επενδύσεων θα ήταν οριακά αστείο αν δεν ήταν τραγικό. Ένας οργανισμός με ετήσια κερδοφορία 3,5 εκατομμύρια ευρώ ιδιωτικοποιείται, γιατί υποτίθεται ότι αυτό θα φέρει επενδύσεις. Και οι επενδύσεις που φέρνει είναι της τάξης των 3 εκατομμυρίων ευρώ για την κατασκευή των εγκαταστάσεων του νέου Λιμενικού Ταμείου. Δηλαδή, οι επενδύσεις που θα μπορούσε να κάνει ο φορέας ως φορέας του δημοσίου μέσα σε έναν χρόνο από τα ετήσια έσοδά του παρουσιάζονται ως επιτυχία, όταν τις υπόσχεται ο ιδιώτης σε βάθος σαράντα ετών.

Η λογική της απαλλαγής του ιδιώτη από οποιαδήποτε υποχρέωση βέβαια υπερβαίνει τις επενδύσεις. Ο επενδυτής δεν έχει υποχρεώσεις για την ελάχιστη διακίνηση επιβατών και εμπορευματοκιβωτίων, δεν έχει υποχρέωση να συμβάλει στον πράσινο μετασχηματισμό του λιμένα, δεν έχει υποχρεώσεις σε σχέση με την τοπική κοινωνία και το οικοσύστημα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων της περιοχής, που εξαρτάται η επιβίωσή τους από τις σχέσεις τους με την κομβική αυτή υποδομή. Γενικά ιδιώτης δεν έχει υποχρεώσεις, έχει μόνο δικαιώματα.

Δεύτερον, η Κυβέρνηση σήμερα λέει ότι το δημόσιο διατηρεί ισχυρό έρεισμα στον νέο οργανισμό και ακέραιες τις μέριμνές της για τον σχεδιασμό των υποδομών του λιμένα και ταυτόχρονα αναθέτει στον ιδιώτη να συντάξει εντός εννέα μηνών το master plan του λιμένα, δηλαδή να κάνει ο ιδιώτης τη δουλειά του σχεδιασμού. Αυτό είναι το master plan, ενώ ταυτόχρονα η σύμβαση επιτρέπει στον νέο ιδιωτικό ΟΛΗ να παραχωρεί οποιοδήποτε μέρος των δικαιωμάτων του στο πλαίσιο της κυρούμενης σύμβασης, δηλαδή να κάνει ο ίδιος υποπαραχωρήσεις, κάτι που η Κυβέρνηση αρνήθηκε να κάνει το δημόσιο.

Τρίτον, με την κατακύρωση του διαγωνισμού ο Όμιλος «GRIMALDI» δεν έχει μόνο σχεδόν μονοπωλιακή θέση στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές στο νησί της Κρήτης, αλλά έχει και εμφανώς δεσπόζουσα θέση στις λιμενικές υποδομές της χώρας, καθιστώντας την ιδέα μιας ανοιχτής αγοράς να μοιάζει με καλαμπούρι. Το ζήτημα αυτό έχει προφανώς και κοινοτικές συνέπειες, είναι γνωστό ότι τα περισσότερα λιμάνια στην Ευρώπη, κοντά στο 93%, είναι δημόσια και η εμπλοκή των ιδιωτών γίνεται συνήθως επί συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων, δραστηριοτήτων υποπαραχωρήσεις κ.λπ..

Εν προκειμένω, όμως, εδώ έχουμε να κάνουμε και με μια έκδηλη υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων, ένα κλείσιμο, θα λέγαμε, της αγοράς. Προκύπτει σαφώς ένα συνολικότερο θέμα, όχι μόνο ανταγωνισμού, αλλά και δημοσίου συμφέροντος. Η αναφορά στη σύμβαση για μη διακριτική πρόσβαση στον λιμένα αποτελεί μια γενική δέσμευση, η οποία στην πραγματικότητα δεν αποκλείει τη διακριτική μεταχείριση των πλοίων του Ομίλου «GRIMALDI». Τα είπαμε και αναλυτικά στις επιτροπές αυτά σε ό,τι αφορά το πάρκινγκ, τις υδροδοτήσεις κ.λπ. και πώς θα έχουν τα πλοία του ομίλου προτεραιότητα.

Ενώ επισημαίνεται ότι ο τελευταίος έχει αποκτήσει δεσπόζουσα θέση στην ακτοπλοΐα μέσω των μινωικών γραμμών, μετά την απόκτηση του λιμανιού του Ηρακλείου, λαμβάνοντας υπ’ όψιν ότι έχει ήδη τον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας, αποκτά μια ανάλογη δεσπόζουσα θέση και στα λιμάνια, ειδικά στο τμήμα της δραστηριότητας που συνδέεται με την μεταφορά επιβατών, την αναψυχή, ακτοπλοΐα κρουαζιέρα. Αν αυτό συνδυαστεί και με τις αναφορές της σύμβασης για τα τιμολόγια, που και πάλι οι περιγραφές είναι πολύ γενικές, τελικά αφήνονται παραθυράκια στον επενδυτή να κάνει ό,τι θέλει, ο ορισμός του αθέμιτου ανταγωνισμού. Από την πρώτη επιτροπή της Βουλής, θέσαμε αυτό το ζήτημα στον Υπουργό, αν έχει γίνει δηλαδή γνωστοποίηση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Το ρωτήσαμε και στο ΤΑΙΠΕΔ στην ακρόαση των φορέων. Δεν έχουμε πάρει ακόμα απάντηση.

Πάμε, όμως, στο τέταρτο σημείο, που καθιστά τη σημερινή σύμβαση καταστροφική, στο εξευτελιστικό αντίτιμο. Η Κυβέρνηση παραχωρεί σήμερα το 67% ενός οργανισμού με εξασφαλισμένες χρηματοδοτήσεις από δημόσιους επενδυτικούς πόρους, με ταμείο 10 εκατομμυρίων ευρώ, με ετήσια έσοδα 3,5 εκατομμυρίων ευρώ, έναντι 80 εκατομμυρίων ευρώ. Όπως γνωρίζετε, μόνο τα ετήσια έσοδα από τον σημερινό λιμένα σε βάθος σαράντα ετών είναι 280 εκατομμύρια ευρώ, χωρίς να συνυπολογίσουμε τις προοπτικές ανάπτυξης του λιμένα.

Δεν ισχυρίζομαι, όμως, μόνο ότι η Κυβέρνηση είναι ανίκανη επειδή πουλάει δημόσια asset σε εξευτελιστικές τιμές. Ισχυρίζομαι ότι στην προσπάθειά του το ΤΑΙΠΕΔ και η Κυβέρνηση να κάνει το asset αυτό sellable, να πούμε, ευπώλητο, συνειδητά και βάσει σχεδίου προσπάθησε να μειώσει την αξία του και αυτό βεβαίως είναι επ’ ωφελεία μόνο του ιδιώτη επενδυτή που τελικά αγοράζει χαμηλότερα από εκεί που θα έπρεπε.

Ξέρουμε όλοι τι πράγμα έναντι του δημοσίου είναι αυτό. Γιατί το λέω όμως αυτό; Ξέρετε, τα προηγούμενα χρόνια υπήρχαν δημοσιεύματα σχετικά. Γιατί οι διορισμένες διοικήσεις από τη Νέα Δημοκρατία του ΤΑΙΠΕΔ και του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου, του ΟΛΗ, από τότε που ανέλαβαν άσκησαν μια πολιτική μείωσης της αποτίμησης της αξίας του οργανισμού και για τον λόγο αυτό μείωσαν συστηματικά το αποθεματικό των 14,5 εκατομμυρίων ευρώ που είχε αφήσει η προηγούμενη διοίκηση. Και για να καλυφθούν νομικά, μάλιστα, έβαλαν το ίδιο Υπουργείο Οικονομικών να τους εντέλει επ’ αυτού τον Οκτώβριο του 2019.

Πάμε στο πέμπτο και τελευταίο σημείο. Η στρατηγική σημασία των ιδιωτικοποιήσεων είναι ότι αλλάζουν τον συσχετισμό πολιτικής ισχύος υπέρ του κεφαλαίου και σε βάρος της εργασίας. Αυτό είναι στρατηγική αρχή. Η περίπτωση του Λιμένα Ηρακλείου προφανώς δεν μπορεί να αποτελέσει εξαίρεση. Η απλή παραίνεση στη σύμβαση για τη διατήρηση όσο το δυνατόν περισσότερων θέσεων εργασίας και όχι για τη δημιουργία νέων θέσεων δεν περνά απαρατήρητη, πόσω μάλλον το γεγονός ότι είναι κοινή παραδοχή ότι ο οργανισμός είναι υποστελεχωμένος.

Το ίδιο προβληματική είναι και η αόριστη ευχή, ο νέος ιδιοκτήτης, λέει, του ΟΛΗ να λειτουργήσει ως συνετός και υπεύθυνος εργοδότης. Ευχή! Δεν αποτυπώνεται πουθενά η σημασία την επόμενη μέρα να διατηρηθεί το παρόν μοτίβο στις θεσπισμένες εργασιακές σχέσεις και τη μη ύπαρξη μόνιμου προσωπικού. Αυτά, δηλαδή, τα οποία πάλεψαν και πέτυχαν οι συνδικαλιστικές ενώσεις των εργαζομένων τα τελευταία χρόνια, οι οποίοι στο σύνολό τους, κατά την ακρόαση των φορέων, τόνισαν ότι στη σύμβαση δεν υπάρχει διάταξη για τη διασφάλιση των εργαζομένων, ενώ μίλησαν και για την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων, κάτι που έρχεται σε ευθεία αντίθεση με το τι συμβαίνει με τις εργασιακές σχέσεις στα ευρωπαϊκά λιμάνια, όπου το τοπίο με τον έναν ή τον άλλον τρόπο είναι ρυθμισμένο τόσο σε επίπεδο δικαιωμάτων όσο και σε επίπεδο αμοιβών μέσα προφανώς από τη διαδικασία των συλλογικών συμβάσεων. Αν στα παραπάνω προσθέσουμε ότι ο Όμιλος «GRIMALDI» στον τομέα της ναυτεργασίας δεν έχει τη φήμη του φιλεργατικού εργοδότη, τα πράγματα γίνονται ακόμα πιο ανησυχητικά για την επόμενη μέρα αναφορικά με τα εργασιακά θέματα στο λιμάνι του Ηρακλείου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι εκ των ων ουκ άνευ ότι η Νέα Αριστερά καταψηφίζει το σημερινό νομοσχέδιο και καλούν και τους άλλους φορείς της Αντιπολίτευσης, να αφήσουν κατά μέρος μία επαμφοτερίζουσα στάση που κράτησαν κατά τη διάρκεια των επιτροπών της Βουλής. Δεν πρέπει να επιτρέψουμε στην Κυβέρνηση να εξασφαλίζει ευρύτερες συναινέσεις, όταν τραυματίζει με τόσο κατάφορο τρόπο το δημόσιο συμφέρον και ακρωτηριάζει με τόσο βίαιο τρόπο την ικανότητα του δημοσίου να ασκήσει τη λειτουργία του αναπτυξιακού σχεδιασμού.

Η Αντιπολίτευση δεν μπορεί άλλο να διυλίζει τον κώνωπα για τα μικρά και ασήμαντα, αλλά όταν έρχεται ενώπιον των μεγάλων αναπτυξιακών προκλήσεων του τόπου μας να συναινεί με τις επιλογές της Δεξιάς. Η ανατροπή της κυβέρνησης της Δεξιάς προϋποθέτει πριν απ’ όλα μια ρήξη με τις ιδέες της Δεξιάς, με τον τρόπο διαχείρισης των δημόσιων υποθέσεων της οικονομίας από τη Δεξιά και με τον άθλιο τρόπο με τον οποίο αυτή η Δεξιά, αυτή η Κυβέρνηση, κατασκευάζει μεθοδικά μια παρασιτική σχέση με τμήμα του διεθνούς και εγχώριου κεφαλαίου. Κάπου πρέπει να μπει ένα τέλος σε όλα αυτά.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Πέρκα, και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Τον λόγο τώρα έχει η ειδική αγορήτρια από την Πλεύση Ελευθερίας κ. Γεωργία Κεφαλά.

Παρακαλώ, κυρία συνάδελφε.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, να ξεκινήσουμε με μια αναφορά στο Μάτι, όπως της πρέπει, στην επέτειο των έξι μαύρων χρόνων που έχουν περάσει από εκείνη την εποχή. Να σταματήσουμε, να δώσουμε μια σωστή έμφαση στο θέμα, γιατί νομίζω ότι ούτε τότε, παρ’ όλο που δεν ήμουν τότε στη Βουλή, έχω την εντύπωση ότι δεν είχε δοθεί η ανάλογη προσοχή από τη Βουλή σε αυτό το γεγονός και να αναφέρουμε ότι φέτος η Ζωή Κωνσταντοπούλου ήταν για άλλη μια φορά κοντά στους συγγενείς και στα θύματα, στο μνημόσυνο που έγινε και που πηγαίνει εκεί κάθε χρόνο.

Να πούμε επίσης ότι η κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου, μαζί με τον Διαμαντή Καραναστάση, κάνανε την πρώτη μήνυση ζητώντας να χαρακτηριστεί κακούργημα αυτό που έγινε στο Μάτι και να πούμε ότι η Πλεύση Ελευθερίας ζητά επανειλημμένα και συστηματικά δικαίωση για τους συγγενείς, τα θύματα, όχι με κάποια τιμωρητική διάθεση ή κάποια τιμωρητική φιλοσοφία που νομίζει ότι θα λύσει τα προβλήματα, αλλά για να μην επαναληφθούν αυτές οι τραγωδίες, οι οποίες γίνονται από κακό σχεδιασμό, από αμέλεια και από κακή τύχη, όπως μας λένε, από ρουσφέτια. Νομίζουμε ότι πρέπει να δοθεί ένα τέρμα σε όλα αυτά και μόνο με την αυστηροποίηση των ποινών στη συγκεκριμένη περίπτωση θα μπορέσουμε να το έχουμε αυτό.

Και μιας και είπα για κακό σχεδιασμό να συνεχίσουμε με το νομοσχέδιο. Στο σημερινό νομοσχέδιο έχουμε κοντά μας τον κ. Γκίκα, και καλώς τον έχουμε. Δεν έχουμε όμως τον κ. Στυλιανίδη. Είχαμε μια επιτροπή που συνεδρίασε μόνο σε τρεις συνεδριάσεις ενώ μιλάμε για ένα πάρα πολύ σημαντικό λιμάνι. Παρ’ όλα αυτά μας δόθηκε κιόλας η υπόθεση ότι δεν έχει και τόσο μεγάλη σημασία να το συζητάμε, αφού έτσι και αλλιώς έχει κυρωθεί και σε εννέα μήνες θα έχουμε το μάστερ πλαν. Δηλαδή, κυρώνουμε μια σύμβαση που δεν έχουμε καν στα χέρια μας το μάστερ πλαν, τι ακριβώς θα γίνει δηλαδή στο λιμάνι του Ηρακλείου, ώστε να ξέρουν και οι πολίτες τι ακριβώς θα συναντήσουν και τι ακριβώς θα συμβεί.

Είναι μία ημέρα που έχουμε απίστευτο φόρτο εργασίας με τρεις επιτροπές που συμβαίνουν ταυτόχρονα με την Ολομέλεια. Θα έπρεπε να είμαστε στις επιτροπές. Εγώ είμαι και στην Κοινωνικών Υποθέσεων για το επίσης τεράστιο θέμα της ψυχικής υγείας, το οποίο βέβαια δεν θα το συζητήσω γιατί πρέπει να είμαι και εδώ. Καταλαβαίνετε λοιπόν ότι όλα αυτά τα μισά λόγια που θα πούμε θα μας φτιάξουν και μισές ζωές.

Ας συνεχίσουμε λοιπόν με το νομοσχέδιο, ένα νομοσχέδιο στο οποίο βέβαια να πούμε εξαρχής ότι είμαστε αντίθετοι, αλλά παρ’ όλα αυτά θα το συζητήσουμε. Αποτελείται λοιπόν από δεκαεπτά άρθρα με το πρώτο εξ αυτών να είναι η ίδια η σύμβαση παραχώρησης ανάμεσα στο δημόσιο και στον Οργανισμό Λιμένα Ηρακλείου, ενώ τα υπόλοιπα δεκαέξι άρθρα είναι οι λεγόμενες συμπληρωματικές διατάξεις για την εφαρμογή της σύμβασης.

Και ποια είναι τα ουσιαστικά προβλήματα αυτής της σύμβασης; Φυσικά το ρυθμιστικό πλαίσιο, αν εξαιρέσεις την ίδια την παραχώρηση, που από μόνη της είναι μια πράξη απελπισίας που καμμία σχέση δεν έχει με τις μνημονιακές μας υποχρεώσεις, αλλά έχει σαφώς σχέση με την απελπιστική έλλειψη πολιτικής πρωτοβουλίας από μία φοβισμένη κυβέρνηση που ουσιαστικά ακολουθεί οδηγίες και φαίνεται φοβισμένη, ενώ δεν έχει όραμα. Σε μια χώρα όπως η Ελλάδα με μεγάλη ακτογραμμή και δεκάδες νησιά, μικρά νησιά, βραχονησιδούλες -δηλαδή έχουμε μια μικρογραφία- δεν μπορούμε να βρούμε έναν τρόπο να εκμεταλλευτούμε το φυσικό μας πλούτο και όλο αυτό χωρίς να επηρεάσουμε αρνητικά το φυσικό κάλλος και την ιδιαιτερότητα της χώρας.

Στην επιτροπή ανέφερα το παράδειγμα της Κροατίας, που είναι μια χώρα με πολύ μεγάλη ακτογραμμή χιλιομέτρων και χίλια διακόσια σαράντα τέσσερα νησιά. Μοιάζει πολύ σε μορφολογία δηλαδή με την Ελλάδα. Τι έκανε η Κροατία; Εκμεταλλεύτηκε την ιδιαίτερη μορφολογία της χώρας ώστε να αναπτύξει εκατόν σαράντα τουριστικούς λιμένες και έντονη δραστηριότητα yachting με αποτέλεσμα να κερδίζει από τις θέσεις ελλιμενισμού 95 εκατομμύρια τον χρόνο.

Ποιος θέλει να βλέπει το θέαμα της Μυκόνου, κυρίες και κύριοι, με τα τέσσερα-πέντε κρουαζιερόπλοια μέσα στο μικρό της λιμάνι, σε ένα μικρό νησί, κρουαζιερόπλοια-ολόκληρα οικοδομικά μπλοκ; Ερχόμαστε να αποφύγουμε την πόλη και βλέπουμε μια πόλη μέσα στη θάλασσα. Ουσιαστικά αυτοί οι άνθρωποι αμολιούνται μέσα στα στενά της Μυκόνου. Φυσικά δεν εξυπηρετείται κανένας, ταλαιπωρούνται οι κάτοικοι και οι τουρίστες δεν έχουν καμμία απόλαυση με όλο αυτό. Αυτό το ονομάζουμε ανάπτυξη; Είναι ένα πράγμα το οποίο δεν συνάδει ούτε με το τοπίο ούτε με τη μορφολογία της χώρας μας. Θα έπρεπε να κάνουμε μία διαφορετική μελέτη.

Εμείς λοιπόν δίνουμε 80 εκατομμύρια ευρώ παραχώρηση γης και υδάτων στην περίφημη εταιρεία «GRIMALDI», στον ιταλικό κολοσσό που του έχει παραχωρηθεί το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας Ιωαννίνων, η «Minoan Lines» και τώρα το υψίστης σημασίας λιμάνι του Ηρακλείου. Αναρωτιόμαστε αν με τόσα τέλη ελλιμενισμού και μια καλύτερη δημόσια επένδυση στο λιμάνι το δημόσιο έβγαζε τελικά πολύ περισσότερα χωρίς πανάκριβες εγκαταστάσεις, όπως ανέφερε και η συνάδελφος πριν. Μιλάμε για ένα τεράστιο κτήριο. Για έναν λόγο περίεργο μας αρέσουν τα πολύ μεγάλα πράγματα σε μικρούς χώρους. Θα βάλουμε λοιπόν ένα τεράστιο κτήριο στο λιμάνι του Ηρακλείου -αυτό θεωρούμε αναβάθμιση των εγκαταστάσεων- το οποίο τεράστιο κτήριο πότε θα συντηρηθεί; Φυσικά δε θα συντηρηθεί πότε. Θα γίνει ακόμα ένα άσχημο εγκαταλειμμένο κτήριο.

Λοιπόν οι κάτοικοι του Ηρακλείου θα ωφεληθούν από όλο αυτό ή θα έχουν απλά τη μόλυνση; Ακόμα και η δική σας ιδεολογική πλατφόρμα, που μιλάει για ισχυρή αγορά και υγιή ανταγωνισμό, δεν μπορεί να δικαιολογήσει όχι μόνο αυτή, αλλά και καμμία άλλη παραχώρηση από όσες έχετε κάνει, που οδηγεί ουσιαστικά σε ένα μεγάλο μονοπώλιο. Ενώ μας διαβεβαιώνετε πως ελέγχονται από το κράτος, στην πραγματικότητα αυτό που βλέπουμε εμείς είναι αδικαιολόγητες αυξήσεις στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια κατά 2,38% από την εταιρεία «GRIMALDI», ενώ δεν πληρώνει καταβολή τέλους για τη μόλυνση στο ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών και αυτό με την γνώση βέβαια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ουσιαστικά με μία έγκριση του νομοτεχνική, η οποία αναφέρει ότι όποιος περνάει από νησιά που έχουν πληθυσμό κάτω των διακοσίων χιλιάδων ατόμων σε μόνιμους κατοίκους θα έχουν και αυτή τη διευκόλυνση, δηλαδή να μην πληρώνουν τέλη. Οπότε η «GRIMALDI», πηγαίνοντας στο Ηράκλειο περνάει και από τη Μύλο, και τελείωσαν οι υποχρεώσεις της.

Μας είπε λοιπόν ο Υφυπουργός πως κάθε αύξηση ακτοπλοϊκών εισιτηρίων πρέπει να εγκριθεί από την Κυβέρνηση. Άρα με ποια δικαιολογία είχαμε την αύξηση αυτή από την εταιρεία; Η Attica Group πληρώνει τέλη και έτσι δικαιολόγησε την αύξηση φαινομενικά τουλάχιστον. Η «GRIMALDI», που τόσο εμπιστεύεται το ελληνικό κράτος, τι ακριβώς ζητάει και με ποιον τρόπο το παίρνει;

Πότε σεβάστηκε τα εργασιακά δικαιώματα; Μαθαίνουμε ότι ακόμα και στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας υπάρχει μεγάλος ξεσηκωμός των εργατών, τα εργασιακά τους δικαιώματα πλήττονται. Πώς ακριβώς λοιπόν η εταιρεία θα προστατεύσει τα εργασιακά δικαιώματα; Χρωστώντας ενενήντα ώρες υπερωριών στους εργαζόμενους; Τα κέρδη της εταιρείας υπερδιπλασιάστηκαν μέσα σε έναν χρόνο, από το 2022 στο 2023. Με τι τρόπο; Ευρουλάκι-ευρουλάκι, με την αύξηση της οικονομικής θέσης κατά ένα ευρώ, λίγο από εδώ, λίγο από εκεί εις βάρος όχι μόνο του δημοσίου, αλλά και κατευθείαν στην τσέπη του Έλληνα πολίτη.

Αυτή, όπως έχουμε ξαναπεί, η πρωτόγνωρη υβριδική μορφή ανακατέματος του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία δεν έχει επιβληθεί από τα μνημόνια, αλλά από τη δική σας πολιτική όχι σαν υγιή συνύπαρξη του δημοσίου με τον ιδιωτικό τομέα αλλά σαν στεγνή παράδοση γης στο ΤΑΙΠΕΔ που μόνο φόβο και ανασφάλεια μπορεί να μας γεμίσει. Η παραχώρηση παρατάθηκε μέχρι το 2063, το 67% του ΟΛΗ ανήκουν πια προς εκμετάλλευση σε μια ιταλική εταιρεία.

Τώρα, το ρυθμιστικό πλαίσιο μόνο ρυθμιστικό δεν είναι και είναι πολύ σημαντικό γιατί αυτό είναι που επιβεβαιώνει ότι οι υποσχέσεις των ιδιωτικών επιχειρήσεων όταν λαμβάνουν περιουσιακά στοιχεία του δημοσίου για να τα εκμεταλλευτούν πρόκειται να τηρηθούν στην πράξη. Αν η επιτήρηση του ιδιωτικοποιημένου φορέα είναι χαλαρή, τότε αυτός μπορεί να μην κάνει τα αναπτυξιακά έργα που πρέπει, προστατεύοντας, όπως οφείλει, τους εργαζόμενους, την κοινωνία και το περιβάλλον βέβαια.

Τα ζητήματα της κρατικής εποπτείας καλύπτονται από το άρθρο 3 το οποίο δεν φτάνει ούτε στη μία σελίδα. Αυτά που λέει είναι γενικόλογα και αφηρημένα. Το δημόσιο είναι υποχρεωμένο να επιβλέπει αυτά που κάνει η σύμπραξη, να συμβάλλει στη διατήρηση, την κυριαρχία και την εδαφική συνοχή της Ελληνικής Δημοκρατίας και προσθέτει ότι το κράτος πρέπει να εξασφαλίζει τη συμβολή του παραχωρησιούχου στην οικονομική ανάπτυξη και στην παροχή αξιόπιστων και ποιοτικών λιμενικών υπηρεσιών. Είναι γενικόλογα, δεν έχουμε ούτε ρήτρες ούτε καμμία υποχρεωτικότητα πουθενά.

Οι φορείς μάς είπαν ξεκάθαρα τις απόψεις τους. Μίλησαν για δικλείδες ασφαλείας όσον αφορά τα εργασιακά δικαιώματα, προϋποθέσεις για σωστές εργασιακές συνθήκες, συλλογικές συμβάσεις που δεν υπάρχουν -υπάρχουν μόνο στο 10%- να συμπεριληφθούν οι τοπικοί φορείς στο διοικητικό συμβούλιο, για διασφάλιση των εργαζομένων, των λιμενεργατών, και γενικά προσπαθούν να σώσουν κάτι με τον φόβο της μη εποπτευόμενης κρατικής παραχώρησης.

Ακούσαμε με απορία για τη δημιουργία ενός καινούργιου φορέα του Λιμενικού Ταμείου, όπως ακούσαμε και τις διαμαρτυρίες των δημάρχων Ηρακλείου, Μαλεβιζίου και Βιάννου, που μίλησαν για μετάθεση αρμοδιοτήτων, μείωση στον καινούργιο οργανισμό, μείωση των εσόδων των δήμων και βέβαια, ακόμα μια αλλαγή που δεν ξέρουν την εφαρμογή της στην πράξη. Με φράσεις μέσα στο νομοσχέδιο που δεν δεσμεύουν και υποχρεώνουν, αλλά παρακινούν, όπως είναι «ο ΟΛΗ θα καταβάλει κάθε προσπάθεια έναντι του ελληνικού δημοσίου», ότι «πρέπει να λαμβάνουμε υπ’ όψιν τη γνώμη του μηχανικού». Ευχολόγια, δηλαδή -καμμία υποχρεωτικότητα- που θυμίζουν στην καλύτερη περίπτωση όρκο περισσότερο και όχι σύμβαση με ποινικές ρήτρες. Με ένα ορκωτό ελεγκτή που θα παρακολουθεί τις ενέργειές του ΟΛΗ, αντί να δημιουργηθεί ένας φορέας που θα το κάνει αυτό. Έλεγχος πολύ σημαντικός, αφού το αντάλλαγμα παραχώρησης είναι ίσο με το 3,5% των ετήσιων συνδυασμένων πωλήσεων του ΟΛΗ.

Το γεγονός ότι το ελληνικό δημόσιο αναλαμβάνει τα υφιστάμενα χρέη του ΟΛΗ μπορεί να διευκολύνει την παραχώρηση και να εξασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα, αλλά δημιουργεί ένα πρόσθετο βάρος για το δημόσιο. Ένα βάρος που θα μπορούσε να γίνει διαφορετικά, μέσω ρύθμισης για παράδειγμα ή αναδιάρθρωση των χρεών. Ο ΟΛΗ, όπως είπαμε και πριν, εισπράττει σημαντικά λιμενικά τέλη και τα χρέη θα μπορούσαν να μπουν σε συγκεκριμένες ημερομηνίες αποπληρωμής.

Τέλος, θα θέλαμε να πούμε ότι η Πλεύση Ελευθερίας πιστεύει ότι ένα λιμάνι είναι οι άνθρωποί του πάνω απ’ όλα! Εσείς πιστεύετε ότι είναι οι εγκαταστάσεις πάνω απ’ όλα και η εκμετάλλευση αυτών των εγκαταστάσεων, των λιμανιών, των αεροδρομίων και δεν έχετε συνειδητοποιήσει ότι έχουμε ένα θησαυρό στα χέρια μας αναξιοποίητο, έναν θησαυρό τον οποίο θα τον πετάξουμε.

Προσπαθούμε να σώσουμε, λοιπόν, οτιδήποτε αν σώζεται, αλλά παρ’ όλα αυτά η Πλεύση Ελευθερίας πιστεύει ότι, αν μη τι άλλο, αυτό δεν γίνεται με τον σωστό τρόπο και ψηφίζουμε κατά και σε αυτή την παραχώρηση.

Θα ήθελα να αναφέρω κάτι πολύ σημαντικό που έχει γίνει και έλαβε χώρα χθες στις ομάδες φιλίας που έχει η Βουλή. Είχα την τιμή να είμαι γραμματέας στην ομάδα φιλίας Παλαιστίνης και Ελλάδας, όπου ήμασταν, δυστυχώς, μόνο δύο Βουλευτές μέσα. Γιατί; Γιατί είπαμε ότι υπάρχει τόσο εξαιρετικός φόρτος εργασίας. Δεν αφήνετε τους συναδέλφους ακόμα και να θέλουν να συμμετάσχουν σε τόσο σημαντικές συζητήσεις, όπως ήταν αυτή. Είχαμε τον πρέσβη της Παλαιστίνης στη Βουλή, ο οποίος μας είπε πάρα πολύ σημαντικά πράγματα. Του είπαμε και εμείς πάρα πολύ σημαντικά πράγματα και παρ’ όλα αυτά, δεν υπάρχει καμμία ενημέρωση, καμμία δημοσίευση.

Αυτό που θέλουμε εμείς και η Πλεύση Ελευθερίας, είναι να ακουστούν τα αιτήματα του πρέσβη, να γίνει αναγνώριση του παλαιστινιακού κράτους, να σταματήσει επιτέλους να παρεμποδίζεται η βοήθεια που στέλνεται στην Παλαιστίνη και η οποία δεν φτάνει ποτέ στα χέρια των ανθρώπων. Να αναγνωριστεί, επιτέλους, ως πάρα πολύ σημαντικό το αποτέλεσμα του Δικαστηρίου της Χάγης, όπου σαφώς είπε ότι γίνεται γενοκτονία στην Παλαιστίνη. Όλα αυτά τα πολύ σημαντικά πράγματα στα οποία, δυστυχώς, δεν δίνετε καμμία σημασία, γιατί δεν προλαβαίνετε!

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Εμείς ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής από τους Σπαρτιάτες, ο κ. Ιωάννης Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν αρχίσω αναφερόμενος στο νομοσχέδιο, στη σύμβαση, να πω κι εγώ με τη σειρά μου ότι είναι η θλιβερή επέτειος του χαμού των πάνω από εκατό ανθρώπων -εκατόν τεσσάρων- στο Μάτι. Μέχρι σήμερα, δυστυχώς, δεν έχουν τιμωρηθεί οι υπεύθυνοι, κάποιοι τιμωρήθηκαν με κάποιες ποινές-χάδι. Δυστυχώς ή ευτυχώς, στην Ελλάδα έχουμε συνηθίσει να ζούμε τέτοιες καταστάσεις και πάντα βρισκόμαστε από πάνω να κλαίμε και να φωνάζουμε, όταν συμβαίνει το γεγονός και να ξεχνάμε έναν μήνα μετά. Εμείς δεν ξεχνάμε τους συμπολίτες μας και τουλάχιστον, αποτίουμε φόρο τιμής, ζητώντας κάποτε να τιμωρηθούν οι υπεύθυνοι.

Σχετικά με το νομοσχέδιο τώρα, με την σύμβαση αυτή, εμείς σαν κόμμα και σαν άνθρωποι είμαστε κάθετα αντίθετοι με κάθε μορφή παραχώρησης στρατηγικών σημείων, όπως είναι τα λιμάνια και τα αεροδρόμιά μας, σε ιδιώτες. Πιστεύουμε ότι το κράτος θα πρέπει να έχει την εποπτεία με συμμετοχή ιδιωτών, εάν αυτό απαιτείται για είσοδο κεφαλαίων, αλλά με τον απόλυτο έλεγχο του κράτους, σε συνεργασία με τους ιδιώτες, οι οποίοι θα προσπορίζονται ένα ποσοστό κέρδους, το οποίο πάντα είχαν τα αεροδρόμιά μας και τα λιμάνια μας και δεν είμαστε της άποψης που λέει ότι: «Γιατί να μπει ο ιδιώτης αν υπάρχει το κράτος;», γιατί πάντα υπάρχει χώρος σε συνεργασία τέτοιου επιπέδου. Και μάλιστα τα λιμάνια, όπως γνωρίζουμε όλοι, είναι πάντα μία εξελισσόμενη -ανάλογα με τις εποχές- κατάσταση, γιατί μπορεί σήμερα σε ένα λιμάνι να έχουμε μια μορφή φορτίων ή δέκα μορφές, αύριο έχουμε δεκαπέντε μορφές ή είκοσι, ανάλογα με τις εποχές και με την εξέλιξη των γεγονότων και των απαιτήσεων των ανθρώπων.

Μην ξεχνάμε ότι το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης δεν φανταζόμασταν ποτέ, πριν κάποια χρόνια τώρα, ότι θα μετέφερε τα περισσότερα όπλα στην Πολωνία και στην Ουκρανία και πλέον έχει εξελιχθεί σε διαμετακομιστικό κόμβο μεταφοράς όπλων -άσχετα αν δεν το γνωρίζουν οι περισσότεροι Έλληνες- στην Πολωνία, στην Ουκρανία και το γνωρίζουν μόνο οι κάτοικοι της περιοχής εκείνης.

Εμείς, καλώς η κακώς, είμαστε σύμμαχοι ή όχι. Δεν αναφέρομαι σε γεγονός, αναφέρομαι στο ότι τα λιμάνια αποκτούν μία μορφή ανάλογα με τις απαιτήσεις των καιρών. Έτσι και η εταιρεία που έρχεται να πάρει το λιμάνι αυτό -η «GRIMALDI», η οποία έχει πάρει και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας- έχει κάποιους σκοπούς, τους οποίους σε εμάς δεν τους έχει δείξει μέχρι τώρα, αφού δεν παρουσίασε το master plan, το επιχειρηματικό σχέδιο το οποίο έχει. Άκουσα και στην επιτροπή που το αναφέραμε -ότι μπορεί να χρειάζονται και τρία και τέσσερα χρόνια από κάποιον φορέα- και είναι πολύ αστείο αυτό, γιατί εάν ήθελε να ετοιμάσει ένα master plan τρία ή τέσσερα χρόνια, ας το ετοίμαζε και ας ερχόταν τρία-τέσσερα χρόνια μετά να το παρουσιάσει και να μας ζητήσει να πάρει το λιμάνι.

Μην ξεχνάμε ότι στην Ελλάδα, όπου έχουν μπει ιδιώτες -όπως τελευταία μπήκαν στο αεροδρόμιο του Ελληνικού αυτοί οι περίφημοι συνταξιούχοι, το fund των συνταξιούχων του Καναδά, που πήραν το υπολειπόμενο 40% από το δημόσιο- αντί να καλυτερεύουν τα πράγματα για εμάς και για τους χρήστες, χειροτερεύουν. Όποιος ταξιδεύει τώρα στο αεροδρόμιο, εδώ και μήνες γεύεται απίστευτες ταλαιπωρίες, τις οποίες αποδίδουν στους τουρίστες. Γεύεται ουρές και καθυστερήσεις πάνω από μία ώρα -πας στη Θεσσαλονίκη τώρα και το κάνεις τρεις ώρες, μπαίνεις μέσα στο αεροπλάνο σε καταστάσεις αφόρητης ζέστης και περιμένεις μία ώρα μες στο αεροπλάνο- και εμείς το αποδίδουμε σίγουρα σε λάθος χειρισμούς, σε μειώσεις προσωπικού, σε συμβάσεις τις οποίες κάνουν με ανθρώπους οι οποίοι είναι άσχετοι με το αντικείμενο -και έχω και προσωπικό παράδειγμα πρόσφατα στο αεροδρόμιο- και όλα αυτά τα λέμε «εξέλιξη και επενδύσεις». Δεν είναι, όμως, επενδύσεις αυτές. Είναι απλά κέρδος για τον ιδιώτη, ο οποίος προσπαθεί να βγάλει από τη μύγα ξύγκι.

Μειώνει το ποσοστό των εργαζομένων ή των απαιτούμενων σε ειδικές θέσεις εργασίας για να αποκομίζει περισσότερα κέρδη. Στο Ελληνικό έχουμε πλέον ζώνες αυξημένης είσπραξης για τα αυτοκίνητα. Όποιος καθυστερήσει δέκα λεπτά σε μια στάθμευση, χρεώνεται 5-10 ευρώ, τα πάρκινγκ κοστίζουν για πλάκα 10-20 ευρώ για μία ώρα, ενώ αν αφήσεις το αυτοκίνητο για μία ημέρα στο κοντινό πάρκινγκ, θα πληρώσεις 20-30 ευρώ. Όλα αυτά είναι τα κέρδη της ιδιωτικοποίησης.

Στο λιμάνι του Ηρακλείου έρχεται η εταιρεία «GRIMALDI» χωρίς, όπως είπαμε, κάποιο master plan, να μας πει ότι θα το πάρει και θα το εξελίξει και θα είναι προς όφελος των κατοίκων. Επειδή, λοιπόν, εγώ έχω συνάφεια με το αντικείμενο, εμπειρία και πείρα σε λιμάνι στη Βραζιλία, να σας πω ότι τα πράγματα δεν γίνονται έτσι, τουλάχιστον στις χώρες στις οποίες θεωρούνται σοβαρές. Εγώ για να πάρω έναν ντόκο, μία αποθήκη στο Λιμάνι του Ρίο ντε Τζανέιρο και για να έρχονται τα πλοία τα οποία εξυπηρετούσα και για να βάλω δύο γερανούς, τους οποίους αγόρασα προσωπικά, επειδή οι υφιστάμενοι ήταν capacity 3 τόνων ο καθένας, έξι τόνων σύνολο, και για να τους αντικαταστήσω με 30 τόνους, έκανα business plan, το οποίο για να το αποδεχθούν, έπρεπε να κάνω ειδικές ασφάλειες για liability προς τρίτους, για liability προς τους εργάτες και για liability προς το λιμάνι. Έπρεπε να τονίσω και να υπολογίσω πόσα πλοία θα έρχονται και θα κάνουν call, θα καλούν τον λιμένα αυτόν στον χρόνο, ενώ θα είχα ρήτρες αν δεν προσέγγιζα τον αριθμό των πλοίων για τα οποία ζητούσα να κάνω τη χρήση του λιμανιού, των ντόκων -ντόκος είναι η περιοχή που δένει ένα πλοίο- και των αποθηκών που είχα μπροστά μου στην περίπτωση που ζητούσα δύο ντόκους για δύο μεγάλα πλοία.

Εγώ, λοιπόν, θα είχα ρήτρες. Έπρεπε ένα πληρώνω ένα ποσό το οποίο θα ήταν σαν royalties, το οποίο θα πηγαίνει στον λιμένα και στο συνδικάτο των εργατών. Έπρεπε να εγγυηθώ ότι δεν θα βγάλω τη στοίβα σε κάθε αμπάρι, δηλαδή τους δώδεκα εργάτες που απαιτούνταν και να την αντικαταστήσω με έξι, παρ’ όλο που εγώ εκμοντέρνιζα τα μηχανήματα και θα μπορούσα να εγγυηθώ ότι θα μείνει το 80% των ήδη εργαζομένων. Θέλω να πω ότι μόνο μετά από πολλές συζητήσεις και ενώ με γνώριζαν και υπήρχε θέμα πίστης και φερεγγυότητας, τότε μόνο μου το έδωσαν. Κι εμείς δίνουμε ένα λιμάνι με ένα business plan, με ένα master plan που δεν έχει έρθει.

Για εμένα -και γι’ αυτό επιμένω- αυτό είναι πρωτοφανές. Τώρα αν εμείς εδώ στην Ελλάδα το έχουμε ως κάτι συνηθισμένο και μας είπε η «GRIMALDI» ότι έτσι γίνεται σε όλον τον κόσμο, εγώ σας λέω ότι σας κοροϊδεύει. Και αν θέλει, ας δούμε όλες τις συμβάσεις που έχει κάνει σε όλον τον κόσμο για να δούμε πώς έχει πάρει τα λιμάνια. Αυτήν την στιγμή προσπαθεί να μπει και με άλλες μορφές επενδύσεων, όπως με την ενέργεια, στη Βραζιλία και στο Μεξικό και έχει κάνει επί τρία χρόνια προσπάθειες που ακόμη δεν έχουν τελεσφορήσει παρ’ όλο που υπάρχουν λίγοι ανταγωνιστές, ειδικά στο Μεξικό. Όμως, έχει κάνει και business plan και master plan και απ’ όλα. Μιλάμε για την ίδια εταιρεία, για την «GRIMALDI». Μάλιστα, έχει και την αρωγή της κ. Φον Ντερ Λάιεν, που δεν ξέρω τι δουλειά έχει η Ευρωπαϊκή Ένωση να τρέχει με την «GRIMALDI» στη Νότια Αμερική. Εν πάση περιπτώσει, επειδή είναι γνωστό και είναι κατατεθειμένο σε έγγραφα και φαίνεται παντού, αυτό είναι το θέμα αυτής της εταιρείας.

Όσον αφορά τώρα το διαδικαστικό θέμα, το θέμα των λεπτομερειών που υπάρχουν, όπως το αν θα γίνει ένα λιμενικό ταμείο, όλα αυτά είναι διαδικαστικές λεπτομέρειες. Εγώ ξέρω, επίσης, ότι αυτήν την στιγμή στα ταμεία της υπάρχει ένα αποθεματικό 17 εκατομμυρίων απ’ ό,τι άκουσα. Τα 17 εκατομμύρια δεν μπορεί να είναι απόρροια εσόδων είκοσι ή τριάντα ετών, αλλά τωρινά έσοδα, το πολύ δύο ετών. Έτσι νομίζω πως γίνεται στις εταιρείες.

Πώς, λοιπόν, αυτά τα κέρδη εμείς τα θεωρούμε μηδαμινά -εάν είναι κέρδη ή έσοδα- και δίνουμε το λιμάνι στη «GRIMALDI» με αυτό το αντίτιμο, χωρίς να ξέρουμε πώς αποτιμάται, τι θέλει να κάνει, πώς θέλει να το χρησιμοποιήσει και αν υπάρχει περίπτωση να κάνει αυτό που κάνει και στη Νότια Αμερική, έστω κι αν δεν έχει τα λιμάνια να γεμίσει τον χώρο με αυτοκίνητα και να γίνει διαμετακόμιση αυτοκινήτων, για παράδειγμα, και να έχει κάθε μέρα το λιμάνι διακόσιες χιλιάδες αυτοκίνητα, δεν ξέρω πόσα μπορούν να φέρουν τα ro-ro και να πηγαίνουν από εδώ και να γεμίσει όλη η Κρήτη με αυτοκίνητα, να μην χωράνε μέσα στο λιμάνι και να παρκάρουν απ’ έξω και να τα στέλνουν σε άλλους προορισμούς; Ρωτάω εγώ, γιατί η Κρήτη είναι ένα στρατηγικό νησί και μπορεί να πάει για πολλές διαμετακομίσεις, μεταφορτώσεις σε πολλά μέρη.

Αυτά είναι που πρέπει να μας πει, πώς έχει σκοπό να χρησιμοποιήσει το λιμάνι μέχρι το 2063, που οι περισσότεροι από εμάς δεν θα ζούμε για να δούμε πώς θα έχει καταλήξει. Οι περισσότεροι θα έχουμε πεθάνει το 2063. Και το λέω για εμένα.

Πώς μας εγγυάται πώς θα χρησιμοποιήσει το λιμάνι και τι θέλει να το κάνει; Ας μας έλεγε δύο κουβέντες. Θα είναι μόνο για τα ποστάλια, όπως είναι σήμερα, θα πηγαίνουν από την Αθήνα-Πειραιά-Κρήτη και Κρήτη-Πειραιά και έτσι πιστεύουμε ότι θα βελτιώσουμε την ικανότητα τη μεταφορική. Ξέρουμε ότι το λιμάνι έχει ανερχόμενη δυναμική μεταφοράς. Πρόπερσι είχε πενήντα οκτώ χιλιάδες επισκέπτες με πλοία και πέρυσι πήγε στις εξήντα πέντε χιλιάδες παρ’ όλο που μειώθηκε ο όγκος αφίξεων πλοίων, κάτι που επίσης είναι οξύμωρο. Λιγότερα πλοία έκαναν κλήση στο λιμάνι του Ηρακλείου και αυξήθηκε ο όγκος των επιβατών. Ίσως να έβαλαν μεγαλύτερα πλοία στη γραμμή. Δεν το έχω παρακολουθήσει. Πάντως, είναι σημαντικό να ξέρουμε τι θέλει να κάνει. Βέβαια, το ίδιο τέθηκε και για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Ποτέ δεν ενημέρωσε, απλά προχθές μάθαμε ότι θα στείλει πλέον το master plan εντός ημερών, μηνών, μπορεί και ετών. Και αφού μάθαμε ότι θέλει τρία, τέσσερα χρόνια να κάνει αυτό το master plan, πιστεύω ότι στη μέση, στα είκοσι χρόνια, για παράδειγμα, θα το έχει κάνει αυτό το master plan. Βέβαια, θα έχουμε δει πρώτα εμείς τι κάνει.

Δυστυχώς στην Ελλάδα πλέον το ΤΑΙΠΕΔ είναι ο υπέρτατος κριτής αγοράς ή πωλήσεων ή πωλήσεων περιουσίας του ελληνικού δημοσίου. Πάει να γίνει, δηλαδή, ό,τι έγινε ελαφρά τη καρδία και με τη «ΛΑΡΚΟ», για την οποία έχω μιλήσει προσωπικά πάνω από δεκαπέντε, είκοσι φορές. Αυτός ο θησαυρός, αυτή η παραγωγική μονάδα δόθηκε έναντι 9 εκατομμυρίων και δεν είμαστε εδώ για να πούμε αν το αντίτιμο ήταν μικρό ή μεγάλο, γιατί σίγουρα είναι μια μονάδα που δεν έχει όρια, δεν έχει σύνορα και μπορεί να πιάσει ποσά εσόδων τα οποία δεν μπορούμε να φανταστούμε σήμερα. Οπότε, δεν μπορώ να πω αν αντί για 9 εκατομμύρια έδιναν 39 ή 59 ή 109.

Το ίδιο, λοιπόν, δεν μπορώ να πω και για το λιμάνι του Ηρακλείου. Όμως, εάν αληθεύει ότι έχει αποθεματικό 17 εκατομμύρια, εμένα αυτό που με κάνει να σκέφτομαι είναι ότι μπορεί να έχει και αυτήν την στιγμή έσοδα, τα οποία να είναι μεγαλύτερα από αυτά που αντιστοιχούν στα 80 εκατομμύρια που πληρώνει για τα σαράντα χρόνια. Διότι στην ουσία μάς λέει ότι θα δίνει 2 εκατομμύρια για κάθε χρόνο. Αυτό καταλαβαίνω με τα 80. Αυτό καταλαβαίνω, όταν δεν μας δείχνει τι επενδύσεις πρόκειται να κάνει και όταν δεν μας λέει τι άλλο σκοπεύει να κάνει εκτός από τα δύο χιλιάδες τετραγωνικά που πρόκειται να χτίσει. Να μας πει «ρε παιδιά, θα βάλω 15 γκρένια 60 τόνων, μεγάλα, στα οποία σκοπεύω να φτιάξω μεγαλύτερους ντόκους, ώστε να ξεφορτώνουν μεγάλα εμπορικά πλοία». Λέω ένα παράδειγμα. Να μας πει ότι θα μεγαλώσει τους χώρους υποδοχής και τα births, για να έρχονται περισσότερα κρουαζιερόπλοια, να κάνουμε την Κρήτη κόμβο κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο. Μα, δεν μας λέει τίποτα. Για μένα παίρνει ένα λιμάνι το οποίο θα μείνει ως έχει και απλά θα χτιστούν κάποια γραφεία δύο χιλιάδες τετραγωνικών. Εάν αυτό είναι υπόσχεση επένδυσης, λυπάμαι και πραγματικά με όλη την καλή θέληση που μπορεί να έχω, δεν το εκλαμβάνω έτσι.

Αυτή, λοιπόν, είναι η μεγάλη μας αμφιβολία εξαρχής και καμμία άλλη από τις λεπτομέρειες. Και πραγματικά όσες φορές κι αν το ζητήσαμε στις επιτροπές, δεν μας δόθηκε έστω ένα υπόμνημα από την εταιρεία αυτή, ώστε να λύσει κάποιες από τις απορίες μας. Απ’ ό,τι ξέρω, οι επιτροπές γίνονται για να λυθούν οι απορίες και να μεταφερθούν σίγουρα στους υπευθύνους. Δεν τους είπατε να μας στείλουν κάτι να μας πουν «όχι, ρε παιδιά, μας παρεξηγήσατε, θα κάνουμε αυτό, θα κάνουμε εκείνο, δεν έχουμε κάνει το master plan, αλλά πιστεύουμε και υποσχόμαστε ότι θα είμαστε εκεί με κάποιες μελέτες που έχουν γίνει και βλέπουμε πολλά πράγματα στην Κρήτη. Βλέπουμε το λιμάνι αυτό σαν μια μεγάλη ευκαιρία». Δεν έκαναν ούτε αυτό.

Στην ουσία αγνοούν αυτόν που τους παραχωρεί και λένε ότι εμείς δίνουμε αυτό το ποσό, δεν υπάρχει άλλος να πλειοδοτήσει, δώστε το και σας υποσχόμαστε να κάνουμε πράγματα καλά. Όμως, τα πράγματα δεν γίνονται έτσι. Σας είπα το παράδειγμα το οποίο προσωπικά έχω και έχουν κι άλλοι Έλληνες που έχουν ασχοληθεί στη Νότια Αμερική και σε άλλα λιμάνια τού κόσμου. Δεν σου δίνουν εύκολα χώρους. Κι εγώ δεν πήγα να πάρω ένα λιμάνι. Μέσα από τα τριάντα, τριάντα πέντε birds που έχει το Ρίο ντε Τζανέιρο, πήγα να πάρω δύο και να πάρω δύο αποθήκες στις πενήντα ή στις ογδόντα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ**)

Και παρ’ όλα αυτά, μου έβγαλαν την ψυχή, όπως λέμε, για να τους πείσω έμπρακτα, με χαρτιά και αποδείξεις, τι θέλω να κάνω.

Έτσι, θέλαμε να δούμε κι εμείς να γίνεται για το σημαντικό αυτό λιμάνι, όχι της Ελλάδος μόνο αλλά της Μεσογείου. Και δεν το είδαμε.

Συνεπώς, δεν μπορούμε να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των Σπαρτιατών)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε τον κ. Κόντη.

Πριν περάσουμε στον κατάλογο των ομιλητών, επιτρέψτε μου μία προσωπική αναφορά για το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, μια και είχα την τιμή να συνεργαστώ και να εργαστώ μεθοδικά με όλους τους τοπικούς και θεσμικούς φορείς της περιοχής του Ηρακλείου για μια σημαντική κύρωση σύμβασης παραχώρησης, με την οποία παραχωρούμε το πλειοψηφικό πακέτο, το 67%, του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου σε έναν παγκόσμιο λιμενικό πάροχο, όπως είναι ο Όμιλος «GRIMALDI», ενός αντί ενός πολύ υψηλού τιμήματος 80 εκατομμυρίων ευρώ.

Είναι γεγονός ότι με τη σύμβαση παραχώρησης, για το λιμάνι του Ηρακλείου, αλλά και για ολόκληρη τη χώρα, ξεκινάει μια νέα εποχή. Το λιμάνι μπαίνει σε δρόμους ανάπτυξης, με σημαντικές επενδύσεις και σημαντική αύξηση των θέσεων εργασίας. Επίσης, η πόλη του Ηρακλείου και η ευρύτερη περιοχή της Κρήτης θα βιώσουν τα οφέλη και από την αυξημένη εμπορευματική κίνηση και την κίνηση των επιβατών, αλλά και την αύξηση της κρουαζιέρας και βέβαια, πολλές και σημαντικές νέες θέσεις απασχόλησης. Εξαιρούνται συγκεκριμένα τμήματα που δεν συνάδουν με τη λιμενική δραστηριότητα. Ωφελείται με αυτόν τον τρόπο η τοπική κοινωνία.

Από την αρχή θέλω να ξεκαθαρίσω ότι συνεργαστήκαμε στενά με την τοπική κοινωνία, γι’ αυτό εξαιρέθηκε και το ενετικό φρούριο -είναι προφανές αυτό, διότι μιλάμε για έναν σημαντικό αρχαιολογικό χώρο-, αλλά και τα αλιευτικά καταφύγια του νότου και του λιμένα των Λινοπεραμάτων. Αυτά είναι προφανώς προς όφελος της τοπικής κοινωνίας.

Βέβαια, είναι μία σύμβαση παραχώρησης η οποία αναβαθμίζει σημαντικά την πατρίδα μας στον παγκόσμιο χάρτη των μεταφορών και ακόμα μία σύμβαση παραχώρησης η οποία δικαιώνει την πολιτική επιλογή της Κυβέρνησης που ξεκίνησε πριν από πέντε χρόνια και αφορά την αξιοποίηση των περιφερειακών λιμένων της χώρας.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω όσους και όσες εργάστηκαν για τον σκοπό αυτό, το ΤΑΙΠΕΔ, τους συνεργάτες μου, αλλά και όλους τους φορείς γι’ αυτήν την πολύ σημαντική σύμβαση παραχώρησης.

Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να τονίσω ότι μιλάμε για μια πολύ σημαντική σύμβαση παραχώρησης. Θα αποφύγω τα πολιτικά σχόλια λόγω θέσεως. Επειδή άκουσα ξανά περί ξεπουλήματος, περί πώλησης, θα πω ξανά -το έχω πει πάρα πολλές φορές- ότι δεν ισχύει τίποτα από όλα αυτά.

Μιλάμε -το λέω για μια ακόμα φορά, μήπως γίνει κατανοητό επιτέλους- για μία μακροχρόνια μίσθωση αντί συγκεκριμένου τιμήματος και αντί συγκεκριμένων επενδύσεων. Όλες οι επενδύσεις που θα υλοποιηθούν κατά το διάστημα της σύμβασης παραχώρησης είναι περιουσία του ελληνικού δημοσίου.

Με αυτές τις σκέψεις, εγώ θέλω να σας ευχαριστήσω για την ανοχή σας.

Θα ξεκινήσουμε με τον κατάλογο των ομιλητών, με πρώτο ομιλητή τον κ. Γεώργιο Σταμάτη από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου μία προσωπική αναφορά.

Νομίζω ότι ήσασταν από τους καλύτερους Υπουργούς Ναυτιλίας που είχε ποτέ η χώρα και ο ρόλος σας ήταν σημαντικός και για τη συγκεκριμένη σύμβαση, αλλά και γενικότερα για την αξιοποίηση των λιμανιών της χώρας, πόσω δε μάλλον η συνεισφορά σας τα προηγούμενα τέσσερα χρόνια που είχατε υπό τη σκέπη σας τη διοίκηση του Λιμενικού όσον αφορά τη συμμετοχή του Λιμενικού στη διάσωση ανθρώπινων ψυχών και γενικότερα στη διαχείριση του προσφυγικού. Και οφείλω να σας το πω.

Βέβαια, και οι πολίτες, όχι μόνο του Αγίου Νικολάου, αλλά και ολόκληρης της Κρήτης, με αυτή τη σύμβαση θα πρέπει να είναι ευχαριστημένοι, γιατί επί της ουσίας, όπως και εσείς είπατε, δεν μιλάμε για κανένα ξεπούλημα. Ουσιαστικά μιλάμε για μια αναβάθμιση. Μιλάμε ουσιαστικά για τη μεγαλύτερη νησιωτική πόλη αυτή την στιγμή της χώρας, το Ηράκλειο, έναν κόμβο. Και χωρίς αυτή τη σύμβαση, θα είχαμε ένα λιμάνι το οποίο θα μαράζωνε, το οποίο δεν θα μπορούσε να αναπτυχθεί και το οποίο δεν θα μπορούσε δυστυχώς να είναι εφαλτήριο ανάπτυξης για την ίδια την περιοχή.

Έχουν ελεγχθεί όλα αυτά που πρέπει να ελεγχθούν. Κυρίως, όμως, με αυτή τη σύμβαση, κύριε Υπουργέ -συγχαρητήρια για την αναβάθμισή σας-, ουσιαστικά βάζουμε το λιμάνι του Ηρακλείου ως ορόσημο και για την προσέλκυση επισκεπτών, αλλά και για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Βασική στόχευση του νομοσχεδίου αυτού αποτελεί η δημιουργία σύγχρονων υποδομών και εγκαταστάσεων στην περιοχή, με σκοπό, όχι μόνο την αναβάθμιση του Ηρακλείου, αλλά και γενικότερα την ανάπτυξη της Κρήτης και την ουσιαστική τόνωση της τοπικής οικονομίας.

Επιτρέψτε μου να σας πω ότι θα έρθει επικαιροποιημένο το master plan. Γιατί εδώ κατηγορείται η Κυβέρνηση ότι δεν υπάρχει master plan. Μα, το λιμάνι του Ηρακλείου ήδη λειτουργεί, δεν είναι ανενεργό λιμάνι. Και θα το αξιολογήσουμε προφανώς το master plan, όπως θα αξιολογήσουμε -και αξιολογείται- και από τον ελληνικό λαό αν θα έπρεπε να είναι 80, 60 ή 100 εκατομμύρια. Όμως, ο πάροχος ο όποιος το παίρνει εγγυάται τη λειτουργία του, αλλά και την ανάπτυξή του.

Και ταυτόχρονα, είναι πολύ σημαντική η αδιάλειπτη ουσιαστικά παροχή αξιόπιστων και ποιοτικών υπηρεσιών στους χρήστες του λιμένα, που συνδέεται με την απαγόρευση των διακρίσεων, κάνοντας μέσα ειδική αναφορά στην προσβασιμότητα και χρήση των υπηρεσιών στα άτομα με αναπηρία.

Κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου να πω ότι εδώ θα μπορούσαμε να το προσθέσουμε λιγάκι και να βάλουμε γενικότερα τα εμποδιζόμενα άτομα, όπως ηλικιωμένοι, έγκυες γυναίκες, μητέρες με μικρά παιδιά. Γιατί και ο τουρισμός που έρχεται κυρίως από τις βόρειες χώρες, τα άτομα τρίτης ηλικίας, τα λεγόμενα «εμποδιζόμενα άτομα», γενικότερα χρειάζονται μία τελείως διαφορετική προσέγγιση και όχι μόνο το κλασικό μοντέλο που έχουμε για τα άτομα με αναπηρία. Και νομίζω ότι αυτό θα εκτιμηθεί και από τους ίδιους τους πολίτες, αλλά θα συνδράμει και σε αυτή τη σύμβαση, αλλά και γενικότερα στην κοινωνική, αν θέλετε, ευθύνη που μπορεί να έχει το λιμάνι του Ηρακλείου.

Βέβαια, οι εγκαταστάσεις και οι παρεχόμενες υπηρεσίες ανταποκρίνονται στα πρότυπα του καθολικού σχεδιασμού, που συνεργάζονται με τους φορείς του αναπηρικού κινήματος, που θα είναι τελικά οι αποδέκτες αυτών των υπηρεσιών.

Τέλος, επιτρέψτε μου να πω πως είναι πολύ σημαντικό ότι, όπως και στις προγενέστερες συμβάσεις στους άλλους λιμένες, έτσι και εδώ διασφαλίζεται κάτι πάρα πολύ σημαντικό, διασφαλίζεται το μέλλον των εργαζομένων. Και αυτό είναι κάτι που δεν πρέπει να το ξεχνάμε, ότι οι εργαζόμενοι είναι η ψυχή του κάθε οργανισμού, του κάθε λιμένα, όπως και του Λιμένα του Ηρακλείου.

Νομίζω ότι μέσα από τη δημιουργία αυτής της σύμβασης το Λιμάνι του Ηρακλείου και γενικότερα η Κρήτη μπαίνει ως σημείο αναφοράς πλέον και σε άλλου είδους δραστηριότητες που μέχρι πρότινος δεν υπήρχαν.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Σταμάτη.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στην κ. Καραγεωργοπούλου από την Πλεύση Ελευθερίας.

**ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μαύρη επέτειος της φωτιάς στο Μάτι της ανατολικής Αττικής! Έξι χρόνια μετά, όχι μόνο δεν έχουν δικαιωθεί οι νεκροί, οι εγκαυματίες, οι ψυχικά και σωματικά νοσούντες -ακόμα νοσούντες- από τα εγκλήματα που στιγμάτισαν για πάντα τις ζωές μας, αλλά η Κυβέρνησή σας συνεχίζει τον εμπαιγμό τους, όπως αντίστοιχα πράττετε στην πολύνεκρη τραγωδία των Τεμπών, του εγκλήματος των Τεμπών, με τη δικαιοσύνη απούσα, τυφλή, χειραγωγούμενο πιόνι της εκτελεστικής και της νομοθετικής εξουσίας.

Το ίδιο έτος, το 2018, η τότε κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ άνοιξε την πόρτα της ιδιωτικοποίησης μέσω υποπαραχωρήσεων επιμέρους δραστηριοτήτων στο Λιμάνι Ηρακλείου Κρήτης.

Τον Δεκέμβριο του έτους 2023 υπεγράφη η σύμβαση μεταβίβασης του 67% του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου στην κοινοπραξία που αποτελείται από τις εταιρείες «GRIMALDI», «EUROMED SPA» και «Μινωικές Γραμμές ΑΝΕ» έναντι συνολικού τιμήματος 80 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ για την αγορά του 67% των μετοχών του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας προσέφερε 84,17 εκατομμύρια ευρώ, παρά το γεγονός ότι το λιμάνι Ηγουμενίτσας είναι διαφορετικής δυναμικής, χωρίς εμπορική δραστηριότητα, και η κερδοφορία του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου είναι υπερδιπλάσια αυτής του λιμανιού της Ηγουμενίτσας.

Έτσι, ο όμιλος αποκτά και τα δύο αυτά λιμάνια, κατακτώντας δεσπόζουσα θέση τόσο στις θαλάσσιες μεταφορές όσο και στη διαχείριση των θαλάσσιων εμπορικών δρόμων της χώρας, δηλαδή έχουμε εγκατάσταση ενός ιδιωτικού μονοπωλίου σε δύο υψηλής στρατηγικής σημασίας λιμάνια της χώρας, με αυτό του Ηρακλείου να είναι υψίστης στρατηγικής και νευραλγικής σημασίας, καθόσον πρόκειται για ένα από τα δέκα σπουδαιότερα λιμάνια της Μεσογείου και αντί να είναι το ελληνικό δημόσιο κατέχον το πλειοψηφικό πακέτο, καθίσταται μειοψηφών μέτοχος. Ο ίδιος όμιλος κυριαρχεί στην ακτοπλοϊκή γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας, ελέγχει ένα σημαντικό τμήμα των ακτοπλοϊκών συνδέσεων στο Αιγαίο και στην Κρήτη.

Ποια η βέβαιη πρόβλεψη; Αύξηση στο κόστος μεταφοράς των προϊόντων και των επιβατών, υποβάθμιση των υποδομών, αποκοπή της πόλης του Ηρακλείου από το λιμάνι και υπαρκτοί κίνδυνοι για το περιβάλλον, την πολιτιστική κληρονομιά και για τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων στο λιμάνι.

Με βάση τη σύμβαση στον Όμιλο «GRIMALDI» παραχωρούνται και οι λιμενικές εγκαταστάσεις των Λινοπεραμάτων στα δυτικά της πόλης, όπου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών, το εργοστάσιο της ΔΕΗ, καθώς και τα τρία αλιευτικά καταφύγια στα νότια του Νομού Ηρακλείου Λούτρα, Άρβη, Κερατόκαμπος.

Καλούμαστε, λοιπόν, να επικυρώσουμε τη συμφωνία παραχώρησης του 67% του ΟΛΗ, ενώ δεν υπάρχει καμμία σχετική διεθνής υποχρέωση της χώρας, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν διαθέσιμες εναλλακτικές δυνατότητες αξιοποίησης του φορέα. Παραχωρείται μόνο για να πραγματωθεί η νεοφιλελεύθερη ιδεοληψία τού ξεπουλήματος της δημόσιας περιουσίας σε ιδιώτες, με τους οποίους συνηθίζεται να συναλλάσσεσθε.

Από την αναθεωρημένη ζώνη ευθύνης του Λιμένα Ηρακλείου εξαιρείται ο παλαιός Ενετικός Λιμένας με τον Κούλε και τα Νεώρια, για τα οποία υπήρξαν τεράστιες αντιδράσεις στο ενδεχόμενο ιδιωτικοποίησης ιστορικών τοπόσημων του Ηρακλείου. Η δεξαμενή που υδροδοτεί το λιμάνι εξαιρείται;

Ήδη από τον Αύγουστο του 2022 με σχετικό ΦΕΚ έχουν εξαιρεθεί από τη ζώνη ευθύνης του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου τόσο ο παραλιακός δρόμος του Ηρακλείου όσο και άλλες εγκαταστάσεις απέναντι από το λιμάνι, παλαιό ΚΤΕΛ, Θεατρικός Σταθμός, Λιμενικό Περίπτερο, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει πως αυτοδίκαια περνούν στη διαχείριση του Δήμου Ηρακλείου, αφού εμπλέκεται η Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου και έχει ήδη καταρτιστεί σχετικός οδικός χάρτης για την αποσαφήνιση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

Η Νέα Δημοκρατία και το ΤΑΙΠΕΔ επιμένουν στην πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων, η οποία έχει κριθεί αποτυχημένη διεθνώς ακόμη και από τις συντηρητικές κυβερνήσεις. Το σύνολο σχεδόν των λιμένων στην Ευρώπη, στις ΗΠΑ και αλλού παραμένουν υπό δημόσιο έλεγχο τουλάχιστον κατά ποσοστό 93%. Η εν λόγω πολιτική αντιστρατεύεται τις ανάγκες της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας με την γεωοικονομική σημασία του λιμανιού να την καθιστά εγκληματική και επικίνδυνη σε συνέχεια της ίδιας γραμμής που ακολουθείται για την κτηματογράφηση της Κρήτης.

Το αυτοκινούμενο περίπτερο διαφήμισης της κτηματογράφησης είναι μία πτυχή αυτού του είδους της φαιδράς πολιτικής σε αυτό το σημείο εκτός όλων των άλλων. Παράδειγμα αυτής, επίσης, συνιστά και η εξυπηρέτηση συμφερόντων στην κτηματογράφηση της Γαύδου, που περαιώθηκε μετά από είκοσι τέσσερα χρόνια, το έτος 2021, σε συνέχεια εκείνης της ανταλλαγής συμφερόντων που ενέπνευσαν τους Υπουργούς Περιβάλλοντος των κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ και καταληκτικά της Νέας Δημοκρατίας στην καταστρατήγηση δικαιωμάτων και κεφαλαιώδους σημασίας εθνικών συμφερόντων και διεκδικήσεων της τοπικής κοινωνίας ενός νησιού εξήντα κατοίκων και λίγο λιγότερο από τριάντα τέσσερα τετραγωνικά χιλιόμετρα έκτασης. Για φανταστείτε, είκοσι τέσσερα χρόνια για να κτηματογραφηθεί ένα νησάκι εξήντα κατοίκων.

Οι ίδιοι άνθρωποι, βέβαια, της νομικής υπηρεσίας του Ελληνικού Κτηματολογίου, που επικουρούσαν τους τότε Υπουργούς της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ, στελεχώνουν και σήμερα τα γραφεία των δικών σας εκλεκτών και διορισμένων, μία πρακτική δεικτική της υποκρισίας σας.

Τα συμφέροντα της Κρήτης, του αγαπημένου ιστορικού, εμβληματικού νησιού μας απειλούνται και σήμερα το ίδιο όπως και τότε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Καραγεωργοπούλου.

Τον λόγο έχει ο κ. Ευάγγελος Αποστολάκης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινώντας θα ήθελα να αναφερθώ σε κάποια σοβαρά ζητήματα που απασχόλησαν την επικαιρότητα και έχουν ουσιώδη σημασία για τα εθνικά μας θέματα.

Αναφέρομαι πρώτον, στις προκλητικές δηλώσεις του Τούρκου Προέδρου, ο οποίος στράφηκε με απρεπείς χαρακτηρισμούς κατά του Υπουργού Εθνικής Άμυνας κ. Νίκου Δένδια. Οι δηλώσεις είναι πραγματικά απαράδεκτες και θα έπρεπε να έχουν αντιμετωπιστεί με περισσότερη αυστηρότητα από την ελληνική Κυβέρνηση και αυτό γιατί πλέον γίνεται ακόμα πιο ξεκάθαρο ποιες είναι οι πραγματικές θέσεις του Προέδρου της γείτονος και πώς αυτός εκτιμά και αποτιμά τη συνεργασία και το διάλογο στο πλαίσιο της Διακήρυξης των Αθηνών. Οι δηλώσεις, δε, αυτές έχουν μεγαλύτερη σημασία εάν εξεταστούν και υπό το πρίσμα του Κυπριακού. Και αυτό, γιατί έχει γίνει πλέον σαφής η στόχευση της τουρκικής πλευράς, η αλλαγή του στάτους κβο στην Κύπρο με κύριο όχημα την παρουσίαση της παράνομης τουρκικής εισβολής και κατοχής σαν επιχείρηση αποκατάστασης της ειρήνης. Η ελληνική Κυβέρνηση πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτική στη διαχείριση του διαλόγου με τη γείτονα και στη διαχείριση του Κυπριακού, προτάσσοντας την ευρωπαϊκή και διεθνή του διάσταση.

Θέλω, επίσης, να αναφερθώ στη Μέση Ανατολή, γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι δίπλα στην πόρτα μας μάχονται αρκετοί πόλεμοι και ιδιαίτερα αυτός ο πόλεμος. Οι νεκροί στη Γάζα και στην ευρύτερη εμπόλεμη περιοχή έχουν φτάσει τις τριάντα οκτώ χιλιάδες εννιακόσια ογδόντα τρία άτομα σήμερα.

Προχωρώντας στο σημερινό σχέδιο νόμου που αφορά την ιδιωτικοποίηση του Λιμένα Ηρακλείου θέλω να ξεκινήσω τονίζοντας τη μεγάλη σημασία που έχουν τα λιμάνια της Κρήτης και της χώρας γενικότερα για τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη του νησιού. Η πλειοψηφία των μεταφορών και των μετακινήσεων γίνεται με τα πλοία που συνδέουν την Κρήτη με την ηπειρωτική Ελλάδα. Γίνεται εύκολα αντιληπτή η σπουδαιότητα του Λιμένα Ηρακλείου για πάρα πολλούς τομείς της τοπικής και όχι μόνο οικονομίας.

Πάνω στη βάση της σπουδαιότητας θέλω να τονίσω και τη γεωστρατηγική σημασία των λιμένων της Κρήτης. Θεωρώ ότι αυτή είναι πλέον αυταπόδεικτη έπειτα από τις τελευταίες γεωπολιτικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου. Τα πράγματα στην περιοχή μας είναι ρευστά και οι όποιες κινήσεις ακόμη και αν έχουν οικονομικά οφέλη για τη χώρα θα πρέπει να μελετώνται και υπό αυτό το πρίσμα για να μπορέσει να γίνει μια ορθή αποτίμηση κόστους και οφέλους για τη χώρα.

Κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της επιτροπής ο εισηγητής μάς τόνισε ότι το 93% των ευρωπαϊκών λιμένων έχουν ακόμη και σήμερα δημόσιο χαρακτήρα. Το ίδιο ισχύει και για τις περισσότερες ανεπτυγμένες χώρες. Δεν πρόκειται για μια τυχαία συνθήκη, αλλά για στοχευμένη επιλογή των κρατών που αντιλαμβάνονται ότι τα λιμάνια έχουν πολυπαραγοντική σημασία, καθώς σε αυτά ασκείται πέραν της εμπορικής δραστηριότητας και δημόσια εξουσία. Είναι, λοιπόν, ένα βασικό ερώτημα που θέλουμε να κατατάσσει τη δική μας χώρα και με βάση αυτή την απάντηση να παίρνουμε και τις αντίστοιχες αποφάσεις.

Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου το τίμημα της παραχώρησης του 67% των μετοχών του λιμένα Ηρακλείου ανέρχεται στο ποσό των 80 εκατομμυρίων ευρώ και πραγματικά θα αναρωτηθεί κάποιος: Είναι αυτό το κατάλληλο τίμημα για ένα τόσο μεγάλο λιμάνι και μάλιστα ένα λιμάνι με σημαντική συμβολή και στον τομέα της κρουαζιέρας; Η απάντηση είναι όχι. Όχι δεν είναι ικανοποιητικό, δεν είναι ικανοποιητικό για πολλούς λόγους. Ανέφερε ο εισηγητής μας προηγουμένως ότι η εταιρεία που αναλαμβάνει το λιμάνι πληρώνει ενάμισι εκατομμύριο τον χρόνο για να χρησιμοποιεί το λιμάνι με τα πλοία του. Οπότε φαντάζεστε, συγκρίνετε το τίμημα για να καταλάβουμε αν είναι αξιόλογο ή όχι.

Πρώτον, γιατί οι υπάρχουσες υποδομές αποτιμώνται σε πολλά εκατομμύρια ευρώ, αρκεί κανείς να αναλογιστεί το κόστος των υπαρχόντων κρηπιδωμάτων.

Δεύτερον, οι υποχρεωτικές επενδύσεις που περιγράφονται στη σύμβαση δεν είναι καθόλου ελκυστικές. Προβλέπεται μόνο η υποχρέωση κατασκευής ενός κτηρίου δύο χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων για τη στέγαση των υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας. Το κόστος της κατασκευής ενός τέτοιου κτηρίου υπολογίζεται σήμερα περίπου στα 3 εκατομμύρια ευρώ.

Τρίτον, το τίμημα δεν είναι ικανοποιητικό καθώς με τη μεταβίβαση του 67% στον προτιμητέο επενδυτή, στην Κοινοπραξία «GRIMALDI - Μινωικές Γραμμές», στην πραγματικότητα δημιουργούνται οι κατάλληλες συνθήκες για την εμφάνιση μονοπωλίου με τις γνωστές σε όλους συνέπειες για την τοπική και εθνική οικονομία. Συνέπειες, που θα έχουν σοβαρότατο αντίκτυπο στο κόστος και στην ποιότητα μετακίνησης των επιβατών, αλλά και στην μεταφορά προϊόντων. Αυτό το ενδεχόμενο, σε συνδυασμό με την έλλειψη πρόβλεψης στην εν λόγω σύμβαση, των ελάχιστων επιπέδων διακίνησης επιβατών και φορτίων, σίγουρα δημιουργεί δυσπιστία και στον πιο καλοπροαίρετο.

Υπάρχουν και άλλα σημεία στην συγκεκριμένη σύμβαση, που μας προκαλούν ανησυχία. Διαβάζουμε στο άρθρο 9 παράγραφος 4 ότι ο νέος ιδιοκτήτης δύναται να απαγορεύει την πρόσβαση στον αρμόδιο κυβερνητικό φορέα με μία απλή ειδοποίηση και μάλιστα με την επίκληση λόγων, που δεν προσδιορίζονται με σαφήνεια στη σύμβαση. Πώς, όμως, θα μπορέσει ο εκάστοτε κυβερνητικός φορέας να κάνει τους απαραίτητους ελέγχους, παραδείγματος χάριν, της κείμενης περιβαλλοντικής νομοθεσίας ή εργατικής νομοθεσίας;

Ακούστηκαν αρκετοί φορείς κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων σε επίπεδο επιτροπής. Νομίζω ότι οι ανησυχίες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρέπει να τονιστούν και στην Ολομέλεια, καθώς είναι εύλογες. Ανησυχούν, στο Ηράκλειο, για τον αντίκτυπο που θα έχει η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού τους. Και έχουν δίκιο. Όποιος έχει επισκεφθεί την πόλη, ξέρει ότι το λιμάνι αποτελεί οργανικό μέρος και την επηρεάζει και χωροταξικά και περιβαλλοντικά. Έχουμε δει ότι το λιμάνι αυτό είναι μέσα στον αστικό ιστό της πόλης. Όποιες αλλαγές γίνονται σε αυτό, μπορεί να επηρεάσουν δραματικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης. Είναι ακόμα ζητούμενο αν ο δήμαρχος της πόλης θα συμμετέχει στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας.

Θέλω να σημειώσω κάτι τελευταίο, αλλά εξίσου σημαντικό. Δίνει η Κυβέρνηση ένα σημαντικό λιμάνι χωρίς μέχρι σήμερα να γνωρίζουμε ποιο θα είναι το αναπτυξιακό πρόγραμμα και ποια η μελέτη διαχείρισης. Δεν μπορούμε, λοιπόν, να συνηγορήσουμε σε μια ιδιωτικοποίηση ενός σημαντικού λιμένα της χώρας, ενός σημαντικού λιμένα της Κρήτης, χωρίς καν να έχουμε μπροστά μας ένα σοβαρό αναπτυξιακό πλάνο, χωρίς να έχουμε διαβεβαιώσεις για τις υπάρχουσες θέσεις εργασίας, χωρίς να έχουμε διαβεβαιώσεις για τη διατήρηση του κόστους της ταχύτητας και της ποιότητας μεταφοράς των προϊόντων και μετακίνησης των επιβατών.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Αποστολάκη.

Θα δώσω, τώρα, τον λόγο στην κ. Ελένη Βατσινά από το ΠΑΣΟΚ.

**ΕΛΕΝΗ ΒΑΤΣΙΝΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρ’ ότι διανύουμε λίγες ημέρες πριν το θερινό κλείσιμο της Βουλής, ο κόσμος -και ιδίως σήμερα- ο κόσμος της Κρήτης, μας παρακολουθεί και περιμένει εναγωνίως να ακούσει τις νομοθετικές εξελίξεις.

Γι’ αυτό, καλό είναι να ακούσει και τη μεγάλη αλήθεια ότι, παρ’ ότι διανύουμε λίγες ημέρες πριν το θερινό κλείσιμο, κρίσιμα νομοσχέδια για την οικονομική ζωή της Κρήτης μας, για ακόμη μία φορά, έρχονται για συζήτηση με τρόπο και λογικήταχυφαγείου. Δεν μας εκπλήσσει. Είναι πλέον αντιληπτό ότι το κάνετε γιατί θέλετε μια κοινωνία όσο το δυνατόν λιγότερο αντιδραστική, μια κοινωνία ύπνωσης για να περνούν στα ψιλά γράμματα όσα έχετε αποφασίσει να ψηφίσετε. Θα σας το αναλύσω στο παρόν νομοσχέδιο με απτές αποδείξεις.

Με το πρόσχημα της κύρωσης της συμβάσεως, με το πρόσχημα, δηλαδή, ότι έχουμε να κάνουμε με ένα προδιατυπωμένο κείμενο όρων, η τύχη του λιμανιού του Ηρακλείου κρίθηκε από την Κυβέρνησή σας ότι αξίζει τόσης σημασίας ίσης με δύο ολόκληρες ημέρες στην αρμόδια επιτροπή. Ήταν ίσως από τις λίγες φορές που οι φορείς κλήθηκαν κι έδωσαν ένα περιβάλλον σχετικής συναίνεσης σε πολλά πράγματα. Δεν αρνήθηκαν, δηλαδή, την ανάγκη της προόδου για το λιμάνι του Ηρακλείου. Έθεσαν, όμως, ζητήματα πρακτικά και νομικά που, αν υπήρχε από την Κυβέρνησή σας η πολιτική βούληση και αν δινόταν ο απαραίτητος χρόνος στην Αντιπολίτευση και στους φορείς, σήμερα θα τα είχαμε επιλύσει και θα μιλούσαμε για ένα έργο ζωής και ευρύτατης αποδοχής. Δυστυχώς, όμως, για ακόμη μια φορά η υπεροπτική αντιμετώπιση της Κυβέρνησής σας υπερίσχυσε και μας οδηγεί σήμερα να μιλάμε για άλλη μια χαμένη ευκαιρία πραγματικής ανάπτυξης.

Τις θέσεις μας, τις θέσεις του ΠΑΣΟΚ στα θέματα λιμενικής πολιτικής και της αδιαφάνειας, τις ανέλυσε ο εισηγητής και ο αγορητής μας και με πληρότητα. Ως Βουλευτής Ηρακλείου θα σας πω τα τρία μελανά σημεία που επηρεάζουν τον τόπο μου που θα τα δούμε μπροστά μας. Τα είπαν στην ακρόαση φορέων και ο Πρόεδρος Μόνιμων Εργατών Λιμένων Ηρακλείου κ. Σφακιανάκης και ο Πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου κ. Βοριάς και συμφώνησαν ο Δήμαρχος Ηρακλείου κ. Καλοκαιρινός, ο Δήμαρχος Μαλεβιζίου κ. Μποκέας και ο Δήμαρχος Βιάννου κ. Μπαριτάκης. Σε ένα σημείο συντασσόμαστε αναμφίβολα, το σημαντικότερο αξιακά. Και το σημαντικότερο αξιακά για το ΠΑΣΟΚ, τη δημοκρατική παράταξη που γεννήθηκε από τον λαό ως ασπίδα προάσπισης και διεκδίκησης δικαιωμάτων, είναι οι εργαζόμενοι, οι άνθρωποι, οι λιμενεργάτες που ζουν τις οικογένειες τους δεκάδες χρόνια σε αντίξοες και επικίνδυνες συνθήκες.

Θα έρθει, λοιπόν, μία ιδιωτική εταιρεία να διαχειριστεί τα κτήρια και τις όποιες υποδομές, αλλά θα διαχειριστεί χωρίς καμμία νομοθετική σας πρόβλεψη και τις ζωές αυτών των ανθρώπων. Οι λιμενεργάτες που εργάζονται σε ένα ιδιότυπο καθεστώς ελεύθερου επαγγελματία, έχουν πιστοποίηση από τον ΕΟΠΠΕΠ, έχουν ISO εκφόρτωσης, έχουν συμπληρώσει έναν μεγάλο αριθμό λιμενεργατικών ενσήμων και κινδυνεύουν τώρα είτε να εξισωθούν με ανθρώπους που δεν έχουν εμπειρία φορτοεκφόρτωσης πλοίων είτε να μην έχουν καθόλου εργασία. Για ποιον λόγο, λοιπόν, πουθενά δεν υπήρξε η ελάχιστη αναφορά στα εργασιακά δεδομένα και στην κατοχύρωσή τους μέσα στη σύμβαση;

Το δεύτερο μελανό σημείο είναι ότι οι δήμοι που όλα αυτά τα χρόνια στηρίζουν με τις ίδιες δυνάμεις ο καθένας και ένα μέρος του λιμανιού θα σταματήσουν, αν ψηφιστεί αυτό το νομοσχέδιο, να έχουν τον οποιοδήποτε ρόλο στον νέο φορέα και θα σταματήσουν να λαμβάνουν και την οποιαδήποτε ανταποδοτική σχέση από το έσοδα του νέου φορέα. Δηλαδή μέχρι σήμερα στάθηκαν αρωγοί είχαν τη διαχείριση και με πενιχρά μέσα κράτησαν ένα λιμάνι για πολλές δεκαετίες σε ένα επίπεδο λειτουργίας, οδικής σύνδεσης, συγκοινωνιών, καταστημάτων. Και τώρα όλη αυτή η αποκτούμενη τεχνογνωσία, η εμπειρία τους και η πρακτική γνώση πηγαίνει στον κάλαθο των αχρήστων και για να ικανοποιηθεί αυτή η ιδιωτικοποίηση.

Είναι λάθος αυτή η απαξίωση των Δήμων Ηρακλείου, Μαλεβιζίου και Βιάννου και σε επίπεδο διαχείρισης και σε επίπεδο εκπροσώπησης στον νέο φορέα και πρωτίστως, στην πρόβλεψη ανταποδοτικότητας. Ήλπιζαν ότι μέχρι και την τελευταία στιγμή θα εισακουστεί αυτό το πολύ δίκαιο αίτημά τους.

Και μ’ αυτό κλείνω και έρχομαι στο τρίτο μελανό σημείο που δεν είναι άλλο από το ποσό της σύμβασης, τη διάρκεια της παραχώρησης και την ευρύτερη πολιτική της Κυβέρνησής σας πίσω από την επιλογή των όρων της σύμβασης. Έχουμε ένα ποσό που προσπαθείτε τις τελευταίες ημέρες να μας πείσετε ότι είναι υπέρογκο και ότι με τη σύμβαση αυτή θα γεμίσουν τα ταμεία της χώρας. Το ποσό που αποτιμήσατε το λιμάνι του Ηρακλείου, ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, είναι κάτι περισσότερο από 110 εκατομμύρια ευρώ, 80 εκατομμύρια ευρώ, το 67% των μετοχών του ΤΑΙΠΕΔ, δηλαδή μόνο 2 εκατομμύρια κατ’ έτος για σαράντα χρόνια, χωρίς να έχουμε υποβάλλει αυτή την εταιρεία στη βάσανο να δεσμευτεί για έργα υποδομών και τέλος, χωρίς να διαβάζουμε την επιχειρησιακή σύμβαση μεταξύ ΤΑΙΠΕΔ και Ομίλου «GRIMALDI» ή τις οικονομικές μελέτες που οδήγησαν σε αυτό το ύψος της σύμβασης.

Και κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι η Κυβέρνηση ψάχνει τα νούμερα που θα φέρουν χρήματα στα ταμεία. Το ΠΑΣΟΚ σάς απαντά ότι κοιτάζει τον άνθρωπο, την εργασία και το βιοπορισμό του. Η Κυβέρνηση ψάχνει έναν γρήγορο και εύκολο τρόπο για να διώξει από πάνω της την ευθύνη να φτιάξει έργα υποδομών. Το ΠΑΣΟΚ σας απαντά ότι με πενιχρά έσοδα, αλλά σωστές πολιτικές, οι δήμοι κράτησαν για χρόνια το επίπεδο του δημοσίου λιμανιού και σήμερα απαξιώνονται.

Η γενέτειρά μου, το Μαλεβίζι, έχει σήμα της το λιμάνι αυτό, κύριε Υπουργέ, παρ’ ότι έχει φορτωθεί, όπως σας είπε και ο Δήμαρχος κ. Μποκέας, τις συνέπειες των υποδομών, τα Λινοπεράματα, τη βιομηχανική ζώνη, τον ΧΥΤΑ και το εργοστάσιο ηλεκτρικής ενέργειας. Έχει πονέσει ο κόσμος για το λιμάνι αυτό και το πονά. Η Κυβέρνηση γράφει στο ενεργητικό της μία ακόμα ιδιωτικοποίηση και την παρουσιάζει ως πανάκεια. Το ΠΑΣΟΚ μάχεται για τη διασφάλιση της συμμετοχής των δήμων ακόμα και αυτή την ύστατη στιγμή. Ποιοι είστε και ποιοι είμαστε! Εσείς συμβάλλεστε με ευνοϊκούς όρους προς το ιδιωτικό κεφάλαιο. Το ΠΑΣΟΚ έτσι έχει συμβόλαιο με τον λαό.

Θα συνεχίσουμε, λοιπόν, να είμαστε όλα αυτά που κάνουν την Κρήτη μας να ελπίζει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Βατσινά.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον κ. Ιωάννη Δημητροκάλλη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ’ αρχάς, θα ήθελα να εκφράσω τις θερμότερες ευχές μου για ταχεία ανάρρωση στον τραυματία συνοριοφύλακα που δέχτηκε πυρά από την τουρκική πλευρά κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του στον Έβρο. Η σκέψη μας είναι κοντά του και κοντά στην οικογένειά του σε αυτή τη δύσκολη στιγμή.

Η κατευναστική πολιτική της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας απέναντι στην Τουρκία έχει αποτύχει να διασφαλίσει την ασφάλεια των συνόρων μας. Η συνεχιζόμενη ανοχή και οι υποχωρήσεις ενθαρρύνουν την τουρκική προκλητικότητα, θέτοντας σε κίνδυνο τις ζωές των συνοριοφυλάκων μας και την εθνική μας κυριαρχία. Απαιτούνται άμεσες αποφασιστικές ενέργειες για την αποτροπή παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον. Η Κυβέρνηση οφείλει να αναλάβει τις ευθύνες της, διασφαλίζοντας την άμεση ενίσχυση των συνοριακών δυνάμεων και την επιβολή αυστηρότερων μέτρων αποτροπής. Η προστασία των συνόρων μας και η διαφύλαξη της εθνικής μας κυριαρχίας δεν μπορούν να περιμένουν.

Σε ό,τι αφορά το νομοσχέδιο, σήμερα λοιπόν έχουμε μπροστά μας την επισφράγιση άλλης μιας ιδιωτικοποίησης δημόσιας περιουσίας του λιμένα Ηρακλείου, παραχωρώντας ουσιαστικά σημαντικά δικαιώματα στους ιδιώτες επενδυτές. Αυτή η παραχώρηση δημιουργεί σοβαρά ζητήματα για τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος και για την προστασία της εθνικής μας κυριαρχίας. Ο ιταλικός όμιλος της οικογένειας «GRIMALDI» μετά τις «Mινωικές γραμμές» το 2008 και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας πέρυσι, μεγαλώνει την παρουσία του στη χώρα μας με την απόκτηση του 67% του λιμένα Ηρακλείου για σαράντα χρόνια, δίνοντας ως αντίτιμο 80 εκατομμύρια ευρώ και στο βάθος έρχονται και οι ιδιωτικοποιήσεις, όπως φαίνεται, των Λιμανιών του Βόλου, του Λαυρίου και της Ραφήνας.

Η όλη ιστορία του ξεπουλήματος της δημόσιας περιουσίας ξεκίνησε την εποχή των μνημονίων με τη δικαιολογία να βρεθούν άμεσα χρήματα για να καλυφθούν οι χρηματοδοτικές ανάγκες της χώρας μας. Με τα χρόνια, όμως, βλέπουμε ότι το αφήγημα αυτό έχει αλλάξει και πλέον η δικαιολογία είναι ότι ο ιδιωτικός τομέας πάντα ξέρει καλύτερα.

Το λιμάνι του Ηρακλείου παρουσιάζει σταθερά και με ανοδικές τάσεις κερδοφορία μετά την εποχή lockdowns. Μάλιστα, φέτος αναμένεται να είναι χρονιά ρεκόρ δεκαπενταετίας σε επίπεδο κρουαζιέρας, ενώ σε έρευνα του Καποδιστριακού Πανεπιστημίου βρέθηκε πως η συνολική οικονομική ωφέλεια της κρουαζιέρας στο Ηράκλειο και στην ευρύτερη περιοχή ήταν 60,2 εκατομμύρια ευρώ την περίοδο Μάιος 2023 - Μάιος 2024. Άρα δεν μπορώ να καταλάβω γιατί η πώληση του θεωρείται μεταρρύθμιση και μάλιστα όταν δεν μας έχει παρουσιάσει καν η εταιρεία το πλάνο της για το ποιες είναι οι διαθέσεις της σχετικά με τις επενδύσεις.

Τι ακριβώς μεταρρυθμίζουμε, κύριε Υπουργέ; Μήπως ξεπληρώνουμε ακόμα γραμμάτια των τεραστίων δανείων που πήραμε μέσω των μνημονίων, αφού για να μπορέσουν οι μεγάλες χώρες να εγκρίνουν αυτά τα δάνεια από τα κοινοβούλιά τους πήραν σαν ανταλλάγματα τη δημόσια περιουσία; Οι Ιταλοί τα τρένα και τα λιμάνια, οι Γερμανοί τον ΟΤΕ και τα αεροδρόμια, οι Γάλλοι τα εξοπλιστικά. Έχετε μετατρέψει την Ελλάδα σε ένα αντικείμενο συναλλαγής. Η απόδειξη είναι πως έψαχνα να βρω αντίστοιχες περιπτώσεις ιδιωτικοποιήσεων στην Ευρώπη, θεωρώντας πως η ελληνική Κυβέρνηση αντιγράφει τις πιο προηγμένες δήθεν χώρες. Όμως, σε όλα τα μεγάλα λιμάνια ισχύει πως βρίσκονται υπό τη διοίκηση δημοτικών, δημόσιων αρχών και από κει και πέρα οι δραστηριότητες του λιμανιού, όπως η διαχείριση τερματικών σταθμών και άλλων εγκαταστάσεων, παραχωρούνται σε ιδιώτες. Να γιατί, λοιπόν, λέω ότι ξεπουλάτε και όχι ιδιωτικοποιείτε.

Ας μας απαντήσει η Κυβέρνηση τι θα γίνει στην περίπτωση που η εταιρεία αυτή, έχοντας τα λιμάνια αλλά και τα πλοία των δρομολογίων, αυξήσει τις τιμές σε δυσθεώρητα επίπεδα επικαλούμενη, παραδείγματος χάριν, και αυτή τον πόλεμο στην Ουκρανία για το αυξημένο κόστος. Πώς θα το αντιμετωπίσετε όταν έχετε παραιτηθεί από τη διαχείριση και τη διοίκηση; Μήπως θα την επιδοτήσετε κιόλας, σε μία τέτοια περίπτωση, όπως κάνετε και με τους ιδιώτες παρόχους ενέργειας;

Πώς θα διασφαλίσετε ότι οι ιδιώτες επενδυτές θα τηρήσουν τις δεσμεύσεις τους και δεν θα υποβαθμίσουν τις υπηρεσίες που παρέχουν στους χρήστες των λιμένων; Πώς θα διασφαλιστεί η ισότιμη πρόσβαση όλων των επιχειρήσεων στις υπηρεσίες του λιμένα ώστε να μην υπάρξουν μονοπωλιακές πρακτικές από τους ιδιώτες διαχειριστές; Ποια μέτρα έχουν ληφθεί για την ενίσχυση των τοπικών οικονομιών και των μικρομεσαίων επιχειρήσεων από τη λειτουργία των λιμένων υπό την ιδιωτική διαχείριση; Αυτές δεν είναι δικές μου ερωτήσεις και παρατηρήσεις, είναι ερωτήσεις και παρατηρήσεις και άλλων συναδέλφων στις επιτροπές που δεν έχουν πάρει καμμία απάντηση μέχρι τώρα.

Θέλω να τονίσω για τον κόσμο που μας ακούει πως δεν νομιμοποιείστε να ξεπουλάτε τη δημόσια περιουσία όταν είστε μία Κυβέρνηση μειοψηφίας του ενός εκατομμυρίου ψηφοφόρων. Τόσοι ήταν οι ψηφοφόροι που σας ψήφισαν στις πρόσφατες ευρωεκλογές. Ούτε το 10% του συνόλου του πληθυσμού της χώρας. Δεν είναι τσιφλίκι σας ούτε σας ανήκουν τα λιμάνια για να τα χαρίζετε. Αντιθέτως, πρέπει να τα προστατεύουμε και να τα αναπτύσσουμε με υπευθυνότητα. Δεν μπορούμε να παραδώσουμε τα κλειδιά των λιμένων μας σε ιδιώτες χωρίς εγγυήσεις για τη διαφάνεια και το δημόσιο συμφέρον.

Η ανάπτυξη, κύριε Υπουργέ, έρχεται μέσω ισότιμης συνεργασίας όχι μέσω αδιαφανών συμφωνιών και προνομίων για λίγους. Η Ιδιωτικοποίηση χωρίς όρους και έλεγχο οδηγεί σε απορρύθμιση και απώλεια της εθνικής κυριαρχίας. Η διαφάνεια και η λογοδοσία είναι θεμελιώδεις αρχές που δεν μπορούμε να παραβλέψουμε σε καμμία παραχώρηση.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα φέρνει στην επιφάνεια σοβαρά ζητήματα που δεν μπορούμε να αγνοήσουμε. Η παραχώρηση των λιμενικών υποδομών σε ιδιώτες χωρίς τις απαραίτητες εγγυήσεις διαφάνειας και λογοδοσίας δημιουργεί κινδύνους για το δημόσιο συμφέρον και την εθνική μας κυριαρχία. Ως Βουλευτής που νοιάζεται για την προστασία και την ανάπτυξη της χώρας μας δεν μπορώ να στηρίξω το παρόν νομοσχέδιο.

Κλείνοντας την ομιλία μου, θα ήθελα να αναφερθώ στις δηλώσεις του κ. Πρωθυπουργού για τα πενήντα χρόνια από την εισβολή του Αττίλα στην Κύπρο μας. Ο κ. Μητσοτάκης απέφυγε να αναφερθεί στην εισβολή του 1974 για τις διαχρονικές ευθύνες της Τουρκίας. Η ρητορική του περί διαιρεμένης Κύπρου και νέας ευκαιρίας για λύση αποπροσανατολίζει από τη βασική πραγματικότητα, δηλαδή την κατοχή και την βαρβαρότητα της τουρκικής επιθετικότητας. Αντί να απαιτεί άμεση αποχώρηση των κατοχικών στρατευμάτων και την επιστροφή των προσφύγων στα σπίτια τους, επιλέγει να μιλάει για γενικότητες και να χαϊδεύει τα αυτιά των εχθρών της πατρίδας μας.

Οι Έλληνες της μητέρας πατρίδας και οι Έλληνες της Κύπρου δεν συμβιβάζονται με την κατοχή και δεν ξεχνούν τα σκλαβωμένα εδάφη μας. Η μόνη λύση για την Κύπρο μας είναι η απελευθέρωση.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Δημητροκάλλη.

Θα δώσω τον λόγο τώρα στην κ. Ραλλία Χρηστίδου από τον ΣΥΡΙΖΑ και στη συνέχεια στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο των Σπαρτιατών, τον κ. Ζερβέα.

**ΡΑΛΛΙΑ ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παρούσα σύμβαση που έρχεται προς κύρωση σήμερα στην Ολομέλεια υπακούει πιστά στον στρατηγικό προγραμματισμό της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Ίσως είναι η μοναδική περίπτωση που ακολουθείτε ένα μακροπρόθεσμο σχέδιο για κάτι, για την πλήρη ιδιωτικοποίηση των οργανισμών λιμένων και εν προκειμένω του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου. Η πολιτική αυτή θεωρούμε ότι αναιρεί το μοντέλο που αναπτύχθηκε όλα τα προηγούμενα χρόνια, διότι το μόνο που επιθυμείτε είναι να ικανοποιήσετε τα συμφέροντα μιας κλειστής αγοράς, τα συμφέροντα των ολίγων, αν μη τι άλλο, και σίγουρα όχι του δημοσίου συμφέροντος υπό την έννοια που το αισθανόμαστε και το αντιλαμβανόμαστε εμείς.

Η Κυβέρνηση αρνείται να προσεγγίσει τα περιφερειακά λιμάνια της χώρας με μια ολοκληρωμένη λιμενική στρατηγική που θα ήταν υπό άλλες συνθήκες ικανή να προάγει την ισόρροπη ανάπτυξη των λιμανιών και των τοπικών κοινωνιών με στόχο την προστασία του δημοσίου συμφέροντος, της οικονομίας, των εργαζομένων και φυσικά του περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου επιχειρεί συστηματικά να ανατρέψει ό,τι καλό μπορεί να είχε συμβεί πριν να αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας το 2019.

Το 93% των λιμένων στην Ευρώπη είναι δημόσιο, διότι το επενδυτικό πρόγραμμα των οργανισμών, οι όροι δραστηριοποίησης των επιχειρήσεων σε αυτό, η τιμολογιακή πολιτική και άλλα είναι θέματα που οφείλουν να ρυθμίζονται από έναν δημόσιο φορέα και ο ίδιος να επιλέγει την παραχώρηση υποδομών σε ιδιώτες στη βάση όμως ενός συγκεκριμένου αναπτυξιακού σχεδίου.

Επιπλέον, σε μία περίοδο έντονων γεωπολιτικών αναταράξεων και αντιπαραθέσεων είναι εξαιρετικά κρίσιμη η διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα στα ελληνικά λιμάνια κυρίως για λόγους εθνικού συμφέροντος. Το τίμημα δε της υπό συζήτησης σύμβασης ανέρχεται στα 80 εκατομμύρια για την εξαγορά του ΟΛΗ για σαράντα έτη. Ομολογουμένως κρίνεται εξαιρετικά χαμηλό με βάση τη σημερινή κερδοφορία του οργανισμού, τις σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης και την πιθανή δημιουργία συνθηκών μονοπωλίου στο εσωτερικό του λιμανιού. Οι υποχρεωτικές δε επενδύσεις που περιγράφονται στη σύμβαση είναι ελάχιστες σε σχέση με τη δυναμικότητα του λιμανιού, με το ύψος τους να εκτιμάται μόλις σε τρία εκατομμύρια ευρώ. Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης είναι -όπως σας είπα- σαράντα έτη. Το ύψος των υποχρεωτικών επενδύσεων αλλά και αυτό του τμήματος δεν δικαιολογούν τη μεγάλη διάρκεια της σύμβασης. Τα σαράντα έτη είναι η μέγιστη διάρκεια που προβλέπεται σύμφωνα με τις διεθνείς πρακτικές. Επιπλέον δεν προβλέπονται ελάχιστα επίπεδα διακίνησης επιβατών και φορτίων διασφαλίζοντας το λιμάνι και προφυλάσσοντας το από την απαξίωση. Όταν τα ετήσια κέρδη προ φόρων του ΟΛΗ είναι περίπου 3,5 εκατομμύρια, θεωρείτε πως συντρέχουν λόγοι παραχώρησης για σαράντα χρόνια με επενδύσεις μόλις 3 εκατομμύρια ευρώ;

Στο άρθρο 6 της σύμβασης αναφέρεται ότι ο ΟΛΗ εντός εννέα μηνών θα υποβάλει master plan. Με αυτόν τον τρόπο ανατίθεται ο σχεδιασμός της ανάπτυξης του λιμανιού στον ιδιώτη επενδυτή. Αντίθετα θα έπρεπε οι μελέτες αυτές να έχουν ολοκληρωθεί από την κρατική διοίκηση του ΟΛΗ με γνώμονα την ανάπτυξη του λιμανιού και με βάση τις ανάγκες της πόλης και της περιφέρειας.

Υπάρχει κάτι εξαιρετικά κρίσιμο. Στο άρθρο 9, δίνεται η δυνατότητα να απαγορεύει ο νέος ιδιοκτήτης την πρόσβαση μόνο με απλή ειδοποίηση του αρμόδιου κυβερνητικού φορέα του ελληνικού δημοσίου, ενώ αλλού προβλέπεται πως δεν απαιτείται συναίνεση του ελληνικού δημοσίου για την ενεχυρίαση μετόχων ή για την εκχώρηση δικαιωμάτων γενικά και απαιτήσεων.

Είναι, λοιπόν, δυνατόν σε μία υποδομή με δημόσια χαρακτηριστικά να απαγορεύεται η πρόσβαση του δημοσίου ή να επηρεάζεται η αξία των μετοχών, την ώρα που το ελληνικό δημόσιο θα εξακολουθεί να κατέχει σημαντικό ποσοστό άρα και την αξία του δημόσιου περιουσιακού στοιχείου;

Η σύμβαση θεωρούμε ότι δεν διασφαλίζει επαρκώς τα δικαιώματα των εργαζομένων. Και εδώ θα πρέπει να γίνει πιο συγκεκριμένη και αναλυτική η πρόβλεψη τήρησης των συλλογικών συμβάσεων εργασίας όπως στον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ και επιπλέον θα πρέπει να παραχωρηθούν στην αυτοδιοίκηση, όπως είχε συμφωνηθεί, οι εκτάσεις που εξαιρούνται από τη σύμβαση.

Θα ήθελα να κάνω και μια αναφορά σε μία καταγγελία της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας που απεστάλη στον Υπουργό, για την οποία θεωρούμε ότι θα πρέπει να δοθούν ορισμένες απαντήσεις. Η Δημόσια Αρχή Λιμένα ιδρύθηκε το 2016 προκειμένου να ασκεί δημόσιο έλεγχο στις ιδιωτικές εταιρείες ΟΛΠ και ΟΛΘ, δηλαδή να ελέγχει και να παρακολουθεί εάν τηρούνται οι όροι παραχώρησης. Ωστόσο, το 2020 προβλέφθηκε η κατάργηση της ΔΑΛ και η προσωρινή λειτουργία της έως την έκδοση προεδρικού διατάγματος ή έως την τροποποίηση του οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας, κάτι που μέχρι και σήμερα δεν έχει συμβεί, ενώ οι αρμοδιότητές της αναμένεται να επεκταθούν στα λιμάνια του Βόλου και του Ηρακλείου μετά την ιδιωτικοποίησή τους.

Σύμφωνα, λοιπόν, με την ομοσπονδία επιχειρείτε να αντικαταστήσετε στο συμβούλιο διοίκησης του ΔΑΛ τον εκπρόσωπο της ΠΟΥΕΝ, των εργαζομένων του δημοσίου στα λιμάνια, από εκπρόσωπο της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας στην οποία συμμετέχουν μεταξύ άλλων οι ιδιωτικοποιημένοι οργανισμοί λιμένος. Με αυτόν τον τρόπο, δηλαδή, προωθείται η διαπλοκή ρόλων ελεγκτή και ελεγχόμενου στους ιδιωτικοποιημένους λιμένες, καθώς οι ελεγχόμενοι «Οργανισμοί Λιμένος Α.Ε.» θα συμμετέχουν ενεργά διά του εκπροσώπου τους στο συμβούλιο διοίκησης της ΔΑΛ και η άσκηση των δημόσιων εποπτικών, ελεγκτικών και ρυθμιστικών εξουσιών στους ιδιώτες επενδυτές θα γίνονται από τους ίδιους, όπως ακριβώς καταγγέλλει η ΠΟΥΕΝ. Αυτό θεωρούμε ότι είναι ζήτημα εξαιρετικής σημασίας και θα πρέπει να διαλυθούν οι όποιες σκιές εν πάση περιπτώσει.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτή)

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ για την ανοχή που μόλις τώρα δείχνετε.

Θεωρούμε ότι και με αυτό το σχέδιο νόμου υλοποιείτε κατά γράμμα τη νεοφιλελεύθερη ατζέντα πλήρους ιδιωτικοποίησης στρατηγικών πυλώνων του δημοσίου χωρίς να εξασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον, η ισόρροπη ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών και όπως προκύπτει παραχωρώντας ακόμη και θεσμικά αντίβαρα δημοσίου ελέγχου στους ίδιους ιδιώτες επενδυτές.

Ως πότε θα αντιμετωπίζετε τη χώρα ως τιμάριο προς όφελος των λίγων;

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Χρηστίδου.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο των Σπαρτιατών, κ. Ζερβέα.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΕΡΒΕΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, για άλλη μια φορά είμαστε στο ίδιο έργο θεατές, εκχωρήσεις, παραχωρήσεις, πωλήσεις. Είναι η εύκολη λύση για ένα κράτος που επί της ουσίας είναι σε χρεοκοπία. Για το λέω αυτό; Γιατί ο ίδιος ο κ. Στουρνάρας ομολόγησε χθες ότι η μείωση του χρέους στο 60% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος θα επέλθει σε ορίζοντα σαράντα ετών.

Καταλαβαίνουμε όλοι ότι εδώ έχουμε φτάσει επειδή δεν ακολουθούμε το σωστό οικονομικό πρότυπο. Αντί να ακολουθήσουμε το παραγωγικό πρότυπο μακριά από τη γραφειοκρατία και τη διαφθορά, δυστυχώς, επιλέγουμε το πρότυπο της πωλήσεως των ασημικών του κράτους.

Ας δούμε την Τουρκία. Η Τουρκία, λοιπόν, η γείτονα χώρα, την ώρα που εμείς ασχολούμαστε με την πράσινη ενέργεια και είμαστε ιδιαίτερα περήφανοι γι’ αυτό, παράγει ό,τι μπορεί να φανταστεί ο ανθρώπινος νους, αυτοκίνητα, πλοία, αεροπλάνα, υποβρύχια, drones. Και γιατί αυτό γίνεται εκεί και όχι σε εμάς; Είναι πιο έξυπνοι οι Τούρκοι; Είναι πιο ικανοί; Όχι. Υπάρχει μια ειδοποιός διαφορά, ότι το πολιτικό προσωπικό της Τουρκίας, είτε μας αρέσει είτε δεν μας αρέσει, έχει ένα όραμα για το τουρκικό έθνος. Εν αντιθέσει με το δικό μας πολιτικό προσωπικό το οποίο δεν διέπεται από έναν ευγενή οραματισμό αλλά, δυστυχώς, λειτουργεί ως ένας ταπεινός διαχειριστής καταστάσεων.

Και επειδή αναφέρθηκα στην Τουρκία, θα ήθελα να κάνω μια αναφορά με αφορμή την επίσκεψη του κ. Ερντογάν στην σκλαβωμένη Κύπρο μας. Πραγματικά όσα ειπώθηκαν ήταν εξοργιστικά αλλά από την άλλη ήταν και αναμενόμενα. Δυστυχώς ήταν αναμενόμενη και η μη αντίδραση της ελληνικής πλευράς.

Δεν είναι δυνατόν να πηγαίνει ο κ. Ερντογάν στην Κύπρο συνοδευόμενος από πενήντα πολεμικά πλοία και την ίδια στιγμή να μην καταγγέλλεται αυτό το γεγονός στην Ευρωπαϊκή Ένωση και να μη ζητούνται άμεσα κυρώσεις κατά του τουρκικού κράτους. Είναι απαράδεκτο. Δεν είναι δυνατόν να συνομιλούμε με έναν άνθρωπο ο οποίος συνεχίζει την κατοχή της Κύπρου μας ενός εδάφους το οποίο, εκτός από ελληνικό, τυγχάνει να είναι και ευρωπαϊκό.

Και θα σας πω τι λέει ο κ. Νταβούτογλου στο περίφημο βιβλίο του «Το στρατηγικό βάθος». Ο Νταβούτογλου, λοιπόν, ο οποίος εκφράζει και τη γενικότερη πολιτική του Υπουργείου Εξωτερικών της Τουρκίας, λέει ότι ακόμη και αν δεν υπήρχε ένας μουσουλμάνος στην Κύπρο, η Τουρκία θα έπρεπε να θέσει θέμα Κύπρου. Και επίσης λίγο παρακάτω λέει στο ίδιο βιβλίο ότι δεν μπορεί να υποστηρίζει κάποια χώρα ότι είναι σημαντικός γεωπολιτικός παίκτης, εφόσον δεν λαμβάνει υπ’ όψιν τη θέση της Κύπρου στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Και εμείς τι κάνουμε; Εμείς μέσω στοχευμένων ύποπτων άρθρων στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, κάνουμε ακόμη και λόγο για «αγκάθι» του Κυπριακού. Η Κύπρος, λοιπόν, είναι ένα αγκάθι στις διμερείς σχέσεις με την Τουρκία. Δεν είναι Ελλάδα, δεν είναι όπως η Κρήτη μας, δεν είναι όπως η Μακεδονία μας, δεν είναι όπως τα Επτάνησά μας, δεν είναι όπως τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου μας, είναι ένα αγκάθι. Όχι, λοιπόν, δεν είναι αγκάθι. Αυτό που εμείς υποστηρίζουμε είναι ότι θα έπρεπε να είχαν ήδη διακοπεί οι συζητήσεις οι διμερείς και να είχαμε προσφύγει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ώστε να επιβληθούν κυρώσεις κατά αυτού του κράτους - τρομοκράτη.

Την ίδια μέρα δεν ξέρω κατά πόσο είναι τυχαίο, το Σάββατο της 20ής Ιουλίου, διεξήχθη ένα επεισόδιο στον Έβρο. Δύο συνοριοφύλακες οι οποίοι προσπαθούσαν να διαφυλάξουν την πατρίδα μας από την επέλαση των λαθρομεταναστών πυροβολήθηκαν από αγνώστους, όπως έκαναν λόγο τα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Ο ένας εξ αυτών από θαύμα ζει. Δύο χιλιοστά παραπάνω να είχε πάει η σφαίρα, δεν θα ήταν τώρα μαζί μας, και δυστυχώς πάλι η ελληνική πλευρά παρέμεινε απαθής. Ενώ γνωρίζουμε πολύ καλά ότι υπάρχει συνεργασία του τουρκικού κράτους με αυτές τις εγκληματικές ομάδες διακίνησης λαθρομεταναστών, το ελληνικό Υπουργείο Εξωτερικών εποίησε για μία ακόμη φορά τη νήσσαν.

Και επειδή με αυτόν τον τρόπο καταρρίφθηκε και το επιχείρημα περί αδιαπεράστων συνόρων θα μιλήσω για ένα άλλο θέμα το οποίο τις τελευταίες μέρες έχει λάβει μεγάλη έκταση, το φαινόμενο απόπειρας βιασμού Ελληνίδων από αλλοδαπούς στο κέντρο των Αθηνών. Και το λέω αυτό γιατί τα ίδια τα θύματα έχουν αναγνωρίσει τους δράστες ως αλλοδαπούς.

Και θέτω ένα ερώτημα στην Κυβέρνηση: Η Κυβέρνηση τι κάνει για αυτό το θέμα; Έχει παραδώσει το κέντρο των Αθηνών σε αλλοδαπά κακοποιά στοιχεία και απλώς παρατηρεί; Και εφόσον αυτά τα στοιχεία συλληφθούν κάποια στιγμή τι γίνεται μετά; Καταδικάζονται. Ωραία. Απελαύνονται ή μένουν μέσα και θα συνεχίσουν να εγκληματούν; Θα ληφθεί κάποια νομοθετική πρωτοβουλία από το Υπουργείο Δικαιοσύνης για να λυθεί αυτό το ζήτημα; Δεν είναι δυνατόν κάποιοι άνθρωποι οι οποίοι είναι φιλοξενούμενοι εδώ πέρα να παραβιάζουν το νόμο και μάλιστα να διαπράττουν ειδεχθή εγκλήματα, γιατί ο βιασμός και η απόπειρα βιασμού είναι ένα ειδεχθές έγκλημα, και η ελληνική πολιτεία να σφυρίζει αδιάφορα.

Τέλος, θα ήθελα να κάνω μια έκκληση, όσον αφορά το θέμα της Μονής Εσφιγμένου. Μαζεύονται σύννεφα πάνω από το Άγιο Όρος. Ας αφήσουμε αυτούς τους ανθρώπους ήρεμους και ήσυχους. Δεν ενοχλούν κανέναν, είναι εκεί για να λατρέψουν τον Θεό, για την προσευχή, έχουν μια διένεξη με τον Οικουμενικό Πατριάρχη, αυτή η διένεξη πρέπει να λυθεί με πνευματικό τρόπο και με διάθεση αγάπης εκατέρωθεν, αλλά εκεί δεν έχει καμμία θέση η κρατική καταστολή. Ας μην ανοίξουμε τον ασκό του Αιόλου, για να μην έχουμε πολύ δυσάρεστες συνέπειες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Ζερβέα.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον κ. Ιωάννη Λοβέρδο από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είναι μια θλιβερή επέτειος -και το πρωί έγινε και το μνημόσυνο στο Μάτι- συμπληρώθηκαν έξι χρόνια από την εθνική τραγωδία στο Μάτι. Μια τραγωδία την οποία δεν πρέπει να ξεχάσουμε ποτέ και πάντα να μας κρατάει σε εγρήγορση ούτως ώστε ποτέ ξανά να μη συμβεί κάτι παρόμοιο, γιατί, δυστυχώς, η κλιματική αλλαγή έχει επιβαρύνει ακόμη περισσότερο την κατάσταση και οι πυρκαγιές όπως και οι πλημμύρες, είναι, δυστυχώς, πολύ συχνό φαινόμενο και πρέπει να είμαστε όσο το δυνατόν καλύτερα προετοιμασμένοι για την αντιμετώπιση τέτοιων μεγάλων θεμάτων.

Άκουσα με πολύ ενδιαφέρον ορισμένους ομιλητές, κυρίως από τους προηγούμενους ομιλητές, που αναφέρθηκαν στην παρουσία του Πρωθυπουργού στην Κύπρο για τα πενήντα χρόνια από την αποτρόπαιη, άθλια εισβολή και συνεχιζόμενη κατοχή από τους Τούρκους του 37% της Μεγαλονήσου. Ομολογώ ότι δεν κατάλαβα τις ενστάσεις τους. Έτυχε να έχω την τιμή και τη συγκίνηση να βρίσκομαι στην Κύπρο και να παρακολουθήσω και την ομιλία του Πρωθυπουργού και του Προέδρου της Κυπριακής Δημοκρατίας στο Προεδρικό Μέγαρο της Κύπρου ως μέλους της Κοινοβουλευτικής Αντιπροσωπείας και πρέπει να σας πω ότι ήταν και του κ. Μητσοτάκη του κ. Χριστοδουλίδη δύο πολύ σοβαρές, μετρημένες και πολύ ουσιαστικές ομιλίες, οι οποίες δείχνουν με υπευθυνότητα και χωρίς εθνολαϊκισμό, που, δυστυχώς, ευδοκιμεί στη χώρα μας, το μέγεθος του προβλήματος της κυπριακής τραγωδίας. Σε τέτοια θέματα ας είμαστε λίγο πιο υπεύθυνοι νομίζω.

Τώρα, έρχομαι στο θέμα του νομοσχεδίου το οποίο συζητάμε σήμερα. Ένα θέμα που καταλαβαίνω, παρ’ όλο που οι ομιλητές που ενεγράφησαν να μιλήσουν είναι πάρα πολύ λίγοι, κακώς κατά τη γνώμη μου, θα έπρεπε να είναι περισσότεροι και θα έπρεπε να είναι μεγαλύτερη η παρουσία των Βουλευτών στη Βουλή. Αυτό θα το λέω κάθε φορά που ανεβαίνω σε αυτό το ιερό Βήμα του Κοινοβουλίου. Έχουμε χρέος να βρισκόμαστε στη Βουλή, αυτό είναι το καθήκον μας. Πενήντα χρόνια μετά την αποκατάσταση της δημοκρατίας δεν έχουμε κανένα δικαίωμα να υποτιμούμε τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες. Η δημοκρατία εκφράζεται μέσω του κοινοβουλευτισμού και κοινοβουλευτισμός είναι η Αίθουσα της Ολομέλειας της Βουλής.

Το θέμα του νομοσχεδίου, παρ’ όλο που θα ήταν υπό άλλες συνθήκες μια απλή σύμβαση εκχώρησης κάποιων δραστηριοτήτων στον ιδιωτικό τομέα, προκαλεί -κι εγώ το κατανοώ πλήρως- έντονες ιδεολογικοπολιτικές αντιπαραθέσεις και συζητήσεις. Το καταλαβαίνω απόλυτα. Υπάρχουν συνάδελφοι απ’ όλο το πολιτικό φάσμα, ένθεν κακείθεν, που νιώθουν ότι έχουν μια δεν θα το έλεγα αλλεργία αλλά μια άπωση προς κάθε τι το ιδιωτικό. Το κατανοώ, το κατανοώ. Αυτό άλλωστε είναι και η βάση της ιδεολογικής μας αντιπαράθεσης.

Εγώ αντίθετα έχω έναν προβληματισμό και έναν σκεπτικισμό -δεν σας το κρύβω- ως φιλελεύθερος που είμαι, σε κάθε τι που ελέγχεται από το δημόσιο και που θεωρώ και θεωρούσα πάντα και συνεχίζω να θεωρώ ότι οι επιχειρηματικές δραστηριότητες που κάνει το δημόσιο είναι καταδικασμένες να αποτύχουν. Και η εμπειρία, τουλάχιστον, η ελληνική τις τελευταίες δεκαετίες έχει αποδείξει του λόγου το αληθές.

Σήμερα επικυρώνουμε τη σύμβαση με την οποία εκχωρούνται οι δραστηριότητες και όχι το λιμάνι, οι δραστηριότητες όχι το λιμάνι για να το καταλάβουμε. Δεν πουλιέται το λιμάνι στη «GRIMALDI». Εκχωρούνται οι δραστηριότητες και ο επιχειρηματικός έλεγχος για σαράντα χρόνια του λιμανιού του Ηρακλείου. Το λιμάνι του Ηρακλείου ως χώρος και ως εγκαταστάσεις συνεχίζουν να ανήκουν στο ελληνικό δημόσιο.

Δεν είναι η πρώτη φορά που γίνεται κάτι τέτοιο. Είχε γίνει, όπως πολύ σωστά ειπώθηκε, και με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, είχε γίνει και με το λιμάνι του Πειραιά με την «COSCO», με την κινεζική εταιρεία, μια εταιρεία που ανήκει στο κομμουνιστικό κόμμα της Κίνας παρεμπιπτόντως. Και οι εμπειρίες που έχουμε από τα δύο αυτά λιμάνια είναι θετικές μέχρι στιγμής. Και το λιμάνι του Πειραιά πηγαίνει καλύτερα από ό,τι πήγαινε πριν, και φορολογούνται οι δραστηριότητες των εταιρειών αυτών και αποδίδουν ΦΠΑ και φόρο στο ελληνικό κράτος, και οι υπηρεσίες που προσφέρονται σε όσους το επιθυμούν να τις χρησιμοποιήσουν είναι πολύ καλύτερες από ό,τι ήταν.

Ομολογώ ότι δεν καταλαβαίνω κάποιες ενστάσεις από όλους τους χώρους και από τον χώρο του ΠΑΣΟΚ και από το χώρο του ΣΥΡΙΖΑ και από τον χώρο των άλλων κομμάτων που λένε: «Θα έχουν υποδομές; Θα εγκαταλείψει η εταιρεία που αναλαμβάνει το λιμάνι του Ηρακλείου τις υποδομές.». Μα δεν τη συμφέρει να τις εγκαταλείψει τις υποδομές. Αν τις εγκαταλείψει τις υποδομές και δεν το αναπτύξει περισσότερο τότε δεν θα έχει κέρδη.

Για τα κέρδη πηγαίνουν οι ιδιωτικές επιχειρήσεις. Δεν πηγαίνουν για να λένε ότι ελέγχουν δήθεν το λιμάνι και το έχουμε δει αυτό στην πράξη. Επί ΣΥΡΙΖΑ -και σωστά κατά τη γνώμη μου- δόθηκαν στη «FRAPORT» τα αεροδρόμια της χώρας. Σωστά δόθηκαν. Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου -επειδή το επισκέφθηκα σχετικά πρόσφατα- δεν έχει καμμία σχέση με αυτό που ήταν προτού δοθεί στη «FRAPORT». Είναι άλλο ένα αεροδρόμιο πολύ καλύτερο και πολύ πιο εξυπηρετικό για τους εκατοντάδες χιλιάδες τουρίστες που επισκέπτονται κάθε χρόνο την Κρήτη μας. Το ίδιο θα συμβεί και με το λιμάνι. Είναι κοινή λογική.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Ελάτε και στη Χίο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Στη Χίο δεν έχω έρθει, το ομολογώ, και με μεγάλη μου χαρά, κύριε Μιχαηλίδη, θα έρθω και στη Χίο να την επισκεφθώ γιατί είναι ένα πανέμορφο νησί. Λυπάμαι που δεν το έχω επισκεφτεί μέχρι τώρα.

Εδώ όμως μιλάμε μόνον και μόνον για την εκχώρηση κάποιων δραστηριοτήτων του λιμένος Ηρακλείου προς όφελος, κυρίως, αυτών που το χρησιμοποιούν. Επαναλαμβάνω, τον έλεγχο τον διατηρεί το ελληνικό δημόσιο και τον ρυθμιστικό και εποπτικό έλεγχο τον διατηρεί το ελληνικό δημόσιο και θα παρεμβαίνει εκεί που παραβιάζεται ο νόμος και η σύμβαση. Δεν θα ασκεί τον επιχειρηματικό ρόλο το ελληνικό δημόσιο. Και αυτό είναι κατά τη γνώμη μου προς τη σωστή κατεύθυνση.

Κατανοώ τις διαφωνίες που έχετε τις ιδεολογικοπολιτικές. Είναι ευκαιρία να κάνουμε κάποια στιγμή κάποια ιδεολογικοπολιτική συζήτηση γενικότερη, πολύ ευχαρίστως, αλλά σήμερα επί του νομοσχεδίου αυτού κανονικά δεν θα έπρεπε να υπάρχει διαφωνία. Δικαίωμά σας φυσικά.

Εμείς όμως ως Νέα Δημοκρατία θα υπερψηφίσουμε τη σύμβαση. Να είστε καλά.

Καλό σας απόγευμα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε τον κ. Λοβέρδο. Για την ενημέρωσή σας εκκρεμούν ακόμα τέσσερις ομιλητές και στη συνέχεια θα περάσουμε στον κύκλο των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στην κ. Κατερίνα Σπυριδάκη από το ΠΑΣΟΚ.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση με την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης του λιμένα Ηρακλείου και τις τροποποιήσεις που εισήχθησαν με το παρόν σχέδιο νόμου και την κύρωση αποδεικνύει την εμμονή της σε μια πολιτική πώλησης όλων των δημόσιων περιουσιακών στοιχείων της χώρας μας, υπονομεύοντας τις προοπτικές για μια βιώσιμη ανάπτυξη. Διότι, δυστυχώς, δεν πρόκειται για παραχώρηση χρήσης αλλά για ένα είδος ντε φάκτο πώλησης, μιας και παραδίδεται ουσιαστικά η κυριότητα και όχι μόνο η εκμετάλλευση, των υποδομών, ανωδομών και κτηρίων.

Δείχνει επίσης, για άλλη μια φορά την αδυναμία της στην ορθή νομοθέτηση και την εμμονή της στην καταστρατήγηση των κοινοβουλευτικών διαδικασιών. Σήμερα συζητούμε μια σύμβαση η οποία είχε υπογραφεί 30 Ιανουαρίου 2024, κατατίθεται εσπευσμένα στη Βουλή έξι μήνες μετά για να συζητηθεί σε δύο ημέρες στην αρμόδια επιτροπή, ενώ Βουλευτές και φορείς ενημερώθηκαν μια μέρα νωρίτερα για σχολιασμό και απόψεις.

Άραγε γίνεται από αδυναμία σας; Γίνεται από την ανάγκη να ολοκληρωθούν όλα γρήγορα για να μπορέσετε να ολοκληρώσετε τις δεσμεύσεις σας, προσπαθώντας να μας πείσετε ότι η πολιτική που ασκείτε δεν είναι επιλογή αλλά μονόδρομος;

Όποια κι αν είναι η απάντηση, μας δίνετε άλλο ένα δείγμα της αποσπασματικής και ασύνδετης πολιτικής ιδιωτικοποίησης των λιμένων που εφαρμόζει η Κυβέρνηση και η οποία δεν συνδέεται με κανένα σχέδιο εθνικής στρατηγικής και είναι αποκομμένη από το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο. Η ασκούμενη κυβερνητική πολιτική για τους λιμένες δεν ευθυγραμμίζεται ούτε με την ευρωπαϊκή αλλά ούτε και με τη διεθνή πρακτική. Η πολιτική που υλοποιείται από όλες τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες βασίζεται στη διατήρηση του δημόσιου ελέγχου των λιμένων με παράλληλη παραχώρηση χρήσης των επί μέρους λιμενικών υπηρεσιών.

Τον Μάρτιο του 2023 ως ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής καλέσαμε την Κυβέρνηση να προχωρήσει σε διαβούλευση για χάραξη μιας εθνικής λιμενικής πολιτικής που να αξιοποιεί τους λιμένες υπό τη μορφή παραχώρησης χρήσης και όχι πώλησης, όπως εφαρμόζεται σε ολόκληρο σχεδόν τον κόσμο, και που εμείς συνεχίζουμε με συνέπεια να προτείνουμε σε αντίθεση με τις πολιτικές των κυβερνήσεων ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ και Νέας Δημοκρατίας. Ζητήθηκε μάλιστα τότε να ανασταλεί κάθε προγραμματισμένη πώληση λιμένων της χώρας μας.

Κι ενώ τα ευρύτερα ερωτήματα μένουν αναπάντητα, έρχεστε πάλι με την ίδια φιλοσοφία, αυτή της καθολικής παραχώρησης των λιμένων, δηλαδή της πώλησης της πλειοψηφίας των μετοχών των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων και ουσιαστικά την εκχώρηση της άσκησης πολιτικής διοίκησης και ανάπτυξης υποδομών στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της χώρας.

Κι εδώ είναι η διαφορά μας. Εμείς διαχρονικά και σταθερά είμαστε υπέρ των παραχωρήσεων παροχής υπηρεσιών και ανάπτυξης επιχειρηματικότητας στα λιμάνια όμως με παράλληλη άσκηση ουσιαστικού δημόσιου ελέγχου διοίκησης μέσω ισχυρών φορέων διοίκησης των λιμένων.

Χαρακτηριστικό είναι ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας δεν έχει δώσει ούτε μία απάντηση σε επανειλημμένες ερωτήσεις μας για τον σχεδιασμό, αν υπάρχει, που να αφορά διασύνδεση λιμένων και διευρωπαϊκών δικτύων στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού 1315/2013. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κι εδώ έλλειψη στρατηγικής, διαβούλευσης και διαφάνειας.

Μετά από πέντε χρόνια διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας δεν υπάρχει μια σταθερή λιμενική πολιτική. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και κυρίως το ΤΑΙΠΕΔ ιδιωτικοποιούν ασύνδετα τους διεθνείς λιμένες χωρίς ολιστική διαχείριση. Χαρακτηριστική περίπτωση η ιδιωτικοποίηση των λιμένων Ηγουμενίτσας και Ηρακλείου που ενώ παραχωρούνται στον ίδιο όμιλο οι συμβάσεις διαφοροποιούνται με κριτήριο τα συμφέροντα του επενδυτή και μάλιστα με ένα αντίτιμο που θεωρούμε χαμηλό, τόσο οικονομικά όσο και ποιοτικά, μιας και απουσιάζουν δεσμευτικές υποχρεώσεις του ομίλου.

Αναφέρεστε στο τεράστιο συνολικά τίμημα 80 εκατομμυρίων ευρώ για το 67% των μετοχών του ΟΛΠ, χωρίς να κοινοποιείται η επιχειρησιακή σύμβαση μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και του Ομίλου «GRIMALDI», οι οικονομικές μελέτες που οδηγούν στο ύψος του, τυχόν σημεία διαβούλευσης με δήμους για τελικό περιεχόμενο και το αντισταθμιστικό τέλος.

Είναι άραγε τόσο τεράστιο ένα τίμημα, όταν μιλάμε για 2 εκατομμύρια ευρώ το έτος; Είναι τόσο τεράστιο το αντίτιμο, όταν σύμφωνα με την υπό κύρωση της σύμβασης μεταξύ ελληνικού δημοσίου και ΟΛΠ δεν προκύπτουν δεσμευτικές υποχρεώσεις και επενδύσεις στον ΄Ομιλο «GRIMALDI»; Είναι τόσο τεράστιο το αντίτιμο όταν προκύπτουν υποχρεώσεις και επενδύσεις μόνο στον ΟΛΠ και μάλιστα μιλώντας για μια γενική δέσμη υποχρεώσεων;

Είναι άραγε τόσο τεράστιο το αντίτιμο όταν το 2023 είχαμε ένα εκατομμύριο τετρακόσιες χιλιάδες επισκέπτες, σημειώνοντας αύξηση 26,31% συγκριτικά με το 2022, όταν μόνο το πρώτο τετράμηνο του 2024 έχουμε αύξηση 30% στον αριθμό των επισκεπτών στο λιμάνι του Ηρακλείου, ενώ μόνο από τον τουρισμό κρουαζιέρας προβλέπεται ότι θα έχουμε το ρεκόρ των τετρακοσίων πενήντα χιλιάδων επισκεπτών; Και άραγε είναι τόσο τεράστιο το αντίτιμο, όταν ήδη τώρα ο επενδυτής δίνει 1.200.000 για να το χρησιμοποιεί;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν γίνεται όμως να μη λάβουμε υπ’ όψιν μας και τις ενστάσεις των δήμων καθώς και την αγωνία των εργατών λιμένα Ηρακλείου. Οι δήμοι έθιξαν το ζήτημα των ελάχιστων έργων υποδομών που αναμένονται υπό το νέο σχήμα της ιδιωτικοποίησης, εξέφρασαν ενστάσεις για την απαξίωσή τους και μάλιστα για μια κύρωση που γίνεται στα τυφλά, ενώ η διαφοροποίηση στις συμβάσεις που παρατηρείται όσον αφορά το θέμα των εργαζομένων είναι μια ακόμα απόδειξη ότι οι συμβάσεις για τα λιμάνια δεν διαμορφώνονται βάσει ενός σχεδίου ελάχιστων κανόνων που θέτει το Υπουργείο Ναυτιλίας αλλά προφανώς βάσει των προτιμήσεων των επενδυτών.

Κατά τη διάρκεια της τοποθέτησης των επενδυτών των εκπροσώπων των εργαζομένων εκφράστηκε η έντονη ανασφάλεια για την εργασιακή τους πορεία. Ζητήθηκε διασφάλιση θέσεων εργασίας και εργασιακών δικαιωμάτων με δικλίδες ασφαλείας μέσω συλλογικών συμβάσεων. Και αναρωτιέμαι: Σκοπεύετε να κάνετε κάτι για τα αιτήματα των εργαζομένων ή μόνο μέλημα σας η ικανοποίηση των αιτημάτων των επενδυτών;

Ολοκληρώνοντας τις ενστάσεις μας, δεν θα μπορούσα να μην αναφερθώ σε ένα πολύ σημαντικό σημείο που θα έπρεπε να αναλύεται πιο λεπτομερώς και με δεσμευτικό χαρακτήρα στη σύμβαση παραχώρησης και αφορά τα θέματα περιβάλλοντος. Παρ’ όλο που έχουμε υποχρέωση να καθορίσουμε μεθόδους μετάβασης στην πράσινη ναυτιλία, σε φιλικές προς το περιβάλλον λιμενικές υποδομές και στη σταδιακή απανθρακοποίηση του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, με πρώτο ορόσημο το 2030 και απώτερο το 2050, εδώ δεν υπάρχει καμμία υποχρεωτικότητα ως προς τον επενδυτή και απλώς περιλαμβάνεται μια σύσταση, μια παραίνεση ότι πρέπει να λάβει υπ’ όψιν του αυτές τις περιβαλλοντικές ευαισθησίες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από τα παραπάνω γίνεται εμφανές για μία ακόμη φορά πως αντιλαμβάνεται η Κυβέρνηση όρους, όπως στρατηγική, σχέδιο, διαφάνεια, ανάπτυξη προς τη νομοθέτηση.

Είναι αλήθεια ότι οι λιμένες, τα αεροδρόμια, τα οδικά δίκτυα, είναι αναγκαίες υποδομές για την ανάπτυξη της χώρας τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Και αυτό γιατί οι υποδομές μιας χώρας είναι κρίσιμος συντελεστής για την ενίσχυση της οικονομίας, της τουριστικής ανάπτυξης και απαραίτητη προϋπόθεση για μία βιώσιμη ανάπτυξη. Συχνά λέμε ότι ο τουρισμός αποτελεί την ατμομηχανή της ελληνικής οικονομίας και εν πολλοίς αυτό ισχύει. Συνεπώς, οι παράγοντες που επηρεάζουν την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη, μεταξύ άλλων, είναι και εκείνοι που επηρεάζουν τον τουρισμό. Οι υποδομές είναι ένας από αυτούς τους παράγοντες. Επηρεάζουν την ανάπτυξη αλλά και τον τουρισμό. Η ανάγκη για συνεχή αύξηση του τουριστικού προϊόντος και βελτίωση της ποιότητας τους επιτάσσει τη βελτίωση των υποδομών και πόσω μάλλον όταν μιλάμε για το κεντρικό λιμάνι της Κρήτης, που αποτελεί το κύριο σημείο σύνδεσης της Κρήτης με την υπόλοιπη χώρα τόσο τουριστικά όσο και σε επίπεδο τοπικής οικονομίας. Χρειάζεται στρατηγικός σχεδιασμός για τον τουρισμό που δεν μπορεί να αφήνει απέξω τα λιμάνια μας, πόσω μάλλον όταν δεν εξασφαλίζεται η μη ενίσχυση των ολιγοπωλίων μέσω της κατάχρησης της δεσπόζουσας θέσης.

Χρειάζονται, λοιπόν, άμεσες παρεμβάσεις. Προκύπτουν, όμως, δύο ερωτήματα: Προς ποια κατεύθυνση θα κινηθούν οι όποιες παρεμβάσεις και προς όφελος ποιου;

(Στο σημείο αυτό, κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Λίγο χρόνο, κύριε Πρόεδρε.

Στο ΠΑΣΟΚ θέλουμε μια ανάπτυξη βιώσιμη, μια ανάπτυξη με επίκεντρο τον άνθρωπο, μια ανάπτυξη με κοινωνική δικαιοσύνη, χωρίς αποκλεισμούς κοινωνικών ομάδων ή περιοχών της χώρας και με σεβασμό προς το περιβάλλον. Έτσι θέλουμε έναν τουρισμό βιώσιμο, ανταγωνιστικό, με κίνητρα για τη βελτίωση του τουριστικού προϊόντος για ισόρροπη ανάπτυξη σε όλη τη χώρα, όλο το έτος και που να αφορά πολλούς τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας. Με καινοτομία, ορθή χρήση και εκμετάλλευση πόρων και υποδομών, προς όφελος της κοινωνίας και των πολιτών, που να μην επιδρά αρνητικά τόσο στο πολιτιστικό περιβάλλον όσο και στο φυσικό και να μην αποβλέπει στο κέρδος, με κίνδυνο να αμαυρωθεί το τουριστικό μας προϊόν, δίνοντας μεγαλύτερο ποσοστό κέρδους σε ιδιώτες στους οποίους εσείς χωρίς εν τέλει τεράστιο αντίτιμο, δίνετε τεράστιο κέρδος.

Θα κλείσω, λέγοντας, ότι αυτή η στιγμή είναι καθοριστική, και απαιτούνται πολιτικές που θα εξασφαλίζουν στη χώρα μία αναπτυξιακή πορεία. Η Κυβέρνηση αποδεικνύει καθημερινά πως αντιλαμβάνεται την έννοια της ανάπτυξης και μας δείχνει καθημερινά ότι αδυνατεί να φέρει στη χώρα μας ανάκαμψη και ανθεκτικότητα. Τελικά απαιτείται μια άλλη πολιτική, τελικά σίγουρα απαιτείται μια άλλη κυβέρνηση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον κ. Φραγκίσκο Παρασύρη από το ΠΑΣΟΚ.

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Να πω ότι σε όλη τη συζήτηση που την παρακολουθώ, δεν έχω δει τον Υπουργό να παρίσταται καθόλου και υπάρχει κι ένα θέμα σε σχέση με το αν ο κύριος Υπουργός που παρίσταται εδώ, έχει νομοθετική πρωτοβουλία και τέτοια εξουσιοδότηση για να μην υπάρχει ακυρότητα της όλης διαδικασίας.

Νομίζω ότι πρέπει να το ψάξουμε λίγο παραπάνω. Διαφορετικά, πρέπει να αρθούν και κάποιες ενστάσεις, σχετικά με την στάση της Κυβέρνησης απέναντι σε πολύ σοβαρά νομοθετήματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα όσο κι αν δεν μπορούμε ενδεχομένως να το συνειδητοποιήσουμε για την πόλη την οποία γεννήθηκα και μεγάλωσα, για την πόλη στην οποία ζω, το Ηράκλειο, αλλά και για την Κρήτη ολόκληρη είναι μια μέρα ιστορική. Και αυτό, διότι το λιμάνι του Ηρακλείου στη μακρόχρονη ιστορία του τόπου λειτούργησε ως ιμάντας ανάπτυξης της πόλης και όλης και όλου του νησιού, ο τόπος εμπορίου και συναλλαγής, ο τόπος που παρήγαγε όχι μόνο πλούτο αλλά και εξωστρέφεια. Το λιμάνι του Ηρακλείου δεν είναι κάτι άλλο από την πόλη. Είναι η ίδια η πόλη, είναι η αιτία που υπήρξε η πόλη και σήμερα -όχι μόνο ιστορικά αλλά και χωρικά και οργανικά- είναι απολύτως συνυφασμένο με τη λειτουργία του Ηρακλείου.

Όλα αυτά τα χρόνια η Κρήτη, το Ηράκλειο, άκμαζε οικονομικά με ένα λιμάνι το οποίο διαχρονικά ήταν υπό δημόσιο έλεγχο. Δεν εμπόδισε ποτέ ο δημόσιος έλεγχος, η δημόσια αρχή, ούτε την ανάπτυξη του λιμανιού ούτε το εμπόριο ούτε τις συναλλαγές.

Φέτος, εκατό χρόνια μετά ακριβώς από τη λειτουργία του νέου λιμένα όπως αυτός διαμορφώθηκε το 1924, μετά από πολλές παλινωδίες, στο 2024 κατακυρώνεται και πωλείται σε ιδιωτική εταιρεία και συνεπώς, η πόλη από εδώ και πέρα θα έχει να δοκιμάσει μια νέα σχέση -εύχομαι καρποφόρα- και μια νέα συναρμογή με το ιδιωτικό, πλέον, λιμάνι.

Ποια ήταν η ανάγκη που γέννησε αυτή τη συνθήκη; Μια συνθήκη η οποία δεν είναι συνηθισμένη στην Ευρώπη. Εννέα στα δέκα λιμάνια στην Ευρώπη είναι υπό δημόσιο έλεγχο. Αποτελεί αυτό που συζητάμε σήμερα έναν επιμέρους στόχο της Κυβέρνησης ο οποίος ανήκει σε ένα γενικότερο πλαίσιο γύρω από τη λιμενική πολιτική της χώρας; Προσπαθώ να βρω το ενιαίο, το συνεκτικό αφήγημα της Κυβέρνησης που να δικαιολογεί το σημερινό νομοσχέδιο και μια σύμβαση η οποία υπηρετεί και δικαιολογεί μια στρατηγική ιδιωτικοποιήσεων και όχι μια διαφορετική στρατηγική όπως ακολουθήθηκε στην Καβάλα, ή τέλος πάντων να βρούμε συνολικά τι θέλουμε να κάνουμε στη χώρα.

Έχουμε άλλα στον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ, άλλα στην Καβάλα, άλλα στην Αλεξανδρούπολη, άλλα στην Ηγουμενίτσα και Ηράκλειο. Τέτοιο όραμα συνεκτικό δεν υπάρχει. Μια συγκροτημένη, δηλαδή, σταθερή πολιτική για τα λιμάνια στη χώρα μας με την οποία τα όποια ιστορικά, αναπτυξιακά και γεωπολιτικά χαρακτηριστικά έχει το κάθε λιμάνι, να μπαίνουν πάντα σε μία προτεραιότητα. Και αυτή είναι η πρώτη και βασική μας διαφωνία, ότι εδώ μέσα κάνουμε πολιτική και δεν κάνουμε μπίζνες.

Από τις εισηγήσεις του Υπουργού και των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κατάλαβα ότι έχει ένα νόημα η ιδιωτικοποίηση για δύο βασικούς λόγους: Ο πρώτος λόγος είναι διότι πέτυχε ένα μεγάλο και υψηλό τίμημα η κυβέρνηση -80 εκατομμύρια ευρώ που ακόμη, βέβαια, δεν έχουμε μάθει τον τρόπο με τον οποίο θα εξοφληθούν και θα αποπληρωθούν- και ο δεύτερος λόγος είναι διότι η συνεισφορά νέων κεφαλαίων και επενδύσεων θα καταστήσουν το λιμάνι πιο ανταγωνιστικό και πιο ελκυστικό.

Πάμε, λοιπόν, να δούμε είναι τα 80 εκατομμύρια ευρώ για σαράντα χρόνια πολλά χρήματα, όταν εξαγοράζεται το 67% των ακινήτων μαζί με τη δραστηριότητα; Από τα στοιχεία προκύπτει μια κερδοφορία πάνω από 3 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο για τον λειτουργούντα οργανισμό, τον «ΟΛΗ Α.Ε.». Δεν γνωρίζουμε το πλάνο αποπληρωμής, όπως είπα, ενώ προκύπτει και μια αποτίμηση ιδίων κεφαλαίων 17,8 εκατομμυρίων ευρώ.

Με συγχωρείτε, αλλά αυτά τα δεδομένα λογικά δεν παραπέμπουν σε μια τρομερή επιτυχία και διαπραγμάτευση, όπως την παρουσιάζει η Κυβέρνηση, όσο και αν θέλετε να μας πείσετε για το αντίθετο.

Μιλάμε για ένα λιμάνι, το οποίο έχει πάρα πολλές δυνατότητες και άκουσα και το οξύμωρο εδώ ότι αυτά τα 80 εκατομμύρια θα συνεισφέρουν στο δημόσιο χρέος της χώρας. Νομίζω ότι αυτό είναι καλό να μη λέγεται. Μπροστά στα 400 δισεκατομμύρια ευρώ και πλέον, δεν ξέρω αν τα 80 εκατομμύρια ευρώ του λιμανιού του Ηρακλείου είναι κάτι το οποίο θα απάλυνε τόσο πολύ το δημόσιο χρέος.

Το βασικό, όμως, έχει να κάνει με την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού και πόσο αυτή θα μεγαλώσει μέσα από τις επενδύσεις, αλλά ποιες επενδύσεις; Η μόνη επένδυση για την οποία εμείς μπορούμε να συζητήσουμε είναι η επένδυση για ένα κτήριο δύο χιλιάδων τετραγωνικών για τη στέγαση των υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας. Δεν υπάρχει δέσμευση, δεν υπάρχει υποχρεωτικότητα για κάποια παραγωγική αναβάθμιση, τουλάχιστον, που να περιγράφεται μέσα στη σύμβαση. Και είναι η κριτική που έγινε και στην Ηγουμενίτσα, ότι οι επενδυτές -επειδή οι επενδυτές δεσμεύονται εννέα μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης- να παρουσιάσουν το master plan το οποίο προφανώς κανένας μέσα σε αυτή την αίθουσα δεν θα μπορεί να γνωρίζει και να αξιολογήσει. Γιατί συμβαίνει αυτό; Γιατί υπάρχει αυτή η αδιαφάνεια; Σας έχουμε ξαναρωτήσει. Είχε η Κυβέρνηση πέντε χρόνια συζητήσεων, διαβουλεύσεων και σχεδιασμού.

Γιατί δεν ήρθε εδώ με το master plan τουλάχιστον σε κάποιες αδρές γραμμές, για να δούμε το ύψος των επενδύσεων και ποια κατεύθυνση θα έχουν αυτές; Τώρα θα ψηφίσουμε μία σύμβαση με την ελπίδα και την ευχή να περιμένουμε ότι θα είναι επωφελής για την τοπική και την εθνική οικονομία. Βάζουμε πάντα το άλογο μπροστά από το κάρο.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα λίγο χρόνο ακόμα.

Θέλω να επιμείνω σε αυτό. Βέβαια τα είπαμε και στην επιτροπή. Όντως με βάση την ευρωπαϊκή «πράσινη συμφωνία» και το «Fit for 55», η χώρα μας έχει δεσμευτεί να μειώσει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα στα λιμάνια της χώρας με την πρακτική του «cold ironing», δηλαδή της ηλέκτρισης κατά τη στάθμευση από περιβαλλοντικά ουδέτερες πηγές. Με πρώτο ορόσημο το 2030 και το 2050 υπάρχουν και αυτοί οι εξειδικευμένοι στόχοι. Όντως μια τέτοια περιβαλλοντική αναβάθμιση αποτελεί, πράγματι, πλεονέκτημα ανταγωνιστικό για τα λιμάνια μας μιας και στη Μεσόγειο δεν υπάρχει αυτή η πρακτική.

Στο Ηράκλειο τρέχουν δύο προγράμματα, το «ELECTRIPORT» και το «HAPPINESS», όπου με την κυματική ενέργεια θα διασφαλίζονται οι όροι πρασινίσματος για το πρασίνισμα τόσο για το «cold ironing» όσο και για τη μείωση του κόστους, τα οποία θα σταθμεύουν.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Αυτές είναι πράγματι πρωτοποριακές πρωτοβουλίες που σπανίζουν στη Μεσόγειο και θα έδιναν έναν άλλο χαρακτήρα στα λιμάνια. Όμως, αφού υπάρχουν οι μελέτες, γνωρίζουμε το ύψος των επενδύσεων. Γιατί δεν επιχειρήσατε να συνδέσετε τουλάχιστον αυτούς τους στόχους πρασινίσματος, αυτούς τους green targets που έχουμε, με μία δεσμευτικότητα σε σχέση με τις επενδύσεις οι οποίες θα έχουν και πολύ μεγάλο κοινωνικό αποτύπωμα; Δυστυχώς, εκλείπει η φαντασία από τον σχεδιασμό που κάνετε.

Κι εδώ να πω και κάτι άλλο. Υπάρχει ένα ζήτημα, διότι ο μεγαλύτερος πελάτης του λιμανιού, οι μινωικές γραμμές, ανήκουν στον ίδιο όμιλο. Αυτό είναι κάτι που ξέφυγε από την επιτροπή. Έπρεπε να φέρουμε την Επιτροπή Ανταγωνισμού να μας μιλήσει σχετικά με τις στρεβλώσεις που ενδεχομένως μπορούν να δημιουργηθούν, γιατί έχει και μια τάση στα ολιγοπώλια και στα μονοπώλια και πώς αυτές μπορούν να επηρεάσουν την επιβατική κίνηση.

Πριν φτάσω στο τελευταίο κομμάτι -κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα για λίγο την ανοχή σας-, θα ήθελα να δείτε το κομμάτι των λιμενεργατών και πώς θα καθιερώσετε ένα καθεστώς παρόμοιο με αυτό που έχουν στον ΟΛΘ και στον ΟΛΠ οι λιμενεργάτες κάνοντας μια τριετή τουλάχιστον σύμβαση με τους ανθρώπους αυτούς, ώστε να μην έχουμε διάσπαρτες συμβάσεις δεξιά και αριστερά και διαφορετικό καθεστώς από το ένα λιμάνι στο άλλο. Κάντε μία ενιαία στρατηγική και λογική για να διασφαλίσετε τουλάχιστον τους λιμενεργάτες.

Κλείνοντας και όσον αφορά τη σύμβαση, νομίζω ότι θα έπρεπε στο νέο ΔΣ που θα διαμορφωθεί θα ήταν δίκαιο να εκπροσωπηθεί ο Δήμος Ηρακλείου στο νέο ΔΣ της εταιρείας, μιας και εμπλέκεται άμεσα με το τι θα γίνει μέσα στο λιμάνι. Βεβαίως ο ΄Ομιλος «GRIMALDI», σύμφωνα με δημοσιεύματα, δεν έχει στόχο να κάνει μια ανάπτυξη real estate. Όμως, σε κάθε περίπτωση, νομίζω ότι ο Δήμαρχος Ηρακλείου θα έπρεπε να συμμετέχει.

Και κλείνω με το Λιμενικό Ταμείου Ηρακλείου το οποίο δημιουργείται, με αυτή τη νέα οντότητα και με αυτή την τεράστια αδικία. Κάθε άνθρωπος ο οποίος υπηρετεί τα δημόσια πράγματα, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να έχει το ελάχιστο αίσθημα δικαιοσύνης απέναντι στον Δήμο Μαλεβιζίου, ο οποίος εδώ και σαράντα, πενήντα χρόνια επιφορτίζεται με τη χερσαία ζώνη, τον ελλιμενισμό και τη μεταφορά καυσίμων και τσιμέντου στην περιοχή, χωρίς να έχει λάβει κανένα ανταποδοτικό τέλος σε σχέση με την επιβάρυνση και την όχληση που δέχεται.

Να ξέρετε ότι στον ίδιο δήμο λειτουργεί και το εργοστάσιο της ΔΕΗ, ενώ στον ίδιο δήμο θα διασυνδεθεί το καλώδιο του ΑΔΜΗΕ από την Αθήνα και στον ίδιο δήμο λειτουργούν οι ΧΥΤΑ για τον Δήμο Ηρακλείου, Μαλεβιζίου και του μισού Νομού Ηρακλείου. Είναι ένας ιδιαίτερα επιβαρυμένος δήμος και δεν έχει πάρει αντισταθμίσματα για τη χερσαία ζώνη.

Ακούστε, λοιπόν, την πρόταση την οποία σας κάνουμε, γιατί νομίζω ότι είναι η ελάχιστη συνεισφορά για την αποκατάσταση της δικαιοσύνης απέναντι σε αυτό που γίνεται εδώ και σαράντα χρόνια. Και επειδή τώρα είναι μία ευκαιρία που γυρίζουμε σελίδα, πρέπει να το κάνετε, να δώσετε δηλαδή τη χερσαία ζώνη στον Δημοτικό Λιμένα Μαλεβιζίου, έτσι ώστε να μέσα από μία διαδημοτική συνεργασία να μπορέσουν να αναπτύξουν και τα υπόλοιπα λιμάνια. Τα κονδύλια υπάρχουν. Μιλάμε για έσοδα από 600.000 - 800.000 τον χρόνο. Το ελάχιστο που θα μπορούσαμε να κάνουμε είναι να εμπιστευτούμε την τοπική κοινωνία και την τοπική αυτοδιοίκηση, έτσι ώστε να μπορέσει τουλάχιστον να σταματήσει η υποβάθμιση του περιβάλλοντος για την περιοχή των Ελληνοπεραμάτων και την τοπική κοινότητα Ροδιάς. Σε κάθε περίπτωση, αυτή παραμένει η θέση μας, την οποία σας είπαμε και στην επιτροπή. Άλλωστε, εδώ είναι ο ειδικός αγορητής μας για να την επαναλάβει.

Για όλους αυτούς τους λόγους λοιπόν και επειδή υπάρχει μία τρομακτική διεκπεραιωτική λογική σε πολύ σημαντικά θέματα, κάτι που μας τρομάζει, καταψηφίζουμε τη συγκεκριμένη σύμβαση.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Διονύσιος-Χαράλαμπος Καλαματιανός.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ:** Είμαστε σήμερα εδώ για την κύρωση της σύμβασης ιδιωτικοποίησης του λιμανιού του Ηρακλείου. Πάμε να δούμε τι γινόταν επί ημερών κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Είχαμε μία συνολικότερη στρατηγική για τα λιμάνια μας που εδραζόταν ουσιαστικά στην παραχώρηση δραστηριοτήτων και όχι στην πώληση, όχι στην ιδιωτικοποίηση. Λαμβάναμε υπ’ όψιν τις διεθνείς βέλτιστες πρακτικές και τις διεθνείς οικονομικές σχέσεις της χώρας, καθώς επίσης και τη δημιουργία ενός πλαισίου για την ισόρροπη ανάπτυξη των λιμανιών και των τοπικών κοινωνιών.

Ο στόχος είναι από τη μία η διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος και από την άλλη η διασφάλιση και προστασία της αναπτυξιακής διαδικασίας και της οικονομίας της χώρας, η προστασία των εργαζομένων, αλλά και του περιβάλλοντος. Αυτά είναι βασικά στοιχεία. Άρα, λοιπόν, όλα αυτά μας οδηγούσαν στη λογική των υποπαραχωρήσεων δραστηριοτήτων των λιμένων, γιατί οι λιμενικές υπηρεσίες έχουν ένα έντονο δημόσιο χαρακτήρα, έχουν την έννοια του δημοσίου αγαθού. Τα λιμάνια μας ασκούν δημόσια εξουσία, αλλά και εμπορική δραστηριότητα. Πρόκειται για σπουδαίους αναπτυξιακούς πυλώνες τους οποίους το δημόσιο δεν πρέπει να χάνει.

Η διεθνής πρακτική είναι να διατηρείται ο δημόσιος χαρακτήρας, κάτι που αναφέρθηκε και από άλλους ομιλητές. Το 93% των λιμανιών της Ευρώπης είναι σε δημόσια χέρια, ακριβώς γιατί οι χώρες της Ευρώπης, της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναγνωρίζουν την αξία που έχουν τα λιμάνια για το δημόσιο ως δημόσια αγαθά και για την αναπτυξιακή προοπτική. Το ίδιο συμβαίνει και στις Ηνωμένες Πολιτείες. Δημόσιοι οργανισμοί διαχειρίζονται τα λιμάνια και υποπαραχωρούν δραστηριότητες και χώρους. Και όταν γίνεται αυτή η υποπαραχώρηση, γίνεται πάντα με κοινούς όρους και κανόνες. Ποτέ στα χέρια λίγων ή ενός που να διαχειρίζεται το λιμάνι. Έτσι, όταν υποπαραχωρούνται δραστηριότητες, σε αρκετές επιχειρήσεις δημιουργείται ένα cluster, ένα πλέγμα επιχειρήσεων που βοηθάει, αν θέλετε, και τη συνολική ανάπτυξη του τόπου, αλλά και της χώρας.

Άρα, λοιπόν, οι παραχωρήσεις γίνονται στα πλαίσια ενός αναπτυξιακού σχεδίου και ειδικά για την Ελλάδα έχει ιδιαίτερη αξία, γιατί υπάρχουν γεωπολιτικές ανακατατάξεις, υπάρχουν εξελίξεις και τα λιμάνια μας είναι κατανοητό ότι παίζουν ιδιαίτερο ρόλο σε αυτό. Εσείς επιλέγετε να είναι στα χέρια ιδιωτών.

Άρα, λοιπόν, με τον ν.4597/2019 η δική μας κυβέρνηση δημιούργησε ένα νέο πλαίσιο ανάπτυξης των λιμένων, όπου οι οργανισμοί λιμένων δεν πωλούνται, αλλά παραμένουν στο δημόσιο και παραχωρούν συγκεκριμένους χώρους, προκειμένου να αναπτύξουν τη δραστηριότητά τους ιδιώτες με βάση όρους και προϋποθέσεις. Δεν θα γινόταν, όπως προέβλεπε ο νόμος, παραχωρήσεις με δημόσιο χαρακτήρα. Για παράδειγμα, η ακτοπλοΐα δεν μπορεί να παραχωρηθεί, γιατί έχει δημόσιο χαρακτήρα. Είναι οι «δρόμοι» για τα νησιά μας, δεδομένου ότι είμαστε μια νησιωτική χώρα. Επίσης, δεν θα γίνονταν παραχωρήσεις χώρων ή δραστηριοτήτων στις οποίες ήδη υπήρχε αποτελεσματική διαχείριση από το δημόσιο και δεν θα γίνονταν παραχωρήσεις σε ιδιώτες αν δεν συνδεόταν με δικές τους υποχρεωτικές επενδύσεις. Δεν δίνουμε κάτι στον ιδιώτη για να κερδίζει ο ιδιώτης. Το δίνουμε για να κάνει και συγκεκριμένες επενδύσεις.

Πάμε να δούμε τώρα τι προβλέψατε εσείς που προφανώς υποτάσσεστε στους κανόνες και στις επιθυμίες της αγοράς και όχι στην προοπτική του δημοσίου συμφέροντος και στην προοπτική των ίδιων των λιμένων, αλλά και της τοπικής κοινωνίας.

Με την πώληση λοιπόν αυτή, με την ιδιωτικοποίηση, ο δημόσιος σχεδιασμός για την ανάπτυξη του λιμανιού σε σχέση με την περιφέρεια και τις ανάγκες της υποτάσσεται στα σχέδια μιας ιδιωτικής επιχείρησης. Αυτό ακριβώς κάνετε.

Το τίμημα, τα 80 εκατομμύρια, για σαράντα χρόνια προφανώς είναι εξαιρετικά χαμηλό ποσό. Πόσο είναι το κέρδος αυτή τη στιγμή; Τι αποκομίζει το Δημόσιο από τη διαχείρισή του ΟΛΗ; Τριάμισι εκατομμύρια προ φόρων σε ετήσια βάση! Και βεβαίως, χάνεται και η προοπτική ανάπτυξης του λιμανιού, που είναι πολύ μεγάλη. Κατανοητό! Πρόκειται για το μεγαλύτερο λιμάνι της Κρήτης!

Τι έχουμε; Πλέον διαμόρφωση συνθηκών μονοπωλίου σε έναν όμιλο ο οποίος έχει και τη διαχείριση του μεγαλύτερου μέρους της ακτοπλοΐας. Κατανοητό, λοιπόν! Η εταιρεία που έχει το μεγαλύτερο μέρος της ακτοπλοΐας θα διαχειρίζεται και το λιμάνι. Μοναδική αυτή! Άρα δημιουργούνται συνθήκες μονοπωλίου έναντι άλλων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται εκεί στο λιμάνι.

Βεβαίως, αφορά και ένα μονοπώλιο εσωτερικό του λιμανιού. Γιατί θα δούμε ποια θα είναι η συμπεριφορά του μονοπωλιακού παίκτη σχετικά με την εξοβέλιση της μικρομεσαίας επιχειρηματικότητας από το λιμάνι.

Ποιες είναι οι υποχρεωτικές επενδύσεις, σύμφωνα με τη σύμβαση που καλείται να κάνει; Ένα κτήριο δύο χιλιάδων τετραγωνικών για να στεγαστούν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Ρωτώ, κύριε Υφυπουργέ, γιατί δεν έχει εμφανιστεί ο κύριος Υπουργός. Είναι παραγωγική η επένδυση αυτή; Θα προσφέρει κάτι στην ανάπτυξη του λιμανιού, το να στεγαστούν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας; Καλύτερα να υπήρχαν κονδύλια από το δημόσιο να στεγάσουν τις υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και να διατηρούνταν ο δημόσιος χαρακτήρας του λιμανιού, ώστε να υπήρχε μεγαλύτερη ανταποδοτικότητα και προοπτική ανάπτυξης.

Τρία εκατομμύρια ευρώ λοιπόν οι υποχρεωτικές επενδύσεις της εταιρείας, του ομίλου! Η διάρκεια της σύμβασης είναι σαράντα χρόνια. Για σαράντα χρόνια στη διεθνή πρακτική δίνονται λιμάνια ή δημόσιοι φορείς όταν υπάρχει μια τεράστια επένδυση. Για 80 εκατομμύρια σαράντα χρόνια, το ανώτατο όριο που στη διεθνή πρακτική δίνονται τα λιμάνια; Με ποια λογική; Προφανώς, δεν δικαιολογείται ο τεράστιος αυτός χρόνος που παραχωρείται το λιμάνι.

Επίσης, δεν υπάρχουν ελάχιστα επίπεδα διακίνησης επιβατών και φορτίων. Και στην παραχώρηση δραστηριοτήτων στο λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης μπήκε αυτός ο όρος ώστε να μην υπάρχει ενδεχόμενο στο μέλλον ο επενδυτής να απαξιώσει το λιμάνι. Αντίθετα, να αναγκαστεί να επενδύσει και να λειτουργήσει στην προοπτική ανάπτυξης του λιμανιού, για να υπάρχουν θετικά αποτελέσματα στην οικονομία της χώρας και της τοπικής κοινωνίας.

Δεν έχετε βάλει τέτοιον όρο. Γιατί αφήσατε αυτή την πολύ θετική πρακτική που υπήρξε και στον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, που προσέφερε στη χώρα αποδεδειγμένα; Δεν το βάλατε. Γι’ αυτό σας λέω ότι ουσιαστικά υπηρετείτε τα συμφέροντα των ιδιωτών του συγκεκριμένου ομίλου αποκλειστικά.

Στο άρθρο 6 παράγραφος 2, στην 6.2 της σύμβασης, ο ΟΛΗ εντός εννέα μηνών θα υποβάλει αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης, master plan και ΣΜΠΕ. Ο ιδιώτης! Θα τα πάρει και μετά θα κάνει αναπτυξιακό σχέδιο.

Λέτε ότι θέλετε να είστε κοντά στην Ευρώπη. Πουθενά στον κόσμο δεν παραχωρούνται δραστηριότητες λιμανιού αν δεν κάνει το δημόσιο από πριν και το master plan και το ΣΜΠΕ. Δεν το κάνει ο ιδιώτης αυτό πουθενά. Δηλαδή, αφού του το πουλάτε και του το δίνετε, του λέτε ότι βάλε master plan, εσύ ιδιώτη; Πού υπηρετείται το δημόσιο συμφέρον; Πρώτα τα κάνει το δημόσιο. Ευρώπη θέλουμε να είμαστε. Το δημόσιο διαμορφώνει το master plan, διαμορφώνει το ΣΜΠΕ για να προστατευθεί το περιβάλλον και μετά προχωρά σε παραχώρηση. Γιατί του δίνετε αυτή τη δυνατότητα; Δεν το εξηγείτε. Πού υπηρετεί αυτή η προοπτική την ανάπτυξη του λιμανιού, την προστασία της τοπικής κοινωνίας και το περιβάλλον; Πουθενά!

Τελειώνω με τους εργαζόμενους. Πιστεύετε ότι διασφαλίζετε τα συμφέροντα των εργαζομένων; Δείτε λίγο τις συμβάσεις για τον λιμένα Θεσσαλονίκης και του Πειραιά. Εκεί υπήρξε διασφάλιση των εργαζομένων. Σε αυτά τα δύο λιμάνια δεν πληρώνονταν με το ενιαίο μισθολόγιο οι εργαζόμενοι, εδώ πληρώνονται. Θα μπορούσατε δηλαδή με μεγαλύτερη ευχέρεια να προστατεύσετε τα συμφέροντά τους, τη δραστηριότητά τους και την εργασία τους. Δεν το κάνετε. Προφανώς, δεν σας ενδιαφέρει.

Κλείνω. Καταψηφίζουμε την κύρωση αυτής της σύμβασης, γιατί δεν προστατεύει το δημόσιο συμφέρον, αφήνει μεγάλο εύρος δυνατοτήτων -λεόντεια σύμβαση- υπέρ του ομίλου, του ιδιώτη που το διαχειρίζεται, και προφανώς δεν προσφέρει τίποτα στην ανάπτυξη ούτε της Ελλάδας ούτε της τοπικής κοινωνίας της Κρήτης και του Ηρακλείου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε τον κ. Καλαματιανό.

Ολοκληρώνουμε τον κύκλο των ομιλητών με τον κ. Κωνσταντίνο Κεφαλογιάννη από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Γενικέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για μένα προσωπικά η σημερινή συζήτηση έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Αφ’ ενός, αποτελεί έναν πολύ σημαντικό σταθμό για την πορεία αξιοποίησης των λιμανιών στη χώρα, αφ’ ετέρου αφορά την εκλογική μου περιφέρεια, τον τόπο μου, το Ηράκλειο.

Για το λιμάνι του Ηρακλείου ξεκινά μια νέα πορεία επενδύσεων, ανάπτυξης και αναβάθμισης. Πολλαπλασιάζεται το οικονομικό και κοινωνικό αποτύπωμα του λιμανιού, δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας. Αυξάνεται η επιβατική και εμπορική κίνηση, ενισχύεται ο γεωπολιτικός και γεωστρατηγικός ρόλος του λιμανιού. Η αξιοποίησή του εντάσσεται στο ευρύτερο αναπτυξιακό σχέδιο της Κυβέρνησης για την αναβάθμιση όλων των υποδομών στην Κρήτη. Αυτή τη στιγμή, κατασκευάζεται ο Βόρειος Οδικός Άξονας και το Διεθνές Αεροδρόμιο στο Καστέλλι.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή. Η αρχική διάρκεια της σύμβασης ανερχόταν στα σαράντα έτη. Και κατόπιν πρόβλεψης του ν.4664/2020 αυξήθηκε στα εξήντα. Το ΤΑΙΠΕΔ ξεκίνησε τον Απρίλιο του 2021 διαγωνισμό για την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της εταιρείας. Τον Ιούνιο του 2023 αναδείχτηκε προτιμητέος επενδυτής. Είναι η κοινοπραξία «GRIMALDI» και οι «Μινωικές Γραμμές ΑΝΕ» έναντι του τιμήματος των 80 εκατομμυρίων ευρώ. Η σχετική σύμβαση αγοραπωλησίας αφορά την πώληση ποσοστού 67% των μετοχών του ΟΛΗ.

Αξίζουν συγχαρητήρια στην ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Νησιωτικής Πολιτικής, στο ΤΑΙΠΕΔ και σε όσους εργάστηκαν για τη σημερινή σύμβαση. Πρόκειται για ένα πολύ πετυχημένο εγχείρημα. Φάνηκε εξάλλου από το έντονο ενδιαφέρον των υποψήφιων επενδυτών. Εννέα σχήματα υπέβαλαν εκδήλωση ενδιαφέροντος κατά την πρώτη φάση. Έξι από αυτά πέρασαν στη δεύτερη φάση. Και επιβεβαιωτικό της επιτυχίας της διαδικασίας είναι η αξιοπιστία και το κύρος του κοινοπρακτικού σχήματος στο οποίο παραχωρήθηκε η πλειοψηφία των μετοχών. Διαθέτει αποδεδειγμένη εμπειρία στη διαχείριση λιμένων και έχει πλήρη γνώση του ελληνικού περιβάλλοντος.

Τα κρίσιμα όμως ερωτήματα είναι τα εξής. Πρώτον, είναι επωφελής αυτή η συμφωνία για τα εθνικά μας συμφέροντα; Δεύτερον, είναι επωφελής για τον Έλληνα φορολογούμενο; Και τρίτον, είναι επωφελής για τα δημόσια οικονομικά της χώρας; Η απάντηση είναι «ναι, είναι εξαιρετικά επωφελής». Το τίμημα που καταβάλλει ο προτιμητέος επενδυτής ξεπέρασε κάθε προσδοκία: 80 εκατομμύρια ευρώ!

Ένα ακόμα στοιχείο που καταγράφεται στα πολύ θετικά της σύμβασης είναι το αντάλλαγμα παραχώρησης 3,5% επί των ετήσιων πωλήσεων του οργανισμού. Θα καταβάλλεται στο ελληνικό δημόσιο για όλη τη διάρκεια της συμφωνίας.

Βεβαίως, ας μην ξεχνάμε το σύνολο των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει ο ΟΛΗ με την προς ψήφιση σύμβαση: Υποχρέωση να εκπονήσει και να υποβάλει αναθεωρημένο master plan, υποχρέωση πραγματοποίησης επενδύσεων εντός είκοσι τεσσάρων μηνών από την έγκριση του master plan. Ο ιδιώτης επενδυτής θα βρίσκεται υπό τη διαρκή εποπτεία της πολιτείας για την τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων.

Έτσι, εξασφαλίζονται τα δικαιώματα του ελληνικού δημοσίου και των πολιτών. Διασφαλίζεται πρόσθετος μηχανισμός ελέγχου και μελετών από ανεξάρτητο μηχανικό. Τίθεται συγκεκριμένο πλαίσιο προς το σκοπό αποφυγής καταχρηστικών πρακτικών, ενώ παράλληλα εξασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας. Η σύμβαση παραχώρησης υποχρεώνει τον ΟΛΗ να απασχολεί επαρκές προσωπικό.

Με αναπτυξιακούς όρους τα προσδοκώμενα αποτελέσματα της σύμβασης παραχώρησης είναι πολλά και σπουδαία: Ενθάρρυνση της βιώσιμης ανάπτυξης των λιμενικών εγκαταστάσεων, επενδύσεις σε νέες υποδομές, συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών, καθορισμός των λιμενικών τελών, ενίσχυση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος του λιμένα Ηρακλείου, σε σχέση με τα άλλα λιμάνια της χώρας, ποσοτική και ποιοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, εξορθολογισμός της χερσαίας ζώνης λιμένα, διασφάλιση υποδομών ευαίσθητου ενδιαφέροντος, όπως ο ενετικός λιμένας και ανάπτυξη δικτύου υδατοδρομίων στην Κρήτη, με επίκεντρο το λιμάνι του Ηρακλείου.

Όλα αυτά είναι ενδεικτικά μιας πολύ ευνοϊκής συμφωνίας, με την οποία διασφαλίζονται σημαντικά οικονομικά οφέλη και αναπτυξιακά οφέλη, τόσο για το ελληνικό δημόσιο όσο και για την τοπική κοινωνία. Να μην παραλείψουμε, βεβαίως, και ένα κρίσιμο σημείο υπέρ του Δήμου Ηρακλείου, το έκτακτο αντισταθμιστικό τέλος, το οποίο αποδίδεται στον Δήμο Ηρακλείου.

Αγαπητοί συνάδελφοι, δεν είναι μόνο αυτό. Συστήνεται νέος φορέας το «Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου». Θα διαχειρίζεται τον ενετικό λιμένα, την περιοχή των Λινοπεραμάτων και τα τρία αλιευτικά καταφύγια. Μάλιστα, ο νέος αυτός φορέας στελεχώνεται κατά προτεραιότητα με το προσωπικό που απασχολείται στον ΟΛΗ.

Αγαπητοί συνάδελφοι, πριν κλείσω, θα ήθελα να αναφερθώ σε δύο επιχειρήματα που ακούστηκαν από την Αντιπολίτευση. Στο επιχείρημα «περί ιδιωτικοποίησης του δημοσίου πλούτου», η απάντηση είναι η εξής, δεν πρόκειται για πώληση του λιμανιού, αλλά για παραχώρηση. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν πουλά κανένα λιμάνι, δεν πωλείται καμμία περιουσία. Το ελληνικό δημόσιο, η τοπική αυτοδιοίκηση και η τοπική κοινωνία ωφελούνται πολλαπλώς με τη συγκεκριμένη παραχώρηση για τα επόμενα χρόνια.

Ένα δεύτερο επιχείρημα, που άκουσα προηγουμένως από τους εισηγητές της Αντιπολίτευσης είναι το εξής και αφορά «το μοντέλο παραχώρησης που ακολουθήθηκε». Είπε ο εισηγητής προηγουμένως της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ότι «παραχωρούμε τη διαχείριση του οργανισμού, αντί να παραχωρούμε επιμέρους δραστηριότητες του».

Πρώτα από όλα πρέπει να συμφωνήσουμε ότι δεν υπάρχει γενικά καλό και κακό μοντέλο αξιοποίησης. Υπάρχει αυτό που οι ειδικοί προτείνουν ως καταλληλότερο στην κάθε περίπτωση. Δεν υπάρχει ένας τρόπος αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας. Υπάρχουν πολλοί τρόποι και κατά περίπτωση επιλέγουμε αυτό που είναι πιο πρόσφορο. Το μοντέλο της υπό παραχώρησης δραστηριοτήτων, το οποίο είχε ψηφίσει η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το 2019 για μια σειρά περιφερειακών λιμένων, δεν είναι το κατάλληλο για την αξιοποίηση του ΟΛΗ. Απλώς, βόλευε την τότε κυβέρνηση να λέει προεκλογικά στις τοπικές κοινωνίες ότι εμείς δεν ξεπουλάμε τα λιμάνια και κρατάμε τη διαχείριση στο δημόσιο.

Αντίθετα, επί Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, το ΤΑΙΠΕΔ ανέθεσε σε ανεξάρτητους μελετητές να προτείνουν τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να αξιοποιηθεί κάθε ένα περιφερειακό λιμάνι, που ανήκει στο χαρτοφυλάκιο του κράτους. Έτσι, για κάποια λιμάνια, όπως για τα λιμάνια της Καβάλας, του Λαυρίου και της Κέρκυρας, έχει πράγματι προταθεί η αξιοποίηση μέσω υποπαραχώρησης συγκεκριμένων δραστηριοτήτων, ενώ για άλλα λιμάνια, όπως του Ηρακλείου, όχι.

Κλείνω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τη σκέψη ότι πρόκειται για μία συμφωνία ιδιαιτέρως επωφελή τόσο για το ελληνικό δημόσιο όσο και για την τοπική κοινωνία του Ηρακλείου, κάτι που προκύπτει και από τη θετική στάση των φορέων, που ακούστηκαν τις προηγούμενες ημέρες κατά τη διάρκεια της επιτροπής.

Όλα αυτά αποδεικνύουν για άλλη μια φορά ότι είμαστε η παράταξη της ευθύνης και των έργων, η Κυβέρνηση που φέρνει τις μεγάλες επενδύσεις και δημιουργεί νέες και καλές θέσεις εργασίας.

Σας καλώ, λοιπόν, να υπερψηφίσουμε την κύρωση της συγκεκριμένης σύμβασης για το καλό του Ηρακλείου, για το καλό της Κρήτης, για το καλό της Ελλάδας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Κεφαλογιάννη.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον κ. Καραθανασόπουλο, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα κλείνουν έξι χρόνια από το έγκλημα στο Μάτι με τους εκατόν τέσσερις νεκρούς και τους εκατοντάδες τραυματίες. Πρόκειται για ένα διαχρονικό έγκλημα, όπου οι υπεύθυνοι είναι πολύ συγκεκριμένοι. Είναι το αστικό κράτος ανεξάρτητα κυβερνήσεων, το οποίο είναι εχθρικό για τις ανάγκες και την προστασία του λαού, είναι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ενώσεως όπου τις όποιες υποδομές μπορούν να προστατεύσουν το λαό τις εντάσσει στην προκρούστεια κλίνη του κόστους-οφέλους με τους υπεύθυνους της τραγωδίας και του εγκλήματος στο Μάτι να είναι ουσιαστικά ατιμώρητοι και μετά την πρόσφατη απόφαση του δικαστηρίου, η οποία δικαιολογημένα έχει προκαλέσει την οργή των συγγενών των θυμάτων. Είναι η απόφαση, η οποία διαπνέεται από την απαράδεκτη λογική των διαχειριστικών κενών, των ανθρώπινων λαθών και της ατομικής ευθύνης με τους πληγέντες να μην έχουν ακόμη αποζημιωθεί στο 100% των ζημιών που έχουν υποστεί, με τους πληγέντες να είναι όμηροι του απαράδεκτου πολεοδομικού σχεδίου το οποίο και δεν αντιμετωπίζει την ανάγκη για μια ολοκληρωμένη αποκατάσταση της περιοχής, αλλά και δημιουργεί σοβαρότατα ζητήματα σε βάρος των κατοίκων της περιοχής.

Έτσι, λοιπόν, αποκτά τραγική επικαιρότητα η ανάγκη ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης των φυσικών καταστροφών είτε είναι πλημμύρες είτε είναι φωτιές είτε είναι η αντισεισμική θωράκιση. Αυτά τα ολοκληρωμένα σχέδια, όμως, δεν είναι ζητήματα προτεραιοτήτων ούτε της σημερινής Κυβέρνησης ούτε και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γι’ αυτόν ακριβώς τον λόγο και η ικανοποίηση αυτών των αναγκών μπορεί να προκύψει μόνο ως αποτέλεσμα της οργανωμένης λαϊκής πάλης, όπου στο επίκεντρό της θα έχει την ικανοποίηση των αναγκών του λαού και όχι των κερδών των επιχειρηματικών ομίλων.

Στη βάση του σημερινού νομοσχεδίου που συζητάμε και που τα άλλα κόμματα αποφεύγουν να μιλήσουν είναι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση συνολικότερα των αγορών, μία πολιτική η οποία ξεκίνησε στα μέσα της δεκαετίας του ’90 και μόνο το ΚΚΕ ήταν αντίθετο σ’ αυτή τη στρατηγική επιλογή, τα υπόλοιπα κόμματα Νέα Δημοκρατία, ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ την εξωράιζαν. Γιατί αποτελούσε στρατηγική επιλογή της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Γιατί ακριβώς ήταν η διέξοδος για να μπορέσουν να βρουν κερδοφόρους τομείς τα υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια. Γι’ αυτό ακριβώς τον λόγο ακολουθήθηκαν μια σειρά μορφές και μέσα, όπως ιδιωτικοποιήσεις, οι παραχωρήσεις, αλλά και οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και τα τεράστια σκανδαλώδη κίνητρα διαφόρων μορφών, τα οποία διέθετε το αστικό κράτος, αλλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση για να εξυπηρετηθούν οι διάφοροι επενδυτές.

Όλες οι μορφές αξιοποιήθηκαν αυτές και από όλες τις κυβερνήσεις και από τη Νέα Δημοκρατία και από το ΣΥΡΙΖΑ και από το ΠΑΣΟΚ. Και όλες αυτές οι μορφές και όλες αυτές οι παραχωρήσεις και οι ιδιωτικοποιήσεις που έγιναν, οι συμπράξεις είχαν ένα κοινό χαρακτηριστικό. Ποιο είναι αυτό το κοινό χαρακτηριστικό; Είναι ότι επρόκειτο για συμβάσεις λεόντειες και προς όφελος των λεγόμενων «επενδυτών». Να ξεχάσουμε, για παράδειγμα, τις συμβάσεις για τους οδικούς άξονες επί Νέας Δημοκρατίας και οι οποίες επικαιροποιήθηκαν επί συγκυβέρνησης ΝΔ - ΠΑΣΟΚ και μετά επί ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ; Να ξεχάσουμε την ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων στη «FRAPORT» επί ΣΥΡΙΖΑ ή τις σκανδαλώδη σύμβαση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με την «Ferrovie dello Stato», την ιταλική εταιρεία, λοιπόν, πάλι επί ΣΥΡΙΖΑ;

Ήταν συμβάσεις όχι μόνο λεόντειες, αλλά και χωρίς δεσμεύσεις για τον επενδυτή, όλες είχαν μία σχετικότητα και βλέπουμε τα παραδείγματα.

Συγκεκριμένα, στα τρένα είναι χαρακτηριστικά τα αποτελέσματα αυτής της σύμβασης ιδιωτικοποίησης, για να μπορεί ο εκάστοτε επενδυτής να έχει ελεύθερα τα χέρια του για να μπορεί να κάνει όποιες υποδομές εξυπηρετούν τις δικές του ανάγκες, όποιες υποδομές εξυπηρετούν τη δική του κερδοφορία και όχι την ικανοποίηση συνολικά των αναγκών.

Και το λέμε αυτό γιατί, για παράδειγμα, μια πρόσφατη δήλωση της κ. Σδούκου της Υφυπουργού Ενέργειας για το ποια είναι η αιτία που ολόκληρες περιοχές στην Αττική και ιδιαίτερα στη δυτική Αττική παραμένουν χωρίς ρεύμα, λέει ότι είναι οι απαρχαιωμένες υποδομές των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας. Και τότε οι υποδομές έγιναν; Παράδειγμα στα δίκτυα ενέργειας, υποδομές οι οποίες εξυπηρετούσαν απλά και μόνο τα «αρπακτικά» της πράσινης ενέργειας και όχι τις λαϊκές ανάγκες, με απαρχαιωμένα δίκτυα, με αποτέλεσμα και υπερφόρτωση να υπάρχει και να σημειώνονται τεράστιες διακοπές.

Αυτό το βλέπουμε, όμως, και στα υπόλοιπα, οπουδήποτε αλλού κι αν δούμε. Έγιναν υποδομές στα τρένα και στον σιδηρόδρομο που απελευθερώθηκε; Έγιναν υποδομές σε άλλους κλάδους της οικονομίας που απελευθερώθηκαν και ικανοποιούν τις λαϊκές ανάγκες;

Και το λέμε αυτό γιατί επί της ουσίας οι ιδιωτικοποιήσεις εξυπηρετούν απλά και μόνο τον εκάστοτε επενδυτή και μάλιστα πολλές φορές όχι μόνο σε αντίθεση -που αυτό είναι πάντοτε- με την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών, αλλά και με άλλους επιχειρηματίες.

Για παράδειγμα τώρα ο Όμιλος «GRIMALDI», ο οποίος δραστηριοποιείται και στην ακτοπλοΐα, δεν θα είναι σε καλύτερη θέση έχοντας και διαχειριζόμενος το λιμάνι του Ηρακλείου από ανταγωνιστές επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των ακτοπλοϊκών μεταφορών; Βεβαίως θα έχει καλύτερη θέση! Ή μήπως τα συμφέροντα των «αρπακτικών» της πράσινης ενέργειας των διάφορων επενδυτικών ομίλων, δεν έρχονται σε αντίθεση, για παράδειγμα, με τις ενεργοβόρες βιομηχανίες γιατί τους πουλούν ένα πολύ πιο ακριβό ρεύμα; Και το βλέπουμε και στην Ελλάδα, το βλέπουμε και στη Γερμανία με το κλείσιμο των ενεργοβόρων βιομηχανιών, αλλά και σε άλλους κλάδους.

Από αυτή, λοιπόν, την άποψη καταλαβαίνουμε πάρα πολύ καλά ότι η ιδιωτικοποίηση του λιμένα Ηρακλείου θα έχει αρνητική επίδραση, δηλαδή πιο ακριβά τα μεταφερόμενα αγροτικά εμπορεύματα από την Κρήτη στην υπόλοιπη Ελλάδα. Βεβαίως θα οδηγήσει και σε τέτοιου είδους επιμέρους αντιθέσεις.

Αλλά μιας και μιλάμε για τα λιμάνια, κατηγορείται η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ότι δεν έχει συγκεκριμένη πολιτική για τα λιμάνια. Αλήθεια, αυτή η πολιτική για τα λιμάνια δεν είναι της Κυβέρνησης; Και κατ’ αρχάς, είναι μία αμετάβλητη πολιτική στο διάβα των χρόνων και των δεκαετιών; Αν είναι έτσι, τότε δεν θα είχαμε αλλαγές. Για παράδειγμα, πριν από μερικές δεκαετίες, βασικός άξονας ήταν δυτικός άξονας και μέσα από αυτόν τον οδικό άξονα ήταν και το λιμάνι της Πάτρας. Τώρα έχει κάποια σημασία το λιμάνι της Πάτρας; Ελάχιστη, πολύ μικρή, διότι άλλαξαν οι προτεραιότητες και οι προτεραιότητες άλλαξαν για το γεγονός ότι έχουν διαφοροποιηθεί οι εφοδιαστικές αλυσίδες. Άλλοι είναι οι δρόμοι μεταφοράς του διεθνούς εμπορίου και των εμπορευμάτων. Άλλαξαν γιατί έχουν διαφοροποιηθεί οι ενεργειακές διαδρομές και βεβαίως λόγω των γεωπολιτικών ανταγωνισμών και των συγκρούσεων οι οποίες υπάρχουν.

Τι απέκτησε μεγαλύτερη σημασία πλέον στα λιμάνια της Ελλάδας; Ο βόρειος άξονας, η «Εγνατία» των λιμανιών για πολύ συγκεκριμένους λόγους. Και από αυτή την άποψη, ακόμη μεγαλύτερη σημασία έχουν τα λιμάνια Καβάλας και Αλεξανδρούπολης και για την ενέργεια, αλλά πάνω απ’ όλα ως μέσα για να μπορεί να μετακινείται με ασφάλεια και ταχύτητα το πολεμικό υλικό του ΝΑΤΟ και οι ένοπλες νατοϊκές δυνάμεις στην Βόρεια Ευρώπη, διασφαλίζοντας και την ενεργειακή τους τροφοδοσία. Να, λοιπόν, γιατί αποκτούν μεγαλύτερη σημασία αυτά τα λιμάνια.

Και βεβαίως, το κάθε λιμάνι έχει τα δικά του χαρακτηριστικά, τα οποία ο κάθε επενδυτής λαμβάνει υπ’ όψιν γι’ αυτό υπάρχουν και διαφορετικοί επενδυτικοί όμιλοι. Άρα, λοιπόν, δεν έχουμε να κάνουμε με ενιαία αντίληψη για τα λιμάνια και δεν θα μπορούσε να γίνει διαφορετικά.

Αλλά πέρα από αυτό και τις συγκεκριμένες πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υλοποιεί και στον τομέα των λιμανιών η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, έχουν και ορισμένα άλλα χαρακτηριστικά τα οποία μετατρέπουν σε επιδερμική επί της ουσίας και ανούσια την αντιπολίτευση των άλλων κομμάτων και ιδιαίτερα του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ.

Ποια είναι αυτά τα χαρακτηριστικά της πολιτικής της απελευθέρωσης; Ότι αυτή η πολιτική της απελευθέρωσης είναι σε βάρος των εργαζομένων και των δικαιωμάτων, είτε αυτά είναι μισθολογικά δικαιώματα είτε είναι το ζήτημα του ωραρίου των συλλογικών συμβάσεων ασφαλιστικά και συνδικαλιστικά και το βλέπουμε παντού, και στον τομέα της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών, είτε αεροπορικές μεταφορές, είτε σιδηροδρομικές μεταφορές, είτε ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Τι θέλουν οι επιχειρηματικοί όμιλοι; Στη λογική της διασφάλισης της κερδοφορίας και της μεγέθυνσής τους, θέλουν πολύ φτηνούς και αναλώσιμους εργαζόμενους. Διότι βεβαίως ο φτηνός και αναλώσιμος εργαζόμενος αποτελεί ένα βασικό παράγοντα αύξησης της κερδοφορίας τους.

Και δεύτερον είναι σε βάρος της ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών. Αυξήσεις στα τιμολόγια, παντού. Δεν το βλέπουμε αυτό στην ηλεκτρική ενέργεια, στις τηλεπικοινωνίες, στις αερομεταφορές, στις ακτοπλοϊκές μεταφορές, με τις σκανδαλώδεις αυξήσεις; Από αυτή την άποψη, αυτή η διαπίστωση πετάει στα σκουπίδια κυριολεκτικά τα ιδεολογήματά σας και της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ, αλλά και άλλων κομμάτων. Αυτά τα ιδεολογήματα λένε ότι ο ανταγωνισμός ή οι περισσότεροι παίκτες στην εκάστοτε αγορά, θα οδηγήσουν σε μείωση των τιμών. Το είδατε πουθενά αυτό να συμβαίνει; Όχι, το αντίθετο συμβαίνει, παρά το γεγονός ότι έχουμε μια τεράστια αύξηση της παραγωγικότητας, της εργασίας, η οποία θα έπρεπε να οδηγήσει σε πιο φτηνά εμπορεύματα.

Αντί, λοιπόν, να συμβαίνει αυτό, συμβαίνει το αντίθετο. Οδηγούμαστε σε πολύ πιο ακριβές αυξήσεις, τεράστιες αυξήσεις των εμπορευμάτων, των υπηρεσιών και των παροχών. Και μάλιστα όχι μόνο αυξάνονται οι τιμές, αλλά αντίθετα ο καπιταλιστικός ανταγωνισμός οδηγεί και σε συγκέντρωση των επιχειρήσεων που ελέγχουν τους κλάδους και σε μεγέθυνση τους, δηλαδή στη δημιουργία καρτέλ.

Έτσι, λοιπόν, το βλέπουμε στην ακτοπλοΐα. Έχουν δημιουργηθεί καρτέλ, έχουν αυξηθεί τα εισιτήρια και οι εφοπλιστές είναι ασύδοτοι και όχι μόνο παίρνουν επιδότηση από το κράτος για τις άγονες γραμμές, αλλά εκτοξεύουν και τις τιμές.

Το βλέπουμε στην ενέργεια όπου έχει διαμορφωθεί ένα πανάκριβο ενεργειακό μείγμα και μάλιστα με τέτοιο ενεργειακό μείγμα το οποίο δημιουργεί καταστρέφοντας εγχώριες παραγωγικές δυνατότητες και κύρια του λιγνίτη που αποτελούσε τον σταθεροποιητικό παράγοντα και παράγοντα ευστάθειας του συστήματος και διασφάλισης χαμηλής τιμής στην ηλεκτρική ενέργεια. Και αντί, λοιπόν, να αξιοποιηθεί ο λιγνίτης, αξιοποιείται το εισαγόμενο φυσικό αέριο και τώρα μάλιστα το LNG το οποίο είναι πολύ πιο ακριβό, με αποτέλεσμα να εξαρτόμαστε άμεσα από τις παραγωγές είτε πρώτης ύλης για την παραγωγή ενέργειας είτε και ίδιας ηλεκτρικής ενέργειας μέσω των διασυνδέσεων.

Και μάλιστα δεν φτάνουν μόνο αυτά με τις τεράστιες επιδοτήσεις στα αρπακτικά της πράσινης ενέργειας και τη διασφάλιση της τιμής με εγγυημένη τιμή που όλες οι κυβερνήσεις εφαρμόσατε, τι άλλο κάνατε; Χρηματιστήριο Ενέργειας για να μετατραπεί το εμπόρευμα ενέργειας σε χρηματιστηριακό προϊόν. Βάλατε ρήτρα αναπροσαρμογής και έχετε γονατίσει τον κόσμο με την τεράστια έμμεση φορολογία που επιβαρύνει την ενέργεια τα καύσιμα και τα υπόλοιπα.

Έτσι, λοιπόν, για να ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, τα όποια μέτρα ανακούφισης προτείνουν τα άλλα κόμματα, έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα, γιατί ακριβώς υπερασπίζονται τις πολιτικές τις οποίες εφάρμοσαν ως κυβερνήσεις τα προηγούμενα χρόνια, πολιτικές οι οποίες διαμόρφωσαν ένα μηχανισμό συνεχούς αναπαραγωγής μιας τεράστιας κερδοφορίας για τους επιχειρηματικούς ομίλους που δραστηριοποιούνται σε αυτούς τους τομείς. Από αυτή την άποψη, λοιπόν, οι όποιες τους προτάσεις έχουν απλώς μια μερική ανακούφιση στον κόσμο, προσωρινού χαρακτήρα, που δεν τον απαλλάσσουν από τα τεράστια βάρη τα οποία επωμίζεται.

Από αυτή την άποψη, ποια πρέπει να είναι η διέξοδος; Η διέξοδος πρέπει να είναι οργάνωση της πάλης και η προβολή τέτοιων στόχων οι οποίοι αμφισβητούν την πολιτική της απελευθέρωσης, αμφισβητούν την κυριαρχία και τα συμφέροντα των επιχειρηματικών ομίλων.

Για παράδειγμα στο ζήτημα της ενέργειας, πρέπει να είναι η αλλαγή του μείγματος, η αξιοποίηση των εγχώριων πηγών, η κατάργηση του Χρηματιστηρίου και των δεικτών αναπροσαρμογής για να μπορέσουν ακριβώς να υπάρχουν μέτρα ανακούφισης, γιατί βεβαίως αυτά τα μέτρα τα οποία υπηρετούν αυτές οι πολιτικές οι οποίες υπηρετούν τις λαϊκές ανάγκες και είναι στο επίκεντρο θα έρθουν μόνο μέσα από συνολικότερες ανατροπές.

Σε αυτή την κατεύθυνση το ΚΚΕ καλεί τον κόσμο να οργανώσει την πάλη του, να συγκρουστεί με τις αιτίες των προβλημάτων και την πολιτική που εφαρμόζει η Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Ένωση για να διευρύνει αυτό το ρεύμα αμφισβήτησης της κυρίαρχης πολιτικής και συμπόρευσης με το ΚΚΕ.

Και είναι φανερό, κύριε Πρόεδρε, και από αυτά που είπε ο εισηγητής μας, ο οποίος αναφέρθηκε αναλυτικά στη σύμβαση για την παραχώρηση του λιμανιού του Ηρακλείου, ο Μανώλης ο Συντυχάκης, ότι το ΚΚΕ καταψηφίζει τη συγκεκριμένη σύμβαση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε τον κ. Καραθανασόπουλο.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ, τον κ. Πάρι Κουκουλόπουλο.

**ΠΑΡΙΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χθες η Τράπεζα της Ελλάδος έδωσε τα στοιχεία για το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών στο πρώτο πεντάμηνο του έτους. Το έλλειμμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών αυξήθηκε σε σχέση με το περσινό πεντάμηνο 23%. Ανήλθε στα 9,1 δισεκατομμύρια από 7,4 που ήταν στο αντίστοιχο διάστημα πέρυσι. Δεν είναι απλά καμπανάκι, είναι ιδιαίτερα ανησυχητική εξέλιξη, που σημαίνει πάρα πολλά βέβαια για την Κυβέρνηση, το παρόν και το μέλλον της, κυρίως δε για τα πεπραγμένα της. Έτσι κι αλλιώς, το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών είναι ένας βασικός δημοσιονομικός δείκτης, αφού η χρεοκοπία την οποία ζήσαμε πριν δεκαπέντε χρόνια, για την ακρίβεια, προήλθε από το γνωστό δίδυμο έλλειμμα, το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας, όπως αυτό αποτυπωνόταν στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, και κυρίως το εμπορικό έλλειμμα και δεύτερον στο δημοσιονομικό έλλειμμα, το ταμειακό για να καταλαβαίνει ο πολίτης, τα έσοδα-έξοδα.

Πρόκειται, λοιπόν, για έναν ιδιαίτερα ευαίσθητο και βασικό δείκτη, ο οποίος πρέπει πάντα να βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της Βουλής, αλλά και για έναν ακόμα λόγο, γιατί, όπως λένε τα αναλυτικά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, παρ’ ότι είχαμε θετική επίδραση κυρίως από τον τουρισμό στον τομέα των υπηρεσιών, παρ’ όλα αυτά το εμπορικό έλλειμμα επικράτησε με το μέγεθός του και έχουμε αυτό το συνολικό αποτέλεσμα.

Το εμπορικό έλλειμμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δηλαδή τι εξάγουμε σε αγαθά και τι εισάγουμε αντιστοίχως σε αγαθά, δεν σημαίνει τίποτα περισσότερο, τίποτα λιγότερο, από ποια είναι η κατάσταση ανταγωνιστικότητας της χώρας. Είναι ο πιο αξιόπιστος δείκτης για το πόσο ανταγωνιστική είναι η ελληνική οικονομία. Εδώ, λοιπόν, υπάρχει ένα ιδιαίτερα προβληματικό στοιχείο, το οποίο πρέπει να μας προβληματίσει και κινητοποιήσει όλους. Όμως, υπάρχει ένα αμείλικτο ερώτημα για την Κυβέρνηση.

Κύριε Υπουργέ, μιας και εσείς εκπροσωπείτε την Κυβέρνηση, είναι δυνατόν στο μέσο ακριβώς της καλύτερης περιόδου μεταπολεμικά από πλευράς χρηματοδότησης για την Ελλάδα, μεταπολεμικά, όχι μεταπολιτευτικά, με ένα σύνολο πόρων που ξεπερνούν τα 70 δισεκατομμύρια ευρώ, να αντιμετωπίζει τέτοια βύθιση η ανταγωνιστικότητα της χώρας; Είναι τεράστιο το ζήτημα, δεν είναι δευτερεύον ερώτημα, το οποίο κανείς μπορεί να το προσπεράσει με λογαριασμούς τρεις το λάδι, τρεις το ξύδι. Αν έτσι πάει η ανταγωνιστικότητα της χώρας στο μέσον της καλύτερης χρηματοδοτικής περιόδου που υπήρξε ποτέ, τότε τι θα γίνει όταν λήξει αυτή η περίοδος;

Εδώ, αποκτά, μια άλλη διάσταση η παρατήρηση που έκανε η Τράπεζα της Ελλάδος πριν από ένα ή δύο μήνες -δεν θυμάμαι- όπου έθεσε ένα ζήτημα, ότι το Ταμείο Ανάκαμψης ως προς τις εισπράξεις πάει ικανοποιητικά. Έχουμε εισπράξει το 41% των χρημάτων, αλλά όλως παραδόξως, στην πραγματική οικονομία έχει πάει μόλις το 14%. Έχουμε αντιστρέψει το 1 με το 4, έχουμε αντιστροφή των αριθμών. Το 41 έχει γίνει 14. Εδώ υπάρχει ένα ζήτημα που αφορά διαχείριση και διαφάνεια. Πού είναι παρκαρισμένα αυτά τα λεφτά; Πού είναι παρκαρισμένα αυτά τα δισεκατομμύρια; Πού ακριβώς βρίσκονται αυτά τα λεφτά; Πώς χρησιμοποιούνται από την Κυβέρνηση; Κυρίως, όμως, πώς και γιατί δεν διοχετεύονται στην πραγματική οικονομία για να πάρουν πάνω τους οι επιχειρήσεις, να επενδύσουν στην καινοτομία, να επενδύσουν στην ψηφιοποίησή τους και σε ό,τι εν πάση περιπτώσει συνιστά ανταγωνιστικότητα για έναν κλάδο ή πολλούς κλάδους μαζί;

Δεν είναι λοιπόν, όπως είπα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δευτερεύον το ερώτημα, και γιατί έχει τεράστια σημασία δημοσιονομικά το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και γιατί προέρχεται το έλλειμμα μας κυρίως από το εμπορικό έλλειμμα, με ό,τι σημαίνει αυτό για την ανταγωνιστικότητα.

Όμως, επαναφέρω το ζήτημα που είπα νωρίτερα για τον τουρισμό. Είναι καθαρό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το μοντέλο ανάπτυξης που υπηρετεί με συνέπεια η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας πέντε χρόνια τώρα, το οποίο στηρίζεται μονοσήμαντα στο real estate, την κατανάλωση και τον τουρισμό, πνέει τα λοίσθια, έχει κλείσει τον κύκλο του. Δεν έχει να δώσει τίποτε άλλο στη χώρα.

Η Κυβέρνηση επένδυσε συστηματικά σε αυτό το μοντέλο. Μέσα από αυτό αντλεί ένα μεγάλο μέρος των υπερεσόδων, μέρος των οποίων διανέμει με μορφή επιδομάτων για να συνεχίζουμε μεροδούλι-μεροφάι με την ίδια λογική. Και αφήνουμε πίσω τον κρισιμότερο τομέα στον οποίο πρέπει να επενδύσουμε, που είναι η ανάπτυξη και η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας και της χώρας.

Και είναι διπλά προβληματικό αυτό, γιατί όλοι οι διεθνείς οίκοι, αλλά και οργανισμοί, από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και την Κομισιόν μέχρι την EUROSTAT και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και τον ΟΟΣΑ, όλοι μα όλοι, προβλέπουν ότι από το 2026 και μετά η Ελλάδα θα μπει σε μια περίοδο όπου θα επιστρέψει στο γνωστό «ένα συν πλην κάτι», δηλαδή κοντά στο 1% ρυθμό ανάπτυξης. Έτσι ο λογαριασμός δεν βγαίνει.

Το 32 που είναι ένα ορόσημο, καθώς μεταβάλλεται ο αριθμός εξυπηρέτησης δημοσίου χρέους, γιατί σταματάει η περίοδος που είχαμε εξασφαλίζει τα προηγούμενα χρόνια με τον δανεισμό μέσα από τον επίσημο φορέα, από τα κράτη- μέλη της Ευρωζώνης, από τον γνωστό μηχανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι ένας λογαριασμός ο οποίος με άλλους ρυθμούς εξυπηρέτηση χρέους δεν βγαίνει. Η χώρα πρέπει να αποκτήσει άλλους ρυθμούς ανάπτυξης και δεν πρόκειται να τους αποκτήσει ποτέ με τη λογική που βαδίζει η Κυβέρνηση και με τη μονοσήμαντη επένδυσή της στο μοντέλο, το οποίο προανέφερα. Έχει πολλές συνέπειες αυτό το μοντέλο και δεν είναι η μόνη συνέπεια το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών.

Η Ελλάδα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα είναι μια χώρα κομμένη στα δύο, είναι μια διχασμένη χώρα. Ό,τι δεν αγγίζει ο τουρισμός παρακμάζει και συρρικνώνεται. Αυτή είναι η σκληρή πραγματικότητα. Έχω τονίσει πολλές φορές ως εισηγητής οικονομικών από την πλευρά του ΠΑΣΟΚ από το Βήμα της Βουλής τον τελευταίο χρόνο ότι η ανακάλυψη της Κυβέρνησης ότι μπορεί να υπάρχει ελληνική περιφέρεια χωρίς ύπαιθρο και από την άλλη να υπάρχει χώρα χωρίς ενδοχώρα δεν ισοδυναμεί με την ανακάλυψη της Αμερικής. Και άλλοι επένδυσαν σε αυτό και σπάσαν τα μούτρα τους. Έχει μια πολιτική συνέπεια όλη αυτή η κατάσταση στην ύπαιθρο χώρα και στην επαρχία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την οποία κανένας δεν μπορεί να υποτιμά. Και τη βλέπουμε και στην Ελλάδα και την είδαμε και στις ευρωεκλογές.

Αντί να διαπιστώνουμε για ποιον λόγο αυξάνεται η αποχή ή ακόμα χειρότερα αυξάνονται οι ακραίες φωνές και βασικά η ακροδεξιά, που έκανε μια δυναμική εμφάνιση σε όλη την Ευρώπη, ας αξιολογήσουμε μερικά πράγματα. Χωροταξικά πού ακριβώς άνθισε ο τραμπισμός στην Αμερική; Στην ενδοχώρα, μακριά από τα υπεραναπτυγμένα ανατολικά και δυτικά παράλια και του Σικάγο, σε όλη την υπόλοιπη χώρα. Πού βρήκε έδαφος να φυτρώσει το Brexit; Ακριβώς στον ίδιο χώρο γεωγραφικά. Από πού αντλεί τις δυνάμεις η Λεπέν; Από τον ίδιο χώρο γεωγραφικά. Για δείτε το χάσμα της ψήφου ανάμεσα στα λαμπερά αστικά κέντρα και στην ύπαιθρο της Γαλλίας και κάντε και μια μικρή παραβολή με τα ελληνικά δεδομένα όπως αποτυπώθηκαν στις πρόσφατες ευρωεκλογές.

Ο δρόμος που ακολουθεί η Κυβέρνηση είναι πολλαπλά αδιέξοδος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και φαίνεται καθαρά ότι έχει κλείσει ο κύκλος της.

Για να γυρίσω στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, θα σας πάω σε έναν προσφιλή μου χώρο, στον χώρο της ενέργειας. Ξέρετε, υπάρχει ένα ενδιαφέρον στοιχείο. Τα τελευταία δώδεκα χρόνια -μπορώ να πω μέχρι το 2002, δεν θέλω όμως να σας κουράσω- από το 2012 μέχρι και το 2023 που έχουμε απολογιστικά στοιχεία, στα έξι χρόνια από τα δώδεκα το έλλειμμά μας στον τομέα των καυσίμων, αργό πετρέλαιο και φυσικό αέριο, είναι μεγαλύτερο από το συνολικό έλλειμμά στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών. Δύο χρόνια είναι ακριβώς ισοδύναμο και τέσσερα χρόνια κυμαίνεται μεταξύ 30% και 70% του συνολικού ελλείμματος. Δηλαδή, βασικός τροφοδότης του ελλείμματος στον εμπορικό τομέα και στο συνολικό ισοζύγιο είναι οι εισαγωγές καυσίμων. Είμαστε μια χώρα απολύτως εξαρτημένη, που από το 2019 και μετά έχουμε αυξήσει πολύ περισσότερο την εξάρτησή μας με τη μονοσήμαντη επένδυση, την απόλυτη εξάρτηση της χώρας στο φυσικό αέριο, αφού στείλαμε το εγχώριο καύσιμο του λιγνίτη στο πυρ το εξώτερον.

Είναι επιλογές που έχουν συνέπειες. Δεν προκύπτουν τυχαία αυτά τα ελλείμματα. Προκύπτουν από την πλήρη αδυναμία διαχείρισης του Ταμείου Ανάκαμψης σε μια αναπτυξιακή κατεύθυνση, από εθνικά επιζήμιες επιλογές στον ενεργειακό τομέα, από έλλειψη κάθε σχεδιασμού περιφερειακού και αγροτικής ανάπτυξης στη χώρα. Κι έτσι φτάνουμε στο αποτέλεσμα που φτάνουμε. Και είναι όλα αυτά που θα έπρεπε να ενδιαφέρουν περισσότερο τον πολίτη, γιατί πολλές φορές οι αριθμοί κουράζουν. Κουράστηκαν οι πολίτες να μας ακούν να μιλάμε για τα ελλείμματα, τη χρεοκοπία και για όλα τα υπόλοιπα τα προηγούμενα χρόνια. Καταλαβαίνουν όμως πολύ καλύτερα αυτά που είπα νωρίτερα.

Και το ίδιο ακριβώς συμβαίνει και με το νομοσχέδιο που καλούμαστε σήμερα να ψηφίσουμε, το οποίο -όπως έχει πει επαρκέστατα και πληρέστατα ο εισηγητής μας, ο συνάδελφος, ο Σταύρος Μιχαηλίδης- καταψηφίζουμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τι ακριβώς πάμε να κάνουμε με τα λιμάνια; Προσέξτε, κύριε Υπουργέ, όταν απαντήσετε, τουλάχιστον σε ό,τι μας αφορά θα λάβετε υπ’ όψιν σας ότι εμείς χρόνια τώρα -δεν είναι τωρινό- έχουμε καταλήξει ότι υπάρχουν πάρα πολλές λειτουργίες, στις οποίες το κράτος με την έννοια του δημοσίου δεν μπορεί να είναι διαχειριστής. Ένας από αυτούς τους τομείς είναι και τα λιμάνια. Δεν ισχυριζόμαστε εμείς ότι πρέπει να είναι με εκατοντάδες δημοσίους υπαλλήλους το λιμάνι για να το διαχειριστείς. Προφανώς, υπάρχουν τρόποι καλύτερης διαχείρισης των λιμανιών και οι συμβάσεις παραχώρησης είναι ένας από τους τρόπους. Δεν είμαστε κατά. Το είπε και ο εισηγητής μας με σαφήνεια.

Το ζήτημα είναι άλλο. Τι κάνετε εσείς όμως; Κάνετε ιδιωτικοποίηση. Το αρνήθηκε ο εισηγητής σας, θα το αρνηθείτε και εσείς και όλοι οι Βουλευτές που πέρασαν από το Βήμα. Εσείς τι κάνετε; Τι γίνεται, κατ’ αρχάς, σε όλη την Ευρώπη; Σε όλη την Ευρώπη έχουν αλλάξει ρότα. Δεν είμαστε πια σε εκείνα τα χρόνια που τσακωνόμασταν αν είναι ή δεν είναι αποτελεσματικός ο δημόσιος τομέας και αν πρέπει να μπει ο ιδιωτικός ή οτιδήποτε άλλο. Έχουν βρεθεί οι ισορροπίες σε όλα τα κράτη στην Ευρώπη και όχι μόνο. Δηλαδή, το κράτος κρατάει την ιδιοκτησία παντού και παραχωρεί τη λειτουργία, την οποία εποπτεύει με συγκεκριμένο πλαίσιο, αυτό που σας είπε και ο εισηγητής μας. Αυτό λέμε να κάνουμε, τίποτε άλλο.

Αντ’ αυτού, εσείς τι κάνετε; Εγκαθιδρύετε δύο οργανισμούς λιμένα, έναν κρατικό και έναν ιδιωτικό τύποις και ουσία, που υποκαθιστά τον Οργανισμό Λιμένα Ηρακλείου. Στο τέλος θα έρθει και νέα ρυθμιστική αρχή, που αυτή τη στιγμή υπολειτουργεί, η οποία θα προσπαθεί να βάλει μία τάξη σε ό,τι δεν μπαίνει τάξη. Αυτό θα γίνει.

Για ποιον λόγο έχει αποσυρθεί μέσα από την αντίληψή σας το κράτος από έναν ρόλο που είναι αδιαπραγμάτευτος, να βάζει όρους, κανόνες και να ελέγχει, αν αυτοί οι κανόνες υλοποιούνται, είτε αφορούν τους όρους με τους οποίους ελλιμενίζονται πλοία ή προσεγγίζουν το λιμάνι είτε αφορούν αναπτυξιακά προγράμματα είτε αφορούν πρασίνισμα είτε οτιδήποτε άλλο, όλα;

Αν αρνηθεί αυτό τον ρόλο του το κράτος, τότε τι μένει; Να τα δώσουμε όλα στην «GRIMALDI», για να τελειώνουμε, να παραχωρήσουμε λειτουργίες ολόκληρες για την κάθε «GRIMALDI»; Δεν έχω κάτι με τη συγκεκριμένη εταιρεία.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

**ΠΑΡΙΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ:** Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Υπάρχει μια δεύτερη παράμετρος που δεν έχει συζητηθεί επαρκώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οποία έχει σχέση με ένα πρόβλημα πάλι που βιώνουν οι πολίτες πολύ δυσάρεστα. Οι μισοί τουλάχιστον Έλληνες -και δεν χρειαζόμαστε καμμία έρευνα, το ξέρουμε όλοι από τους συμπολίτες μας μέσα από την καθημερινή μας επαφή- αδυνατούν να πάνε σε νησί για διακοπές και ένα μεγάλο μέρος από τους νησιώτες τρομάζουν στην ιδέα ότι θα υπάρξει ανάγκη για λόγους υγείας ή οτιδήποτε άλλο να ταξιδέψουν με το αυτοκίνητό τους και όλη την οικογένειά τους στην ηπειρωτική χώρα και να γυρίσουν πίσω με το καράβι, γιατί έχουν εκτιναχθεί στα ύψη οι τιμές.

Τι σημαίνει αυτό, όταν ο πάροχος υπηρεσιών ναυσιπλοΐας παίρνει και το λιμάνι; «Γιάννης πίνει, Γιάννης κερνάει». Παίρνει δύο λιμάνια. Πώς ακριβώς θα εξασφαλίσουμε τον περιβόητο ανταγωνισμό, στον οποίο ομνύετε, κύριε Υπουργέ; Εδώ υπάρχει ένα τεράστιο ζήτημα. Δηλαδή, όταν εγώ πάρω το λιμάνι και ασκώ και ο ίδιος ναυσιπλοΐα, ποιος με εμποδίζει; Μπορεί να εμφανιστώ αύριο ότι μειώνω τα τέλη προσέγγισης των πλοίων που ελλιμενίζονται στο κάθε Ηράκλειο ή την Ηγουμενίτσα, αλλά να βάλω τέτοιους όρους προκειμένου να προσεγγίσει και να δέσει ένα καράβι επιβατικό ή φορτηγό πλοίο στο λιμάνι, που να είναι απαγορευτικοί για οποιονδήποτε άλλο εκτός από εμένα. Και έτσι, αντί για ολιγοπωλιακές καταστάσεις, φτάνουμε σε μονοπωλιακές καταστάσεις. Τι ακριβώς είναι αυτό που κάνουμε με το παρόν νομοσχέδιο;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι απλά ότι καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Είναι ένα κορυφαίο, είναι υπέρτερο το ζήτημα για το οποίο μίλησα, ότι αυτή η Κυβέρνηση έχει κλείσει τον κύκλο της και υπάρχει μια ολοκληρωμένη διαφορετική αντίληψη, φορέας της οποίας είναι το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής, την οποία θα παρουσιάζουμε κάθε μέρα από το Βήμα της Βουλής.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κουκουλόπουλο.

Θα δώσω τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νίκης, τον κ. Κομνηνό Δελβερούδη.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, συζητούμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που αφορά στην «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένα Ηρακλείου».

Η εν λόγω σύμβαση προβλέπει τη μεταβίβαση του 67% των μετοχών του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου στην κοινοπραξία «GRIMALDI» και «Μινωικές Γραμμές» για σαράντα χρόνια, με οριζόμενο τίμημα 80 εκατομμύρια ευρώ.

Τόσο ο αρμόδιος Υφυπουργός όσο και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας έσπευσαν κατά τις συζητήσεις στην αρμόδια επιτροπή να μας διαβεβαιώσουν ότι το λιμάνι του Ηρακλείου δεν πωλείται, απλά μεταβιβάζεται το 67%, ενώ το 33% των μετοχών παραμένει υπό δημόσιο έλεγχο.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να συμφωνήσω με την Κυβέρνηση σε ένα και μόνο σημείο: Όντως, το λιμάνι του Ηρακλείου δεν πουλιέται. Το λιμάνι του Ηρακλείου ξεπουλιέται, για να μην πω, καλύτερα, χαρίζεται.

Για μια ακόμα φορά ο ελληνικός λαός παρακολουθεί να εκτυλίσσεται πλήρως το καλά οργανωμένο κυβερνητικό σχέδιο κατάργησης του δημόσιου χαρακτήρα των λιμένων, σε πλήρη εναρμόνιση με την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων αλλά και των εθνικών μας οδών. Και όλα αυτά στο όνομα μιας ανάπτυξης, την οποία, σύμφωνα με τα λεγόμενα της Κυβέρνησης, είτε δεν μπορούμε να κατανοήσουμε εμείς οι αδαείς της κακής Αντιπολίτευσης είτε προσπαθούμε να την εμποδίσουμε και να τη φρενάρουμε με τις διάφορες ιδεολογικές μας εμμονές.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα λεγόμενα του εισηγητή της Πλειοψηφίας, δεν είναι τυχαίο που η αξιοποίηση του λιμένα Ηρακλείου από το ΤΑΙΠΕΔ εντάσσεται στο ευρύτερο αναπτυξιακό σχέδιο της Κυβέρνησης για την αναβάθμιση, βέβαια, των υποδομών της Κρήτης, μαζί με την κατασκευή του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, αλλά και του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης.

Ως απάντηση αρκεί να ρίξουμε μια προσεκτική ματιά, για να διαπιστώσουμε τι συμβαίνει στην υπόλοιπη Ευρώπη αλλά και στον ανεπτυγμένο δυτικό κόσμο. Εκεί θα δούμε ότι εννιά στα δέκα λιμάνια παραμένουν υπό δημόσιο έλεγχο. Εκτός και εάν όλοι αυτοί κατηγορηθούν ως δογματικά πολέμιοι της ανάπτυξης και του ιδιωτικού τομέα, σε αντίθεση με την πρωτοπόρο Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, που έχει απογειώσει τους δείκτες της εγχώριας ανάπτυξης μέσω των αλλεπάλληλων ιδιωτικοποιήσεων.

Τώρα, βέβαια, η αλήθεια είναι ότι η μόνη απογείωση που παρακολουθεί καθημερινά ο ελληνικός λαός είναι στις τιμές των προϊόντων και στις εξωφρενικές τιμές του ρεύματος. Γιατί; Διότι έτσι απλά στους κυβερνώντες δεν άρεσαν ο δημόσιος χαρακτήρας και το μονοπώλιο της ΔΕΗ, προκρίνοντας το άνοιγμα της αγοράς σε ιδιώτες παρόχους, εισάγοντας ταυτόχρονα την τιμή του ρεύματος στο Χρηματιστήριο της Ενέργειας και μάλιστα σε ποσοστό 100%, τη στιγμή που στις περισσότερες χώρες το αντίστοιχο ποσοστό διαπραγμάτευσης δεν ξεπερνά το 25%. Φυσικά, τα οδυνηρά αποτελέσματα των πράξεων και των επιλογών των πολιτικών αυτών φωστήρων τα βιώνουν για μια ακόμα φορά στο πετσί τους οι φτωχοποιημένοι Έλληνες πολίτες.

Από τα ίδια κυβερνητικά χείλη ακούσαμε, επίσης, ότι το τίμημα των 80 εκατομμυρίων για το λιμάνι του Ηρακλείου ξεπέρασε κάθε προσδοκία και πως με τους όρους της οικονομίας είναι ένα τίμημα-ρεκόρ. Ειλικρινά, μετά από παρόμοιες δηλώσεις, αναρωτιόμαστε αν θα πρέπει να σχολιάσουμε ή απλώς να σιωπήσουμε.

Κατ’ αρχάς, το μόνο βέβαιο είναι ότι τα 80 εκατομμύρια θα πάνε αυτομάτως στο ΤΑΙΠΕΔ για την εξυπηρέτηση του δημόσιου χρέους, το οποίο, σημειωτέον, όσα λιμάνια και αεροδρόμια και να ξεπουλήσουμε, αυτό εξακολουθεί να μεγαλώνει. Το εύλογο ερώτημα που γεννάται είναι ένα: Όταν πλέον θα τα έχουμε ξεπουλήσει όλα, δηλαδή τα λιμάνια, τα αεροδρόμια, τους οδικούς άξονες, το νερό, τα δάση μας και την ενέργεια, τι θα απομείνει για να χορτάσουμε το αδηφάγο τέρας των παράλογων μνημονιακών απαιτήσεων; Προφανώς σε αυτή την περίπτωση δεν θα απέχουμε πλέον και πολύ από το να γίνει πράξη αυτό που λέει μεταξύ σοβαρού και αστείου ο λαός μας, ότι σειρά θα πάρει ο αέρας που αναπνέουμε. Θα τον πουλήσουμε και αυτόν.

Επανέρχομαι και πάλι στο τίμημα των 80 εκατομμυρίων για σαράντα χρόνια. Δηλαδή, εάν το αναλύσουμε καλύτερα, θα εισπράττουμε 2 εκατομμύρια ετησίως, για να παραχωρήσουμε σε μια κοινοπραξία την πλήρη εκμετάλλευση ενός από τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου με το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων και των υποδομών του. Εάν σε αυτά τα χρήματα συνυπολογίσουμε τα 10 και πλέον εκατομμύρια που εσχάτως μάθαμε ότι υπάρχουν στο Ταμείο του Οργανισμού Λιμένος, τα άνω των 3,5 εκατομμυρίων ετήσια κέρδη του οργανισμού, αφαιρώντας ταυτόχρονα το 1,2 εκατομμύριο που θα έπρεπε να καταβάλλουν, ούτως ή άλλως, κάθε χρόνο ο ΄Ομιλος «GRIMALDI» και οι «Μινωικές Γραμμές» για το τέλος της ακτοπλοϊκής τους σύνδεσης, τότε, με τις αναγκαίες προσθέσεις και αφαιρέσεις, θα πρέπει να αναρωτηθούμε: Τελικά, ζημιώνεται το ελληνικό δημόσιο από τη συγκεκριμένη σύμβαση παραχώρησης ή μήπως θα πρέπει να ανακηρύξουμε τη συγκεκριμένη κοινοπραξία ως εθνικό ευεργέτη, που θυσιάζει τα δικά της οικονομικά οφέλη για το δημόσιο καλό;

Στο ίδιο μήκος κύματος με την Κυβέρνηση κινήθηκε και η τοποθέτηση του Διευθύνοντος Συμβούλου του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής, ο οποίος, αναφορικά με το συμφωνηθέν τίμημα, δήλωσε: «Στη γειτονιά σου, όταν πουλάς ένα οικόπεδο, βλέπεις πόσο πουλάει ο γείτονάς σου στην περιοχή. Εάν κάνουμε αναγωγή με βάση τους επενδυτικούς δείκτες του πώς διαπραγματεύονται οι αντίστοιχες εισηγμένες, το τίμημα που θα έπρεπε να καταβάλει ο ΄Ομιλος «GRIMALDI» για το λιμάνι του Ηρακλείου δεν θα υπερέβαινε τα 30 εκατομμύρια». Αυτά είπε.

Κατά πρώτον, όταν δεν μας ενδιαφέρει να πουλήσουμε κάτι, δεν μας νοιάζει το πόσο πουλάει ο γείτονάς μας.

Κατά δεύτερον, το πώς διαπραγματεύονται οι εισηγμένες εταιρείες είναι πλέον γνωστό σε όλους. Συντονισμένη και πλήρης απαξίωση από την πλευρά των εταιρειών προς τον φορέα που πρόκειται να αγοραστεί, με συνέπεια οι συμφωνίες να στοχεύουν -και τελικά να επιτυγχάνουν- τιμές προκλητικά κατώτερες από την πραγματική αξία του προσφερόμενου φορέα, με τακτικές που παραπέμπουν στη δράση των καρτέλ.

Όσο δε για τα 30 εκατομμύρια που αναφέρθηκαν, θα πω μόνο ότι με αυτό το ποσό δεν αγοράζεις για σαράντα χρόνια ούτε ένα μεγάλο πολυκατάστημα, όχι το λιμάνι του Ηρακλείου.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΟΛΓΑ ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ**)

Ας εξετάσουμε τώρα το μόνιμο επιχείρημα περί επενδύσεων, που χρησιμοποιεί η Κυβέρνηση για τη συγκεκριμένη αλλά και για όλες τις αντίστοιχες ιδιωτικοποιήσεις. Ιδιωτικοποιήσεις οι οποίες, σύμφωνα με τα αισιόδοξα κυβερνητικά σενάρια, θα φέρουν την ανάπτυξη στο λιμάνι του Ηρακλείου και θα έχουν πολύ θετικές συνέπειες για ολόκληρη την Κρήτη.

Η πρώτη εύλογη απορία που μας γεννάται, βέβαια, είναι η εξής: Ποιος σάς εμπόδισε, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, να αναπτύξετε και να βελτιώσετε το λιμάνι τόσα χρόνια που κυβερνάτε; Δεν πρέπει κάποτε να απολογηθείτε για την απραξία και την αποτυχία σας, όταν, ενώ κυβερνάτε για πάνω από είκοσι χρόνια, έρχεστε σήμερα να μας πείσετε ότι για να επιβιώσουν, να αναπτυχθούν και να είναι ανταγωνιστικά τα λιμάνια, τα αεροδρόμιά μας και οι άλλες υποδομές, πρέπει να τα ξεπουλήσουμε σε ιδιώτες, ενώ εσείς εξακολουθείτε να κουνάτε το δάχτυλο σε όσους καταγγέλλουν αυτές τις πρακτικές εκποίησης της δημόσιας περιουσίας;

Όσο δε για τις θετικές προοπτικές της σύμβασης για την υπόλοιπη Κρήτη, την απάντηση σας την έδωσαν οι εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης, με τον Δήμαρχο Ηρακλείου να τονίζει ότι δεν είχαν καμμία συμμετοχή στον σχεδιασμό και στις αποφάσεις που θα έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ζωή της πόλης του Ηρακλείου. Ο Δήμαρχος Μαλεβιζίου, επίσης, αναρωτήθηκε για ποιον λόγο πρέπει να δημιουργηθεί ένας νέος φορέας, όταν υπάρχουν οι υφιστάμενοι τοπικοί φορείς, για τους οποίους είναι και μια ευκαιρία να δυναμώσουν, να εξυγιανθούν και να γίνουν και βιώσιμοι, αν τους δοθεί η δυνατότητα χρήσης μιας τόσο σημαντικής ζώνης.

Εξετάζοντας περαιτέρω την εν λόγω σύμβαση, εντοπίζουμε μία και μόνη υποχρεωτική επένδυση από τον πλειοδότη, αυτή της κατασκευής ενός κτηρίου δύο χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων για λογαριασμό του Υπουργείου Ναυτιλίας, με προβλεπόμενο κόστος κατασκευής περί τα 3 εκατομμύρια ευρώ. Κατά τα άλλα, ευχολόγια και αοριστίες για δήθεν επενδύσεις, οι οποίες, όταν δεν συγκεκριμενοποιούνται, είναι μαθηματικά βέβαιο ότι δεν θα υλοποιηθούν ποτέ.

Εδώ, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, υπογράφετε συμβάσεις με αποτυπωμένες συγκεκριμένες υποχρεώσεις για επενδύσεις που δεν πραγματοποιούνται ποτέ και περιμένετε να υλοποιηθούν επενδύσεις στο λιμάνι του Ηρακλείου οι οποίες είναι αόριστες και γραμμένες στην άμμο;

Πολλά ερωτηματικά προκύπτουν, επίσης, από το γεγονός ότι ο ένας εκ των δύο εταίρων της κοινοπραξίας που θα διαχειρίζεται πλέον το λιμάνι του Ηρακλείου είναι οι «Μινωικές Γραμμές», οι οποίες εκτελούν ένα μεγάλο μέρος της ακτοπλοϊκής σύνδεσης Ηρακλείου - Πειραιά. Επομένως δεν είναι αναγκαίο να είναι κανείς ειδήμων για να αντιληφθεί ότι προκύπτουν συνθήκες μονοπωλίου και δεσπόζουσας θέσης, ενώ η πιθανότητα να ανακύψουν ζητήματα αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιρειών είναι εξαιρετικά ορατή.

Για το γεγονός αυτό, που θα επηρεάσει σίγουρα και τη χάραξη της τιμολογιακής πολιτικής, θα πρέπει να ασχοληθεί επισταμένα η Επιτροπή Ανταγωνισμού, λαμβάνοντας υπ’ όψιν της επιπλέον το γεγονός ότι οι «Μινωικές Γραμμές» έχουν αγοράσει ήδη και το μετοχικό πακέτο του λιμανιού της Ηγουμενίτσας.

Συνεχίζοντας, θα ήθελα να αναφερθώ σε ακόμη μια ακόμα εξόχως εύστοχη πρόβλεψη της συγκεκριμένης σύμβασης. Όπως άλλωστε τόνισε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, κατά τη συνεδρίαση της επιτροπής, «στη σύμβαση διαφυλάσσεται το δικαίωμα του ελληνικού δημοσίου να έχει πρόσβαση και παρέμβαση στο χώρο του λιμανιού». Δηλαδή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, θα πρέπει να ζητωκραυγάσουμε για το γεγονός ότι η ιδιωτική κοινοπραξία δεν θα απαγορεύει πλήρως την πρόσβαση στο λιμάνι στους δημόσιους λειτουργούς, όταν επιθυμούν να πραγματοποιήσουν ελέγχους εργασιακής περιβαλλοντικής ή άλλης φύσεως, αλλά θα τους επιτρέπεται υπό όρους η είσοδος, αφού φυσικά προηγηθεί η προβλεπόμενη έγκριση; Στην περίπτωση, δηλαδή, που δεν δοθεί έγκριση, τι θα γίνει; Οι ελεγκτικές υπηρεσίες θα κάνουν μεταβολή και θα φύγουν; Αδιανόητα πράγματα.

Συνεχίζοντας με τις αστοχίες της εν λόγω σύμβασης, θα πρέπει να αναφέρουμε την πρόβλεψη για το δικαίωμα υποπαραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου προς τρίτους, χωρίς ιδιαίτερους όρους, ενώ η κυβερνητική συγκατάθεση θα παρέχεται υποχρεωτικά, εκτός μόνο -λέει- από την περίπτωση που εγείρονται ανησυχίες για τη διεθνή ασφάλεια. Το γεγονός αυτό αποτελεί φυσικά λευκή επιταγή της Κυβέρνησης προς τον ιδιώτη και ταυτόχρονα πλήρη και αδικαιολόγητη υποβάθμιση της δημόσιας εποπτείας και παρέμβασης.

Τέλος, θέλουμε να εκφράσουμε κι εμείς την ανησυχία μας, ενώνοντας τη φωνή μας με τους εργαζόμενους στο λιμάνι του Ηρακλείου, αντιλαμβανόμενοι ότι στη συγκεκριμένη σύμβαση δεν υπάρχει συγκεκριμένη μέριμνα για την κατοχύρωση των εργασιακών τους δικαιωμάτων, παρά μόνο αοριστίες, χωρίς καμμία συγκεκριμένη αναφορά και ούτε λόγος φυσικά για συλλογικές συμβάσεις. Η εύλογη ανησυχία των εργαζομένων ενισχύεται ακόμη περισσότερο από το γεγονός ότι την ευθύνη διαχείρισης των εργασιακών τους δικαιωμάτων θα έχει στο εξής ο Όμιλος «GRIMALDI», ο οποίος δεν έχει και την καλύτερη φήμη ως εργοδότης που προασπίζεται τα δικαιώματα αυτά.

Εμείς ως Νίκη σαφώς και καταψηφίζουμε αυτό το σχέδιο νόμου, που κυρώνει μια σύμβαση ξεπουλήματος ενός ακόμα λιμανιού της χώρας μας, αυτό του Ηρακλείου. Ενός λιμανιού τεράστιας γεωστρατηγικής σημασίας, το οποίο είναι ιδιαίτερα κρίσιμο να διατηρήσει τον δημόσιο χαρακτήρα του, προς όφελος του ελληνικού δημοσίου και, κυρίως, προς όφελος των εργαζομένων στον λιμένα, της τοπικής κοινωνίας, που επηρεάζεται άμεσα από τις δραστηριότητες του λιμανιού, αλλά και ολόκληρου του ελληνικού λαού.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Καλώ στο Βήμα τώρα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Νίκο Παππά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με δύο σχόλια που αφορούν τη μαύρη επέτειο της εισβολής και της κατοχής στην Κύπρο. Πρέπει να υπογραμμίσω ότι δεν αντιλαμβανόμαστε οποιαδήποτε αισιόδοξη νότα σε δηλώσεις Ελλήνων αξιωματούχων, τη στιγμή που η Τουρκία σαφώς και με τρόπο επαναλαμβανόμενο επιθυμεί να αποκλίνει από τις αποφάσεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για το Κυπριακό.

Η δεύτερη παρατήρηση είναι ότι δεν χρειάζονται ούτε ανούσιες καλοσύνες ούτε ανούσιες υπερβολές, του τύπου «θα μπουκάρουμε με τα Ραφάλ και τα F-35 και θα βομβαρδίσουμε την Άγκυρα». Αυτά έχουν μικρή σημασία και δεν κάνουν καλό στα εθνικά συμφέροντα. Καλό στα εθνικά συμφέροντα κάνει το να έχεις τη διπλωματική εγρήγορση, την πολιτική και επιχειρησιακή ετοιμότητα να αποτρέψεις την επιθυμία του θορυβούντα εξ Ανατολών γείτονα να δημιουργήσει τετελεσμένα στην περιοχή, όπως έγινε το 2018, τότε που δεν είχαμε τις δημοσιονομικές δυνατότητες εξοπλισμών. Είχαμε, όμως, την επιχειρησιακή ικανότητα να αποτρέψουμε τις έρευνες του σκάφους «ΜΠΑΡΜΠΑΡΟΣ». Δεν ακούστηκαν τότε επιχειρήματα του τύπου ότι «αυτά τα ερευνητικά σκάφη τα παίρνει το κύμα και ο αέρας» και ότι «βγαίνουν για να κόβουν βόλτες». Είναι πολύ προτιμότερο, λοιπόν, να δείχνουμε ότι έχουμε και τη διπλωματική πρωτοβουλία και την πολιτική και επιχειρησιακή εγρήγορση από το να περιτριγυρίζουν οι Υπουργοί της Κυβέρνησης τα τηλεοπτικά παράθυρα και να εκστομίζουν ανοησίες, χάριν ημερήσιας πολιτικής κατανάλωσης.

Θα ήθελα, επίσης, να παρατηρήσω κάτι που δεν μπορεί να περάσει εύκολα απαρατήρητο: Είδα μία ανατριχίλα σε μέσα ενημέρωσης τα οποία βρίσκονται κοντά στο στενό κυβερνητικό επιτελείο, επειδή ο Στέφανος Κασσελάκης κάλεσε τον Νίκο Ανδρουλάκη να υπάρξουν κοινές πρωτοβουλίες για το θέμα των Κυπρίων αγνοουμένων. Ήταν κάτι που ομολογώ ότι δεν περίμενα. Θα περίμενα αυτή η πρωτοβουλία να χαιρετιστεί και να την καλωσορίσουν αυτοί που βρίσκονται στα στενά επικοινωνιακά επιτελεία του Μαξίμου, διότι είναι ένα εθνικό ζήτημα, αλλά βγαίνουν και κάποια συμπεράσματα για το πόσο ανατριχιάζουν ορισμένοι στο ενδεχόμενο να συντονίσουν τις δυνάμεις τους οι προοδευτικές δυνάμεις.

Πριν από λίγους μήνες, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, συζητούσαμε σε αυτή την Αίθουσα την παραχώρηση του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», της κύριας αεροπορικής εισόδου στη χώρα. Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας τότε, έλεγε ότι πρόκειται για μία πολύ κερδοφόρα επιχείρηση και επιχειρηματολογούσε υπέρ της παραχώρησης σε καναδικό fund, το οποίο εκπροσωπεί τα συμφέροντα των καναδών συνταξιούχων. Εκφράσαμε την απορία, γιατί δεν θα μπορούσαν οι Έλληνες συνταξιούχοι να γίνονται παραλήπτες των ωφελημάτων που προκύπτουν από την αξιοποίηση και τη χρήση αυτής της κρίσιμης υποδομής. Το ελληνικό δημόσιο είχε πάρει από μέρισμα 200 ευρώ για το 2022, προμέρισμα για το 2023 και μείωση του κεφαλαίου.

Το τίμημα για την πώληση της δημόσιας συμμετοχής ήταν 1 δισεκατομμύριο ευρώ. Δηλαδή το συνολικό τίμημα ήταν ίσο με αυτό που θα έπαιρνε το ελληνικό δημόσιο σε πέντε μόλις χρόνια. Δεν ήταν επιτυχής η οικονομική συναλλαγή, ακόμα και για έναν φανατικό των ιδιωτικοποιήσεων. Οι φανατικοί των ιδιωτικοποιήσεων δεν μπορούν να βγουν έξω από το παράθυρο, κυρίες και κύριοι Βουλευτές. Δεν μπορούν να δουν τι συμβαίνει, όπως εσείς δεν μπορείτε να δείτε τι συμβαίνει και δεν έχετε καμμία εξήγηση. Ακούστηκε και από άλλες πτέρυγες της Βουλής. Το 93% των λιμανιών παγκοσμίως είναι υπό δημόσιο έλεγχο. Καμμία απάντηση.

Ακούσαμε, μάλιστα, και επιχειρήματα του τύπου «θα είναι ανοιχτό στον ανταγωνισμό» -λέει, το λιμάνι- «οπότε, αν δεν παρέχει καλές υπηρεσίες, θα πέσουν τα κέρδη». Κάθε άλλο! Τα λιμάνια είναι φυσικά μονοπώλια, δεν εμπίπτουν στους κανόνες ανταγωνισμού. Δεν υπάρχει κάποιος που να μπορέσει δίπλα στο λιμάνι του Ηρακλείου να χτίσει ένα άλλο λιμάνι και να προσφέρει καλύτερες τιμές. Αυτό είναι το πρόβλημα, το μείζον ζήτημα με τις μεγάλες υποδομές, το οποίο οι νεοφιλελεύθεροι φανατικοί των ιδιωτικοποιήσεων αρνούνται να δουν ή κάνουν ότι δεν βλέπουν, ακριβώς για να εξυπηρετήσουν συμφέροντα.

Πωλείται, λοιπόν, το λιμάνι του Ηρακλείου για 80 εκατομμύρια ευρώ, όταν 150 εκατομμύρια ευρώ κάνει ένα καινούργιο καράβι. Δηλαδή, πουλάτε το λιμάνι για μισό καράβι. Αυτό κάνετε. Πουλάτε το λιμάνι του Ηρακλείου για μισό καράβι, για σαράντα χρόνια. Αρνείστε και τη μέθοδο την οποία η δική μας κυβέρνηση είχε εφαρμόσει, τη μέθοδο της παραχώρησης. Και μη μας πείτε τώρα για επενδύσεις, διότι η μοναδική «επένδυση» -εντός εισαγωγικών- είναι ένα κτήριο δύο χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων, για να στεγαστούν οι υπηρεσίες του Υπουργείου.

Πόση εμπιστοσύνη μπορούμε να σας έχουμε για τις επενδύσεις ιδιωτών; Είχατε παραλάβει δεσμεύσεις -υπάρχει και αυτή η οδυνηρή μνήμη, κύριε Υπουργέ-, το θυμάστε; Δεν αφορά το Υπουργείο σας, αφορά την Κυβέρνησή σας, ήταν για επενδύσεις της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» -μετέπειτα «HELLENIC TRAIN»- 600 εκατομμυρίων ευρώ στο δίκτυο των σιδηροδρόμων, υπογεγραμμένες -προσέξτε- με υπογραφή της εταιρείας και του Υπουργού σας σε μνημόνιο συνεργασίας. Και φέρατε στην ελληνική Βουλή μία σύμβαση από την οποία αυτές οι δεσμεύσεις για επενδύσεις λείπανε.

Μεταξύ των δεσμεύσεων για επενδύσεις ήταν και η ολοκλήρωση του συστήματος ETCS, το οποίο, αν είχε ολοκληρωθεί, δεν θα είχαμε, βεβαίως, την τραγωδία στα Τέμπη.

Κανένα, λοιπόν, κίνητρο δεν έχει ο ιδιώτης για να κάνει επενδύσεις, εφόσον έχει στα χέρια του ένα φυσικό μονοπώλιο, κύριε Υπουργέ. Το λιμάνι του Ηρακλείου είναι φυσικό μονοπώλιο το λιμάνι του Ηρακλείου και βεβαίως, επίσης, υπογραμμίστηκε και από άλλες πλευρές ότι υπάρχει ένα μείζον ζήτημα σύγκρουσης συμφερόντων. Διότι είναι ιδιοκτήτης της υποδομής και πάροχος του μεταφορικού έργου ταυτόχρονα. Συνεπώς μπορεί με εκατοντάδες τρόπους να λειτουργεί εις βάρος των ανταγωνιστών του. Είναι ένα μείζον θέμα με το οποίο, κατά τη γνώμη μας, θα έπρεπε να έχει ασχοληθεί και η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Δεν έχετε, λοιπόν, κανέναν καημό, καμμία στρατηγική για την περιφερειακή ανάπτυξη, κάτι που φαίνεται και από την παρούσα σύμβαση και από το ότι έχουν παγώσει τα έργα υποδομών στη Θεσσαλονίκη. Υπάρχουν τεράστιες καθυστερήσεις στο μετρό της Θεσσαλονίκης, τεράστιες καινούργιες καθυστερήσεις στο περιβόητο flyover, το οποίο ήταν εκτός εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού μεταφορών και υποδομών. Όταν δεν έχετε ολοκληρώσει, όπως έλεγε ο δικός μας εθνικός στρατηγικός σχεδιασμός που ήταν εγκεκριμένος από την Ευρωπαϊκή Ένωση, την εξωτερική περιφερειακή της Θεσσαλονίκης, όταν ο ΒΟΑΚ δεν έχει ξεκινήσει καν, όταν η Θεσσαλία δεν έχει πατήσει στα πόδια της, όταν εκποιείτε τη «ΛΑΡΚΟ», για ποια στήριξη στην περιφέρεια μιλάτε; Δεν υπάρχει καμμία στήριξη στην περιφέρεια, καμμία στήριξη και στα νοικοκυριά, τα οποία καλούνται να αντιμετωπίσουν το κύμα της ακρίβειας του καλοκαιριού και απειλούνται εκ νέου με αυξήσεις στις τιμές της ενέργειας.

Το θεωρείτε λογικό σε μία χώρα που υποδέχεται 30 εκατομμύρια τουρίστες οι μισοί Έλληνες να μην μπορούν να πάνε μία μέρα διακοπές; Θεωρείτε ότι έχετε κάνει επαρκώς το καθήκον σας, όταν βιώνουμε μια τέτοια πραγματικότητα; Και θα βγαίνουν οι επικοινωνιακοί σας ταγοί στις τηλεοράσεις για να υποδεικνύουν στον κόσμο να μην πηγαίνει διακοπές ή να λανσάρετε τη νέα μόδα, την καλοκαιρινή μόδα του «μένουμε σπίτι», το οποίο ονομάζετε και «staycation»; Να είναι χαρούμενος ο κόσμος που δεν μπορεί να φύγει για ένα διήμερο;

Κουβέντα δεν ακούμε γι’ αυτά, διότι δεν έχετε πραγματικά τίποτα να απαντήσετε για το ότι ένα στα δύο νοικοκυριά μειώνει την κατανάλωση και τις αγορές τροφίμων, ότι το ένα στα τρία νοικοκυριά καθυστερεί να πληρώσει λογαριασμούς, όπως και για το ότι οι άνθρωποι βλέπουν 50% και 60% αύξηση στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια σε σχέση με πέρυσι. Και το κυριότερο είναι ότι δεν παίρνετε μέτρα, ενώ έχει διαμορφωθεί και η δημοσιονομική δυνατότητα για να τα πάρετε. Διότι το πρωτογενές πλεόνασμα είναι 1,7 δισεκατομμύριο στο πεντάμηνο παραπάνω από τον στόχο. Και, εντάξει, καταλάβαμε ότι δεν συμφωνείτε με το πρόγραμμα του ΣΥΡΙΖΑ. Άλλωστε, πώς θα μπορούσατε; Όμως, δεν μπορείτε να μειώσετε κανέναν φόρο; Τόσο σάς έχει καθηλώσει πολιτικά η εμμονή σας και η ιδεολογική σας τύφλωση, που θεωρείτε ότι δεν πρέπει να μειωθούν οι έμμεσοι φόροι; Παράγονται πλεονάσματα και αρνείστε να τα επιστρέψετε στοιχειωδώς στην κοινωνία για να την ανακουφίσετε.

Η ιδιωτικοποίηση των δημόσιων υποδομών πάει χέρι χέρι και με την ιδιωτικοποίηση όλων των συμμετοχών του δημοσίου, η οποία βρίσκεται στον πυρήνα της ιδεολογίας σας. Και αναφέρομαι στις τράπεζες. Από τον περασμένο Οκτώβριο η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία ζητούσε ειδική συνεδρίαση της Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων, για να συζητηθεί η διαφαινόμενη απόφασή σας τότε να πουλήσετε τα πακέτα συμμετοχής του ελληνικού δημοσίου στις τέσσερις συστημικές τράπεζες.

Στο μεσοδιάστημα, από την κατάθεση του αιτήματος μέχρι και τη συνεδρίαση της επιτροπής, μεσολάβησε η πώληση του πακέτου μετοχών του δημοσίου και στην Alpha Bank και στην Πειραιώς και στην Εθνική, στις τρεις από τις τέσσερις μεγάλες συστημικές τράπεζες. Μεσολάβησε, επίσης, η δημοσιοποίηση της μελέτης του ΚΕΠΕ, που έδειξε ότι σε αντίθεση με άλλες χώρες του ανεπτυγμένου καπιταλισμού -βεβαίως, βεβαίως!- το ελληνικό δημόσιο απώλεσε τεράστια ποσά, 40 δισεκατομμύρια ευρώ από το «μπες-βγες» στις τράπεζες σε μονάδες οικονομικές, οι οποίες παρήγαγαν μερίσματα και κέρδη για το ελληνικό δημόσιο και πουλήθηκαν χωρίς καμμία λογική.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Και κάνουν λάθος, κάτι που λέω με απόλυτο τρόπο, όσοι νομίζουν ότι έχει κλείσει αυτό το μείζον ζήτημα τεράστιας ζημίας του ελληνικού δημοσίου. Η συνεδρίαση της Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων -και ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε- έγινε αφού ολοκληρώθηκε η πώληση αυτών των τριών πακέτων μετοχών. Προσβλητικός, λοιπόν, ο κύριος Υπουργός απέναντι στην Εθνική Αντιπροσωπεία έθεσε τη διαθεσιμότητά του για τη συγκεκριμένη συνεδρίαση, αφού πρώτα πούλησε τα πακέτα μετοχών του δημοσίου, για να έρθει να μας κάνει τι; Ένα δελτίο ειδήσεων, ένα δελτίο ιδιωτικοποιήσεων και να μας ενημερώσει πώς και γιατί αποφάσισε, κρυπτόμενος ως δειλός πίσω από τα στελέχη του Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας, να ξεπουλήσει με αυτόν τον τρόπο την περιουσία του ελληνικού λαού στη χειρότερη στιγμή;

Αυτά τα πράγματα δεν θα μείνουν στο σκοτάδι. Να είστε βέβαιοι ότι απέναντί σας έχετε μία παράταξη η οποία μαθαίνει από τα λάθη της, ενώ έχει μάθει να διαβάζει και τη διεθνή εμπειρία με τρόπο συνεκτικό, όπως και να αξιολογεί τις αρνητικές και θετικές συνθήκες που συμβαίνουν. Η προοδευτική «άνοιξη», την οποία βλέπουμε να συμβαίνει σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, θα έρθει σύντομα και στην Ελλάδα, πιο σύντομα από όσο νομίζει η Κυβέρνησή σας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Τον λόγο έχει τώρα η Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Άννα Ευθυμίου.

Ορίστε, κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΑΝΝΑ ΕΥΘΥΜΙΟΥ:** Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, σήμερα είναι μια θλιβερή επέτειος, μια μαύρη επέτειος για την εθνική τραγωδία στο Μάτι, μια εθνική τραγωδία παγκοσμίων διαστάσεων, λόγω της δεύτερης πιο φονικής πυρκαγιάς του πλανήτη στον 21ο αιώνα. Ο πόνος των θυμάτων, των οικογενειών των θυμάτων και των εγκαυματιών είναι προφανώς άσβεστος και προφανώς έχει αγγίξει κάθε Ελληνίδα και Έλληνα, είναι σε κάθε ελληνική οικογένεια. Γι’ αυτό αυτό το «ποτέ ξανά» πρέπει να γίνει πράξη. Αυτό σημαίνει ότι χρειάζεται σωστή οργάνωση, όπως επιχειρήθηκε και επιχειρείται από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας στο κομμάτι της πρόληψης της κατάσβεσης των πυρκαγιών, αλλά και στο κομμάτι του επιχειρησιακού πεδίου, να γίνει δηλαδή σωστή οργάνωση για την κατάσβεση των πυρκαγιών. Βέβαια, σωστή οργάνωση απαιτείται και στο κομμάτι ενός θεσμικού νομικού πλαισίου, το οποίο προφανώς θα επιταχύνει τις διαδικασίες απονομής της δικαιοσύνης, αλλά θα δημιουργηθεί και ένα πλαίσιο αυστηρών ποινών, οι οποίες θα εκτίονται.

Τώρα σε ό,τι αφορά το Κυπριακό, θα έρθω σε μία δεύτερη μεγάλη μαύρη επέτειο, στα πενήντα χρόνια από την τουρκική εισβολή. Προφανώς σε θέματα τόσο μείζονος εθνικής σημασίας χρειάζεται πολιτική συναίνεση και νομίζω ότι όλοι έτσι πρέπει να τα αντιμετωπίζουμε. Επομένως όποιος και από όποια πλευρά προσπαθεί να ανακαλύψει δήθεν διαχωρισμούς ή δήθεν άλλες γραμμές στα κυβερνητικά στελέχη απλά ματαιοπονεί.

Οι θέσεις μας στα εθνικά μας ζητήματα είναι κρυστάλλινες. Ως προς το Κυπριακό, αυτό που υποστηρίζουμε είναι μία κυριαρχία, μία διεθνής προσωπικότητα, μία ιθαγένεια, ένα ενιαίο κράτος στη λύση της διζωνικής δικοινοτικής ομοσπονδίας, χωρίς ξένο στρατό. Ωστόσο και ως προς τις εθνικές μας σχέσεις αναφορικά με την Τουρκία επίσης οι θέσεις μας είναι κρυστάλλινες. Στον διάλογο με τη γείτονα χώρα δεν μπαίνουν ζητήματα κυριαρχικών δικαιωμάτων.

Βέβαια, στο σημείο αυτό θα ήθελα να θέσω έναν προβληματισμό. Θεωρούμε ότι θα ήταν καλύτερη εικόνα να ήταν και ο κ. Κασσελάκης παρών στην εκδήλωση που έγινε για την επέτειο της τουρκικής εισβολής, γιατί επισκέφθηκε την Κύπρο και έκανε αναρτήσεις στα social media. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι θα ήταν καλύτερη η εικόνα να ήταν και ο κ. Κασσελάκης παρών στην εκδήλωση που έγινε για την επέτειο της τουρκικής εισβολής. Γιατί επισκέφτηκε την Κύπρο, έκανε αναρτήσεις στα social media. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι θα ήταν καλύτερη η εικόνα να άκουγε την ομιλία του Πρωθυπουργού και του Κύπριου Προέδρου, όπως ήταν παρών και ο κ. Ανδρουλάκης.

Σε ό,τι αφορά τις θέσεις, τις επιφυλάξεις που εξέφρασε και εξέθεσε ο κ. Κουκουλόπουλος για την ελληνική οικονομία, στις οποίες θα υπεισέλθω αργότερα, δείχνοντας τα στοιχεία της οικονομίας, αυτές είναι σεβαστές. Όμως, κύριε Κουκουλόπουλε, αυτό ενισχύει τον δικό μας ισχυρισμό, ότι δεν υπάρχουν «λεφτόδεντρα». Δηλαδή, οι δικές σας επιφυλάξεις για την ελληνική οικονομία προκρίνουν μία πολύ συνετή δημοσιονομική διαχείριση, δεν προκρίνουν προτάσεις που δείχνουν ότι υπάρχουν «λεφτόδεντρα».

Επανέρχομαι για τα στοιχεία της ελληνικής οικονομίας: 2,9 δισεκατομμύρια αυξήθηκε το πρωτογενές πλεόνασμα του προϋπολογισμού για το α΄ εξάμηνο του 2024. Η αύξηση του ΑΕΠ αναμένεται περίπου κατά 1,8%. Η υποχώρηση του πληθωρισμού, σύμφωνα με τον Μάιο του 2024, είναι στο 2,3%. Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας αναμένεται στο 2% για φέτος, αρκετά πάνω από τον μέσο όρο της Ευρώπης. Η ανεργία αναμένεται να μειωθεί στο 10%.

Αυτά είναι βασικά μακροοικονομικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας, που καταδεικνύουν σαφώς μια συνετή διαχείριση από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, η οποία προφανώς και θέλει να διαφυλάξει τις θυσίες του ελληνικού λαού, και από την άλλη δείχνουν ότι έχει τη δυνατότητα η ελληνική οικονομία να δίνει ανακούφιση στα νοικοκυριά με βάση τα δημοσιονομικά περιθώριά της. Και σε αυτό απαντά και στον ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε Παππά, προφανώς δεν υπάρχουν «λεφτόδεντρα». Αυτό φαίνεται. Εμείς τουλάχιστον μειώσαμε φόρους, μειώσαμε πολλούς φόρους, κύριε Παππά. Πενήντα φόρους μειώσαμε εμείς. Εσείς ήσασταν αυτοί που αυξήσατε τους φόρους. Εσείς ήσασταν αυτοί που φτιάξατε τον τρομερό νόμο Κατρούγκαλου κι εμείς ερχόμαστε να τον εξορθολογίσουμε στο πλαίσιο που μπορεί η ελληνική οικονομία.

Άρα από τα πεπραγμένα της Κυβέρνησης μέχρι σήμερα αυτό που προσπαθούμε να κάνουμε είναι μια συνετή δημοσιονομική διαχείριση και όποια περιθώρια υπάρχουν να τα δίνουμε στην κοινωνία, τους συμπολίτες μας, με συγκεκριμένα κριτήρια, για να μπορέσουμε να στηρίξουμε ιδίως τα πιο ευάλωτα νοικοκυριά.

Ως προς το νομοσχέδιο, τα γενικά χαρακτηριστικά και τις λεπτομέρειες τα εξέθεσε πολύ ενδελεχώς ο εισηγητής μας. Και αυτό που θα ήθελα να ξεκαθαρίσω είναι δύο ζητήματα. Πρώτον, ότι το λιμάνι του Ηρακλείου δεν πωλείται. Μεταβιβάζεται το 67% των μετοχών του και το 33% το κρατάει το ελληνικό δημόσιο. Μιλάμε για χρήση και εκμετάλλευση. Κύριος του λιμένα παραμένει το ελληνικό δημόσιο.

Εδώ είναι το δεύτερο ζήτημα που θα ήθελα να θέσω. Τι λιμάνι θέλουμε; Αυτονόητο είναι για μας ότι θέλουμε ένα λιμάνι που συμβάλλει στην ανάπτυξη της Κρήτης και της τοπικής κοινωνίας, ένα λιμάνι που προάγει τις εισαγωγές και τις εξαγωγές, που ενισχύει τον τουρισμό. Είναι αυτονόητο για μας ότι θέλουμε ένα λιμάνι, μια υποδομή, εθνικής στρατηγικής, που, συνδυαστικά με τον ΒΟΑΚ αλλά και τον Διεθνή Αερολιμένα της Κρήτης, θα ενισχύσει τη θέση της Κρήτης και της Ελλάδας στη νοτιοανατολική Μεσόγειο. Αυτονόητο είναι για εμάς ότι θέλουμε το λιμάνι του Ηρακλείου να γίνει διαμετακομιστικό κέντρο στη νοτιοανατολική Μεσόγειο.

Εμείς, λοιπόν, λέμε ότι γι’ αυτό πρέπει να μπουν κάποια προαπαιτούμενα. Ποια είναι αυτά; Προφανώς να υπάρχει ένας απαιτούμενος έλεγχος από την πλευρά του κράτους. Και αυτός υπάρχει. Προβλέπεται η παρακολούθηση συμμόρφωσης του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου από τον κυβερνητικό φορέα ανά πάσα στιγμή.

Επίσης, προβλέπονται και ποινικές ρήτρες, στην περίπτωση μη επίτευξης των ελάχιστων επιπέδων υπηρεσιών διαχειριστικής παράβασης ή της μη εκτέλεσης των υποχρεωτικών επενδύσεων.

Επιπλέον, προβλέπεται μηχανισμός ελέγχου της τιμολογιακής πολιτικής του οργανισμού από το ελληνικό δημόσιο. Είναι υποχρεωτική η εκπόνηση του master plan μέσα σε εννέα μήνες από την κύρωση της σύμβασης και το οποίο αναθεωρείται ανά δέκα χρόνια. Αυτό δίνει όφελος στην τοπική κοινωνία. Παράλληλα, το master plan συνοδεύεται και από τη ΣΜΠΕ, η οποία έχει ισχύ για δέκα χρόνια. Και αυτή κατατείνει στην υιοθέτηση πράσινων τεχνολογιών.

Φυσικά, διασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας. Δίνεται βέβαια παράλληλα και η δυνατότητα μετάταξης σε άλλον φορέα του δημοσίου. Δημιουργούνται επιπλέον τέσσερις νέες θέσεις.

Και αυτό που είναι πολύ σημαντικό είναι ότι υποχρεώνεται ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου για επενδύσεις για την κατασκευή κτηριακών εγκαταστάσεων μέσα σε είκοσι τέσσερις μήνες από την κατάρτιση του master plan.

Παράλληλα, είναι υποχρεωμένος να προβεί στη συντήρηση των υπαρχουσών εγκαταστάσεων και των υποδομών. Άρα αυτό δίνει μια παράταση του χρόνου ζωής τους.

Φυσικά, ιδρύεται και το Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου, για την αξιοποίηση περιοχών που εξαιρούνται από την παραχώρηση. Μάλιστα, με τον τρόπο αυτόν, η εκμετάλλευση και αξιοποίηση του λιμανιού θα δώσει μια ποσοτική και ποιοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Εδώ θα ήθελα να εστιάσω σε δύο φορείς, τον Πρόεδρο της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, ο οποίος αναγνώρισε ότι έχουν ληφθεί υπ’ όψιν και έχουν ενσωματωθεί οι προτάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, με ιδιαίτερη έμφαση στις διορθώσεις και τις προβλέψεις για τα λιμενικά έργα.

Ο δεύτερος φορέας που θα ήθελα να σταθώ είναι ο Πρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, ο οποίος είπε ότι, ακολουθώντας και την καλή πρακτική του λιμένος Θεσσαλονίκης, δείχνει ότι οι ιδιωτικές επενδύσεις δίνουν οφέλη στις τοπικές κοινωνίες, από τη μία, και υπόκεινται σε στενή εποπτεία από το κράτος, από την άλλη.

Φυσικά, θα ήθελα να απαντήσω στον κ. Παππά εδώ για τη Θεσσαλονίκη, ότι προφανώς έχει μια εσφαλμένη εικόνα για τα πεπραγμένα στο κομμάτι των υποδομών της Θεσσαλονίκης. Το μετρό θα λειτουργήσει στο δεύτερο εξάμηνο του 2024. Και, φυσικά, το flyover για μας είναι ένα έργο πνοής, με το οποίο προφανώς προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε τις δυσκολίες που αναπτύσσονται στο κυκλοφοριακό δυναμικά. Και είναι έργο που θα γίνει μέσα στα τιθέμενα χρονοδιαγράμματα. Εννοώ το flyover, κύριε Παππά.

Σε ό,τι αφορά το μετρό, επί δικής σας θητείας καθυστέρησε πάρα πολύ. Και επειδή το γνωρίζω προσωπικά από την άσκηση του επαγγέλματός μου ως εργατολόγου, υπήρχε και ένας εργασιακός μεσαίωνας επί ημερών σας.

Συνεχίζω και επανέρχομαι στο θέμα του νομοσχεδίου.

Κρίσιμο επομένως είναι να μπαίνουν ασφαλιστικές δικλείδες που μπορούν να εγγυηθούν την ενίσχυση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος επ’ ωφελεία της οικονομίας και της τοπικής κοινωνίας.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι το λιμάνι είναι ένα εργαλείο το οποίο πρέπει να το αξιοποιήσουμε, όχι μόνο με τη στενή του έννοια, να το βλέπουμε δηλαδή στενά οικονομικά, τι μπαίνει ως κουμπαράς και μόνο ως περιπτωσιολογία. Είναι ένα εργαλείο που πρέπει να το δούμε ως μοχλό ανάπτυξης, δηλαδή τι εισαγωγές φέρνει, τι εξαγωγές φέρνει, τι προσθέτει στον τουρισμό, τι προσθέτει στην τοπική κοινωνία. Και μέσα από αυτά να δούμε αν η σύμβαση αυτή το εξυπηρετεί. Εμείς λέμε, απ’ όσα προείπα, ότι η σύμβαση παραχώρησης το εξυπηρετεί.

Καταλήγοντας, λοιπόν, η αξιοποίηση του λιμένα Ηρακλείου προσφέρει πολλαπλά οφέλη στη χώρα και στην τοπική κοινωνία, ενθαρρύνοντας τη βιώσιμη ανάπτυξη, τις επενδύσεις σε νέες υποδομές, διασφαλίζοντας τον έλεγχο των υποδομών εθνικής στρατηγικής σημασίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Ξεκινάει τώρα με αντίστροφη σειρά ο κατάλογος των δευτερολογιών. Ο κύριος Υπουργός θα κλείσει τη διαδικασία.

Δεν βλέπω τον κ. Κόντη.

Συνεπώς, τον λόγο έχει η κ. Κεφαλά, ειδική αγορήτρια της Πλεύσης Ελευθερίας.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Νομίζω πως ότι είχαμε να πούμε για τη σύμβαση, τα είπαμε. Εγώ θα ήθελα απλά να επισημάνω και να υπογραμμίσω αυτό που εννοούμε για την έλλειψη κρατικής εποπτείας που αναφέρουμε, την οποία καταγγέλλουμε κάθε φορά και μιλάει για τη συντήρηση και τη διαχείριση της δημόσιας περιουσίας, αλλά και η έλλειψή της στις διάφορες παραχωρήσεις σε ιδιώτες φαίνεται και σ’ ένα παράδειγμα που θέλω να σας αναφέρω, που έζησα χθες και το θεωρώ πολύ χαρακτηριστικό και έντονο.

Πήγα σε μια συναυλία στο ΟΑΚΑ, το Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθηνών. Εκεί ξέρουμε ότι γίνονται διάφορες εκδηλώσεις, προφανώς μισθώνουν κάποιες αίθουσες οι άνθρωποι εκεί και τις εκμεταλλεύονται. Κάθε φορά που πηγαίναμε στις συναυλίες αυτές τα πάρκινγκ ήταν ελεύθερα. Δεν υπήρχε, δηλαδή, κάποιο αντίτιμο για να παρκάρεις.

Σε ένα από τα πάρκινγκ αυτά, που υπάρχουν γύρω από τον χώρο του ΟΑΚΑ και που συνήθως είναι διαθέσιμα δωρεάν, υπήρχαν δύο άνθρωποι, οι οποίοι ζητούσαν 5 ευρώ από τον κάθε έναν που έμπαινε μέσα. Όταν ρώτησα από πού είναι αυτοί οι άνθρωποι -φυσικά δεν έδιναν καμμία απόδειξη- δεν γνώριζαν τίποτα για το σε ποια εταιρεία ανήκαν, εάν ανήκαν στη διοργάνωση ή εάν ανήκαν κάπου αλλού. Η διοργάνωση δεν γνώριζε τίποτα γι’ αυτό το πάρκινγκ που μάζευε λεφτά. Κανένας δεν γνώριζε τίποτα. Δηλαδή, ο καθένας στην καλύτερη περίπτωση που έχει μισθώσει το πάρκινγκ με 2.000 ή 1.000 ευρώ, μπορούσε να μπει μέσα χωρίς να δίνει καμμιά απόδειξη και να δίνει βέβαια και λογαριασμό σε κανέναν και να μαζεύει λεφτά.

Αυτή είναι η διαχείριση της δημόσιας περιουσίας. Σε κάθε κίνηση των ανθρώπων υπάρχει και ένα χαράτσι. Κι όλα αυτά, όμως, χαρακτηρίζονται δημόσια. Αυτό είναι το μέλλον και αυτό είναι και το παρόν μας. Όταν ζήτησα, λοιπόν, πληροφορίες δεν υπήρχε κανείς να μου τις δώσει. Κάλεσα την αστυνομία. Επίσης, δεν ήξερε τίποτα. Αυτή είναι η διαχείριση της δημόσιας περιουσίας, λοιπόν και υπάρχει παντού.

Βέβαια εκτός από αυτό να αναφέρουμε και για τη φωτιά στο Φαλακρό, η οποία μαινόταν -ελπίζουμε να είναι σε καλύτερη κατάσταση αυτή τη στιγμή- για επτά μέρες. Καίει από τις 19 Ιουλίου, την Τετάρτη. Η Πυροσβεστική Υπηρεσία στη Δράμα και οι τοπικοί φορείς έκαναν ό,τι μπορούσαν. Και πάνω που η πυρκαγιά, όπως ξέρετε, μαινόταν, τη δεύτερη μέρα αποσύρθηκαν τα εναέρια μέσα πυρόσβεσης και πήγαν στη Ροδόπη, γιατί προφανώς είναι λίγα και δεν φτάνουν για όλες τις φωτιές που συμβαίνουν κάθε καλοκαίρι.

Οι άνθρωποι κατήγγειλαν το γεγονός. Είπαν ότι η φωτιά ήταν σε παραδρομή τη δεύτερη μέρα, εάν έμεναν λίγο ακόμα τα μέσα θα μπορούσαν να έχουν σβήσει τη φωτιά. Παρ’ όλα αυτά άφησαν άλλη μια περιβαλλοντική καταστροφή να συμβεί. Φυσικά δεν φταίει η Πυροσβεστική Υπηρεσία γι’ αυτό, η οποία κάνει ό,τι μπορεί, αλλά φταίει ο κρατικός διαχειρισμός για άλλη μια φορά και έτσι έχουμε άλλη μια καταστροφή, η οποία συνέβη.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Καζαμίας ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Πλεύσης Ελευθερίας με δεδομένο ότι συμμετείχε σε άλλη συνεδρίαση πριν και έτσι σημειώθηκε η καθυστέρηση.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σήμερα συμπληρώνονται πενήντα χρόνια από την εδραίωση της δημοκρατίας στη χώρα μας. Τις μέρες αυτές, επίσης, συμπληρώθηκαν πενήντα χρόνια και από μια άλλη σημαντική τραγική εξέλιξη, την τουρκική εισβολή στην Κύπρο.

Καθώς αναλογιζόμαστε τα περασμένα πενήντα χρόνια αντιμετωπίζουμε σήμερα έναν μεγάλο κίνδυνο, αλλά και μία μεγάλη πρόκληση. Ο κίνδυνος είναι να θεωρηθούν οι δύο καταστάσεις, που δημιουργήθηκαν το 1974, τον Ιούλιο, ως δεδομένες καταστάσεις. Σε σχέση με το Κυπριακό έχουν υπάρξει τα τελευταία πενήντα χρόνια αλλεπάλληλες προσπάθειες για την επίλυση του προβλήματος, αλλά αυτές ποτέ δεν καρποφόρησαν και ο κίνδυνος εδώ, ιδίως για τη νεότερη γενιά, είναι να θεωρήσει ότι δεν υπάρχει καμμία ελπίδα στο να συνεχίσει να αγωνίζεται κανείς για την απελευθέρωση της Κύπρου από την τουρκική κατοχή.

Η Πλεύση Ελευθερίας σε σχέση με αυτό δεν έπαψε όλα τα προηγούμενα χρόνια να είναι παρούσα και μέσω της Επικεφαλής μας, της Ζωής Κωνσταντοπούλου, αλλά και άλλων στελεχών μας σε όλες τις επετείους μνήμης για την εισβολή στην Κύπρο και τα προηγούμενα χρόνια όταν δεν πήγαιναν εκπρόσωποι από τα άλλα κόμματα. Φέτος, βεβαίως, λόγω των πενήντα χρόνων υπάρχει μια αναβαθμισμένη επέτειος μνήμης, αλλά θεωρούμε ότι αυτό πρέπει να γίνεται διαρκώς και βεβαίως η επέτειος μνήμης δεν αρκεί. Υπάρχει κάτι βαθύτερο, το οποίο εμείς στην Πλεύση Ελευθερίας πιστεύουμε ακράδαντα και αυτό είναι ότι θα πρέπει να συνειδητοποιούμε πως ο αγώνας για την απελευθέρωση της Κύπρου είναι διαρκής και ότι πρέπει να δίνεται σε όλα τα μέτωπα, σε όλα τα διεθνή φόρα, αλλά και στην περιοχή μας την ίδια.

Η κατοχή της βόρειας Κύπρου δεν έχει τίποτα το μόνιμο για μας, δεν έχει τίποτα το κανονικό για μας. Είναι μια ανώμαλη κατάσταση, η οποία πρέπει να τερματιστεί. Επίσης, υπάρχει κίνδυνος να θεωρήσουμε δεδομένη και τη δημοκρατία. Ο κίνδυνος αυτός πάλι είναι διάχυτος στις μέρες μας και αυτό φαίνεται συχνά μέσα από τα αυξημένα επίπεδα αποχής στις εκλογές.

Και εδώ πρέπει να πω ότι η Πλεύση Ελευθερίας ως κόμμα με δημοκρατικές αρχές και ιδεώδη αγωνίζεται διαρκώς όχι μόνο για να μην υπάρχει αποχή στις εκλογές, αλλά για να υπάρχει μια διαρκής εμβάθυνση και διεύρυνση της δημοκρατίας. Διότι η δημοκρατία δεν είναι μόνο εκλογές, είναι ένας διαρκής καθημερινός αγώνας, τον οποίο πρέπει οι πολίτες να δίνουν και εμείς τους ενθαρρύνουμε και προσπαθούμε να παράσχουμε και ηγεσία στο να τον δίνουν αυτόν τον αγώνα, διότι η δημοκρατία δεν είναι μόνο ένα σύστημα, στο οποίο οι πολίτες επιλέγουν τους άρχοντές τους, είναι ένα σύστημα το οποίο βασίζεται στην επιλογή των αρχόντων από τους πολίτες με σκοπό να μπορεί το κράτος και οι εκλεγμένες εξουσίες να εξυπηρετούν τα συμφέροντα των πολιτών. Είναι δηλαδή κάτι πολύ πιο βαθύ και ευρύ από τη διαδικασία συμμετοχής στις εκλογές, βεβαίως περιλαμβανομένης και της διαδικασίας συμμετοχής στις εκλογές.

Πενήντα χρόνια μετά, λοιπόν, εμείς συνεχίζουμε να δίνουμε έναν διαρκή αγώνα και για την απελευθέρωση της Κύπρου και για την εμβάθυνση και διεύρυνση της δημοκρατίας μας.

Σήμερα ήταν, επίσης, και η έκτη επέτειος του εγκλήματος στο Μάτι, ένα έγκλημα το οποίο στοίχισε τις ζωές εκατόν τεσσάρων συνανθρώπων μας και προκάλεσε τους βαρείς τραυματισμούς εκατοντάδων άλλων συμπολιτών μας. Η απόφαση που πήρε το τριμελές πλημμελειοδικείο στα τέλη Απριλίου βάσει της οποίας καταδικάστηκαν έξι από τους είκοσι έναν κατηγορούμενους, λαμβάνοντας ποινές «χάδι» ήταν μία απογοητευτική και σκανδαλώδης απόφαση για την οποία η Πλεύση Ελευθερίας εξέφρασε τη δυσαρέσκειά της.

Η Επικεφαλής μας, η Ζωή Κωνσταντοπούλου βρέθηκε σήμερα το πρωί στο μνημόσυνο των οικογενειών των θυμάτων και θα παραβρεθεί ξανά αργότερα σήμερα στις τελετές που θα λάβουν χώρα. Αυτά όλα συμβαίνουν σε ένα βαρύ κλίμα, το οποίο δεν διακατέχεται μόνο από το πένθος των οικογενειών των θυμάτων, αλλά και από ένα αίσθημα έλλειψης απόδοσης δικαιοσύνης.

Ξεκίνησε χθες, μετά από εισαγγελική έφεση, η εκδίκαση σε δεύτερο βαθμό και η Πλεύση Ελευθερίας πιστεύει και θα αγωνιστεί, ούτως ώστε να αποδοθεί πλήρης δικαιοσύνη για το έγκλημα στο Μάτι. Η απόδοση πλήρους δικαιοσύνης δεν έχει εκδικητικό χαρακτήρα έχει να κάνει με την δικαίωση των οικογενειών των θυμάτων αφ’ ενός, αλλά κυρίως με την απόδοση ευθυνών, ούτως ώστε οι εγκληματικές πράξεις που διαπράχθηκαν να μη διαπραχθούν ξανά στο μέλλον.

Έρχομαι τώρα, κυρία Πρόεδρε, στο νομοσχέδιο που συζητάμε και για το οποίο η δική μας αγορήτρια, η Τζώρτζια Κεφαλά, μίλησε εκτεταμένα και στην πρωτολογία της και στη δευτερολογία της και εξήγησε τους λόγους της αντίθεσής μας σε σχέση με τη σύμβαση παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου. Θα ήθελα, σε σχέση με τη σύμβαση αυτή, να κάνω κι εγώ μερικά σχόλια.

Τα λιμάνια της χώρας είναι κομβικά εμπορικά σημεία τα οποία, όμως, δεν είναι απομονωμένα. Είναι συνδεδεμένα με την τοπική κοινωνία. Είναι συνδεδεμένα με την εθνική οικονομία, με το φυσικό περιβάλλον και βεβαίως με τους εργαζόμενους που δουλεύουν κάθε μέρα σε αυτά. Συνεπώς, όταν νομοθετεί η Κυβέρνηση σε σχέση με τα λιμάνια της χώρας, πρέπει να νομοθετεί με έναν τρόπο που να λαμβάνει υπ’ όψιν όλους αυτούς τους παράγοντες.

Φοβόμαστε ότι το μοντέλο που παρουσιάζει η σύμβαση παραχώρησης που συζητάμε σήμερα και το οποίο θυμίζει πάρα πολύ τα νομοσχέδια που συζητήσαμε προσφάτως σε σχέση με τον λιμένα Ηγουμενίτσας και σε σχέση με τον λιμένα Καβάλας, διέπονται από μία βασική προτεραιότητα και μόνο από αυτήν, από την παραχώρηση με κάθε τρόπο των πλουτοπαραγωγικών αυτών κόμβων της χώρας σε ιδιώτες επιχειρηματίες με σκοπό να ιδιωτικοποιηθούν και να βγει όποιο κέρδος μπορεί να αποσπάσει το κράτος μέσα από αυτή τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης.

Αυτό το μοντέλο, κατά τη γνώμη μας, είναι καταστροφικό και είναι κάτι το οποίο οδηγεί, δυστυχώς, στην εκποίηση της περιουσίας της χώρας για τα συμφέροντα ιδιωτών, οι οποίοι δεν μεριμνούν επαρκώς ούτε για τους εργαζόμενους ούτε για το περιβάλλον ούτε για τις τοπικές κοινωνίες και οι όποιες παραχωρήσεις δεν εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον.

Σε σχέση με το νομοσχέδιο που έχουμε μπροστά μας, θα πρέπει να τονίσω δύο σημεία που θα ήθελα από πλευράς μας να τονιστούν περισσότερο. Το πρώτο αφορά το πλαίσιο εποπτείας που εφαρμόζει το κράτος σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, για να τηρηθούν αυτά που περιέχονται στη σύμβαση παραχώρησης. Το πλαίσιο κρατικής εποπτείας καταλαμβάνει σε όλο το νομοσχέδιο μισή σελίδα σχεδόν. Πρόκειται για το άρθρο 3, το οποίο στην πραγματικότητα περιγράφει τι είναι η διαδικασία κρατικής εποπτείας. Δεν λέει ούτε πώς θα γίνει αυτή η κρατική εποπτεία, το οποίο είναι ουσιαστικό θέμα, αλλά ούτε και πώς θα βρεθούν οι πόροι, ούτως ώστε το κράτος να μπορεί να εποπτεύει αυστηρά την εφαρμογή των συμφωνηθέντων.

Γιατί η κρατική εποπτεία είναι ουσιαστική στις ιδιωτικοποιήσεις; Είναι ουσιαστική, διότι αυτή είναι που κάνει τον ιδιώτη να εκτελεί αυτό που υπόσχεται στη σύμβαση –την εκτέλεση- και γιατί όταν το πλαίσιο εποπτείας, το λεγόμενο ρυθμιστικό πλαίσιο, είναι χαλαρό επικρατεί μια κατάσταση ασυδοσίας μετά την ιδιωτικοποίηση και φοβόμαστε ότι ο τρόπος με τον οποίο η Κυβέρνηση νομοθετεί, ιδίως στην περίπτωση της εκχώρησης των λιμανιών, δεν λαμβάνει υπ’ όψιν σοβαρά την ανάγκη αυστηρής εποπτείας.

Το δεύτερο ζήτημα που θα ήθελα να θίξω σε σχέση με τη σύμβαση αφορά τον ανεξάρτητο μηχανικό. Σύμφωνα με το άρθρο 27 της σύμβασης προβλέπεται να υπάρχει ένας ανεξάρτητος μηχανικός, ο οποίος θα έχει πάρα πολύ σημαντικό ρόλο. Θα γνωμοδοτεί για την κατασκευή μεγάλων έργων και μικρότερων έργων, όταν επέλθει η παραχώρηση. Ωστόσο ο ανεξάρτητος μηχανικός διορίζεται -λέει η σύμβαση- από κοινού ανάμεσα στην εταιρεία που έχει λάβει την παραχώρηση και στο ελληνικό δημόσιο. Δηλαδή, πρόκειται για έναν τεχνικό ο οποίος δεν λογοδοτεί σε μία, αν θέλετε, επιτροπή ή σε μια αρχή η οποία να είναι ανεξάρτητη και να μπορεί να ελέγξει πράγματι ότι οι γνωμοδοτήσεις που παρέχει είναι στο δημόσιο συμφέρον.

Δεύτερον, ο ρόλος του ειδικού μηχανικού είναι να γνωμοδοτεί, δεν είναι να εκτελεί αποφάσεις. Αυτό σημαίνει ότι η γνώμη του ειδικού μηχανικού, ο οποίος παίζει αυτόν τον καθοριστικό ρόλο στη διαδικασία εκτέλεσης των έργων, μπορεί κάλλιστα να αγνοηθεί από την εταιρεία που λαμβάνει την παραχώρηση.

Κατά συνέπεια θεωρούμε ότι όλο το πλαίσιο εφαρμογής το οποίο προβλέπεται μέσα από το νομοσχέδιο είναι ιδιαιτέρως προβληματικό. Η Πλεύση Ελευθερίας καταψηφίζει τη σύμβαση αυτή, διότι παραχωρείται για πολύ χαμηλό τίμημα, διότι θεωρεί ότι το πλαίσιο εποπτείας είναι ιδιαιτέρως χαλαρό, ότι οι εγγυήσεις που παρέχει για τους εργαζόμενους είναι ανεπαρκείς και τέλος, διότι η μέριμνα που υπόσχεται για το περιβάλλον είναι, δυστυχώς, πολύ χαμηλότερη αυτών που απαιτούνται.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύση Ελευθερίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Τον λόγο έχει τώρα η κ. Πέρκα, ειδική αγορήτρια της Νέας Αριστεράς.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Αγαπητοί συνάδελφοι, η αλήθεια είναι το εξαντλήσαμε αυτό το νομοσχέδιο-σύμβαση. Βγήκαν τα συμπεράσματα και δεν δόθηκαν οι απαντήσεις σε αυτά τα σημεία που τουλάχιστον βάλαμε. Εμείς μιλήσαμε από την αρχή για μία ιδεολογική εμμονή της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας στις ιδιωτικοποιήσεις και στην παραίτηση του κράτους -στην απόσυρση- από οποιοδήποτε σχεδιασμό υποδομής. Αυτό είναι η ιδιωτικοποίηση. Θεωρούν θα πάνε όλα καλύτερα αν πάψουμε να ασχολούμαστε μαζί τους και αν τα αναλάβει ο ιδιωτικός τομέας, αγαπητοί συνάδελφοι. Σωθήκαμε!

Αυτή η ιδεοληψία, ξέρετε, έχει καταπέσει ήδη από την περίοδο της οικονομικής κρίσης που φάνηκε ότι ούτε η αγορά αυτορυθμίζεται. Ομνύετε στην ελεύθερη αγορά και δημιουργούνται, όμως, μονοπώλια. Εδώ πέρα έχουμε έναν όμιλο, κύριε Υπουργέ, που έχει και άλλο ένα λιμάνι, αυτό της Ηγουμενίτσας, και έχει και τις «Μινωικές Γραμμές». Και υπάρχει και μία ευχή στη σύμβαση, να μην κάνει διακριτική μεταχείριση. Λέω εγώ: Όταν παρκάρει το πλοίο των «Μινωικών Γραμμών» με το πλοίο της ΑΝΕΚ θα πληρώνει το ίδιο; Όταν χρειαστεί υδροδότηση δεν θα έχει μία προνομιακή συμπεριφορά απέναντι στα πλοία των «Μινωικών Γραμμών»; Δημιουργείται ένα απόλυτο μονοπώλιο.

Σήμερα επισκεφθήκαμε την Επιτροπή Ανταγωνισμού με τον Πρόεδρο της Νέας Αριστεράς, τον Αλέξη Χαρίτση. Θέσαμε πολλά θέματα, κυρίως βέβαια το θέμα της ενέργειας και τις εξωφρενικές τιμές. Και εκεί η αγορά δουλεύει. Δουλεύει μονοπωλιακά, μια ρηχή αγορά και την πληρώνουν οι καταναλωτές.

Τι πιστεύετε πάντα όταν ομνύετε στις ιδιωτικοποιήσεις, που έρχεται η ζωή και αποδεικνύει ότι κάνετε λάθος, αλλά εκεί επιμένετε; Θα έρθουν, λέει, επιπλέον πόροι. Και δίνετε το 67% ενός λιμένα στρατηγικής σημασίας, κομβικής σημασίας -είναι και η θέση του είναι και τα εμπορευματοκιβώτια, αλλά και οι επιβατικές μεταφορές πολύ κρίσιμες- με ένα τίμημα 80 εκατομμυρίων ευρώ. Το λιμάνι του Ηρακλείου, το οποίο έχει ετησίως 3,5 εκατομμύρια ευρώ, το δίνετε για σαράντα χρόνια. Δηλαδή θα είχε 280 εκατομμύρια εάν δεν γινόταν τίποτα. Δίνετε με 3,5 εκατομμύρια έσοδα ετήσια και ένα ταμείο 10 εκατομμυρίων ευρώ, για να πάρετε τα 80 τα οποία, όπως είπα, θα έβγαιναν, πόσο μάλλον εάν είχε ενδιαφερθεί το κράτος και ασκούσε μια λιμενική πολιτική και είχε μια προοπτική ανάπτυξης στο λιμάνι.

Και δεν φτάνει αυτό. Συνειδητά το ΤΑΙΠΕΔ και η Κυβέρνηση μειώνουν την αξία του λιμένα από 14,5 αποθεματικό που είχε και μάλιστα με εντολή του Υπουργείου Οικονομικών για να είναι και καλυμμένοι.

Άλλη ιδεοληψία. «Οι ιδιωτικοποιήσεις φέρνουν επενδύσεις. Έχουμε επενδύσεις». Ψάξαμε όλη αυτή τη σύμβαση. Ξέρετε τι επένδυση υπάρχει μόνο και περιγράφεται; Τα κτήρια εγκαταστάσεων του νέου Λιμενικού Ταμείου 3,5 περίπου εκατομμύρια ευρώ, δεν είναι παραπάνω. Πουλάμε για να κάνουν επενδύσεις!

Επίσης, είπα, η ενίσχυση του ανταγωνισμού, αυτή είναι η ιδεοληψία. Έρχονται οι πόροι, δεν έρχονται οι πόροι. Έρχονται επενδύσεις, δεν έρχονται επενδύσεις. Ενισχύεται ο ανταγωνισμός. Αυτό είναι πια, είπαμε, ένα τελείως αστείο.

Ξέρετε, οι οδηγίες της Ευρώπης χαρακτηρίζουν τα λιμάνια ως στρατηγικές υποδομές και μάλιστα επιβάλλουν υποχρεωτική υλοποίηση επενδύσεων. Εδώ πέρα, βεβαίως, δεν έχουμε τίποτα απ’ όλα αυτά. Αυτό, όμως, που έχει και ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι ότι απορυθμίζεται το διοικητικό μοντέλο οργάνωσης της λιμενικής βιομηχανίας, απορυθμίζεται συνεχώς και είναι κεντρική επιλογή, όπως είπαμε, και της Κυβέρνησης και του ΤΑΙΠΕΔ να πορεύονται ανάλογα με τις επιθυμίες κάθε ιδιώτη.

Εδώ υπάρχει το εξής παράδοξο. Και ρωτώ πραγματικά, ποια είναι η πολιτική της Κυβέρνησης για την λιμενική βιομηχανία; Διότι βλέπουμε ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας να δίνεται με την πλειοψηφία των μετοχών. Στην Καβάλα παραχωρείται το εμπορικό λιμάνι, υποπαραχώρηση. Στο Λαύριο δίνεται το 49%. Στο Ηράκλειο πλειοψηφικό πακέτο και ταυτόχρονα ένα Λιμενικό Ταμείο με ένα μεγάλο ερωτηματικό αν οι πόροι επαρκούν για να συντηρηθεί. Δηλαδή, εκτός από την απόσυρση του κράτους από το προνόμιο του σχεδιασμού που ανέφερα πριν, τώρα πλέον αποσύρεται και από τη δυνατότητα διοικητικής οργάνωσης της λιμενικής βιομηχανίας της χώρας, μιας χώρας που η μορφολογία και η γεωγραφία της κάνει τα λιμάνια εξαιρετικές από κάθε άποψη υποδομές.

Έχει πάρα πολύ ενδιαφέρον και είναι και πολύ κρίσιμο το κομμάτι που αφορά τις εργασιακές σχέσεις. Το μότο θα έλεγα των ιδιωτικοποιήσεων είναι η πολιτική κυριαρχία υπέρ του κεφαλαίου και κατά της εργασίας. Αυτό αποδεικνύεται παντού. Παντού έχουμε, όπου έχουμε ιδιωτικοποιήσεις, και ανέργους και δυσμενέστερες συνθήκες και αμοιβές κ.λπ..

Σας λέω, όμως, ότι οι οργανισμοί λιμένος της χώρας από συστάσεώς τους έχουν στηριχθεί σε ορισμένα χαρακτηριστικά που έπαιξαν πολύ κρίσιμο ρόλο και έκαναν εφικτή την ανάπτυξή τους. Ένα από αυτά είναι οι θεσπισμένες σχέσεις εργασίας και η ύπαρξη μόνιμου προσωπικού.

Τα λιμάνια διεθνώς είναι ένας χώρος εργασίας, όπου συναντάς προσωπικό με υψηλή τεχνογνωσία, η οποία συνήθως αποκτιέται στη διάρκεια της εργασίας, στον χώρο της εργασίας. Πολύ δυνατές συνδικαλιστικές ενώσεις των εργαζομένων, οι οποίες ήρθαν στην ακρόαση των φορέων, όλοι εξέφρασαν την αγωνία τους γιατί δεν υπάρχει μία διάταξη, μία αναφορά για τη διασφάλιση των εργαζομένων και βεβαίως όλοι αναφέρθηκαν στις συλλογικές συμβάσεις. Αυτό είναι το εργαλείο διασφάλισης των εργασιακών συνθηκών και αμοιβών. Αυτό –υποτίθεται- γίνεται σε ανεπτυγμένες και δημοκρατικές χώρες.

Εδώ ξέρετε τι έχουμε μόνο σε αυτή τη σύμβαση; Έχουμε μια αόριστη ευχή ο νέος ιδιοκτήτης του ΟΛΗ να λειτουργήσει ως συνετός και υπεύθυνος εργοδότης. Θεωρείτε ότι αυτό είναι αρκετό για να εξασφαλιστούν τα εργασιακά δικαιώματα; Δεν αποτυπώνεται πουθενά η σημασία την επόμενη μέρα να διατηρηθεί αυτό το μοτίβο, οι θεσπισμένες εργασιακές σχέσεις και η ύπαρξη μόνιμου προσωπικού.

Είπαμε, είναι εξοργιστικό το προνόμιο του σχεδιασμού για ένα τόσο κομβικής σημασίας λιμάνι που αποστερείται από το δημόσιο. Δεν υπάρχει καν αναφορά στην υποχρέωση συμμετοχής στο διοικητικό συμβούλιο και στην επιτροπή ελέγχου μελών –τρία και ένα αντίστοιχα- που θα διορίζεται από το ελληνικό δημόσιο. Ούτε καν αυτό, καμμία εποπτεία το ελληνικό δημόσιο.

Ως Νέα Αριστερά, από θέση αρχής, αλλά και βλέποντας και τη σύμβαση αυτή, είμαστε κατά. Θα καταψηφίσουμε τη σύμβαση και βεβαίως μαζί με τους εργαζόμενους θα είμαστε στο πλευρό τους, γιατί είναι σίγουρο το επόμενο διάστημα ότι θα έχουμε αντιδράσεις από τη μεριά των εργαζομένων και των δημάρχων βεβαίως, γιατί ακόμα και αυτό με το νέο Λιμενικό Ταμείο πουθενά δεν διασφαλίζεται η χερσαία ζώνη ότι θα πάει στους δήμους.

Δεν είναι γενναιοδωρία της Κυβέρνησης, αλλά είναι απόφαση του Σ.τ.Ε. αυτό που αφορά στη χερσαία ζώνη και μένει να δούμε τη συνέχεια.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ενημερώσω ότι ο Υπουργός, ο κ. Στυλιανίδης, δεν παρευρέθηκε σήμερα στην Ολομέλεια. Υπεβλήθη σε δύο χειρουργικές επεμβάσεις και του ευχόμαστε -νομίζω όλοι μαζί- γρήγορη ανάρρωση.

Για να συνεννοηθούμε για την παρακάτω διαδικασία, τον λόγο θα έχει τώρα ο κ. Μπούμπας, ο ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κατόπιν, ο κ. Συντυχάκης, ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος, ο κ. Μιχαηλίδης, ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ και στη συνέχεια, ο κ. Σενετάκης. Μετά, έχει ζητήσει η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Κωνσταντοπούλου να τοποθετηθεί και θα ολοκληρώσει τη διαδικασία ο Υπουργός, ο κ. Γκίκας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ:** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως προς τα άρθρα αναφερθήκαμε ενδελεχώς σε ό,τι αφορά τους προβληματισμούς που έχουμε, τους αστερίσκους, τις απορίες και τις διευκρινίσεις που έπρεπε να δοθούν και δεν δίνονται.

Για ακόμη μια φορά να τονίσουμε ότι είμαστε αντίθετοι σε ό,τι αφορά υψίστης γεωστρατηγικής σημασίας για εθνικούς λόγους εκχώρηση και πώληση για τόσα πολλά χρόνια με αυτό το τίμημα λιμανιών. Απλώς, για την ιστορία, να θυμίσουμε ότι ο συγκεκριμένος όμιλος δραστηριοποιείται στον χώρο του αυτοκινήτου με Terminal, όπου ο ίδιος ο Εμανουέλε Γκριμάλντι σε συνέντευξή του σε ιταλικές εφημερίδες είπε ότι μας ενδιαφέρει να έχουμε ηλεκτροκίνητα από την Ασία, καθώς στο λιμάνι του Ηρακλείου είναι υψίστης γεωστρατηγικής σημασίας, κοντά στη διώρυγα του Σουέζ. Από εκεί, στο ίδιο μήκος κύματος είναι και για την Ηγουμενίτσα.

Το τίμημα μάς προβληματίζει. Είναι μικρότερο το τίμημα των 80 εκατομμυρίων ευρώ έναντι των 84,7 εκατομμυρίων ευρώ από την Ηγουμενίτσα, παρ’ όλο που υπάρχει και η κρουαζιέρα, όπου μέλημα της «GRIMALDI» είναι να ενισχύσει βέβαια και την κρουαζιέρα.

Το θέμα είναι, όμως, ότι δεν διασφαλίζεται η ποιότητα εργασιακών σχέσεων, σύμφωνα και με τους ίδιους τους εργαζομένους, γιατί πρέπει να διαφυλάξουμε τους ανθρωποκεντρικούς πόρους σε ό,τι αφορά την ποιότητα ζωής. Δεν παίζει ενεργό ρόλο η τοπική αυτοδιοίκηση, άρα δεν μπορεί να επιβάλλει δημοτικά τέλη, άρα μας βάζει σε σκέψεις ο κάτοικος του Ηρακλείου τι οφέλη θα έχει από αυτόν τον ναπολιτάνικο, ιταλικό επιχειρηματικό Όμιλο «GRIMALDI» απέναντι σε λιμάνι το οποίο, όπως είπαμε, θα παίξει έναν κομβικό ρόλο στα δέκα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου.

Να πούμε ότι είναι μια εταιρεία η οποία έχει το πεπόνι, έχει και το μαχαίρι, καθώς τα πάντα τα παίρνει η «GRIMALDI» και το λέμε αυτό, διότι, πέρα φυσικά από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και του Ηρακλείου, έχει τις «Μινωικές Γραμμές». Έχει, όμως -πέρα από το Λιβόρνο και κάποια άλλα λιμάνια στην Ιταλία- και τη γραμμή Πρίντεζι, άρα είναι δικό της και αυτό το λιμάνι. Οπότε σημαίνει ότι «Γιάννης πίνει, Γιάννης κερνάει», τα έχει όλα η εταιρεία, για την οποία μάλιστα στην Ηγουμενίτσα παίζει σημαντικό ρόλο στα σχέδιά της και ο νέος εθνικός οδικός κόμβος, ο Ε65, που θα μειώσει πάρα πολύ τη διέλευση προς την Πάτρα και την Αθήνα. Άρα, λοιπόν, πήγε με συγκεκριμένο σκοπό.

Και έρχεται τώρα το επιστέγασμα -για να πούμε το πόσο σημαντικά είναι τα λιμάνια, για πολλούς λόγους και κυρίως, για εθνικούς λόγους- όπου υπάρχει ένα άλλο παράδειγμα, το λιμάνι του Βόλου, όπου οι περισσότερες εταιρείες δίνουν ένα αντίτιμο περίπου στα 26 εκατομμύρια ευρώ και έρχεται ο Όμιλος Λιμένος Θεσσαλονίκης, συμφερόντων Σαββίδη και δίνει τα διπλάσια.

Άρα, λοιπόν, γιατί ένας τέτοιος όμιλος δίνει πάνω από 50 εκατομμύρια ευρώ για την πρωτεύουσα του Νομού Μαγνησίας, όταν το λιμάνι του Βόλου δεν έχει μεγάλο κύκλο εργασιών και δεν βγαίνει τουλάχιστον σε budget για άλλους λόγους; Αντιλαμβάνεται ο καθείς ότι είναι για εθνικούς λόγους ανάμεσα, αν θέλετε, σε Ρωσία και Ηνωμένες Πολιτείες, αλλά αυτό το επισημάναμε, διότι τα λιμάνια δεν είναι μόνο μια απλή αγοραπωλησία προς χρήση, με τη σύσταση ενός νομικού προσώπου, έστω, ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου. Τα λιμάνια παίζουν ουσιαστικό ρόλο, πέρα από την κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων και για εθνικούς λόγους, που ο καθείς αντιλαμβάνεται.

Εμείς είμαστε υπέρ των επενδύσεων, όταν γίνονται με ξεκάθαρους όρους, όταν γίνονται με διαφανείς όρους, χωρίς κάποιες «φωτογραφικές» -εντός εισαγωγικών η λέξη- διατάξεις, με απώτερο σκοπό μια χρήση για τόσα χρόνια μέχρι το 2063. Εμείς -επαναλαμβάνουμε- ως Ελληνική Λύση, είμαστε υπέρ των επενδύσεων, όχι όμως σε αεροδρόμια, όχι σε λιμάνια, αλλά ούτε φυσικά και σε άλλα κομβικά σημεία ούτε και στην ενέργεια.

Προκειμένου να διαφυλάξουμε τον εθνικό μας χαρακτήρα, προκειμένου να διαφυλάξουμε τον απλό κόσμο, την κοινωνία μας, προκειμένου να απολαμβάνει αυτά τα αγαθά ο κάτοικος του Ηρακλείου ή της Ηγουμενίτσας και άλλων πόλεων, πρέπει να απολαύσει τα οφέλη από μια εκχώρηση λιμανιού όχι για καιροσκοπικούς ή κερδοσκοπικούς λόγους, όχι απέναντι σε μια ιδιωτική εταιρεία με εκατόν τριάντα πλοία παγκοσμίως, δραστηριοποιούμενη σε δώδεκα χώρες, ναι μεν με δεκαεπτά χιλιάδες εργαζόμενους, δηλαδή με έναν κολοσσό, ο οποίος όμως, εν ολίγοις, παίρνει τα πάντα -αυτό πρέπει να το δούμε- και αυτό πρέπει να μας προβληματίσει, διότι και το μεγάλο καινούργιο πλοίο που έχει φέρει στις γραμμές της Ιταλίας, αλλά και το «Κύδων Παλάς», που πήρε, όπου μπορεί μάλιστα το ένα εκ των δύο πλοίων να κουβαλήσει διακόσια είκοσι φορτηγά, αν δείτε.

Θέλω να πω ότι αυτός θα διαμορφώσει, κύριε Υπουργέ μου και τιμές ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, αυτός θα βάλει τους κανόνες και τους όρους, διότι, όπως είπαμε, δεν θα έχει αντίπαλο. Δεν θα υπάρχει ένας συναγωνισμός-ανταγωνισμός. Θα είναι μια μεγάλη εταιρεία που παίρνει τα γνωστά λιμάνια, αυτά τα οποία προείπαμε, χωρίς να έχει έναν ουσιαστικό αντίπαλο, αφού θέλει να δραστηριοποιηθεί και στον χώρο εμπορίου ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου, αλλά θα διαμορφώνει και τις τιμές και στις συγκεκριμένες ακτοπλοϊκές γραμμές που θα έχει, γιατί απλώς δεν θα υπάρχει ένας ανταγωνισμός.

Όλα αυτά μας θέτουν σε έναν προβληματισμό, προκειμένου να καταψηφίσουμε τη συγκεκριμένη σύμβαση, θεωρώντας ότι και η τοπική κοινωνία παραγκωνίζεται, παραμερίζεται, ενώ θα έπρεπε να έχει περισσότερα οφέλη. Όμως, σε καμμία περίπτωση -επαναλαμβάνω, εν κατακλείδι- δεν μπορούμε να δώσουμε αυτά τα λιμάνια, ζητώντας και διευκρινίσεις, όπως είπα και στην τοποθέτησή μου στην αρχή του λόγου, όταν μιλήσαμε κατ’ άρθρον, ότι αυτά τα απόβλητα είναι επικίνδυνα και πρέπει να δοθούν περισσότερες διευκρινίσεις τι επικινδυνότητα μπορούν να έχουν τα εμπορεύματα τα οποία θα διακινούνται, αλλά και αυτά τα φορτία κατά πόσο επικίνδυνα θα είναι, μετά και το τραγικό έγκλημα που είχαμε στα Τέμπη.

Σήμερα είναι μια μαύρη επέτειος σε ό,τι αφορά και το Μάτι, έξι χρόνια μετά, με τους εκατόν τέσσερις νεκρούς και τους εκατόν σαράντα περίπου τραυματίες, οι οποίοι δεν έχουν δικαιωθεί ακόμη. Μάλιστα, αν δείτε πολλές συνεντεύξεις ανθρώπων αυτών που ζουν τον καθημερινό εφιάλτη και έχασαν τα αγαπημένα τους, προσφιλή πρόσωπα και χάθηκαν και ξεκληρίστηκαν οικογένειες, οι άνθρωποι αυτοί ζητούν μια δικαίωση απέναντι σε όλους αυτούς, οι οποίοι εγκλημάτησαν για το θέμα στο Μάτι και θα πρέπει να αποδοθεί δικαιοσύνη. Οι ψυχές, βέβαια, δεν γυρίζουν πίσω. Οι άνθρωποι, όμως, αυτοί θέλουν να μάθουν την αλήθεια για το «τις πταίει» σε όλη αυτή την κατάσταση.

Βέβαια, εν κατακλείδι, ως προς το προηγούμενο, να πούμε για την ιστορία ότι τα λιμάνια άρχισαν να πωλούνται από το 2015, διότι ήταν και μια υποχρέωσή μας -για να τα λέμε αυτά στον κόσμο- απέναντι στους δανειστές στις σκληρές αυτές και πονηρές εποχές που διανύσαμε κατά τη διάρκεια των μνημονίων.

Έτσι, λοιπόν, για αυτόν τον λόγο, τεκμαιρόμεθα, επιχειρηματολογώντας -αυτά είναι τα επιχειρήματά μας, ως Ελληνική Λύση- ότι θα καταψηφίσουμε τη συγκεκριμένη σύμβαση.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Τον λόγο έχει ο Υπουργός για κατάθεση νομοτεχνικών, ο κ. Γκίκας.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ναι, πράγματι, να καταθέσουμε κάποιες νομοτεχνικές, που θα μοιραστούν σε όλους τους συναδέλφους.

Δύο πράγματα θέλω να τονίσω. Η πρώτη αφορά μία προσθήκη στο άρθρο 3, που μετά τα άτομα με αναπηρία προστίθενται και τα εμποδιζόμενα άτομα». Και βεβαίως, το αντισταθμιστικό τέλος για τον Δήμο Ηρακλείου, που, ούτως ή άλλως, το είχαμε καταθέσει και στις επιτροπές.

Τα υπόλοιπα είναι πάντα βελτιωτικά. Θα σας μοιραστούν.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικών Υποθέσεων κ. Στέφανος Γκίκας καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπουν οι σελίδες 242, 243)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Επίσης, να πω και κάτι άλλο -θα το έλεγα, βέβαια, στην ομιλία μου- ότι ο Υπουργός, ναι, πράγματι, δεν είναι σήμερα μαζί μας, γιατί είχε προγραμματίσει εδώ και καιρό κάποιες επεμβάσεις ρουτίνας και οι γιατροί του σύστησαν να μην είναι στην πρώτη γραμμή για λίγες μέρες. Βεβαίως, για όλα τα θέματα ενημερώνεται και ο ίδιος έχει εγκρίνει -θέλω να είμαι σαφής- τις νομοτεχνικές.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος, ο κ. Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Καθ’ όλη τη διάρκεια της συζήτησης σήμερα, όπως και στις συνεδριάσεις των επιτροπών, έγινε μια προσπάθεια αξιοζήλευτη από τη Νέα Δημοκρατία, τον ΣΥΡΙΖΑ, το ΠΑΣΟΚ να ξορκίσουν την έννοια της ιδιωτικοποίησης. Πού φτάσαμε, η Νέα Δημοκρατία να λέει «δεν κάνω ιδιωτικοποίηση, κάνω παραχώρηση, είναι σύμβαση παραχώρησης». Αυτό λέτε.

Και φυσικά, απαντάει ο ΣΥΡΙΖΑ, απαντάει η Νέα Αριστερά: «Εμείς δεν κάνουμε ούτε παραχώρηση ούτε ιδιωτικοποίηση. Εμείς κάνουμε υποπαραχώρηση». Παίζουμε την κολοκυθιά! Μα, όλες αυτές τις μορφές, είτε αμιγώς ιδιωτικοποίηση είτε παραχώρηση είτε υποπαραχώρηση είναι μορφές ιδιωτικοποίησης. Δεν είναι κάτι διαφορετικό. Άλλωστε, η απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών –έτσι, για να θυμηθούμε λίγο και το ιστορικό- ξεκίνησε με την κατάργηση του καμποτάζ, μέχρι να φτάσουμε στην ιδιωτικοποίηση των λιμανιών. Να θυμίσουμε ότι στις αεροπορικές μεταφορές ξεκίνησε με την κατάργηση του κρατικού μονοπωλίου της Ολυμπιακής για τις εσωτερικές μεταφορές, για να ιδιωτικοποιηθεί μετά η ίδια η Ολυμπιακή και να προχωρήσουν οι ιδιωτικοποιήσεις των πιο σημαντικών περιφερειακών αεροδρομίων.

Έτσι, λοιπόν, και στα λιμάνια η όλη αυτή διαδικασία δεν ξεκίνησε πρόσφατα. Ξεκίνησε από το 2008, πριν καν μπει η χώρα στα μνημόνια, πριν υπάρξει ΤΑΙΠΕΔ, πριν υπάρξει Υπερταμείο. Να θυμίσω ότι το 2008 ιδιωτικοποιείται ένα μέρος του λιμανιού του Πειραιά στην «COSCO» από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και μετά έρχεται η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το 2016, επεκτείνει ακόμα περισσότερο αυτή την ιδιωτικοποίηση, για να έρθει μετά ξανά η Νέα Δημοκρατία το 2021 να παραχωρήσει το σύνολο του λιμανιού του Πειραιά στην «COSCO».

Το 2018 ο ΣΥΡΙΖΑ ιδιωτικοποίησε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και το παραχώρησε σε μια κοινοπραξία γερμανικών, γαλλικών και ρωσικών συμφερόντων.

Το 2019, η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ υποπαραχωρεί το λιμάνι του Ηρακλείου, δηλαδή δίνει στους ιδιώτες την κρουαζιέρα μόνο και όχι το εμπορευματικό κομμάτι και έρχεται τον Δεκέμβρη του 2023 η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και δίνει την κρουαζιέρα και το εμπορευματικό κομμάτι στον Όμιλο «GRIMALDI». Δηλαδή, τώρα παίζουμε με τις λέξεις; Δεν είναι όλες αυτές μορφές ιδιωτικοποίησης;

Όμως, πέρα από όλα τα άλλα, έχουν συμφωνήσει Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ, όλα εκείνα τα κόμματα του ευρωμονόδρομου, στη δημιουργία των διευρωπαϊκών δικτύων. Σε τι εξυπηρετούν τα διευρωπαϊκά δίκτυα στην Ευρωπαϊκή Ένωση; Εξυπηρετούν στο να διαμορφωθεί μια ενιαία ευρωενωσιακή αγορά στον κλάδο των μεταφορών και ένα διασυνδεδεμένο μεταφορικό δίκτυο, το οποίο θα εξυπηρετεί πολύ καλύτερα τις ανάγκες μεταφοράς εμπορευμάτων των ευρωπαϊκών μονοπωλίων στο πλαίσιο του διεθνούς ανταγωνισμού, στο πλαίσιο της Συνθήκης του Μάαστριχτ στις αρχές της δεκαετίας του 1990.

Αλήθεια, σε αυτή την εικόνα που τώρα περιέγραψα όσον αφορά τα ζητήματα των ιδιωτικοποιήσεων, υπάρχουν διαφωνίες ανάμεσα στα κόμματα της Νέας Δημοκρατίας, του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ; Αυτή την πολιτική δεν υπηρέτησαν με πιστότητα όσο ήταν κυβερνήσεις; Και τώρα, από θέση Αντιπολίτευσης ο ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος υπερθεμάτιζε στην υποπαραχώρηση των λιμανιών, αλλά και στην αμιγώς ιδιωτικοποίηση, όπως του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, έρχεται και κάνει κριτική στην Κυβέρνηση, μία κριτική καθαρά προσεκτική και επιδερμική, δηλαδή «Ποιος πούλησε το λιμάνι, η Κυβέρνηση ή το ΤΑΙΠΕΔ»; Και λοιπόν; Αυτό είναι το ζήτημα, αν πούλησε η Κυβέρνηση ή το ΤΑΙΠΕΔ; Δεν έχει σημασία το γεγονός ότι το πουλάει, ότι το ιδιωτικοποιεί; Το ποιος το επέβαλε είναι το σημαντικό; Το επέβαλαν τα συμφέροντα της ελληνικής άρχουσας τάξης και των επιχειρηματικών ομίλων που θέλουν να εξυπηρετήσουν τις πολιτικές και τις στρατηγικές επιλογές τους. Αυτό επέβαλε την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Ηρακλείου που συζητάμε σήμερα, της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης, της Ηγουμενίτσας, της Καβάλας και ούτω καθεξής.

Οι προσπάθειες οι οποίες έγιναν να εμφανίσει ο ΣΥΡΙΖΑ και η Νέα Αριστερά τη δική τους παραχώρηση ως φιλολαϊκή, επειδή είναι δήθεν υποπαραχώρηση με τον εκάστοτε οργανισμό λιμένων να διατηρεί την ιδιοκτησία του λιμανιού, είπαμε και στην πρωτολογία ότι είναι πραγματικά αυτογελοιοποίηση.

Ξέρετε -και το ξέρουν και στη Νέα Δημοκρατία και στον ΣΥΡΙΖΑ και στο ΠΑΣΟΚ και στα άλλα κόμματα, αλλά κάνουν το κορόιδο- το κεφάλαιο ιεραρχεί σε ποιες δραστηριότητες θα επενδύει κάθε φορά. Έτσι τα κερδοφόρα φιλέτα θα γίνουν αντικείμενο επενδύσεων, ενώ όλες οι υπόλοιπες δραστηριότητες που μπορεί να είναι απαραίτητες για τα λαϊκά στρώματα, όπως ο Κούλες στο Ηράκλειο, το Ενετικό Λιμάνι, η αξιοποίηση όλης αυτής της χερσαίας ζώνης, θα μείνουν στον έλεγχο του Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου, που βέβαια από ένα σημείο και μετά θα εμφανίσουν ζημιές. Και τότε πού θα στραφεί; Θα στραφεί στους δημότες. Θα στραφεί στον λαό με την υπέρμετρη χρηματοδότηση από τις πλάτες των ίδιων των λαϊκών στρωμάτων της περιοχής.

Η εκχώρηση της χρήσης δραστηριοτήτων και η διατήρηση της γης ή άλλων υποδομών στην ιδιοκτησία του δημοσίου ελαττώνει σημαντικά το απαιτούμενο τίμημα. Και όλοι σήμερα λένε: «Γιατί 80 εκατομμύρια και όχι 150 εκατομμύρια ένα ολόκληρο καράβι ή δύο καράβια ή τρία καράβια;». Διότι απλά ενοικιάζει τον εξοπλισμό και τη γη και δεν το αγοράζει. Είναι μία επιλογή που κάνει το μεγάλο κεφάλαιο.

Ο ανταγωνισμός, λοιπόν, μεταξύ των μεταφορικών ομίλων απαιτεί ορισμένες υποδομές να βρίσκονται σε ουδέτερα χέρια για να διασφαλίζεται πως δεν θα έχει κάποιος το αποφασιστικό πλεονέκτημα. Έτσι, λοιπόν, ο κρατικός χαρακτήρας σε κάποιο κομμάτι από ένα λιμάνι όχι απλά δεν αλλάζει την πορεία της απελευθέρωσης των μεταφορών που υλοποιεί σήμερα η Νέα Δημοκρατία, αλλά είναι και σε ορισμένες περιπτώσεις απαραίτητη προϋπόθεσή του.

Η Νέα Δημοκρατία στην πραγματικότητα υλοποιεί την ιδιωτικοποίηση, ανεξάρτητα της ψήφου από την πλευρά του ΠΑΣΟΚ, του ΣΥΡΙΖΑ ή όποιων άλλων κομμάτων δώσουν αρνητική ψήφο, γιατί στην πραγματικότητα συμφωνούν με τη λογική της ιδιωτικοποίησης. Και η Νέα Δημοκρατία υλοποιεί αυτή την πολιτική μέχρι κεραίας, δηλαδή την πολιτική της απελευθέρωσης των μεταφορών.

Τέλος, η προώθηση της ιδιωτικοποίησης των λιμανιών αποδεικνύει για μια ακόμη φορά πως το αστικό κράτος προωθεί μόνο τις λύσεις που έχει ανάγκη το μεγάλο κεφάλαιο, για να διασφαλίσει την κερδοφορία του σε βάρος των λαϊκών δικαιωμάτων. Και αποδεικνύεται αυταπάτη αυτή η δήθεν φιλολαϊκή διαφορετική διαχείριση της καπιταλιστικής ανάπτυξης που πλασάρουν ο ΣΥΡΙΖΑ, το ΠΑΣΟΚ και τα άλλα κόμματα.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής κ. Μιχαηλίδης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, πριν περάσω σε πολύ λίγα σχόλια για το σημερινό νομοσχέδιο –εξάλλου ήμασταν ιδιαίτερα αρνητικοί όλοι στην πρωτολογία μας- θα ήθελα πολύ επιγραμματικά, εξαιτίας και του γεγονότος ότι σπάνια βλέπουμε τον Υπουργό να έρχεται στα κυβερνητικά έδρανα με νομοθετικό έργο, να σας θέσω δύο-τρία θέματα τα οποία έχουμε συγκεντρώσει όλο αυτό το διάστημα από φορείς και πολίτες και θα ήθελα κάποια στιγμή ή σήμερα στην τοποθέτησή σας έστω και επιγραμματικά να μας πείτε.

Πρώτα-πρώτα θα θέσω μονολεκτικά το θέμα της ακρίβειας των εισιτηρίων, το οποίο ετέθη από πολλούς αγορητές. Και το λέω διότι διάβασα τον Ιούνιο που πέρασε το δελτίο Τύπου του Υπουργείου που έλεγε ότι συναισθανόμενη η ηγεσία του Υπουργείου την πραγματικότητα απευθύνθηκε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού να δει αν χωρεί επέμβαση, κ.λπ.. Δεν είδα άλλο δελτίο Τύπου ως απάντηση σε αυτή την αναφορά σας στη συγκεκριμένη υπηρεσία.

Κατά δεύτερον, αναφορικά με το μεταφορικό ισοδύναμο, ζω σε ένα ακριτικό νησί και επανειλημμένα διαβάζουμε τις ανακοινώσεις του Υπουργείου ότι όπου να ’ναι θα δοθούν και στους ιδιώτες, αλλά και στις επιχειρήσεις, τα χρήματα που τους αναλογούν. Έχουν εκκαθαριστεί, απ’ ό,τι έχετε πει και εσείς ως Υπουργείο, αρκετοί μήνες προηγουμένων ετών, αλλά τα χρήματα δεν έχουν δοθεί.

Τρίτον, θέλω να θέσω υπ’ όψιν σας ότι θα έπρεπε από καιρό να έχει δοθεί το σπουδαστικό βοήθημα στους σπουδαστές των ακαδημιών. Γνωρίζω ότι έχει ανακοινωθεί ότι έχει δεσμευτεί το ποσό, αλλά δεν έχουν δοθεί τα χρήματα. Γι’ αυτό το συγκεκριμένο θέμα θέλω να θέσω υπ’ όψιν σας και κάτι άλλο το οποίο σας παρακαλώ να το δείτε: Οι σπουδαστές των ακαδημιών είναι μεγάλοι άνθρωποι, έχουν δικό τους ΑΦΜ, υποβάλλουν δικές τους φορολογικές δηλώσεις. Γιατί συνδέετε το οικογενειακό επίδομα με τη δυνατότητα να πάρει ένας σπουδαστής αυτό το επίδομα; Δεν μπορεί ένας σπουδαστής που έχει δικό του ΑΦΜ να συνδέεται με το οικογενειακό, κάτι που αυτομάτως του κόβει αυτή τη δυνατότητα. Ένα μεγάλο ποσοστό -το 60%, το 70%- των σπουδαστών, επειδή συνδέεται το οικογενειακό εισόδημα με τη χορήγηση του επιδόματος, το χάνει.

Έτος Ναυτικής Εκπαίδευσης το 2024, έχετε δηλώσει. Εσείς τώρα τα ακούτε, παρ’ όλο που έχετε λίγες μέρες στο Υπουργείο, αλλά εσάς έχουμε τώρα μπροστά μας. Δεν έχω καταλάβει, παρ’ όλο που ασχολούμαι με το θέμα, τι έχει γίνει σε ένα έτος που είχε ανακοινωθεί από το Υπουργείο Ναυτιλίας ως Έτος Εκπαίδευσης.

Έρχομαι στο θέμα το σημερινό.

Κύριε Υπουργέ, έχει διαρρεύσει από το Υπουργείο ότι σκέφτεστε την παγωμένη Δημόσια Αρχή Λιμένων να την επανασυστήσετε, να επικαιροποιήσετε τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου κ.λπ.. Έχει βγει και έχει σταλεί σε όλα τα κόμματα ένα έγγραφο ανησυχίας από την Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων Εμπορικού Ναυτικού, όπου καταγγέλλουν την ανησυχία τους ότι θα αντικατασταθεί το μέλος που υπήρχε στη Δημόσια Αρχή Λιμένος από αυτό τον κλάδο με εκπρόσωπο της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, δηλαδή έναν διαχειριστή, έναν επιχειρηματία των Οργανισμών Λιμένος. Αυτό δημιουργεί μια ανησυχία, αν ισχύει, και θέλουμε μία απάντηση, εν προκειμένω δηλαδή αν στη Δημόσια Αρχή Λιμένων, στην αρχή που θα ελέγχει την κανονικότητα και θα παρεμβαίνει σε προβλήματα ή σε εμπλοκές, θα είναι και η εταιρεία «GRIMALDI» ή όποιος άλλος επιχειρηματίας από αυτά τα λιμάνια που έχετε δώσει.

Κύριε Υπουργέ, και λόγω ιδιότητας και λόγω εμπειριών γνωρίζετε ότι για το δικαίωμα μιας περίκλειστης χώρας ή άλλης χώρας για ένα λιμάνι έχουν γίνει αιματηροί πόλεμοι. Όλες οι πτέρυγες, εκτός από τη Νέα Δημοκρατία, σήμερα καταδικάζουν, δεν εγκρίνουν το νομοσχέδιο, δεν το ψηφίζουν. Δεν προκαλεί μία ανησυχία αυτό; Γιατί όλοι εκτός από την Κυβέρνηση είναι αντίθετοι με τον τρόπο με τον οποίο εκχωρείτε, παραχωρείτε, δίνετε τα λιμάνια σε ιδιώτες; Αυτό δεν σας ανησυχεί;

Είπε και η κ. Ευθυμίου και ο κ. Λοβέρδος από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας ότι δεν πουλιούνται τα λιμάνια. Μα όταν για σαράντα, πενήντα, εξήντα χρόνια η διαχείριση, η χρήση των λιμανιών ανήκουν όλα στο ίδιο πρόσωπο, αυτό ουσιαστικά ισοδυναμεί με πώληση.

Πώς πρέπει, δηλαδή, να τονίσουμε ότι θέλουμε να κουβεντιάσουμε για κάποιες παραχωρήσεις, αλλά σε ένα πλαίσιο που να συνάδει και με τα εθνικά συμφέροντα και με το ευρωπαϊκό πλαίσιο και με τις τροποποιήσεις του κανονισμού 1315/2013 και με τον ν.1255/2011; Όλα αυτά πρέπει να συνυπολογίζονται. Δεν μπορούμε να πηγαίνουμε έτσι απρογραμμάτιστα, ασύνδετα σε εκχωρήσεις.

Και το τελευταίο που θέλω να σημειώσω είναι αυτή η πράσινη μετάβαση. Μας είπαν οι ομιλητές της παράταξής σας ότι θα πάμε σε κυματική ενέργεια, σε νέα μοντέλα και θα παραγάγουμε ισχύ για να κάνουμε το cold ironing. Έχετε καταλάβει -ρητορικό είναι το ερώτημα- ότι μιλάμε για πολλά μεγαβάτ. Μπορεί για πενήντα, για σαράντα μεγαβάτ, όση ισχύ δηλαδή απαιτεί όλος ο Νομός Ηρακλείου; Είναι δυνατόν να μας λέτε σε αυτήν την Αίθουσα ότι σε ένα, δύο χρόνια θα είχε αντιμετωπιστεί αυτό το θέμα;

Κλείνω με το θέμα του Λιμενικού Ταμείου. Όλοι όσοι μίλησαν, παρακάλεσαν να το ξαναδείτε και να πάμε σε μια μορφή διαδημοτικού λιμενικού ταμείου διότι τα αιτήματα των δημάρχων ήταν πολύ δίκαια και χρήσιμα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μάξιμος Σενετάκης.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα να κάνω κάποιες παρατηρήσεις στην κριτική που έχει ασκηθεί στο νομοσχέδιο, να παραθέσω κάποιες απαντήσεις.

Όλοι οι συνάδελφοι αναφέρθηκαν στο παράδειγμα των άλλων χωρών στην Ευρώπη. Εδώ θα συμφωνήσω με τον κ. Συντυχάκη από το ΚΚΕ. Λένε οι συνάδελφοι ότι όλα τα λιμάνια στην Ευρώπη είναι υπό την ευθύνη του κράτους και δουλεύουν με παραχωρήσεις. Απαντήσαμε σε αυτό ότι και εδώ οι όροι με τους οποίους μεταβιβάζονται οι μετοχές στην «GRIMALDI» έχουν παραχώρηση από το ελληνικό δημόσιο και προσπαθούμε με απλά λόγια να δείξουμε ότι πάνω κάτω το ίδιο πράγμα συμβαίνει στην Ευρώπη, στις χώρες τις οποίες επικαλούνται. Υπάρχουν διαφοροποιήσεις στα διάφορα μοντέλα με βάση τα οποία γίνεται η παραχώρηση, η ιδιωτικοποίηση ή η αξιοποίηση. Αυτό έχει να κάνει ακριβώς με το κάθε λιμάνι διότι κάθε λιμάνι είναι ένα διαφορετικό πρότζεκτ. Οπότε το ΤΑΙΠΕΔ έχει πάει, έχει δει, έχει μετρήσει και προκύπτει από τα οικονομικά στοιχεία κάποιο μοντέλο το οποίο είναι συμφέρον για το ελληνικό δημόσιο.

Παράλληλα, όμως, για την εταιρεία για την οποία συζητάμε ότι αυτήν τη στιγμή έχει αναλάβει το λιμάνι του Ηρακλείου, σας λέμε ότι έχει άλλες είκοσι λιμενικές παραχωρήσεις σε αυτές τις χώρες των οποίων επικαλείστε το παράδειγμα ότι λειτουργούν με παραχώρηση. Εκεί δεν σας ενοχλεί που η ίδια εταιρεία είναι παραχωρησιούχος και κάνει αυτό που θα κάνει και στο Ηράκλειο. Οι χώρες αυτές δεν ακολουθούν το σωστό μοντέλο; Δηλαδή στην προσπάθεια να θίξετε το νομοσχέδιο φάσκετε και αντιφάσκετε χρησιμοποιώντας παραδείγματα τα οποία οδηγούν σε αδιέξοδο.

Μιλήσαμε πολύ για το τίμημα. Δηλαδή γίναμε όλοι οικονομολόγοι ξαφνικά και ο καθένας ήρθε εδώ πέρα και έδωσε τα δικά του νούμερα και έβγαλε ότι το ξεπουλάμε με 80 εκατομμύρια. Και εγώ αναρωτιέμαι: Σε έναν διεθνή διαγωνισμό - εκτός και αν δεν δουλεύει τίποτα πια στον κόσμο ευρύτερα- που έχουμε κάνει, αφού το ξεπουλήσαμε, γιατί δεν έχουμε πέντε προσφορές; Αυτό κανέναν δεν τον απασχολεί; Είναι στημένη η διαδικασία; Γιατί δεν έχω πέντε προσφορές παρά μόνο τρεις, τέσσερις προσφορές εκ των οποίων η δεύτερη προσφορά ήταν σε πολύ πιο χαμηλό τίμημα από αυτό το οποίο εσείς λέτε «ξεπούλημα»; Δεν λειτουργεί τίποτα; Η αγορά δεν λειτουργεί στην Ευρώπη; Όλοι αυτοί οι καλοί άνθρωποι που επικαλείστε τα παραδείγματά τους στην Ευρώπη δεν υπάρχουν; Προσπαθείτε να κάνετε αντιπολίτευση και να δικαιολογήσετε την άρνησή σας, αλλά οι ισχυρισμοί σας καταρρίπτονται και από τους αριθμούς, αλλά και από τη λογική.

Αναφερθήκαμε πάρα πολλές φορές στις υποχρεώσεις και στον έλεγχο που έχει το κράτος απέναντι στον επενδυτή. Εδώ ο επενδυτής μπαίνει σε ένα λιμάνι. Δεν έπεται ότι από τη στιγμή που μπαίνει στο λιμάνι, μπορεί να κάνει ό,τι θέλει. Υπάρχουν αρχές οι οποίες διέπουν τη λειτουργία των λιμανιών και σε αυτές υπόκειται και ο νέος επενδυτής.

Αυτά που ακούγονται εδώ είναι τρελά. Είναι σαν να παίρνει το λιμάνι και να κάνει ό,τι γουστάρει ο καθένας. Δεν υπάρχουν αυτά τα πράγματα. Υπάρχει ένα ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο είναι υποχρεωμένος να ακολουθήσει και υπάρχει και ο έλεγχος του κράτους που πάρα πολλές χώρες σε πολλές παραγράφους της σύμβασης μέσα περιγράψαμε ότι οτιδήποτε θέλει να κάνει περνάει από την έγκριση του Υπουργείου. Παρ’ όλα αυτά, επιμένετε να επαναλαμβάνετε την ίδια κριτική.

Και βεβαίως μιλήσαμε και για τις επενδύσεις κι εγώ στην εισήγησή μου σας περιέγραψα μία μόνο επένδυση η οποία έχει κόστος 25 εκατομμύρια ευρώ και αυτή είναι το cold ironing, που πρέπει μέχρι το 2030 ο επενδυτής να έχει προσαρμοστεί στις ευρωπαϊκές οδηγίες. Είναι χρήματα αυτά τα οποία πρέπει να επενδύσει έτσι ώστε να φτάσει να συμμορφωθεί με όλες αυτές τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, καθώς και άλλες, όπως και το κτήριο το οποίο πρέπει να φτιάξει και να στεγάσει τις λιμενικές αρχές και άλλες υποδομές οι οποίες προκύπτουν όχι μόνο από τα κείμενα, αλλά και από τη λογική, αλλά και από τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και αυτές αρνείστε να τις αποδεχτείτε.

Έχουν γίνει τα εκατομμύρια σε αυτήν εδώ την Αίθουσα καρυδότσουφλα. Από τη μία, τα 80 δεν είναι τίποτα από την άλλη, άμα ρίξει 80, είναι πολλά. Δηλαδή δεν μπορώ να καταλάβω τη συνοχή όλων αυτών.

Ασκήθηκε κριτική ότι δεν μπορεί να κάνει το κράτος περιβαλλοντικό έλεγχο μέσα στο λιμάνι. Είπαμε, επισημάνουν και θα το επισημάνει, φαντάζομαι, και η ομάδα του Υπουργείου ότι μέσα από τη σύμβαση αυτό εξασφαλίζεται για το κράτος και θα ήταν παράλογο το κράτος να μην μπορεί να μπει να κάνει έλεγχο οπουδήποτε μπορεί να μπει να το κάνει αυτό και σε οποιαδήποτε σύμβαση υπογράφει.

Θέλω να επικαλεστώ τη λογική και να απαντήσω σε αυτά τα επιχειρήματα, στα οποία δυστυχώς προκειμένου να επιχειρηματολογήσουμε για το αντίθετο, ο καθένας δημιουργεί τη δική του ιστορία μέσα σε αυτή εδώ την Αίθουσα.

Για εμάς το δημόσιο συμφέρον είναι αυτό που προέχει και θέλουμε να παραδώσουμε στο Ηράκλειο ένα πράσινο λιμάνι που να εξυπηρετεί τη βιώσιμη ανάπτυξη.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Τον λόγο έχει τώρα η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Θα μου επιτρέψετε να ξεκινήσω την ομιλία μου έτσι όπως πιστεύουμε ότι έπρεπε να ξεκινήσει η σημερινή συνεδρίαση, εάν σεβόμαστε τον εαυτό μας, εάν η Βουλή σέβεται τον ρόλο της, εάν σεβόμαστε μια ιερή επέτειο, την επέτειο αποκατάστασης της δημοκρατίας με την πτώση της χούντας τέτοια μέρα πριν από πενήντα χρόνια και αν τιμούμε μια ιερή, πικρή, τραγική επέτειο, την επέτειο του εγκλήματος στο Μάτι, στο οποίο έχασαν τη ζωή τους, αφαιρέθηκε η ζωή από εκατόν τέσσερις ανθρώπους, μεταξύ των οποίων πολλά παιδιά, τραυματίστηκαν και υπέστησαν εγκαύματα διά βίου δεκάδες άνθρωποι, μεταξύ των οποίων παιδιά, και πληγώθηκε διά βίου μια ολόκληρη κοινότητα ανθρώπων, αλλά και η χώρα μας.

Θα ξεκινήσω λοιπόν έτσι όπως θεωρώ ότι έπρεπε η Βουλή να ξεκινήσει, τηρώντας ενός λεπτού σιγή, το οποίο θα αφαιρέσω από την ομιλία μου, για τα θύματα του εγκλήματος στο Μάτι.

(Στο σημείο αυτό τηρείται στην Αίθουσα ενός λεπτού σιγή)

Εάν πράγματι τιμάμε τους νεκρούς και αν πράγματι δεσμευόμαστε για δικαιοσύνη και για το «Ποτέ ξανά», δεν μπορεί να πορευόμαστε στη σιωπή, δεν μπορεί να επιτρέπουμε να συγκαλύπτεται μέχρι σήμερα ένα φρικτό έγκλημα με εμπλοκή πολιτικών, κυβερνητικών, αυτοδιοικητικών, υπηρεσιακών προσώπων, ένα έγκλημα για το οποίο η Βουλή δεν διενήργησε έρευνα, ένα έγκλημα για το οποίο, μολονότι διαβιβάστηκαν δικογραφίες, δεν συγκροτήθηκε προανακριτική επιτροπή, ένα έγκλημα για το οποίο έχουμε τα στοιχεία ότι πρόσωπα εμπλεκόμενα προσπάθησαν από την πρώτη στιγμή να αλλοιώσουν τα στοιχεία και να παραπλανήσουν την κοινή γνώμη, παριστάνοντας ακόμη ότι δεν γνώριζαν τίποτε για νεκρούς εκείνη τη φοβερή σύσκεψη εν είδει συνέντευξης Τύπου το βράδυ του εγκλήματος και ότι δήθεν εκείνη την ώρα ενημερωνόταν ένας πρωθυπουργός που είχε σπεύσει αλλού να βραβευθεί για τη Συμφωνία των Πρεσπών στη Βοσνία και που δεν συντόμευσε το ταξίδι του μετά την ενημέρωσή του για την τραγωδία, ότι ο πρωθυπουργός λοιπόν εκείνος δήθεν ενημερωνόταν για διάφορες άλλες πυρκαγιές και δήθεν εκείνη την ώρα, μεσάνυχτα πια, την ώρα που ξέρουμε ότι δεκάδες άνθρωποι ήταν νεκροί και πάμπολλοι ακόμη αγνοούμενοι, την ώρα που ξέρουμε ότι άνθρωποι χαροπάλευαν, είτε τραυματισμένοι είτε μέσα στη θάλασσα, χωρίς να σπεύδει κανείς από τους υπεύθυνους, εκείνη την ώρα κάποιοι κοίταζαν το τομάρι τους, κάποιοι κοίταζαν πώς θα αποσείσουν τα στοιχεία που οδηγούσαν σε εκείνους.

Ήμουν η πρώτη μαζί με τον Διαμαντή Καραναστάση που καταθέσαμε στις 6 Αυγούστου του 2018 μήνυση για κακούργημα, εκπροσωπώντας και την Πλεύση Ελευθερίας και την πρωτοβουλία μας, τη «Δικαιοσύνη για όλους», πάνω από όλα όμως εκπροσωπώντας αυτό που είναι το αίσθημα δικαίου κάθε πολίτη, αυτό το οποίο δεν αντανακλάται στις πράξεις και τις παραλείψεις που έχουν αποδειχθεί και χαρτογραφηθεί, αυτό το οποίο μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει.

Αυτό το φρικτό, τρομερό έγκλημα δεν έχει δικαστεί στη διάστασή του και στη βαρύτητά του ως κακουργήματος και γνωρίζουμε ότι οργίασαν οι παρεμβάσεις στη δικαιοσύνη και γνωρίζουμε ότι έδωσαν και πήραν οι ελεύσεις των Υπουργών και του τότε Υπουργού Δικαιοσύνης κ. Κοντονή, και του τότε Υπουργού Εκπροσώπου της Κυβέρνησης κ. Τζανακόπουλου.

Έδωσαν και πήραν οι παρεμβάσεις στην Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, η οποία ασμένως παρενέβαινε κι αυτή για να αποτρέψει τον Εισαγγελέα της υπόθεσης, τον κ. Ζαγοραίο, από το να καλέσει πρόσωπα για να παράσχουν εξηγήσεις -γιατί από τα πρώτα πρόσωπα που έπρεπε να κληθούν ήταν η κ. Δούρου- στη Γενική Επιθεωρήτρια Δημόσιας Διοίκησης, διορισμένη από την τότε κυβέρνηση, που επινοήθηκε εν μέσω προκαταρκτικής εξέτασης ότι θα πρέπει να αποφανθεί πρώτα εκείνη για τα θέματα της δημόσιας διοίκησης -στενό πρόσωπο του κ. Τζανακόπουλου επίσης, οικογενειακής σχέσης- ότι θα πρέπει πρώτα εκείνη να κρίνει το έγκλημα σε βαθμό υπηρεσιακό και να συντάξει πόρισμα.

Θα ξέρετε ίσως πότε το συνέταξε. Θα ξέρετε ίσως. Ποτέ. Όμως την κρίσιμη στιγμή, τον Σεπτέμβριο του 2018, όλες οι εξουσίες που συνδέονταν με το έγκλημα πίεζαν για να μην υπάρξει διερεύνηση του εγκλήματος και το γεγονός ότι υπήρξε διερεύνηση οφείλεται στην ευσυνειδησία ορισμένων λειτουργών, μεταξύ των οποίων ο ανακριτής της υπόθεσης κ. Μαρνέρης, που τρεις φορές ζήτησε να χαρακτηριστεί το έγκλημα κακούργημα όπως είναι και τρεις φορές βρέθηκαν εισαγγελείς να το απορρίψουν, όπως επίσης οι δικαστές του Τριμελούς Συμβουλίου του Συμβουλίου Πλημμελειοδικών Αθηνών, που έκριναν επίσης και αυτοί ότι υπήρξε κακούργημα μελετώντας την υπόθεση, αλλά βρέθηκε κι εκεί ένας Εισαγγελέας, ο κ. Μεϊδάνης, άσχετος με την υπόθεση, που έσπευσε να καταθέσει έφεση γιατί δεν είχε, λέει, αρμοδιότητα το Συμβούλιο Πλημμελειοδικών να ασκήσει νέα δίωξη.

Βρέθηκε και ο κ. Ντογιάκος το 2022, διορισμένος από την Κυβέρνηση Μητσοτάκη αυτή τη φορά, να απορρίψει το αίτημα των οικογενειών, που είναι παθόντες και παθούσες οι άνθρωποι αυτοί, να απορρίψει το αίτημά τους να ασκήσει αναίρεση στην κρίση του Συμβουλίου Εφετών ότι επρόκειτο για υπέρβαση εξουσίας ο χαρακτηρισμός περί κακουργήματος.

Και επειδή επικούρησα τους συγγενείς σε αυτό το αίτημα, και επειδή βρέθηκα στο γραφείο του κ. Ντογιάκου με τους συγγενείς και τον άκουσα με τα αυτιά μου να τους λέει: «Μου το φέρατε τελευταία στιγμή, δεν ασκώ αναίρεση» και τους άκουσα, ριγώντας, να του απαντούν: «Σε εμάς δεν δώσατε ούτε είκοσι λεπτά και στους ανθρώπους μας για να σωθούν, και εσείς έχετε τρεις μέρες και μας λέτε δεν έχετε χρόνο;», και επειδή τον Γενάρη και τον Φλεβάρη του 2023 κατέθετα ως μάρτυρας κατηγορίας στο Τριμελές Πλημμελειοδικείο Αθηνών και είπα επί τέσσερις ημέρες στην κατάθεσή μου ότι αν δεν υπάρξει δικαιοσύνη για το Μάτι θα έχουμε σύντομα νέα τραγωδία, νέο έγκλημα.

Και δυστυχώς –δυστυχώς- αυτό το οποίο ο καθένας βεβαίως μπορούσε να εκτιμήσει επαληθεύτηκε με τον χειρότερο τρόπο με το έγκλημα των Τεμπών, με την απόλυτη απόδειξη ότι η διαφθορά σκοτώνει, με την απόλυτη απόδειξη ότι οι κυβερνήσεις δεν νοιάζονται και δεν ορρωδούν για τους πολίτες και με την τρομακτική βέβαια αποτύπωση ότι και η επόμενη κυβέρνηση, αυτή που ενεπλάκη και ενέχεται πρωτίστως -όχι μόνη της- στο έγκλημα στα Τέμπη, και εκείνη από την πρώτη στιγμή έσπευσε να καλύψει το τομάρι της, και εκείνη από την πρώτη στιγμή έσπευσε να παρουσιάσει τα πράγματα ως ανθρώπινο λάθος, και εκείνη από την πρώτη στιγμή παρενέβη στη δικαιοσύνη, και εκείνη από την πρώτη στιγμή προέβη ακόμη και στην αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος.

Είναι ξεκάθαρο στην Πλεύση Ελευθερίας, σε εμένα προσωπικά, είναι ξεκάθαρο ότι χωρίς δικαιοσύνη δεν μπορούμε να μιλάμε για δημοκρατία και εάν θέλουμε αυτές τις μέρες να τιμήσουμε την Επέτειο της αποκατάστασης της Δημοκρατίας αλλά και τα θύματα εγκλημάτων που διαπράχθηκαν από κυβερνήσεις στη διάρκεια της Μεταπολίτευσης, το λιγότερο που οφείλουμε να κάνουμε είναι να μιλούμε, να μην ξεχνάμε και να αξιώνουμε κοντά στους συγγενείς, στα θύματα, κοντά στις ψυχές εκείνων που χάθηκαν και στις καρδιές εκείνων που έχουν μείνει να παλεύουν, δικαιοσύνη. Δικαιοσύνη.

Δεν αρκεί λοιπόν σήμερα ούτε να μιλάμε για τα θύματα του εγκλήματος στο Μάτι, όταν εξελίσσεται παράλληλα μια δίκη-πρόκληση για το κοινό περί δικαίου αίσθημα, για το αίσθημα δικαίου κάθε πολίτη, μια δίκη στην οποία η αφαίρεση της ζωής εκατόν τεσσάρων ανθρώπων, η έκθεση σε κίνδυνο ζωής που πραγματώθηκε, τα εγκαύματα και οι τραυματισμοί δεκάδων άλλων εμφανίζονται σαν τροχαίο ατύχημα χωρίς καν νεκρούς, δικάζονται σαν να μην τρέχει τίποτα, σε μια δίκη στην οποία στενοί συγγενείς, όπως ο άνθρωπος που έχασε τη σύντροφό του και μητέρα του παιδιού του κι ο άνθρωπος που έχασε την αδερφή, τις ανιψιές, τη μητέρα του, δεν μπορούν να παρασταθούν για όλους ή για κάποιους από τους δικούς τους ανθρώπους.

Γιατί περισσεύουν, κύριοι, οι νομοθετικές πρωτοβουλίες στη δικαιοσύνη, στο πεδίο της δικαιοσύνης, για να εξυπηρετούνται διευθετήσεις και διαπλοκή με τη δικαστική εξουσία και λείπουν οι πρωτοβουλίες για να μπορούν τα θύματα και οι οικογένειες και οι οικείοι να παρίστανται και να αναζητούν τη δικαιοσύνη, εκεί ιδιαίτερα όπου οι εξουσίες παρεμβαίνουν για να μην υπάρξει δικαιοσύνη.

Το έγκλημα στο Μάτι είναι μια ανοιχτή πληγή για τη δημοκρατία. Δεν καλύπτεται, δεν συγκαλύπτεται, δεν κουκουλώνεται, δεν παρασιωπάται και δεν συμψηφίζεται, όπως επιδιώκει η Κυβέρνηση μαλώνοντας τον ΣΥΡΙΖΑ, που δεν έκανε ούτε δευτερολογία –απέφυγε, σοφά ίσως, να παρίσταται- μαλώνοντας λοιπόν τον ΣΥΡΙΖΑ ότι: «Εμείς δεν σας κάναμε προανακριτική για το Μάτι, εσείς γιατί μας κυνηγάτε για τα Τέμπη;». Δεν συμψηφίζονται αυτά και είναι τρομακτική αυτή η αντίληψη του συμψηφισμού και του ισορροπισμού.

Έχω την άποψη και έχουμε την άποψη ότι η Βουλή σήμερα θα έπρεπε για αυτά τα θέματα να λειτουργεί. Θα έπρεπε να αποδίδουμε τιμή και στην αποκατάσταση της δημοκρατίας με μια ζωντανή, γεμάτη Βουλή και όχι με μία Βουλή, στην οποία είναι εκκωφαντικά απόντες για άλλη μία φορά οι Βουλευτές της Κυβέρνησης και οι Υπουργοί. Με τον πρόσφατα προαχθέντα ή, εν πάση περιπτώσει, υπουργοποιηθέντα Υφυπουργό κάνουμε τη συνεδρίαση.

Στις 14 Ιουνίου αναλάβατε, κύριε Υφυπουργέ, και παρίστασθε εδώ, εκπροσωπώντας με ευγένεια, όπως σας άκουσα να παρεμβαίνετε, έναν απόντα Υπουργό. Θα έρθω και σε αυτό το θέμα.

Η Βουλή σήμερα συνεδριάζει με παράλληλη συζήτηση…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Κυρία Πρόεδρε, για την απουσία του Υπουργού ενημέρωσα πριν από λίγο.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Ήμουν παρούσα, κυρία Πρόεδρε, άκουσα τι είπε ο κύριος Υφυπουργός.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Επομένως, δεν μπαίνει θέμα για τον κύριο Υπουργό.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Θα μου επιτρέψετε, κυρία Πρόεδρε, εγώ να βάζω το θέμα και καθένας αναλαμβάνει την ευθύνη του.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Εννοείτε ότι ακούσατε τους λόγους, για τους οποίους προσωπικά ενημέρωσα για την απουσία του Υπουργού;

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Όχι, δεν άκουσα από εσάς, άκουσα την παρέμβαση του κυρίου Υφυπουργού, ο οποίος είπε ότι έχει κάποιες προγραμματισμένες επεμβάσεις ο κύριος Υπουργός…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Χειρουργήθηκε ήδη και είναι σε ανάρρωση. Γι’ αυτό ενημέρωσα εγώ.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Εντάξει, κυρία Πρόεδρε, θα τοποθετηθώ επ’ αυτού.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Επομένως, κάποιον που βγήκε από το χειρουργείο και είναι σε ανάρρωση δεν μπορεί να τον επιπλήττουμε, όπως αντιλαμβάνεσθε.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Όχι, εγώ δεν επιπλήττω κάποιον που ήταν στο χειρουργείο και είναι σε ανάρρωση, αναφέρομαι στη διαδικασία, κυρία Πρόεδρε, διότι δεν συνέτρεχε κανένας λόγος να μπει αυτό το νομοσχέδιο σήμερα σε συζήτηση και σας παρακαλώ, επειδή παρενέβητε για λόγο που δεν μπορώ να τον διακρίνω καλά.

Το να μπει, λοιπόν, το νομοσχέδιο σε συζήτηση, ενώ ο Υπουργός χειρουργείται, είναι κάτι εντελώς παράλογο. Το να περιμένουμε να αναρρώσει ο Υπουργός και να συζητήσουμε το νομοσχέδιο με την παρουσία του, είναι το λογικό, το πρέπον, και εάν θέλετε, και το ανθρώπινο και το ευπρεπές απέναντι σε έναν άνθρωπο που χειρουργήθηκε, νομίζω.

Εν πάση περιπτώσει, ο καθένας κρίνεται. Η Πλεύση Ελευθερίας θεωρεί ότι σήμερα δεν θα έπρεπε να γίνεται αυτή η διαδικασία, με αυτούς τους όρους, δηλαδή χωρίς Υπουργό και με παρόντα μόνον τον πρόσφατα αναλαβόντα καθήκοντα Υφυπουργού. Δεν θα έπρεπε παράλληλα, την ίδια μέρα, αυτή την κρίσιμη ημέρα, στην επέτειο του εγκλήματος στο Μάτι, στην επέτειο της πτώσης της χούντας και της αποκατάστασης της Δημοκρατίας, η Βουλή να συνεδριάζει με παράλληλες τέσσερις-πέντε συνεδριάσεις πολύ σοβαρές. Από τις 10 το πρωί υπήρχε η διαδικασία της παραχώρησης - εκχώρησης του λιμανιού του Ηρακλείου εδώ στην Ολομέλεια. Ταυτόχρονα, υπήρχε η διαδικασία για το εκτρωματικό νομοσχέδιο του Υπουργείου Υγείας για την ψυχική υγεία, που θα πρέπει να το αποσύρει το Υπουργείο και όχι να το φέρνει αυτές τις ημέρες, πιέζοντας και προκαλώντας έναν κόσμο που δίνει την ψυχή του στον τομέα της ψυχικής υγείας στους ανθρώπους που έχουν ανάγκη στο πεδίο της απεξάρτησης, στο πεδίο της στήριξης ανθρώπων που παλεύουν να ξανακατακτήσουν τη ζωή τους. Ούτε, βεβαίως, θα έπρεπε την ίδια ώρα να συζητείται πάλι με κατεπείγοντα τρόπο η συγχώνευση τραπεζών, της Παγκρήτιας με την Attica Bank. Ταυτόχρονα συζητείται και αυτό.

Ξέρετε αυτό εδώ το ανέβασα, για να το δείξω. Αυτό είναι το νομοσχέδιο που συζητούμε εδώ, που μπήκε στις επιτροπές την προηγούμενη εβδομάδα με συντετμημένη διαδικασία για τρεις συνεδριάσεις. Αντίστοιχου όγκου -το θυμάμαι σαν να είναι τώρα- ήταν το νομοσχέδιο του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, τα δεύτερα προαπαιτούμενα του τρίτου μνημονίου, που σαν χθες τα έφερε η κυβέρνηση Τσίπρα, με το έτσι θέλω. Σαν χθες ως Πρόεδρος της Βουλής είπα: Ψηφίζω «όχι» σε αυτό το έκτρωμα. Και σαν χθες, επίσης, είπα ότι θα έπρεπε να προστατεύονται οι πολίτες και η πρώτη κατοικία τους και όχι να ενισχύονται οι τράπεζες, οι τραπεζίτες, τα funds, τα οποία αυτή τη στιγμή έχουν πάρει αντί πινακίου φακής τα χαρτοφυλάκια των τραπεζών και τα σπίτια των απλών ανθρώπων.

Την ίδια ώρα, επίσης, συζητείται και ο διορισμός του Προέδρου της επιτροπής για την παιδεία που κρίνει τα θέματα των πανεπιστημίων, η προαγωγή δικαστών στο Συμβούλιο της Επικρατείας, στις θέσεις Αντιπροέδρων, τα ζητήματα πολιτικής προστασίας.

Η άποψή μας: Τιμάμε τη δημοκρατία, εάν λειτουργεί η Βουλή ως πραγματικό, ζωντανό, δημοκρατικό, νομοθετικό, κοινοβουλευτικό όργανο, που εκπροσωπεί πραγματικά και όχι εικονικά τους πολίτες. Τιμάμε τη δημοκρατία, εάν οι Βουλευτές και οι πολίτες προλαβαίνουν να ενημερωθούν και να τοποθετηθούν για τέτοια νομοσχέδια. Εμείς δεν μπορούμε υπεύθυνα να κάνουμε τέτοιου είδους διαδικασίες σε τέτοιους χρόνους και ούτε και εσείς μπορείτε, απλώς έχετε την ασφάλεια της κομματικής γραμμής, που λέει ψηφίστε «ναι». Τιμάμε τη δημοκρατία, εάν υπερασπιζόμαστε το δημόσιο συμφέρον και τη δημόσια περιουσία.

Τα λιμάνια μας, τα αεροδρόμια, οι αιγιαλοί, οι δημόσιες επιχειρήσεις, όλα τα ξεπουλήσατε. Όλα τα ξεπουλήσατε! Και τι καταφέρατε; Να βρίσκεται η χώρα σε χειρότερη οικονομική θέση διεθνώς, όχι μόνο αντικειμενικά, αλλά και σε ποσοστό του ΑΕΠ, με πολύ μεγαλύτερο χρέος από αυτό με το οποίο την υποβάλατε στα μνημόνια, να βρίσκονται η χώρα σε δοκιμασία και η κοινωνία στην αβεβαιότητα και στην απόγνωση.

Σήμερα τι φέρνετε, αυτή την ημέρα; Παραχώρηση, ξεπούλημα. Εκτός εάν θεωρείτε ότι ένα λιμάνι αξίζει 80 εκατομμύρια ευρώ. Ξεπούλημα, λοιπόν, του λιμανιού του Ηρακλείου στην εταιρεία, στον Όμιλο «GRIMALDI», έναν ιταλικό όμιλο που δεν φημίζεται για τίποτε το οποίο μπορείτε να επικαλεστείτε ως κριτήριο για αυτή σας την πράξη, αλλά αντίθετα συνδέεται ο όμιλος αυτός με τέσσερις πυρκαγιές σε πλοία του. Τα γνωρίζετε αυτά, κύριε Υφυπουργέ. Το «EUROFERRY OLYMPIA», που πήρε φωτιά τον Φεβρουάριο του 2022, ήταν το τέταρτο πλοίο του Ομίλου «GRIMALDI» που πήρε φωτιά. Ξέρετε ότι έχουν υπάρξει νεκροί από αυτές τις πυρκαγιές σε πλοία και ξέρετε ότι έχουν υπάρξει και καταγγελίες εργαζομένων και σωματείων εργαζομένων.

Τι θα απαντήσετε στην ιστορία; Γιατί, ενώ έχουμε την τρομακτική εμπειρία του εγκλήματος των Τεμπών, που συνέβη μετά από ένα ανάλογο ξεπούλημα σε ιταλική εταιρία, την «HELLENIC TRAIN», που τώρα πρέπει να δικαστεί -αλλά κουνιέται κιόλας ότι θα ασκήσει και δικαιώματα- γιατί κάνετε το ίδιο, γιατί επαναλαμβάνετε την ίδια πατέντα; Γιατί μπαίνετε σε μία διαδικασία που μας εκθέτει ως χώρα, ως πολίτες; Γιατί μπαίνετε σε μια διαδικασία που μας εκθέτει σε νέους κινδύνους, αλλά και που σας εκθέτει εσάς; Αισθάνεστε την ασφάλεια πως ό,τι και να κάνετε…

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** …(Δεν ακούστηκε)

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Δεν θεωρώ -θέλω να είμαι ξεκάθαρη- ότι έπρεπε εσείς προσωπικά, κύριε Γκίκα, να μου απαντήσετε.

Είναι μια σύμβαση που έχει υπογραφεί από τις 30 Ιανουαρίου του 2024, έχει αλλάξει και ο Υπουργός Ναυτιλίας, διαρκούσης μόνο της τελευταίας περιόδου. Από τον κ. Βαρβιτσιώτη πήγαμε στον κ. Στυλιανίδη. Όμως, κάποιος πρέπει να λογοδοτήσει -εγώ θεωρούσα ο κ. Μητσοτάκης- γι’ αυτήν την επιλογή, για το γεγονός δηλαδή ότι περιφρονείτε τις καταγγελίες, περιφρονείτε και τα σοβαρότατα συμβάντα με φωτιές σε πλοία, με κίνδυνο και πραγμάτωση κινδύνου ζωής, με απώλεια ζωής επιβατών και λέτε αυτή είναι η εταιρεία για να δώσουμε το λιμάνι του Ηρακλείου.

Δεν θέλω να πιστέψω -γιατί εμείς, ξέρετε, λειτουργούμε σε διαρκή σύνδεση και με το Ευρωκοινοβούλιο τώρα που η Πλεύση Ελευθερίας είναι και στην Ευρωβουλή- ότι επειδή στο Προεδρείο της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού εξελέγη δική σας Ευρωβουλευτής και Αντιπρόεδρος Ευρωβουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, ότι με κάποιο τρόπο αισθάνεστε ασφάλεια ότι από εκεί δεν θα ελεγχθείτε.

Όμως, θέλω να πω πολύ καθαρά ότι εμείς αντιλέγουμε στην άδεια Βουλή. Αντιλέγουμε στην εικονική φρενήρη λυσσώδη διαδικασία του να περνούν νομοσχέδια, ενώ δεν παρίστανται καν Βουλευτές και να περνούν ταυτόχρονα σοβαρότατα νομοσχέδια, χωρίς να παίρνει είδηση η κοινωνία. Αντιλέγουμε στη σιωπή για το έγκλημα στο Μάτι. Αντιλέγουμε στην προσβολή στην αποκατάσταση της Δημοκρατίας που συγκροτεί αυτή η άδεια Βουλή. Αντιλέγουμε και αντιλέξαμε και τότε, και αντέλεξα κατεβαίνοντας από αυτήν την Έδρα. Κατέβηκα από αυτήν την Έδρα και αντέλεξα στο ξεπούλημα της πατρίδας μου και αντιλέγουμε στη συνέχιση αυτού του ξεπουλήματος, όπως και να το βαφτίσετε.

Η Πλεύση Ελευθερίας θα υπερασπιστεί τους πολίτες, θα υπερασπιστεί τη δημοκρατία, θα συνεχίσει να υπερασπίζεται καθέναν και καθεμιά τους ανθρώπους αυτής της χώρας, τα θύματα, τις οικογένειες, το περιβάλλον, τα δάση, τα ζώα, τη δημοκρατία, τη δικαιοσύνη. Θα συνεχίσει να είναι εδώ για να θυμίζει και να υπενθυμίζει με το παράδειγμά της ότι η πολιτική μπορεί να γίνει κι αλλιώς και μπορεί να δικαιώσει κάποια στιγμή -και δεν θα αργήσει αυτή η στιγμή- τη δημοκρατία και την κοινωνία.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Τον λόγο έχει ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γκίκας.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν θα μπω στον πειρασμό να απαντήσω και να μιλήσω για τα πολλά που ετέθησαν, αλλά θα μείνω στο θέμα του νομοσχεδίου.

Αύριο θα είναι εδώ ο Πρωθυπουργός της χώρας, ο Κυριάκος Μητσοτάκης, ο οποίος θα μιλήσει και για την επέτειο των πενήντα χρόνων και ίσως και για άλλα ζητήματα.

Κατ’ αρχάς, θα προσπαθήσω να απαντήσω σε όλο το φάσμα των ζητημάτων που ετέθησαν που αφορούν το νομοσχέδιο. Μου κάνει πραγματικά εντύπωση που -εκτός βεβαίως από τα κόμματα της Αριστεράς- κόμματα, όπως το ΠΑΣΟΚ, καταψηφίζουν αυτό το νομοσχέδιο. Είχα άλλη εικόνα. Σε κάθε περίπτωση ξεκινώ λέγοντας ότι ήδη με νόμο του 2011 η μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου, του ΟΛΗ πήγε στο ΤΑΙΠΕΔ και αυτό ήταν μέρος μιας συνολικής πολιτικής της περιόδου εκείνης.

Ήδη από το 2021 το ΤΑΙΠΕΔ ενέκρινε την πρόταση για την πώληση του 67% των μετοχών του ΟΛΗ, του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου μέσω φυσικά διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας σε δύο φάσεις. Η διαδικασία προχώρησε σύμφωνα με τα προβλεπόμενα. Κι εδώ να πω ότι προεξάρχουσα θέση είχε ο προσυμβατικός έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Μάλιστα το Ζ κλιμάκιο απεφάνθη υπέρ της νομιμότητας της διαδικασίας κι έτσι το ΤΑΙΠΕΔ προχώρησε στη σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών με τον προτιμώμενο επενδυτή.

Βεβαίως, πρόκειται για την εταιρεία «GRIMALDI» και «Μινωικές Γραμμές Ανώνυμη Ναυτιλιακή». Η εταιρεία αυτή μέσω της δραστηριοποίησής της από την εξαγορά των μινωικών γραμμών είναι γνωστή στην πόλη του Ηρακλείου και όσο και αν αρκετοί από την Αντιπολίτευση εκφράζουν επιφυλάξεις για τη συγκέντρωση στην ίδια εταιρεία των δύο αυτών ιδιοτήτων -τόσο δηλαδή της διαχειρίστριας του λιμένος όσο και της εκμετάλλευσης βασικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων- εγώ θα πω και θα αποδείξω ότι υπάρχουν οφέλη αυτής της σύμπτωσης, μιας σύμπτωσης βεβαίως, που δεν προέκυψε από κάποιον μυστικό ή προνομιακό τρόπο, αλλά κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας με την έγκριση όλων των αρμοδίων οργάνων ακόμα και της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Η προσφορά του συγκεκριμένου επενδυτή ήταν η καλύτερη και για λόγους προάσπισης του δημοσίου συμφέροντος και μόνο, επελέγη αυτή κι όχι κάποια άλλη προσφορά. Άλλωστε, οι προσφορές είναι συγκεκριμένες και προκύπτουν από τους ειδικούς κανόνες της αγοράς και τις δικές της αποτιμήσεις. Και από τις κατατεθείσες και μόνο προσφορές, επιλέγεται η πλέον συμφέρουσα. Οτιδήποτε άλλο παραμένει στη σφαίρα του φανταστικού και δεν μπορεί να αξιολογηθεί.

Επιτρέψτε μου τώρα να περιγράψω το βασικό αντικείμενο της σύμβασης και τους στόχους της, που απαντούν από μόνοι τους και στην όποια κριτική ελέχθη αυτές τις ώρες, αλλά και στις επιτροπές.

Η παρούσα Κυβέρνηση όπως και οι προηγούμενες διά των πράξεών τους είναι υπέρ των στοχευμένων και στρατηγικών ιδιωτικοποιήσεων. Δεν το κρύψαμε. Έχει αποδειχθεί πως η άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας από εξειδικευμένο ιδιώτη με διεθνές κύρος και παρουσία, συνδυαστικά με ένα σοβαρό και αυστηρό κρατικό έλεγχο και εποπτεία, έχει καλύτερα αποτελέσματα, κατά την άποψή μας, για το κράτος και τις τοπικές κοινωνίες από την άσκηση επιχειρηματικότητας από το ίδιο το κράτος. Διότι το κράτος έχει αγκυλώσεις από το μηχανισμό του, έχει ιδιαιτερότητες, έχει αυτοσχεδιασμούς κι έχει και κομματικές εμπλοκές και αβελτηρίες που όλοι γνωρίζουμε.

Δεν είμαστε, λοιπόν, υπέρ αυτού του μοντέλου/προτύπου να είναι το κράτος επιχειρηματίας. Η πολιτική μας είναι ξεκάθαρη και παράγει ήδη θετικά αποτελέσματα.

Επιπλέον, με τις συμβάσεις αυτές δεν υπάρχει καμμία παραχώρηση κυριότητας. Το έχουμε πει, δεν πρόκειται περί αυτού. Οπότε, όπου ακούγονται αυτές οι κραυγές, οι υπερβολές θα έλεγα, περί ξεπουλήματος ή παραχώρησης γης ή κυριαρχικών μας δικαιωμάτων δεν είναι αληθή αυτά. Είναι ψέματα, δεν ισχύουν.

Και η συγκεκριμένη παραχώρηση αφορά μόνον την παραχώρηση χρήσης και εκμετάλλευσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, πράγματι σαράντα χρόνια, συγκεκριμένων και αποκλειστικά προσδιορισμένων εκτάσεων και εγκαταστάσεων του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου. Γι’ αυτό μιλάμε και αυτό καλούμαστε να κυρώσουμε με τον νόμο, όπως επίσης και κάποια άλλα στοιχεία που θα αναφερθώ.

Στον νέο Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου λοιπόν, που το 67% των μετοχών ανήκει στον ιδιώτη και το 33% παραμένει στο δημόσιο, παραχωρείται συγκεκριμένη περιοχή παραχώρησης, ευρισκόμενη εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα, όπως περιοριστικά περιγράφεται στη σύμβαση.

Στην περιγραφόμενη περιοχή, ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου θα έχει δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης, αλλά και συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των στοιχείων της παραχώρησης και πραγματοποίησης έργων.

Για όλα τα τελευταία, με τις ειδικές εγγυήσεις της σύμβασης, το ενδιαφέρον του δημοσίου και το όφελος που προκύπτει είναι προφανή, αφού οι απαιτούμενες επενδύσεις για την ως άνω συνεχή συντήρηση και βελτίωση των υποδομών ενός λιμένα αυτού του μεγέθους και μάλιστα με έντονη δραστηριοποίηση, τόσο εμπορική όσο και στον τομέα της κρουαζιέρας, θα ήταν πολύ δύσκολη να γίνει από το κράτος, για να μην πω αδύνατη.

Το ελληνικό δημόσιο εξακολουθεί να επιβλέπει βεβαίως το σύνολο των δραστηριοτήτων εντός του λιμένα Ηρακλείου, καθώς και της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης αυτού.

Επειδή ακούστηκε για ξεπούλημα και πόσο ολέθριο είναι να ξεπουλάμε «φιλέτα» του κράτους, επιτρέψτε μου να διαβάσω δυο-τρία στοιχεία από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, θυμίζω, ιδιωτικοποιήθηκε τον Μάρτιο του 2018. Μέχρι το τέλος του 2023, ο κύκλος εργασιών του ομίλου αυξήθηκε κατά 52%. Το τίμημα παραχώρησης πολλαπλασιάστηκε κατά 2,7 φορές. Η δύναμη του προσωπικού ανέρχεται σε πεντακόσιους τριάντα επτά εργαζόμενους, αριθμός δηλαδή που αυξήθηκε κατά 52%. Ο ΟΛΘ έχει προβεί σε εκατόν ογδόντα τέσσερις νέες προσλήψεις εργαζομένων για την κάλυψη αυτών των απαιτήσεων, αλλά έχει εκπαιδεύσει και εκατόν σαράντα δύο ασκούμενους και έχει επεκταθεί σε τρεις χώρες με τερματικούς σταθμούς, dry port όπως λέγονται, στη Σερβία, στην πόλη Νις, στα Σκόπια και στη Σόφια. Έχει αυξήσει σημαντικά τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μέσω σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα της Θεσσαλονίκης, παρέχοντας τη δυνατότητα μεταφοράς όλων των τύπων των μεταφορών.

Άρα, λοιπόν, βλέπουμε ότι ένα λιμάνι, το οποίο ιδιωτικοποιήθηκε πριν από μερικά χρόνια, έχει αυξήσει δραστικά τον κύκλο εργασιών του με προφανή οφέλη για το ελληνικό δημόσιο και βεβαίως με νέες θέσεις εργασίας και για την πόλη της Θεσσαλονίκης, που επιστρέφει στο Δήμο Θεσσαλονίκης και στον Δήμο Μενεμένης 3.100.000 ευρώ περίπου τον χρόνο, σύμφωνα με αυτά τα οποία προβλέπουν οι συμβάσεις παραχώρησης.

Τώρα, να τονίσω ότι στην περίπτωση του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου από την περιοχή παραχώρησης εξαιρούνται ρητά οι περιοχές, που ήδη έχουν αναφερθεί και είναι το Ενετικό Λιμάνι -για προφανείς λόγους-, ο λιμένας Λινοπεραμάτων και τα αλιευτικά καταφύγια Άρβης, Καστρίου και Λούτρα. Μαζί με αυτά, είναι και ο λεγόμενος Θεατρικός Σταθμός, τα ΚΤΕΛ, όπως και το Λιμενικό Περίπτερο, που θα αποτελέσουν την «προίκα» του νέου κρατικού δημόσιου Λιμενικού Ταμείου.

Είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και ο λόγος που προτιμήθηκε η ίδρυση προσώπου αυτής της μορφής είναι, διότι ουσιαστικά ωφελούνται, κατά την άποψή μας, και οι παρακείμενοι δήμοι τόσο σε σχέση με το εύρος της παραχώρησης, όσο και με την ευελιξία και την αποτελεσματικότητα που μπορεί να έχει αυτός ο οργανισμός με τους παρακείμενους δήμους, παραδείγματος χάριν στη διαδικασία παραχώρησης ακινήτων, στις προγραμματικές συμβάσεις για εκμετάλλευση, στη συνεργασία με άλλους φορείς και ούτω καθεξής.

Για το κρατικό Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου έχει εξασφαλιστεί η βιωσιμότητά του, αφού του αποδίδονται τα έσοδα των παραχωρούμενων περιοχών -αυτών που είπαμε προηγουμένως, του λιμένος Λινοπεραμάτων, του Ενετικού Λιμένα και λοιπά- ειδικά για το διάστημα έως 31-5-2024 και ανέρχονται σε 216.000 ευρώ. Αυτό αποτελεί μια «προίκα» που θα παραλάβει με το «καλημέρα» το Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου. Προβλέπεται, ακόμα, πως για τα τρία πρώτα έτη ισχύος της παραχώρησης θα εισπράττει επίσης το 7,5% των ετησίων εσόδων του δημοσίου από τον ΟΛΗ. Δεν είναι ευκαταφρόνητο αυτό το ποσό.

Να πούμε, επίσης, ότι στο Λιμενικό Ταμείο συστήνονται τέσσερις οργανικές θέσεις προσωπικού με δυνατότητα μετάταξης για τους εργαζόμενους στον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου.

Ακούστηκε και έγινε πολύς λόγος για το τίμημα. Πράγματι, το τίμημα της μεταβίβασης των μετοχών -είπαμε ότι δεν είναι το 100%, είναι το 67% των μετοχών- ανέρχεται στο ποσό των 80 εκατομμυρίων ευρώ. Άρα, η αποτίμηση του συνόλου είναι περίπου 120 εκατομμύρια ευρώ, πολύ παραπάνω από την εκτίμηση που έκανε ο ανεξάρτητος εκτιμητής.

Η συνήθης κριτική που κάποιοι επιλέγουν να ασκούν περί δήθεν ευτελούς ποσού κ.λπ. δεν έχει εδώ θέση και είναι ανεδαφική. Προκύπτει από τα μεγέθη και από τις συγκρίσεις με αντίστοιχους λιμένες και αντίστοιχα εγχειρήματα. Όπως εύγλωττα ανέπτυξε ο εισηγητής μας, αλλά και από τους φορείς ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΗ, το τίμημα αυτό είναι πολλαπλάσιο της αντίστοιχης αποτίμησης με βάση δείκτες, όπως ο EBITDA (Earning Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization), που αφορά στα κέρδη μιας επιχείρησης πριν αφαιρεθούν τόκοι, φόροι και απόσβεση. Χρησιμοποιείται από οικονομικούς αναλυτές και επενδυτές χρηματιστηρίου, για να καταλάβουν την ανάπτυξη και το πραγματικό κέρδος των επιχειρήσεων. Οι αναλυτές αυτοί είπαν ότι τα 80 εκατομμύρια ευρώ είναι τριάντα μία φορές περισσότερα από αυτά που οι δείκτες αυτοί ζητούν, όπως επίσης ότι εάν πηγαίναμε με αντίστοιχους λιμένες σε αντίστοιχα εγχειρήματα, δεν θα έπαιρνε το δημόσιο πάνω από 30 εκατομμύρια.

Άρα, λοιπόν, νομίζω ότι είναι ουτοπικές και ανεδαφικές, εάν θέλετε, οι προσδοκίες που λένε ότι θα μπορούσαν να επιτευχθούν περισσότερα χρήματα από τα 80 εκατομμύρια ευρώ.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υφυπουργού)

Θα χρειαστώ τρία-τέσσερα λεπτά, κυρία Πρόεδρε.

Επειδή περνάει ο χρόνος, να πω ότι περάσαμε και στις νομοτεχνικές το εξής: Το 85% από τα συνολικά έσοδα του δημοσίου θα αποδίδεται στον Δήμο Ηρακλείου. Δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητο ποσό. Θα ξεπεράσει, κατά την άποψή μας, τις 300.000 με 350.0000 ευρώ. Όπως είπαμε, υπάρχουν τα παραδείγματα της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά.

Πολύς λόγος έγινε για το master plan. Να θυμίσω ότι στον Πειραιά η πώληση, εάν θυμάμαι καλά, έγινε το 2017. Το master plan δεν ήρθε ούτε το 2018 ούτε το 2019, αλλά ήρθε το 2022, εάν δεν κάνω λάθος. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει ένα master plan. Αυτή τη στιγμή ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου έχει ένα master plan, το οποίο, μέσα στα άλλα, προβλέπει μέχρι το 2030 να έχει τις εγκαταστάσεις ηλεκτροφόρτισης πλοίων, όπως προβλέπεται από τις ευρωπαϊκές οδηγίες. Αυτή η επένδυση θα ανέλθει σε 25 εκατομμύρια ευρώ.

Άρα, βεβαίως, υπάρχει master plan. Μέσα σε εννέα μήνες από την κύρωση, ο επενδυτής οφείλει να παρουσιάσει το αναθεωρημένο master plan για το λιμάνι του Ηρακλείου, το οποίο βεβαίως θα περάσει από τη βάσανο και τον έλεγχο του δικού μας Υπουργείου και όχι μόνον, μέχρι που να πάρει την τελική έγκριση για την υλοποίηση.

Φτάνοντας στο τέλος, θέλω να πω ότι πραγματικά η σύμβαση αυτή εξυπηρετεί το εθνικό συμφέρον και έχει κάποιους στόχους, μεταξύ των οποίων είναι η ενθάρρυνση της βιώσιμης ανάπτυξης των λιμενικών εγκαταστάσεων, οι επενδύσεις σε νέες υποδομές, η συντήρηση των υφιστάμενων, καθώς και η υιοθέτηση πράσινων τεχνολογιών, όλα σε ευθυγράμμιση με τη βασική πολιτική προτεραιότητα του Υπουργείου μας, η ενίσχυση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος του λιμένα Ηρακλείου σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, η συντήρηση των δομών του λιμένα Ηρακλείου και η επέκταση του χρόνου ζωής τους, η ποσοτική και ποιοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών του λιμένα. Βεβαίως, να πούμε ότι εξορθολογίζεται η χερσαία ζώνη λιμένα και διασφαλίζεται ότι οι υποδομές ιδιαίτερου και ευαίσθητου ενδιαφέροντος, όπως ο Ενετικός Λιμένας, διατηρούνται υπό κρατικό έλεγχο.

Επίσης, να πω μία κουβέντα σε σχέση με τις ανησυχίες που έχουν εκφραστεί για τον κίνδυνο άσκησης μονοπωλιακών πολιτικών. Δεν βλέπουμε ότι κάτι τέτοιο μπορεί να γίνει. Όπως ελέχθη από την αρχή, όλες αυτές οι πράξεις και οι διαδικασίες τελούν υπό τον διαρκή έλεγχο όλων των αρμόδιων αρχών, ανάμεσα στις οποίες είναι και η Αρχή Ανταγωνισμού. Σε περίπτωση παραβίασης του νόμου, οι κυρώσεις θα είναι άμεσες και βαριές. Πολλές εξ αυτών προβλέπονται άλλωστε και ως ποινικές ρήτρες της ίδιας της σύμβασης, σε περίπτωση παραβίασης των όρων, άρθρο 16 παρ. 2.

Ένα, άλλωστε, ουσιαστικό, επιχείρημα, γιατί είναι ακόμα δυσκολότερη η άσκηση μονοπωλιακών πολιτικών στην ελληνική επικράτεια, είναι η ίδια η γεωγραφία της ελληνικής επικράτειας. Η ύπαρξη πληθώρας λιμένων, ακόμα και γειτονικών, εμποδίζει καταχρηστικές πολιτικές του ενός λιμένα σε βάρος των άλλων, αφού η ίδια η αγορά θα έκανε άμεσα τις ομαλοποιήσεις, οδηγώντας τον κύριο φόρτο εργασιών στο παραπλήσιο λιμάνι. Το βλέπουμε αυτό σε πολλές περιοχές. Το ίδιο, βεβαίως, θα συνέβαινε εν προκειμένω και στην Κρήτη.

Δεν πρόκειται, όμως, να χρειαστεί η αυτορρύθμιση -όπως λέμε- της αγοράς, αφού η παρέμβαση των αρχών είναι διασφαλισμένη. Αυτό το γνωρίζουν όλοι οι παράγοντες της αγοράς, ιδίως όσοι εμπλέκονται επί μακρόν στις σχετικές δραστηριότητες.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι η Κυβέρνηση αυτή, η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, ο Υπουργός Χρήστος Στυλιανίδης, δεν θα έκανε ποτέ κάτι και δεν θα έφερνε ενώπιον της Εθνικής Αντιπροσωπείας κάποια σύμβαση, κάποιο κείμενο, κάποιον κυρωτικό νόμο, ο οποίος δεν θα υπηρετούσε απολύτως το εθνικό συμφέρον.

Θεωρούμε ότι η παραχώρηση του 67% των μετοχών στον ιδιώτη επενδυτή του λιμένα Ηρακλείου, μαζί με την κατασκευή του οδικού άξονα, τον ΒΟΑΚ, μαζί με το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι θα είναι στοιχεία σημαντικής ανάπτυξης για όλη την Κρήτη. Πραγματικά, πιστεύουμε ότι θα έπρεπε η Εθνική Αντιπροσωπεία να υπερψηφίσει αυτόν τον κυρωτικό νόμο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής και των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της σύμβασης παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χωρών και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένα Ηρακλείου».

Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, δεκαέξι άρθρα, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Κυρία Πρόεδρε, περιμένουμε τις νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες δεν έχουν περαστεί ακόμη στο σπλάχνο του νομοσχεδίου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Μέχρι να διορθωθεί το θέμα που προέκυψε με τις φωτοτυπίες, θα κάνουμε ολιγόλεπτη διακοπή.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεται η συνεδρίαση.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

|  |
| --- |
| Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένα Ηρακλείου |
| Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο πρώτο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο δεύτερο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο τρίτο όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο τέταρτο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΠΡΝ |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο πέμπτο όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο έκτο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο έβδομο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΠΡΝ |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο όγδοο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο ένατο όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο δέκατο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο ενδέκατο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο δωδέκατο όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο δέκατο τρίτο όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο δέκατο τέταρτο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο δέκατο πέμπτο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΠΡΝ |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο δέκατο έκτο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Ακροτελεύτιο Άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένα Ηρακλείου» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου σελ. 290α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσαεξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 17.47΄ λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Τετάρτη 24 Ιουλίου 2024 και ώρα 9.00΄, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων, β) επετειακή αναφορά για τα πενήντα χρόνια Αποκατάστασης της Δημοκρατίας, σύμφωνα με την ειδική ημερήσια διάταξη και γ) νομοθετική εργασία, μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας τροποποίησης διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός - Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (Π.Α.Θ.Ε.)», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**