ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΒ'

Τρίτη 11 Μαρτίου 2008

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών. σελ. 6093
2. Άδεια απουσίας του Βουλευτή κ. Ε. Αυγενάκη. σελ. 6104
3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 1ο Γυμνάσιο Πτολεμαίδος και είκοσι καθηγητές του Ευρωπαϊκού Προγράμματος « Διά Βίου Μάθηση », έξι Τούρκοι, πέντε Ισπανοί, τέσσερις Ιταλοί και πέντε Έλληνες. σελ. 6106, 6111, 6113
4. Ανακοινώνεται ότι με τα υπ' αρ. 186/5.2.2008, 450/5.2.2008 και 520/11.2.2008 έγγραφα του Προέδρου της Βουλής, κ. Δημητρίου Σιούφα προς τον Πρόεδρο του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής, καθηγητή κ. Κώστα Μαυριά, ζητήθηκε γνωμοδότηση του αρμοδίου Τμήματος του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής επί των αναφερομένων σε αυτά ζητημάτων. σελ. 6113

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών. σελ. 6093
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών. σελ. 6094
3. Συζήτηση αναφορών και ερωτήσεων:

Προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με τη λήψη μέτρων μείωσης του κόστους παραγωγής των αγροτικών προϊόντων. σελ. 6100

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: « Κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) και Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.), ρυθμίσεις για το προσωπικό της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και άλλες διατάξεις ». σελ. 6102

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί των αναφορών και ερωτήσεων:

ΕΞΑΡΧΟΣ Β.	σελ. 6100
ΚΟΝΤΟΣ Α.	σελ. 6100, 6101

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής:

ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ Β.	σελ. 6135
ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ Χ.	σελ. 6161, 6162, 6163
ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ Γ.	σελ. 6102, 6104, 6144, 6146, 6147, 6148, 6150
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ.	σελ. 6137, 6138
ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ Ι.	σελ. 6160
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ.	σελ. 6111, 6113, 6167
ΖΙΩΓΑΣ Ι.	σελ. 6138
ΖΩΪΔΗΣ Ν.	σελ 6106, 6166
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α.	σελ. 6144, 6148, 6153, 6160, 6162
ΚΑΜΜΕΝΟΣ Π.	σελ. 6168, 6169
ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ Γ.	σελ. 6142, 6143, 6144
ΚΑΡΠΟΥΖΑΣ Α.	σελ. 6136
ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ Α.	σελ. 6163
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ Σ.	σελ. 6104, 6166, 6167
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Γ.	σελ. 6163, 6164
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π.	σελ. 6155, 6156, 6157
ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ Ι.	σελ. 6165, 6166
ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ Κ.	σελ. 6140
ΝΙΩΤΗΣ Γ.	σελ. 6158, 6159
ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ Ε.	σελ. 6109, 6154, 6170, 6171
ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Χ.	σελ. 6148, 6149, 6150, 6151, 6168
ΠΑΥΛΙΔΗΣ Α.	σελ. 6151, 6152, 6153, 6154, 6169, 6170
ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ Φ.	σελ. 6147
ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ Η.	σελ. 6139
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Φ.	σελ. 6159, 6160
ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ Ε.	σελ. 6157
ΤΣΟΥΡΗ Ε.	σελ. 6141

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΒ'

Τρίτη 11 Μαρτίου 2008

Αθήνα, σήμερα στις 11 Μαρτίου 2008, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.01', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΟΥΡΛΑ** .

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

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 6 Μαρτίου 2008 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΡΑ' συνεδριάσεώς του, της Πέμπτης 6 Μαρτίου 2008 σ' ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμων: 1) «Θεσμικό πλαίσιο έρευνας και τεχνολογίας και άλλες διατάξεις», 2) «Οδική βοήθεια οχημάτων» και 3) «Κύρωση σύμβασης για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ».)

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Νικόλαο Καντερέ, Βουλευτή Νομού Αττικής, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην ανάγκη άμεσης συντήρησης των σηματοδοτών σε κομβικά σημεία της πόλης του Αγίου Νικολάου Κρήτης.

2) Οι Βουλευτές Ευβοίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ και Νομού Αττικής κ. ΔΗΜΟΣ ΚΟΥΜΠΟΥΡΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Σύλλογος Κρεμαστού Δήμου Κονιστρών Νομού Εύβοιας ζητεί την οικονομική στήριξη των πυρόπληκτων κατοίκων του Δημοτικού Διαμερίσματος Κρεμαστού.

3) Οι Βουλευτές Α' Αθηνών κ. ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ, Μαγνησίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η κ. Ελένη Κουρή-Βερίνη ζητεί την αποδέσμευση της κόρης της,από τον Καλαθοσφαιρικό Όμιλο Θερμαϊκού «Ο Αχιλλέας».

4) Η Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΜΑΡΙΑ ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Βιομηχανικής Περιοχής Ηρακλείου ζητεί τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών της Δ.Ε.Η. στη Βιομηχανική Περιοχή Ηρακλείου.

5) Οι Βουλευτές Ευβοίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ και Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Αυλίδας Εύβοιας ζητεί τη διενέργεια προσεισμικού ελέγχου καταλληλότητας του κτηρίου του Γυμνασίου Αυλίδας.

6) Η Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ - ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι παραγωγοί φράουλας του Δημοτικού Διαμερίσματος Κυψέλης Δήμου Στράτου Νομού Αιτωλοακαρνανίας ζητούν αποζημίωση για τις καταστροφές που υπέστησαν από την πρόσφατη κακοκαιρία.

7) Η Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας κ. ΣΟΦΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΑ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γεωπόνων Νομού Αιτωλ/νίας ζητεί να μην ισχύσει ο περιορισμός των είκοσι τεσσάρων μηνών στις συμβάσεις των γεωπόνων που εργάζονται στον ΕΛ.Γ.Α..

8) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εμπορικός Σύλλογος Πάρου - Αντιπάρου ζητεί την οριστικοποίηση των όρων δόμησης του οικισμού Παροικίας της Νήσου Πάρου.

9) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Αιτωλοακαρνανίας διαμαρτύρεται για την αλόγιστη χρήση από τη Δ.Ε.Η., των υδάτινων αποθεμάτων των υδροηλεκτρικών φραγμάτων του νομού.

10) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Κυκλάδων ζητεί να μην υπάρξει αλλαγή στον τρόπο μετατάξεων των υπαλλήλων των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

11) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η 'Επαρχος Μήλου ζητεί τη στελέχωση του Κέντρου Υγείας Μήλου με γιατρούς ειδικοτήτων.

12) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η επίλυση εργασιακών και οικονομικών προβλημάτων των γιατρών του Νομού Αχαΐας.

13) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΜΑΞΙΜΟΣ ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων 'Βοήθεια στο Σπίτι' ζητεί τη μονιμοποίηση των μελών του.

14) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μόβρης Αχαΐας ζητεί την

αυτόνομη και αυτοτελή λειτουργία του Ο.Γ.Α..

15) Ο Βουλευτής Αργολίδος κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Εργαζομένων Ε.Υ.Δ.Α.Π.-ΟΜ.Ε. Ε.Υ.Δ.Α.Π. ζητεί την πρόσληψη προσωπικού στην Ε.Υ.Δ.Α.Π..

16) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η άμεση καταβολή δεδουλευμένων αποδοχών στους εργαζόμενους στο πρόγραμμα 'Βοήθεια στο Σπίτι'.

17) Ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Καστορίας κ. ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Γουνοποιών Καστοριάς'Προφήτης Ηλίας' ζητεί τη χρηματοδότηση της Διεθνούς Έκθεσης Γούνας.

18) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Αχαΐας ζητεί την άμεση επισκευή και συντήρηση των εργατικών κατοικιών του Αγίου Νεκταρίου και Ιτεών Πατρών Αχαΐας.

19) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΞΑΡΧΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ολύμπου και η Κοινότητα Καρυάς του Νομού Λάρισας ζητούν την ένταξή τους,στο αναπτυξιακό πρόγραμμα 'Πίνδος'.

20) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο η Τ.Ε.Δ.Κ. Λασιθίου τάσσεται υπέρ της επένδυσης στον Κάβο Σίδερο Λασιθίου.

21) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η οριστικοποίηση του χωροταξικού σχεδίου του Νομού Λασιθίου.

22) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ο Δήμος Μακρύ Γιαλού Λασιθίου ζητεί να πραγματοποιηθεί η επένδυση στον Κάβο Σίδερο Λασιθίου.

23) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ελληνική Περιηγητική Λέσχη Σητείας ζητεί να πραγματοποιηθεί η τουριστική επένδυση στη Μονή Τοπλού.

24) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ιτάνου Λασιθίου ζητεί τη συνέχιση της λειτουργίας των Αστυνομικών Σταθμών Παλαιοκάστρου και Ζάκρου Λασιθίου.

25) Ο Βουλευτής Ευβοίας κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Τοπική 'Ενωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Εύβοιας ζητεί να καταβληθεί μία επιπλέον σύνταξη σε όλους τους πυρόπληκτους συνταξιούχους του Ο.Γ.Α. του Νομού Εύβοιας.

26) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί Σύρου 'Ο ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ' ζητεί να δοθούν κίνητρα για τη λειτουργία ραδιοταξί στα νησιά κ.λπ..

27) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σώμα Επίλεκτων Μεταφραστών - Διερμηνέων ζητεί να αναγνωρισθεί στα μέλη του το δικαίωμα της επικύρωσης των αντίγραφων ξενόγλωσσων εγγράφων και κειμένων της ειδικότητάς τους.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 3992/8-1-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννου Σκουλά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 607/30-1-08 έγγραφο από την Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αρ. πρωτ. 3992/8-1-2008 ερώτησης, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Ι. Σκουλά, σχετικά με το ανωτέρω θέμα, σας ενημερώνουμε τα εξής:

Α. Η βελτίωση του εργασιακού περιβάλλοντος μέσω της εξασφάλισης ικανοποιητικών συνθηκών ασφάλειας και υγείας, αποτελεί ουσιαστικό παράγοντα κοινωνικής και οικονομικής ευημερίας και προόδου και ως εκ τούτου συνιστά βασική μέριμνα κάθε ευνομούμενης, σύγχρονης κοινωνίας.

Ως εκ τούτου στη χώρα μας, τα τελευταία χρόνια, ο τομέας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας έχει τεθεί ως βασική προτεραιότητα, στο γενικότερο πλαίσιο αναβάθμισης της ποιότητας στην απασχόληση, με στόχο τη συνεχή βελτίωση των συνθηκών εργασίας, λαμβάνοντας τεχνικά και οργανωτικά μέτρα σε κάθε επίπεδο δραστηριοποίησης. Εξάλλου, είναι προφανές ότι η εξασφάλιση ενός ασφαλούς και υγιούς περιβάλλοντος εργασίας, συμβάλλει καθοριστικά στην ποιότητα ζωής, στην εργασιακή ειρήνη και κατ' επέκταση στην ανταγωνιστικότητα και τις επιδόσεις των επιχειρήσεων.

Η Πολιτεία, μέσω του Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας και των εξειδικευμένων υπηρεσιών του, προάγει τα θέματα ασφάλειας και υγείας στη εργασία καθορίζοντας την εθνική πολιτική, που βασίζεται στην τριμερή εκπροσώπηση και τον κοινωνικό διάλογο, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ισόρροπη συμμετοχή εργαζομένων και εργοδοτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Η υλοποίηση της πολιτικής για την ασφάλεια και υγεία στην εργασία πραγματοποιείται μέσω ενός εθνικού συστήματος κατάλληλων δομών και διαδικασιών, που περιλαμβάνει κυβερνητικούς φορείς, οργανώσεις εργοδοτών και εργαζομένων, επιστημονικούς και επαγγελματικούς φορείς, εκπαιδευτικά ιδρύματα, υπηρεσίες ασφάλειας και υγείας.

Για την υποστήριξη των παραπάνω αναφερόμενων, έχει αναπτυχθεί το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο για την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία, το οποίο περιλαμβάνει πάνω από 100 νομοθετήματα. Σ' αυτά συγκαταλέγονται νόμοι, προεδρικά διατάγματα και αποφάσεις, με οργανωτικά και τεχνικά μέτρα, που έχουν ως κοινό χαρακτηριστικό την υποχρεωτική εφαρμογή τους. Ακολουθώντας τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το νομοθετικό μας πλαίσιο εναρμονίζεται έγκαιρα με τις κοινοτικές οδηγίες ενώ παράλληλα κυρώνονται Διεθνείς Συμβάσεις Εργασίας που περιλαμβάνουν θεσμικά μέτρα για την προστασία της ασφάλειας και υγείας των εργαζομένων. Επιπλέον αρκετά νομοθετήματα αποτελούν αμιγές εθνικό δίκαιο.

Ειδικότερα, το νομοθετικό πλαίσιο για την ασφάλεια και υγεία στην εργασία προβλέπει ότι:

Η εξασφάλιση της υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων που απασχολούνται με οποιαδήποτε σχέση εργασίας (άρθρο 2§1, ΠΔ 17/96) αποτελεί σε κάθε περίπτωση υποχρέωση του εργοδότη (άρθρο 7§1, ΠΔ 17/96), ο οποίος για τον σκοπό αυτό υποχρεούται να χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του τεχνικού ασφαλείας και κατά περίπτωση (όταν ο αριθμός εργαζομένων υπερβαίνει τους 50) του γιατρού εργασίας (άρθρο 4§1, Ν.1568/85 και άρθρο 4, ΠΔ 17/96).

Στο ίδιο πλαίσιο ο εργοδότης οφείλει να έχει στη διάθεση του μια γραπτή εκτίμηση των υφιστάμενων κατά την εργασία κινδύνων (άρθρο 8§1, ΠΔ 17/96). Η εκτίμηση αυτή, πραγματοποιείται από τον τεχνικό ασφαλείας σε συνεργασία με τον γιατρό εργασίας.

Αναπόσπαστη πρόβλεψη για όλη σχεδόν την νομοθεσία μας, αποτελεί η επίβλεψη της υγείας των εργαζομένων από τον γιατρό εργασίας της επιχείρησης, μέσω περιοδικού ιατρικού ελέγχου και επίβλεψης της εφαρμογής των μέτρων προστασίας των εργαζομένων (ενδεικτικά αναφέρεται το άρθρο 10, Ν.1568/85, όπως συμπληρώθηκε με τις διατάξεις των παρ. 13 και 14 του άρθρου 4 του Π.Δ. 17/96).

Πέραν του νομοθετικού έργου, το Υπουργείο μας αποδίδει ιδιαίτερη βαρύτητα στον έλεγχο της εφαρμογής της νομοθεσίας και την επιβολή κυρώσεων στους παραβάτες, μέσω των αρμόδιων υπηρεσιών του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας

(ΣΕΠΕ), όπως τούτο αναλυτικά αποτυπώνεται στις ετήσιες εκθέσεις πεπραγμένων του ΣΕΠΕ.

Ειδικά ως προς το ζήτημα των επαγγελματικών ασθενειών, το Υπουργείο μας πρόσφατα συμπεριέλαβε στον κατάλογο επαγγελματικών ασθενειών του ΙΚΑ και το μεσοθηλίωμα του υπεζοκώτα στις υπάρχουσες αμιαντώσεις (ΥΑ Φ11321/27240/1941/2006). Επιπλέον, εντός του 2007 συστάθηκε επιτροπή με έργο της την ενσωμάτωση του Ευρωπαϊκού καταλόγου επαγγελματικών ασθενειών στην εθνική μας νομοθεσία, με στόχο την εναρμόνιση της χώρας μας με τις Κοινοτικές κατευθύνσεις.

Επίσης, σε επίπεδο ενημέρωσης σε θέματα ασφάλειας και υγείας στην εργασία, το Υπουργείο μας παρέχει άμεσα διαθέσιμη πληροφόρηση σχετικά με διάφορες πτυχές του θέματος (εθνικό-ευρωπαϊκό-διεθνές δίκαιο, φορείς επιμόρφωσης, υπηρεσίες παροχής υπηρεσιών προστασίας και πρόληψης, στατιστικά στοιχεία, καλές πρακτικές, κλπ), μέσω:

- της έκδοσης εντύπων (βιβλία, φυλλάδια, αφίσες) και ηλεκτρονικού ενημερωτικού υλικού (CDs, τηλεοπτικά spots),
-της διοργάνωσης ημερίδων,
-της συμμετοχής σε εκστρατείες διάδοσης της πληροφόρησης και
της ιστοθέσης του Υπουργείου (www.ypakp.gr).

Πληροφόρηση σε όλους τους ενδιαφερόμενους παρέχεται επίσης και μέσω των ετήσιων δράσεων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία, οι οποίες διοργανώνονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο και στις οποίες η χώρα μας συμμετέχει ενεργά μέσω του εστιακού της πόλου (Διεύθυνση Διαχείρισης της Πληροφόρησης, Επιμόρφωσης και Παρακολούθησης Πολιτικής Συνθηκών Εργασίας). Ο Οργανισμός επιλέγει κάθε χρόνο ένα συγκεκριμένο θέμα σχετικό με ασφάλεια και υγεία στην εργασία, στο οποίο επικεντρώνει την εκστρατεία πληροφόρησης-ευαισθητοποίησης του. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, το 2007 η εκστρατεία αφιερώθηκε στα μυοσκελετικά προβλήματα των εργαζομένων και με την ευκαιρία αυτή πραγματοποιήθηκε από το Υπουργείο μας ημερίδα στα Ιωάννινα και έκδοση 2 τεχνικών εγχειριδίων με θέματα «Καλές πρακτικές για την πρόληψη των μυοσκελετικών παθήσεων» και «Μυοσκελετικές παθήσεις στην εργασία. Μειώστε την καταπόνηση», τα οποία διανέμονται δωρεάν.

Β. Με το άρθρο 2 του Ν.2639/1998 «Ρύθμιση εργασιακών σχέσεων, σύσταση Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ205/Α/1998), το οποίο αντικατέστησε το άρθρο 38 του νόμου 1892 περί μερικής απασχόλησης, θεσπίζεται μια σειρά διατάξεων υπέρ των εργαζομένων αυτής της κατηγορίας.

Ειδικότερα υιοθετείται η αρχή της ελεύθερης προσφυγής στη μερική απασχόληση με κοινή συμφωνία των μερών και καθιερώνεται ο έγγραφος τύπος ως συστατικό στοιχείο για την κατάρτιση της σύμβασης αυτής.

Η μερική απασχόληση εξ ορισμού περιλαμβάνει αριθμό ωρών εργασίας μικρότερο από αυτόν της πλήρους απασχόλησης με βασικές χρονικές μονάδες-σημεία αναφοράς την ημέρα, την εβδομάδα, το δεκαπενθήμερο, το μήνα. Η διάταξη δίνει τη δυνατότητα να συμφωνηθεί οποτεδήποτε η μερική απασχόληση (κατά τη σύσταση ή κατά τη διάρκεια της σύμβασης).

Για τη σύναψη όμως, μιας τέτοιας συμφωνίας απαιτείται ως συστατικό στοιχείο αυτής ο έγγραφος τύπος, άλλως είναι άκυρη. Προβλέπεται ακόμη υποχρέωση του εργοδότη να γνωστοποιεί τη συμφωνία αυτή μέσα σε δεκαπέντε (15) μέρες από την κατάρτισή της στην οικεία Επιθεώρηση Εργασίας. Σε περίπτωση που η σχετική συμφωνία δεν γνωστοποιηθεί στην οικεία Επιθεώρηση Εργασίας μέσα στην προβλεπόμενη προθεσμία, τεκμαίρεται ότι καλύπτει σχέση εργασίας με πλήρη απασχόληση .Το τεκμήριο είναι μαχητό. Ο εργοδότης μπορεί να ανταποδείξει, ότι η σύμβαση εργασίας αφορά μερική και όχι πλήρη απασχόληση. Εντάσσεται στον ορισμό της μερικής απασχόλησης και η εκ περιτροπής απασχόληση, δηλαδή η κατά πλήρες ωράριο εργασία ορισμένων ημερών. Αυτό έχει σαν συνέπεια την επέκταση της εφαρμογής των προστατευτικών διατάξεων της μερικής απασχόλησης για τον εργαζόμενο, που θεσπίζονται και για αυτήν την ειδικότερη μορφή απασχόλησης.

Διατηρείται η διάταξη ότι ο εργοδότης δύναται να επιβάλλει μονομερώς σύστημα εκ περιτροπής εργασίας σε περίπτωση περιορισμού της δραστηριότητάς του, με τη διαφορά ότι για την επιβολή του συστήματος αυτού δεν απαιτείται πλέον άδεια της διοικητικής αρχής, επιβάλλεται όμως η προηγούμενη διαβούλευση του εργοδότη με τους νόμιμους εκπροσώπους των εργαζομένων.

Για τη σύναψη συμβάσεων απασχόλησης εκ περιτροπής, απαιτείται έγγραφος τύπος και γνωστοποίησή τους στην οικεία Επιθεώρησης Εργασίας μέσα σε οκτώ (8) μέρες από την κατάρτιση των συμφωνιών ή από τη λήψη των αποφάσεων. Σε περίπτωση που οι σχετικές συμφωνίες ή αποφάσεις δεν γνωστοποιηθούν στην οικεία Επιθεώρηση μέσα στην προβλεπόμενη προθεσμία, τεκμαίρεται ότι καλύπτει σχέση εργασίας με πλήρη απασχόληση. Το τεκμήριο και εδώ είναι μαχητό. Ο εργοδότης φέρει το βάρος της ανταπόδειξης.

Διασφαλίζεται κατά τρόπο σαφή και ρητό η αρχή της ίσης μεταχείρισης μεταξύ πλήρως και μερικώς απασχολουμένων, όσον αφορά στην αμοιβή (αμείβονται κατ' αναλογία ωρών σε σχέση με τις αποδοχές των πλήρως απασχολουμένων) καθώς και την καταβολή της προσαύξησης για εργασία κατά Κυριακή ή ημέρα αργίας ή κατά τις νυχτερινές ώρες.

Θεσπίζεται δικλείδα ασφαλείας υπέρ των εργαζομένων, καθώς επιβάλλεται η παροχή της εργασίας να είναι συνεχόμενη και να παρέχεται μια φορά σε κάθε εργάσιμη ημέρα.

Προβλέπεται ακόμα ότι είναι άκυρη η καταγγελία της σύμβασης εργασίας, λόγω του ότι ο εργαζόμενος σε επιχείρηση με σύμβαση εργασίας πλήρους απασχόλησης δεν αποδέχεται πρόταση του εργοδότη για μετατροπή της σύμβασης εργασίας πλήρους απασχόλησης σε σύμβαση εργασίας μερικής απασχόλησης.

Επιπλέον, οι μερικώς απασχολούμενοι, έχουν δικαίωμα ετήσιας άδειας με αποδοχές και επίδομα αδείας με βάση τις αποδοχές που θα ελάμβαναν αν εργάζονταν κατά το χρόνο της άδειάς τους, για τη διάρκεια της οποίας έχουν ανάλογη εφαρμογή οι οικείες διατάξεις για απασχολούμενους πλήρους απασχόλησης.

Ο εργοδότης δεν μπορεί να αξιώσει παροχή εργασίας πέρα από τη συμφωνημένη, περίπτωση που ο εργαζόμενος έχει και άλλη απασχόληση ή βαρύνεται με οικογενειακές υποχρεώσεις. Στους εργαζόμενους αυτής της κατηγορίας, εξασφαλίζεται η πρόσβαση στις δραστηριότητες επαγγελματικής κατάρτισης που εφαρμόζει η επιχείρηση και μάλιστα με όρους και συνθήκες, ανάλογες με αυτές που ισχύουν και εφαρμόζονται για τους εργαζομένους με σχέση εργασίας πλήρους απασχόλησης και αορίστου χρόνου. Αναγνωρίζεται στον εργαζόμενο με σύμβαση εργασίας μερικής απασχόλησης, δικαίωμα προτεραιότητας για πρόσληψη σε θέση εργασίας πλήρους απασχόλησης, υπό την απαραίτητη κατά νόμο προϋπόθεση ότι προσφέρεται να εργασθεί με «ίσους όρους».

Τέλος, λαμβάνεται μέριμνα ώστε οι εργαζόμενοι με μερική απασχόληση, να έχουν πρόσβαση στις κοινωνικές υπηρεσίες που παρέχει η επιχείρηση (βρεφονηπιακοί σταθμοί, κατασκηνώσεις, καντίνα, εκδρομές, συνεστιάσεις, πολιτιστικές εκδηλώσεις).

Γ. Για τα λοιπά ζητήματα, σας επισυνάπτουμε τα με αρ. πρωτ. 30057/14-1-2008, 100013/14-1-2008 Έγγραφα του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας (Σ.ΕΠ.Ε.) και το με αρ. πρωτ. Φ90022/855/48/21-1-2008 Έγγραφο της Γενικής Γραμματείας Κοινωνικών Ασφαλίσεων (Γ.Γ.Κ.Α.).

Η Υπουργός
ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ -ΠΑΛΛΗ»

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

2. Στην με αριθμό 4057/8-1-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ80000/844/130/24-1-08 έγγραφο από την Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε σχέση με την υπ' αριθ. 4057/08-01-08 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τον Βουλευτή κ. Βασίλη Κεγκέρογλου, σας γνωρίζουμε ότι:

1. Το θέμα της διαχείρισης και αξιοποίησης των αποθεματικών και εν γένει της περιουσίας, ανήκει στην αποκλειστική ευθύνη του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΑΕΕ, που είναι αυτοτελής, αυτόνομος και αυτοδιοικούμενος Οργανισμός.

Κατά συνέπεια, οι επενδύσεις αλλά και οι ρευστοποιήσεις ενεργούνται με αποφάσεις του Δ.Σ., οι οποίες λαμβάνονται στο πλαίσιο των δυνατοτήτων που παρέχει η ισχύουσα νομοθεσία και ανάλογα με την οικονομική κατάσταση του Οργανισμού, την επενδυτική πολιτική και τους στόχους που χαράσσει το Δ.Σ..

Σημειώνεται ότι, με τον τελευταίο νόμο 3586/2007, θεσπίστηκε το νέο πλαίσιο επενδύσεων και αξιοποίησης της περιουσίας των ΦΚΑ, με σκοπό την επίτευξη αποτελεσματικότερης διαχείρισης των αποθεματικών, την αύξηση της ευελιξίας στη λήψη επενδυτικών αποφάσεων και κυρίως, την προώθηση της διαφάνειας και του πληρέστερου ελέγχου της νομιμότητας των επενδύσεων που πραγματοποιούνται. Βάση του νέου αυτού θεσμικού πλαισίου, δεν απαιτείται η έγκριση του Υπουργείου, τόσο για τις επενδύσεις όσο και τις εκποιήσεις περιουσιακών στοιχείων των Φ.Κ.Α..

2. Το έτος 2008 ο Ο.Α.Ε.Ε. θα επιχορηγηθεί συνολικά από τον κρατικό προϋπολογισμό με το ποσό των 715 εκατ. ευρώ περίπου, έναντι 580 εκατ. ευρώ το έτος 2007. Προβλέπεται δηλαδή, μια αύξηση της χρηματοδότησης κατά 135 εκατ. ευρώ ή ποσοστό 23,28%.

Επίσης, η Διοίκηση του Οργανισμού θα προχωρήσει στη λήψη των αναγκαίων μέτρων για τον περιορισμό της εισφοροδιαφυγής, ώστε από την αύξηση και των εσόδων του, ο Οργανισμός να καλύψει τις ανάγκες του και να διασφαλίσει την ομαλή και έγκαιρη καταβολή των συντάξεων και των λοιπών παροχών, για το έτος του 2008.

Η Υπουργός
ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ»

3. Στην με αριθμό 3723/28-12-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπυρίδωνα – Άδωνι Γεωργιάδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 215/17-1-08 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης παρακαλώ να ενημερώσετε τον αξιότιμο κύριο συνάδελφο για τα εξής:

Α) Αναφορικά με τη βελτίωση των συνθηκών κράτησης στις φυλακές της χώρας, το Υπουργείο Δικαιοσύνης εφαρμόζει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα σωφρονιστικής πολιτικής, με κύριο άξονα την αποσυμφόρηση των υπερκορεσμένων φυλακών της χώρας. Το πρόγραμμα αυτό έχει ως προτεραιότητα την κατασκευή 7 νέων Καταστημάτων Κράτησης και, αμέσως μετά την ολοκλήρωσή τους, άλλων 5 νέων συγκροτημάτων Καταστημάτων Κράτησης. Ειδικότερα:

Ολοκληρώνεται σε λίγους μήνες ένα ταχύρυθμο πρόγραμμα κατασκευής 7 νέων φυλακών, χωρητικότητας 2.700 κρατουμένων. Το πρώτο από τα 7 νέα Καταστήματα Κράτησης στα Τρίκαλα ήδη λειτουργεί από τον Ιούνιο του 2006. Το δεύτερο νέο Κατάστημα Κράτησης στο Δομοκό λειτουργεί ήδη από τον Μάρτιο του 2007. Το τρίτο Κατάστημα Κράτησης στα Γρεβενά ήδη παραδόθηκε προς χρήση προ τριμήνου και θα ξεκινήσει να λειτουργεί στις αρχές του 2008. Επίσης, παραδόθηκε σε χρήση και το νέο Κατάστημα Κράτησης Γυναικών «Αττική Ι» στον Ελεώνα Θηβών, όπου θα μεταφερθούν 350 περίπου γυναίκες-κατάδικοι, οι οποίες κρατούνται μέχρι σήμερα στον Κορυδαλλό. Η μεταφορά θα ολοκληρωθεί το 2008, οπότε και θα τεθεί σε λειτουργία η εν λόγω φυλακή. Στις αρχές του 2008 θα ολοκληρωθούν και οι εργασίες στα νέα Καταστήματα Κράτησης στις Σέρρες και στη Δράμα, ενώ εντός του πρώτου εξαμήνου του 2008 θα παραδοθεί και η έβδομη φυλακή στα Χανιά.

Το πρόγραμμα αποσυμφόρησης συνεχίζεται άμεσα και μέχρι την οριστική λύση του κτιριακού προβλήματος των φυλακών της χώρας, η οποία λύση θα αναβαθμίσει σημαντικά και την ποιότητα ζωής των κρατουμένων. Ήδη -και πριν την παράδοση των προαναφερομένων Καταστημάτων στις Σέρρες, Δράμα και Χανιά- προχωρούν οι διαδικασίες για τα επόμενα τρία Μεγάλα Σωφρονιστικά Καταστήματα στα Διαβατά Θεσσαλονίκης, στην Κασσαβέτεια Βόλου και στον Άγιο Ιωάννη Κορινθίας στο πλαίσιο των προγραμμάτων ΣΔΙΤ.

Β) Πέρα από την αποσυμφόρηση των φυλακών, το πρόγραμμα σωφρονιστικής πολιτικής του Υπουργείου Δικαιοσύνης προωθεί μια σειρά δράσεων και πρωτοβουλιών για τον εξανθρωπισμό και τον εκσυγχρονισμό του σωφρονιστικού μας συστήματος. Συγκεκριμένα, βάσει του άρθρου 11 του Σωφρονιστικού Κώδικα (Ν. 2776/99) προβλέπεται και γίνεται κατά το δυνατόν, δεδομένου ότι ο πληθυσμός των κρατουμένων έχει αυξηθεί πολύ, διαχωρισμός τους ανάλογα με την ποινή που εκτίουν (φυλάκιση ή κάθειρξη), την ηλικία τους (ανήλικοι-ενήλικες) και του φύλου τους (άνδρες-γυναίκες). Έτσι, οι φυλακές θα μπορούν να ανταποκριθούν στο σωφρονιστικό τους ρόλο.

Γ) Τέλος, βάσει του άρθρου 64 του Σωφρονιστικού Κώδικα (Ν. 2776/99) προβλέπεται και εφαρμόζεται ο θεσμός της παροχής κοινωφελούς εργασίας, σύμφωνα με αναλογική εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 82 και 100 Π.Κ. ως εναλλακτικού μέτρου έκτισης στερητικών της ελευθερίας ποινών, η δε επίβλεψη του ανωτέρου μέτρου έχει ανατεθεί στην Υπηρεσία Επιμελητών Κοινωνικής Αρωγής, η οποία οργανώθηκε και λειτουργεί από το έτος 2006. Ήδη συμμετέχουν 140 Δημόσιοι φορείς (εκ των οποίων 133 Δήμοι, 5 Εταιρίες Προστασίας Ανηλίκων και 2 Υγειονομικές Περιφέρειες).

Ο Υπουργός
ΣΩΤΗΡΗΣ ΧΑΤΖΗΓΑΚΗΣ»

4. Στην με αριθμό 4493/16-1-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Άδωνι Γεωργιάδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 960Β/8-2-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω σχετικής ερώτησης σας γνωρίζουμε τα εξής

Η προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κατά της Ελλάδας οφειλόταν στο ότι η χώρα μας δεν είχε μεριμνήσει στο παρελθόν ώστε 24 οικισμοί με ισοδύναμο πληθυσμό άνω των 15.000 κατοίκων ο καθένας, να διαθέτουν δίκτυα αποχέτευσης και εγκαταστάσεις δευτεροβάθμιας επεξεργασίας των αστικών λυμάτων τους μέχρι την 31 Δεκεμβρίου του 2000.

Ωστόσο έχουν επέλθει μεταβολές στην κατάσταση των έργων στους 24 οικισμούς τα τελευταία χρόνια κατόπιν χρηματοδότησης από το Γ' ΚΠΣ.

Ήδη οι υποδομές σε κάποια από αυτά έχουν ολοκληρωθεί ενώ σε κάποια άλλα ολοκληρώνονται. Συγκεκριμένα:

- Το Ηράκλειο διαθέτει Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων, που λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις που θέτει η Οδηγία 91/271/ΕΟΚ για τα αστικά λύματα και δίκτυο αποχέτευσης που εξυπηρετεί το 93% του πληθυσμού αιχμής.
- Η τουριστική ζώνη Θεσσαλονίκης διαθέτει Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων και με την ολοκλήρωση υλοποιούμενου έργου θα διαθέτει αποχετευτικό δίκτυο που θα εξυπηρετεί σε ποσοστό 93% τον πληθυσμό αιχμής.
- Η Ζάκυνθος διαθέτει Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων, που λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις που θέτει η Οδηγία 91/271/ΕΟΚ και δίκτυο αποχέτευσης που εξυπηρετεί σε ποσοστό μεγαλύτερο του 90% τον πληθυσμό αιχμής.
- Η Ραφήνα και η Αρτέμιδα περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό της ΕΥ ΔΑΠ και προβλέπεται να εξυπηρετηθούν από το κέντρο Επεξεργασίας Λυμάτων Βορείων Μεσογείων, κ.λπ..

Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει προχωρήσει στην καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης υποδομών που αφορούν τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων σε όλη τη χώρα, προκειμένου στη συνέχεια να εντοπιστούν οι ανάγκες σε έργα άμεσης προτεραιότητας (Α,Β,Γ) σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας 91/271/ΕΟΚ και τα οποία προβλέπεται να υλοποιηθούν στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (2007-2013).

Το πλήρες κείμενο του Επιχειρησιακού Προγράμματος ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ (2007-2013) είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης του Ε. Π. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ : www.epper.gr

Ο Υφυπουργός
ΣΤΑΥΡΟΣ ΕΛ. ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ»

5. Στην με αριθμό 4415/15-1-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννη Σκουλά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 943Β/8-2-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ως άνω σχετικής ερώτησης, σας ενημερώνουμε ότι:

Το ΥΠΕΧΩΔΕ, κατά την κατάρτιση του Εθνικού Σχεδιασμού Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων (ΕΣΔΣΑ) έχει θέσει σαφές χρονοδιάγραμμα για την εξάλειψη των Χώρων Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Αποβλήτων (ΧΑΔΑ) μέχρι το 2008. Το πρόγραμμα αποκατάστασης των ΧΑΔΑ υλοποιείται σε συνάρτηση με τα υφιστάμενα έργα διαχείρισης στερεών αποβλήτων και με τον προγραμματισμό και την πορεία υλοποίησης των εγκαταστάσεων διαχείρισης στερεών αποβλήτων που είναι ενταγμένα στα ΠΕΠ και στο Ταμείο Συνοχής.

Το κλείσιμο και η αποκατάσταση όλων των ΧΑΔΑ προϋποθέτει την αποπεράτωση των έργων διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων που περιλαμβάνονται στους Περιφερειακούς σχεδιασμούς.

Σχετικά με την πορεία υλοποίησης των έργων αποκατάστασης των ΧΑΔΑ, το σχετικό πρόγραμμα είναι σε εξέλιξη, εποπτεύεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και το ΥΠΕΣΔΔΑ και θα φτάσουμε σε ικανοποιητικό βαθμό υλοποίησης των έργων έως το τέλος του 2008.

Μέχρι το τέλος του 2008 προβλέπεται να έχουν ολοκληρωθεί τα παρακάτω έργα που χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής και το Γ' ΚΠΣ:

- 47 νέοι ΧΥΤΑ βρίσκονται σε φάση υλοποίησης
- 18 επεκτάσεις υφισταμένων ΧΥΤΑ βρίσκονται σε φάση υλοποίησης.
- 41 Σταθμοί Μεταφόρτωσης Αποβλήτων (ΣΜΑ) βρίσκονται σε φάση υλοποίησης.

Η λειτουργία των υφιστάμενων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και διάθεσης των αστικών στερεών αποβλήτων και η ολοκλήρωση των προαναφερόμενων έργων θα έχει ως αποτέλεσμα την κάλυψη της Χώρας σε ποσοστό περίπου 94% με έργα ασφαλούς τελικής διάθεσης των μη επικίνδυνων αστικών στερεών αποβλήτων.

Ο Υφυπουργός
ΣΤΑΥΡΟΣ ΕΛ. ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ»

6. Στην με αριθμό 4631/17-1-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κυριάκου Βελόλπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-42/29-1-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Κ. Βελόπουλος, με θέμα «Λαθρεμπόριο πετρελαίου στη Θεσσαλονίκη», σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Κάθε χρόνο η διακίνηση του πετρελαίου θέρμανσης γίνεται αντικείμενο εκμετάλλευσης από ορισμένους που φθάνουν να παρανομούν για το κέρδος και να εξαπατούν τους καταναλωτές. Το Υπουργείο Ανάπτυξης, γνωρίζοντας ότι η σωστή διακίνηση του πετρελαίου δεν μπορεί να επαφίεται στην καλή διάθεση των δια κινητών του, έχει λάβει μέτρα, τα οποία κάθε χρόνο βελτιώνονται και γίνονται πιο αποτελεσματικά.

Την εμπορία και διακίνηση του πετρελαίου θέρμανσης διέπει η αγορανομική διάταξη 14/89. Το έτος 2007, το Υπουργείου Ανάπτυξης προχώρησε σε τροποποίηση ορισμένων άρθρων της αγορανομικής αυτής διάταξης, ώστε να ελαχιστοποιηθεί, κατά το δυνατόν, η κερδοσκοπία σε βάρος των καταναλωτών, κατά την παράδοση του πετρελαίου θέρμανσης.

Οι εντατικοί έλεγχοι από ειδικευμένα συνεργεία του Υπουργείου Ανάπτυξης και των υπηρεσιών Εμπορίου των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων της χώρας - στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης αρμόδιες είναι οι υπηρεσίες Εμπορίου της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλονίκης - που διενεργούνται σε βυτιοφόρα διανομής κατά την διάρκεια όλης της ημέρας βάζουν φρένο στις διαθέσεις εκείνων που σκοπό έχουν το εύκολο και παράνομο κέρδος. Η αποτελεσματικότητα των ληφθέντων μέτρων αποδεικνύεται από την μείωση των διαπιστωμένων παραβάσεων των βυτιοφόρων σε βάθος χρόνου. Έτσι, σύμφωνα με τα στοιχεία των ελέγχων που διεξήχθησαν από την Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης, από την έναρξη της διάθεσης πετρελαίου θέρμανσης στις 15 Οκτωβρίου 2007 μέχρι και τις 31 Δεκεμβρίου 2007, σε 802 ελέγχους βυτιοφόρων στην Αττική διαπιστώθηκαν 94 παραβάσεις, ήτοι ποσοστό 11,72%. Συγκρινόμενα αυτό το ποσοστό με αυτό των αντίστοιχων μηνών της προηγούμενης χρονιάς είναι σημαντικά χαμηλότερο (το τελευταίο τρίμηνο του 2006, επί συνόλου 881 ελέγχων, σημειώθηκαν 455 παραβάσεις, ήτοι ποσοστό 51 ,65%).

Όσον αφορά το είδος των παραβάσεων, η συνηθέστερη παράβαση είναι αυτή του ελλείμματος ή περισσεύματος κατά την παράδοση, σε ποσοστό 35,9% επί του συνόλου των παραβάσεων. Αξίζει να σημειώσουμε ότι οι κυρώσεις για την παράβαση του περισσεύματος είναι πολύ αυστηρές (ποινικές και διοικητικές).

Στην συνέχεια ακολουθούν κατά φθίνουσα σειρά οι παραβάσεις της μη τήρησης βιβλίου διακίνησης πετρελαίου (17,5%), η μη προ μέτρηση/επιμέτρηση στην δεξαμενή του πελάτη (17,5%), οι απαγορευμένες σωληνώσεις (6,8%), η μη διάθεση μετρητή εγκεκριμένου και σφραγισμένου (6,8%) και η μη διάθεση εγκεκριμένου μετρικού κανόνα (βέργας) (4,9%). Τέλος ποσοστό 10,7% αποτελούν άλλου είδους παραβάσεις, π.χ. διακίνηση πετρελαίου χωρίς παραστατικά παράδοσης, διακίνηση πετρελαίου σε βυτιοφόρο από δύο δια κινητές κ.λ.π..

Η εφαρμογή του Αγορανομικού Κώδικα και των Αγορανομικών Διατάξεων και των λοιπών Αποφάσεων που ισχύουν, είναι αρμοδιότητα των υπηρεσιών Εμπορίου των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων της χώρας στα διοικητικά τους όρια.

Τέλος το Υπουργείο Ανάπτυξης έχει εκδώσει ενημερωτικά έντυπα για την σωστή παραλαβή του πετρελαίου έτσι ώστε οι καταναλωτές να μην γίνονται θύματα ελλιπών παραδόσεων.

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ»

7. Στην με αριθμό 4231/10.1.08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Τσετίν Μανταζή δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ78400/2040/29.1.08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση, που κατέθεσε στη βουλή η βουλευτής κ.Τσετίν Μαντατζή αναφορικά με το αντικείμενο του θέματος σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με την ακολουθούμενη μέχρι σήμερα διοικητική πρακτική κάθε αίτημα για ανάκτηση της ελληνικής ιθαγένειας προσώπου που την έχει αποστερηθεί κατά το παρελθόν δυνάμει των τότε ισχυουσών διατάξεων, τίθεται ενώπιον του Συμβουλίου Ιθαγενείας το οποίο κατ'επίκληση των γενικών αρχών διοικητικού δικαίου, καλείται να γνωμοδοτήσει αν κατά το χρόνο έκδοσης της απόφασης αποστέρησης της ελληνικής ιθαγένειας συνέτρεχαν ή όχι οι νόμιμες προϋποθέσεις για την έκδοσή της.

Ο Υπουργός Εσωτερικών στο πλαίσιο αυτό εξέδωσε την αριθμ.Φ.105487/19570/06/3-5-2007 απόφασή του με την οποία απέρριψε το αίτημα των ΦΑΡΖΛΗ Μοχάμετ του Αλή και της συζύγου του ΑΛΗ ΜΕΜΕΤ Σαμπριέ του Αλή περί ανάκτησης της ελληνικής τους ιθαγένειας, μετά από σύμφωνη γνώμη του ανωτέρω Συμβουλίου, χωρίς όπως προκύπτει από τα προαναφερόμενα να υπεισέρχεται εκ του νόμου σε ουσιαστικό έλεγχο του περιεχομένου των προγενέστερων αυτών αποφάσεων αποστέρησης της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Υπενθυμίζεται ότι η διάταξη του άρθρου 19 του τότε ισχύο-

ντος Ν.Δ/τος 3370/1955 (Κώδικας Ελληνικής Ιθαγένειας) βάσει του οποίου απώλεσαν οι προαναφερόμενοι την ελληνική ιθαγένεια δεν βρίσκεται πλέον σε ισχύ, έχοντας καταργηθεί με τη διάταξη του άρθρου 9 παρ.14 του Ν.2623/1998 και όπως έχει ενημερώσει η υπηρεσία μας τους αιτούντες(σχετ.Φ.105487/50051/23-12-2007) δεν προβλέπεται από τις ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις άσκηση ένστασης κατά απόφασης του Υπουργού Εσωτερικών υφίσταται όμως το δικαίωμα προσφυγής κατά της ανωτέρω Υπουργικής απόφασης ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας ή υποβολής εκ νέου σχετικού αιτήματος με την προϋπόθεση της προσκόμισης νέων στοιχείων τα οποία δεν είχαν υποβληθεί κατά την αξιολόγηση της αρχικής τους αίτησης.

Ο Υφυπουργός
Α. ΝΑΚΟΣ»

8. Στην με αριθμό 3974/8-1-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κωνσταντίνου Αϊβαλιώτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-17/25.1.08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Κ. Αϊβαλιώτης, με θέμα «Τεράστια η άνοδος των τιμών στην Ελλάδα», σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Από το 1992 και μετά, δυνάμει της Α.Δ. 16/92, οι τιμές πώλησης των πόσης φύσεως αγαθών και υπηρεσιών στο σύνολο σχεδόν των τροφίμων και ποτών διαμορφώνονται ελεύθερα, με βάση την προσφορά, ζήτηση και τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού, σε όλα τα στάδια εμπορίας τους (βιομηχανία, βιοτεχνία, εισαγωγέας, χονδρέμπορος, λιανοπωλητής), με μόνη εξαίρεση τα οπωρολαχανικό και τις παιδικές τροφές, των οποίων οι τιμές τελούν ακόμα υπό το καθεστώς των ελεγχομένων ειδών.

Η απελευθέρωση των τιμών ήταν απόρροια της επιτακτικής ανάγκης εναρμόνισης της οικονομίας της ελληνικής αγοράς προς τις αντίστοιχες οικονομίες των άλλων Κρατών-Μελών της Ε.Ε., αφ' ενός μεν γιατί κάτι τέτοιο επιτάσσει η συνθήκη ένταξης της χώρας μας στην Ε.Ε. και αφετέρου γιατί με την απελευθέρωση αυτή διασφαλίσθηκε η οικονομική επιβίωση των ελληνικών επιχειρήσεων απέναντι στις ανταγωνιστικές συνθήκες στην Ευρωπαϊκή και Παγκόσμια Αγορά, που είναι αισθητές αλλά και για να δοθούν κίνητρα στις επιχειρήσεις αυτές να δραστηριοποιηθούν και ανταγωνιστικό μεταξύ τους, προς όφελος των ιδίων και του καταναλωτικού κοινού.

Συνεπεία πλέον της απελευθερωμένης αγοράς οι εκάστοτε κρατούσες συνθήκες, πολλές φορές στα πλαίσια του υγιούς ανταγωνισμού, εκ των πραγμάτων επηρεάζουν τις τιμές (π.χ. με χαμηλή προσφορά -υψηλή ζήτηση -άνοδος τιμών ,με υψηλή προσφορά -χαμηλή ζήτηση -μείωση τιμών).

Το γεγονός ότι οι τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα, δε σημαίνει ότι δεν υφίσταται μηχανισμός ελέγχου αυτών, αφού σε ισχύ ευρίσκεται το ισχυρό νομικό πλαίσιο του Ν. 703/77 «Περί προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, που εφαρμόζεται από την αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού, νόμος που θεσπίζει κανόνες περί τη λειτουργία της αγοράς μέσα από υγιείς συνθήκες ανταγωνισμού και επιβάλλει κυρώσεις σε επιχειρήσεις, που για ίδιο και μόνο οικονομικό όφελος, εφαρμόζουν συμπεριφορές και πρακτικές που διαστρεβλώνουν τον ανταγωνισμό (κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένες πρακτικές τιμών, ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές καταστάσεις κ.λ.π.).

Κατ' ακολουθία των ανωτέρω, ο ανταγωνισμός υπαγορεύει στον καταναλωτή την ανάγκη όπως, για την προστασία του και διασφάλιση των οικονομικών του συμφερόντων, ερευνά την αγορά, για επιλογή των προϊόντων της αρεσκείας του και στις συμφέρουσες γι' αυτόν τιμές.

Από πλευράς αρμοδιότητας της Δ/νσης Τιμών, Τροφίμων και Ποτών της Γ.Γ. Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης ισχύουν μηχανισμοί, μέσω των οποίων παρακολουθείται η διαμόρφωση και εξέλιξη των τιμών τροφίμων και ποτών στην εγχώρια αγορά, όπως:

α) Η Α.Δ. 5/05, με την οποία επιβάλλεται η υποχρέωση σε βιομηχανίες, βιοτεχνίες και εισαγωγείς μεγάλης οικονομικής επιφάνειας (υψηλός κύκλος εργασιών) όπως, επί εκδηλούμενης πρόθεσής τους να μεταβάλλουν τις τιμές των τροφίμων και ποτών (που απαριθμούνται σε 57 προϊόντα), ενημερώνουν απευθείας την υπηρεσία 10 ημέρες τουλάχιστον, πριν τη μεταβολή αυτή, υποβάλλοντας προς τούτο τον τιμοκατάλογο με τις νέες τιμές. Σε συνέχεια αυτής της διάταξης και σε μια προσπάθεια καλύτερης καταγραφής των τάσεων της αγοράς, ζητήθηκε από την Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης από τις αλυσίδες των Super Market να καταθέτουν επιπλέον λίστες με τις τιμές από 450 βασικό προϊόντα. Μέσα από αυτή τη διαδικασία και με παράλληλη εξέταση των τιμών παραγωγού και των αντίστοιχων διεθνών τιμών επιδιώκεται η διερεύνηση αναίτιων ανατιμήσεων.

β) Η σε τακτό χρονικό διαστήματα διενέργεια τιμοληψίας σε βασικό είδη διατροφής από επιλεγμένες πηγές πληροφόρησης (Σούπερ Μάρκετ) της Πρωτεύουσας.

γ) Ο καθημερινός αγορανομικός και τιμοληπτικός έλεγχος στις τιμές οπωρολαχανικών που διαμορφώνονται στις Λαϊκές Αγορές της Πρωτεύουσας.

δ) Η λειτουργία του θεσμού «ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΙΜΩΝ», όπου καταγράφονται οι τιμές πώλησης οπωρολαχανικών που διαμορφώνονται στις Κεντρικές Αγορές Χονδρεμπορίου και στις Λιανικές (Σούπερ-Μάρκετ, Οπωροπωλεία και Λαϊκές Αγορές).

Όλα τα στοιχεία τιμών που συλλέγονται από τους παραπάνω μηχανισμούς καταγράφονται παρακολουθούνται και αξιολογούνται έτσι ώστε να υπάρχει κάθε φορά μια σαφής εικόνα στις τάσεις της αγοράς από πλευράς τιμών. Στο πλαίσιο των δράσεών μας για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς και την καλύτερη ενημέρωση, τόσο των εμπόρων, αλλά και των καταναλωτών, δημοσιοποιούμε - στην αντίστοιχες ιστοσελίδες- τις τιμές χονδρικής οπωρολαχανικών και κρεάτων στις Κεντρικές Αγορές Αθηνών (Ρέντη) και Θεσσαλονίκης. Έτσι ο κάθε λιανοπωλητής γνωρίζει τι τιμές θα βρει στη Κεντρική Αγορά σε καθημερινή βάση. (Βλ. ιστοσελίδες www.okaa.gr, στο πεδίο: Δελτία Τύπου-Δελτία Τιμών και www.kath.gr, πεδίο: Δελτία Τιμών). Η γραμμή καταναλωτή 1520 λειτουργεί διατηρώντας την ανωνυμία της κάθε καταγγελίας, αν αυτό επιθυμεί ο κάθε καταγγέλλων πολίτης, διερευνά την κάθε υπόθεση και δημοσιοποιεί τις ποινές.

Επίσης, σημειώνουμε ότι ο Υφυπουργός Ανάπτυξης κ. Γιώργος Βλάχος με την από 13/12/07 επιστολή του ζήτησε από εταιρίες τροφίμων, μετά την αναγγελία νέων τιμών στα προϊόντα τους και επειδή αυτές υπερβαίνουν τις αυξήσεις του δείκτη καταναλωτή, να ενημερώσουν τις υπηρεσίες του Υπουργείου Ανάπτυξης με τα αναλυτικό κοστολόγια από τα οποία προκύπτουν οι αυξήσεις.

Επιπλέον ζήτησε όπως γνωστοποιήσουν αν οι αναγγελθείσες ανατιμήσεις αφορούν νέα παραγωγή ή εισαγωγή ή αποθέματα προσδιορίζοντας και το χρονικό διάστημα που αφορούν.

Ο αγορανομικός έλεγχος ως προς την κανονικότητα ή μη των τιμών, υπό τη στενή του έννοια, διενεργείται μόνο στις τιμές των οπωρολαχανικών και παιδικών τροφών, επειδή τα είδη αυτά, όπως προαναφέρεται, υπάγονται στην κατηγορία «των ελεγχομένων ειδών».

Σε όλα τα υπόλοιπα είδη τροφίμων και ποτών η κανονικότητα των τιμών συνδέεται ευθέως με το Ν. 703/77 αρμοδιότητας της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Δεν υπάρχει βέβαια αμφιβολία ότι οι αυξήσεις διεθνώς των τιμών πετρελαίου, έχουν επιπτώσεις στις οικονομίες των χωρών και κατ' επέκταση και στην χώρα μας. Αυτονόητο λοιπόν είναι ότι οι αυξήσεις αυτές επιδρούν και στην εσωτερική αγορά μέσω αυξητικού επηρεασμού τιμών και ως εκ τούτου ο παράγοντας «πετρέλαιο» ως στοιχείο επίδρασης στο κόστος των τροφίμων και ποτών δε μπορεί να παραγνωρισθεί.

Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι πολύ υψηλές τιμές διαμόρφωσης των δημητριακών, αφ' ενός μεν λόγω της παρατεταμένης ξηρασίας στην χώρα μας και αφ' ετέρου λόγω της υψηλής ζήτησης που παρατηρήθηκε στην Κίνα και Ινδία για τα

προϊόντα αυτά, είχαν σαν συνέπεια ν' αυξηθούν σημαντικά οι διεθνείς τιμές του είδους, αίτια που επέδρασαν αυξητικά στις τιμές των παραγώγων προϊόντων των δημητριακών (άλευρα, άρτος, ζυμαρικά κ.λ.π.).

Οι αυξήσεις των εισαγωγικών τιμών των κτηνοτροφικών προϊόντων (όπως γάλα, τυροκομικά, κρέατα κλπ.), που συμπαρασύρουν αυξητικά και τις τιμές των αντίστοιχων εγχωρίων προϊόντων, λαμβανομένου μάλιστα υπόψη ότι στις αξίες αυτές επέδρασαν και επελθούσες ανατιμήσεις των ζωοτροφών.

Σε επίπεδο εργοστασιακών τιμών στα παραπάνω προϊόντα δεν πρέπει να διαφεύγει το γεγονός ότι οι τιμές αυτές επηρεάζονται και από άλλους κοστολογικούς παράγοντες που δε μπορούν να παραγνωρισθούν, όπως:

Η τελική τιμή εργοστασίου, αναμφισβήτητα εμπεριέχει στοιχεία κόστους που εξ' αντικειμένου δεν μπορούν να παραγνωρισθούν, όπως π.χ.

- Τιμή κτήσης πρώτης ύλης, μεταφορά στο εργοστάσιο, έξοδα παραγωγής, έξοδα διάθεσης, γενικά έξοδα, καθαρά κέρδη, προμήθεια αντιπροσώπων, κέρδη χονδρεμπόρων, κέρδη λιανοπωλητών, Φ.Π.Α. κλπ.).

Επίσης ο έλεγχος για την εφαρμογή των διατάξεων του Αγορανομικού Κώδικος και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού ισχυουσών Αγορανομικών Διατάξεων εντάσσεται μέσα στα ημερήσια καθήκοντα των Αρχών που ασκούν αγορανομικούς ελέγχους και όπου διαπιστώνονται παραβάσεις από τους υπόχρεους εφαρμογής των διατάξεων αυτών, κινούνται οι διαδικασίες εφαρμογής των νομίμων κατά των παραβατών. Επιπρόσθετα, σας πληροφορούμε ότι, με την έκδοση του Ν.3377/19-08-05 «Θέματα Υπουργείου Ανάπτυξης», ενισχύεται η κείμενη Νομοθεσία.

Σημειώνεται ακόμη, ότι η χρήση του όρου «αισχροκέρδεια δεν αποτελεί θέμα που άπτεται του Αγορανομικού Κώδικα, δεδομένου ότι σύμφωνα με τη γνωμοδότηση 16/1954 του Αντιεισαγγελέα του Αρείου Πάγου, για τα προϊόντα που διαμορφώνουν τιμές ελεύθερες δεν έχει εφαρμογή η διάταξη του άρθρου 405 του Ποινικού Κώδικα «περί αισχροκέρδειας», διότι πρόκειται για αδίκημα που απαρτίζεται από τελείως διαφορετικά στοιχεία.

Ειδικά για τη διάπραξη αγορανομικών αδικημάτων, σας γνωρίζουμε ότι το μέγιστο μέρος αυτών τιμωρείται μόνο ποινικά από τα αρμόδια δικαστήρια και σε μερικές εξειδικευμένες περιπτώσεις τιμωρείται πέραν των ποινικών κυρώσεων και με το Νόμο 1401/83, που επιβάλλει χρηματικά πρόστιμα με απόφαση των αρμόδιων Νομαρχών.

Σε εξειδικευμένες περιπτώσεις αδικημάτων και σε εφαρμογή του άρθρου 38 παράγρ. 2 - 6 του Αγορανομικού Κώδικα, αυτά τιμωρούνται μόνο με χρηματικό πρόστιμο 350 ευρώ με τη διαπίστωση της παράβασης.

Για το έτος 2007 βεβαιώθηκαν τα παρακάτω χρηματικά πρόστιμα:

Α) Για 315 παραβάσεις, που αφορούν το άρθρο 38 (παράγρ. 2-6) του Αγορανομικού Κώδικα βεβαιώθηκαν χρηματικά πρόστιμα συνολικού ύψους 110.250 ευρώ.

Β) Για 516 παραβάσεις, που αφορούν το Υπαίθριο Εμπόριο και Λαϊκές Αγορές βεβαιώθηκαν χρηματικά πρόστιμα συνολικού ύψους 237.500 ευρώ.

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ»

9. Στην με αριθμό 4044/8-1-08 ερώτηση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς και Βουλευτή κ Αλέξανδρου Αλαβάνου δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΡ.ΥΠ.ΚΕ/285/1-2-08 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 4044/8.1.08 ερώτησης του Βουλευτή κ. Αλέκου Αλαβάνου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η μελέτη στερέωσης και αποκατάστασης του Ιερού Ναού Αγίου Διονυσίου των Καθολικών εγκρίθηκε με την υπ' αριθ. πρωτ. ΥΠΠΟ/ΔΑΒΜΜ/36304/11 06/3-8-2004 Απόφαση.

Προκειμένου να προχωρήσει άμεσα η διαδικασία της δημοπράτησης του έργου, ζητήθηκε από τους μελετητές η σύνταξη της οικονομοτεχνικής μελέτης του έργου η οποία κατατέθηκε στην Διεύθυνση Αναστήλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων στις 19.11.2007 και ολοκληρώνεται ο έλεγχος για την έγκρισή της.

Στο πλαίσιο Πρόσκλησης του μέτρου 1.2 «Προστασία και Ανάδειξη Μνημείων, Συνόλων και Αρχαιολογικών Χώρων»,έχει κατατεθεί πρόταση με τίτλο «Στερέωση και αποκατάσταση Ιερών Ναών Καθολικών», με φορέα υλοποίησης την ΔΑΒΜΜ και προϋπολογισμό 1.700.000 _. Το Τεχνικό Δελτίο Έργου (Τ ΔΕ) αφορά εργασίες σε τρεις καθολικούς ναούς, ένας εκ των οποίων είναι ο Ιερός Ναός Αγίου Διονυσίου των Καθολικών, με προϋπολογισμό 700.000 _. Η πρόταση βρίσκεται υπό αξιολόγηση. Η αρμόδια Μονάδα Β' της Υπηρεσίας Διαχείρισης Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ», έχει ζητήσει στοιχεία και τροποποιημένο ΤΔΕ, προκειμένου να ολοκληρώσει την αξιολόγησή της.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΙΑΠΗΣ»

10. Στην με αριθμό 4081/9-1-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αχμέτ Χατζή Οσμάν δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1011390/549/29-1-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθ.πρωτ. 4081/9.1.08 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Αχμέτ Χατζή Οσμάν σχετικά με το ανωτέρω θέμα, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν.δ.356Π4 (ΦΕΚ 90/74 τ.Α'), όπως ισχύει, παρέχεται η δυνατότητα στο αρμόδιο όργανο, να απαλλάσσει μερικά ή ολικά, οφειλές προς το Δημόσιο, από τις προσαυξήσεις εκπρόθεσμης καταβολής, εφόσον η εκπρόθεσμη καταβολή οφείλεται στη μη αποστολή της κατά τις κείμενες διατάξεις σχετικής ειδοποίησης.

Επίσης, με τις διατάξεις του άρθρου 82 ν.δ.356Π4 (Κ.Ε.Δ.Ε.), όπως ισχύουν, προβλέπεται η διαγραφή οφειλών προς το Δημόσιο, καθώς και η μερική ή ολική απαλλαγή τους από προσαυξήσεις εκπρόθεσμης καταβολής υπό τις προϋποθέσεις που θέτουν οι διατάξεις αυτές. (Μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνεται και η μη ύπαρξη ακίνητης περιουσίας και η μερική φοροδοτική ικανότητα).

Αρμόδιο όργανο για την έκδοση σχετικής απόφασης και στις δύο περιπτώσεις, είναι ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, ύστερα από γνωμοδότηση της Επιτροπής Παροχής Διευκολύνσεων του άρθρου 15 ν.2648/98 (ΦΕΚ 238 τ.Α'), εφόσον υποβληθεί σχετικό αίτημα στην αρμόδια Δ.Ο.Υ.

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, η υπαγωγή οφειλών σε πρώτη διευκόλυνση τμηματικής καταβολής (μετά την έκδοση απόφασης από το αρμόδιο όργανο), έχει ως αποτέλεσμα εκτός των άλλων και τον περιορισμό της προσαύξησης εκπρόθεσμης καταβολής, που αναλογεί στις οφειλές από την ημέρα χορήγησης της διευκόλυνσης και εντεύθεν, κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%), εφόσον, ο οφειλέτης, είναι συνεπής στη διευκόλυνση.

Όσον αφορά στο αίτημα διαγραφής τόκων. που συνεισπράττονται με την κύρια οφειλή, δεν υφίσταται διάταξη στον Κ.Ε.Δ.Ε. που να επιτρέπει την απαλλαγή των οφειλών από αυτούς.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην συζήτηση των

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Αναφορές και ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 4141/10-1-2008 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Βασιλείου Έξαρχου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με τη λήψη μέτρων μείωσης του κόστους παραγωγής των αγροτικών προϊόντων.

Η ερώτηση του κ. Έξαρχου σε περίληψη έχει ως εξής:

«Είναι γνωστό ότι οι Έλληνες αγρότες βρίσκονται σε πολύ δύσκολη οικονομική κατάσταση και το γεγονός αυτό, έρχονται να επιβεβαιώσουν και επίσημα τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας που δημοσιεύθηκαν πρόσφατα.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. η συνολική αύξηση του κόστους παραγωγής των αγροτικών προϊόντων το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου – Οκτωβρίου 2007 ξεπερνά ακόμα και το 10%. Ειδικότερα οι αυξήσεις των ζωοτροφών ανέρχονται στο 25,2%,του πετρελαίου για αγροτική χρήση στο 10,5%, των λιπασμάτων στο 5,5%, των σπόρων σποράς στο 13,2% και των γεωργικών φαρμάκων και παρατηρείται το φαινόμενο οι αυξήσεις των τιμών στην Ελλάδα να είναι οι υψηλότερες από τις αυξήσεις σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επιπλέον, τη στιγμή που οι Έλληνες αγρότες βρίσκονται σε απόγνωση από τη διαρκή μείωση των εισοδημάτων τους και την ανεξέλεγκτη αύξηση του κόστους παραγωγής, ο μέσος όρος αύξησης του αγροτικού εισοδήματος στις είκοσι επτά χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξάνεται κατά 4,7% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Ύστερα από τα παραπάνω ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Ποια μέτρα προτίθεται να λάβει η Κυβέρνηση, προκειμένου να σταματήσει η ανεξέλεγκτη αύξηση του κόστους παραγωγής των αγροτικών προϊόντων και να προστατευτεί το εισόδημα των αγροτών;»

Στην ερώτηση του κ. Έξαρχου θα απαντήσει ο Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, κ. Κοντός.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΝΤΟΣ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχάς με βάση τα επίσημα στοιχεία τα οποία δημοσιεύθηκαν από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία και τη EUROSTAT, η μείωση του κατά κεφαλήν πραγματικού γεωργικού εισοδήματος στη χώρα μας είναι 0,33%, δηλαδή στην ουσία δεν έχουμε ούτε μείωση ούτε αύξηση, μηδέν.

Πρέπει δε να πούμε ότι το 2007 δεν ήταν μία χρονιά όπου οι αγρότες οδηγήθηκαν σε απόγνωση. Ήταν ιδιαίτερα καλή χρονιά για τους αγρότες, για τους γεωργούς που ασχολούνται με τη φυτική παραγωγή. Σ' όλα σχεδόν τα προϊόντα φυτικής προέλευσης, είχαμε σημαντικότατες αυξήσεις με πρώτα απ' όλα τα δημητριακά, όπου οι αυξήσεις πλησίασαν στις τιμές το 100%, δηλαδή σημαντικότατες αυξήσεις. Είχαμε κάποια θέματα και προβλήματα όσον αφορά στη ζωική παραγωγή, διότι δόθηκε από το 2004 και μετά μία ιδιαίτερη ώθηση, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η παραγωγή μας στα προϊόντα ζωικής προέλευσης, όμως πήραμε συντονισμένα μέτρα, έτσι ώστε αποτελεσματικά να στηριχθούν οι Έλληνες κτηνοτρόφοι.

Κατά συνέπεια, η αλήθεια και η πραγματικότητα είναι ότι σε πάρα πολλές περιοχές της χώρας, ιδιαίτερα στη Θεσσαλία απ' όπου εκλέγεται και ο κ. συνάδελφος που κάνει την ερώτηση, οι αυξήσεις στις τιμές των αγροτικών προϊόντων –και ιδιαίτερα μιλάμε για τα προϊόντα φυτικής προέλευσης- ήταν σημαντικές, ήταν πολύ αυξημένες. Το γνωρίζω και προσωπικά, γιατί πολλές φορές έχω επισκεφθεί την περιοχή. Γνωρίζω πώς κυμάνθηκαν οι τιμές. Μπορεί στις ζωοτροφές να υπήρξε αύξηση όσον αφορά το κόστος παραγωγής. Όταν διπλασιάζονται οι τιμές των δημητριακών -που είναι ένα φαινόμενο που δεν υπάρχει μόνο στη χώρα μας αλλά που παρατηρήθηκε σ' όλον τον κόσμο- είναι λογικό να αυξάνεται και το κόστος παραγωγής στην κτηνοτροφία.

Παίρνουμε μέτρα και σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Θέλω να σας πω ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο στο Συμβούλιο των Υπουργών Γεωργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ελήφθη η απόφαση να μην ισχύει πλέον η αγρανάπαυση, κάτι που σημαίνει ότι αυξάνονται οι καλλιεργηθείσες με δημητριακά εκτάσεις σ' όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, σε ποσοστό που υπερβαίνει το 20%. Θεωρούμε ότι έτσι θα αυξηθούν οι παραγωγές των δημητριακών, ότι θα μειωθούν οι τιμές και ότι θα έχουμε μείωση του κόστους των ζωοτροφών.

Εκτός απ' αυτό όμως, τη χρονιά που διανύουμε, παρατηρείται και αύξηση των τιμών των λιπασμάτων, κυρίως διότι με τη διεθνή προσπάθεια που γίνεται να αυξηθούν οι παραγωγές των προϊόντων φυτικής προέλευσης, αυξήθηκε κατακόρυφα η ζήτηση των λιπασμάτων. Αρκεί να σας πω ότι η βιομηχανία φωσφορικών λιπασμάτων το 2007 αλλά και τη χρονιά που διανύουμε, έχει αυξήσει τις πωλήσεις της κατά 33%. Δεν υπάρχουν πρώτες ύλες πλέον στο εξωτερικό, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι τιμές, όμως κάνουμε συνδυασμένες και συντονισμένες προσπάθειες με το συνεταιριστικό κίνημα, με όλες τις ενώσεις αγροτικών συνεταιρισμών της χώρας, να κάνουν μόνες τους εισαγωγές και φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων, έτσι ώστε να μην έχουμε μεγάλες αυξήσεις στις τιμές των προϊόντων αυτών, που να επηρεάζουν το κόστος παραγωγής.

Τελειώνοντας θέλω να επαναλάβω ότι το 2007 ήταν μία καλή χρονιά για τη φυτική μας παραγωγή. Υπήρξαν προβλήματα στη ζωική παραγωγή, όμως πήραμε και παίρνουμε ακόμη μία σειρά από μέτρα για να στηριχθούν οι Έλληνες κτηνοτρόφοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Ο κ. Έξαρχος έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΞΑΡΧΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, γνωρίζετε κι εσείς –διότι εκλέγεστε σε μία αγροτική περιοχή- όπως γνωρίζει και ο Υπουργός ότι οι γεωργοί και οι κτηνοτρόφοι, βρίσκονται σε πολύ δύσκολη οικονομική κατάσταση και αδυνατούν να αντιμετωπίσουν τις υποχρεώσεις τους. Θα έλεγα ότι είναι σε παρατεταμένη νηστεία, που δεν ξεκίνησε χθες λόγω της Σαρακοστής. Είναι το μειωμένο εισόδημα που τους δημιουργεί αυτό το πρόβλημα.

Κύριε Υπουργέ, αναφερθήκατε στην φυτική παραγωγή και αναφέρατε τα σιτηρά. Ξέρετε ότι το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής των σιτηρών και στη Θεσσαλία, απορροφήθηκε σε τιμές πολύ πιο χαμηλές απ' αυτές που πωλούν τώρα οι έμποροι. Άρα και το άνοιγμα της ψαλίδας μεταξύ της τιμής που πούλησε ο παραγωγός και της τιμής που αγοράζει τώρα ο κτηνοτρόφος, δεν το εισέπραξε ο αγρότης. Το εισπράττουν οι έμποροι σε όλη την Ελλάδα και στη Λάρισα και τη Θεσσαλία. Αυτή είναι μια πραγματικότητα που δεν αμφισβητείται.

Όπως επίσης δεν αμφισβητείται ότι το κόστος παραγωγής αυξάνει πάρα πολύ. Έχει απορροφήσει και την όποια αύξηση στην τιμή των σιτηρών που αναφέρατε. Γιατί; Μόνο τα λιπάσματα, το πετρέλαιο και τα φυτοφάρμακα, των οποίων η τιμή ανεβαίνει κάθε μέρα, έχουν οδηγήσει σε μια κατάσταση, που σας είναι γνωστή. Εγώ περίμενα να μου πείτε πολύ συγκεκριμένα: θα παρέμβει η Επιτροπή Ανταγωνισμού για τις ανεξέλεγκτες αυξήσεις των λιπασμάτων; Πότε θα πάρετε την απόφαση για το φθηνό πετρέλαιο για τους αγρότες; Είναι κάτι που περιμένουν οι αγρότες σε όλη την Ελλάδα.

Και βεβαίως –το είπατε αλλά με λόγια ωραία- είναι σε οικτρή κατάσταση οι κτηνοτρόφοι, λόγω των μειωμένων τιμών στο κρέας και το γάλα και της μεγάλης αύξησης των ζωοτροφών. Και βεβαίως αυτό το δάνειο που τους δώσατε, δεν μπορεί να τους λύσει το πρόβλημα.

Και το ερώτημα είναι σαφές, κύριε Υπουργέ. Μπορεί να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση; Γιατί το ξέρετε. Είστε Βουλευτής αγροτικής περιοχής. Τα καφενεία έχουν ρημάξει στα χωριά. Η απογοήτευση, η ανασφάλεια και η αβεβαιότητα για το μέλλον, είναι το κυρίαρχο στοιχείο που υπάρχει σ' όλη την ελληνική ύπαιθρο. Και σ' αυτά χρειάζονται πολιτικές απαντήσεις πολύ συγκεκριμένες.

Είμαι απ' αυτούς που πιστεύουν ότι χρειάζεται εγρήγορση όλων των πολιτικών δυνάμεων στην Βουλή, για ένα σχέδιο ανά-

πτυξης της ελληνικής περιφέρειας, που δεν θα είναι σχέδιο στα λόγια. Διότι θα πρέπει να είναι ξεκάθαρο επίσης, κύριε Πρόεδρε, ότι ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας χωρίς εισόδημα για τους αγρότες, δεν μπορεί να υπάρξει σε καμμία περίπτωση. Και αυτό που χρειάζεται, δεν είναι πρόσθετα μέτρα σαν αυτά που ανακοίνωσε το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για υδρομετρητές, για να αυξήσουμε ακόμα περισσότερο το κόστος του νερού. Διότι το κόστος του νερού, ιδιαίτερα στην Θεσσαλία –το ξέρετε, κύριε Υπουργέ- είναι πάρα πολύ υψηλό. Το υψηλότερο στη χώρα. Οι αγρότες θέλουν έργα και έργα αποταμίευσης νερού, για να μειώσουν το κόστος και να έχουν μια προοπτική στην ύπαιθρο. Αυτά περιμένουν από την Κυβέρνηση.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΝΤΟΣ (Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Κύριε Πρόεδρε, επειδή ο κ. συνάδελφος αναφέρθηκε σε στοιχεία του κόστους παραγωγής, θέλω να σας πω ότι με βάση τους λογαριασμούς της Ε.Σ.Υ.Ε. το κόστος παραγωγής όσον αφορά στα αναλώσιμα, αυξήθηκε κατά 6,5%. Επειδή επίσης, αναφέρθηκε στις τιμές των αγροτικών προϊόντων, με βάση τα επίσημα στοιχεία των ενώσεων αγροτικών συνεταιρισμών της Θεσσαλίας και ιδιαίτερα της Λάρισας, στο σκληρό σιτάρι από 14,6 λεπτά το κιλό στον παραγωγό, το 2006 φθάσαμε τα 30 λεπτά το κιλό. Είχαμε μια αύξηση 100%. Είναι η εκκαθάριση που έκανε η Ένωση Λάρισας. Στον αραβόσιτο από 13,8 λεπτά το κιλό, πήγαμε στα 25 λεπτά το κιλό. Στο βαμβάκι από 33,7 λεπτά το κιλό πήγαμε στα 39,6 λεπτά το κιλό. Είναι οι πραγματικές τιμές, με τις οποίες πληρώθηκαν οι παραγωγοί στη Θεσσαλία. Και μάλιστα μιλάμε για τρία προϊόντα, που καλύπτουν το 75%-80% της συνολικής παραγωγής. Μπορούμε κατά συνέπεια να λέμε ότι δεν πήγαν καλά οι παραγωγές το 2006, ότι δεν πήγαν καλά οι τιμές των προϊόντων φυτικής προέλευσης το 2006;

Συμφωνώ απόλυτα μαζί σας μ' αυτό που είπατε στο τέλος. Συμφωνώ ότι θα πρέπει να αξιοποιήσουμε με τον καλύτερο τρόπο τους υδάτινους πόρους της χώρας μας. Ότι δεν πρέπει ούτε μια σταγόνα νερό να χύνεται στην θάλασσα. Και ξέρετε πολύ καλά ότι προγραμματίζουμε και συναντιόμαστε μ' όλους τους δημάρχους και όλους τους νομάρχες στην ελληνική περιφέρεια, ζητούμε πλέον αυτοί να μας υποδείξουν ποια έργα πρέπει να γίνουν στους δήμους τους και τους νομούς τους. Σύντομα, θα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε σε κάθε νομό και τα μικρά έργα που πρέπει να κάνουμε, όσον αφορά λιμνοδεξαμενές, υδατοδεξαμενές, αρδευτικά δίκτυα αλλά και τα μεγάλα έργα, έτσι ώστε από τις δυνατότητες που έχουμε μέσα από τη Δ' Προγραμματική Περίοδο, άμεσα να ξεκινήσουμε δημοπρατήσεις έργων που έχουν ωριμότητα μελετών. Και όπου δεν υπάρχουν μελέτες, για πρώτη φορά χρηματοδοτεί το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων σύνταξη μελετών, έτσι ώστε να γίνουν έργα για την αξιοποίηση των υδάτινων πόρων.

Θέλω να σας πω ότι για εμάς η κατ' εξοχήν πρώτη προτεραιότητα, είναι πώς θα αξιοποιήσουμε το νερό, έτσι ώστε και να μειώσουμε το κόστος παραγωγής και να κάνουμε πιο ανταγωνιστικά τα αγροτικά μας προϊόντα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Η δεύτερη με αριθμό 518/46/10-10-2007 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τον Υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης, σχετικά με την παραχώρηση της παραλίας Λαγονησίου από την Επιχείρηση Τουριστικών Ακινήτων (Ε.Τ.Α. Α.Ε) στην εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟΣ ΗΛΙΟΣ Α.Ε.», η τρίτη με αριθμό 3902/8-1-2008 ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Κωνσταντίνου Αϊβαλιώτη προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την απώλεια χρημάτων από ιδιώτες στο Χρηματιστήριο και τον καταλογισμό ευθυνών και η πρώτη του δευτέρου κύκλου με αριθμό 3188/164/12-12-2007 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Παναγιώτη Σγουρίδη προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με το μέλλον των συνεταιριστικών εργοστασίων της Ξάνθης, δεν θα συζητηθούν λόγω κωλύματος των Υπουργών. Οι Βουλευτές έχουν ενημερωθεί σχετικά.

Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε) και Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.), ρυθμίσεις για το προσωπικό της Ο.Λ.Π. Α.Ε και της Ο.Λ.Θ. Α.Ε και άλλες διατάξεις».

Αγαπητοί συνάδελφοι, η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της στις 6-3-2008 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής. Στην αυριανή συνεδρίαση, θα συζητηθούν τα άρθρα του νομοσχεδίου και οι τροπολογίες ως μία ενότητα.

Πριν πάρει το λόγο ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, κύριε Υπουργέ, έχετε να κάνετε νομοτεχνικές ή άλλες τροποποιήσεις;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εάν είναι πολλές, να τις καταθέσετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Εντάξει.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γεώργιος Βουλγαράκης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Να διανεμηθούν στους συναδέλφους και να κατατεθούν και στα Πρακτικά για οικονομία χρόνου, εκτός εάν θέλετε να επισημάνετε κάτι το ιδιαίτερο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Απλώς να πω στους συναδέλφους ότι είχε γίνει μία παράλειψη. Συνήθως αυτοί που προάγονται σε κάποιο βαθμό, όταν αποστρατεύονται, παίρνουν τον επόμενο βαθμό με την αποστρατεία. Αυτό είχε παραλειφθεί σ' ένα άρθρο και έτσι οι τεχνικοί, ενώ έφθαναν μέχρι το βαθμό του υπονταυάρχου, από παράλειψη δεν είχε προβλεφθεί ότι μπορεί να αποστρατεύονται με τον αποστρατευτικό βαθμό του αντιναυάρχου. Αυτό είναι μία βελτίωση, η οποία γίνεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Ο συνάδελφος κ. Αυγενάκης, ζητά ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Κεδίκογλου.

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σταθερός άξονας της πολιτικής της Κυβέρνησής μας, αποτελεί η κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων στην οικονομία, προκειμένου να πραγματοποιηθούν αναπτυξιακά έργα, χωρίς να επιβαρύνεται ο Έλληνας φορολογούμενος. Με την κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων, αυξάνονται οι θέσεις εργασίας, υλοποιούνται σημαντικά έργα υποδομής, που επιτρέπουν την ανάπτυξη της οικονομίας, δημιουργώντας πολλαπλό όφελος για τη χώρα μας, χωρίς να επιδεινώνονται τα δημοσιονομικά μεγέθη. Πρόσφατο παράδειγμα οι συμβάσεις παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων που κυρώθηκαν από τη Βουλή.

Με το εισηγούμενο νομοσχέδιο, στο πλαίσιο της υλοποίησης των προεκλογικών μας δεσμεύσεων, δημιουργούμε τις απαραίτητες θεσμικές προσαρμογές, για να καλύψουμε τάχιστα το χαμένο έδαφος, σ' ένα κρίσιμο τομέα της οικονομίας μας, τον τομέα της ναυτιλίας και ειδικότερα την αναβάθμιση των μεγαλύτερων λιμένων μας. Μιλάω για χαμένο έδαφος, γιατί τα τελευταία χρόνια οι εξελίξεις ήταν ραγδαίες.

Νέες ευκαιρίες διαμορφώνονται, αλλά σε συνθήκες όξυνσης του ανταγωνισμού. Έχουμε ένα νέο, ιδιαιτέρως απαιτητικό περιβάλλον στις θαλάσσιες μεταφορές και οι διεθνείς λιμένες, πρέπει να αλλάξουν πρόσωπο. Πρέπει να κινηθούν στο τρίπτυχο ασφάλεια- ταχεία εξυπηρέτηση- χαμηλό κόστος.

Φυσικό και επόμενο είναι, να αναθεωρούνται τα μοντέλα διαχείρισης των διεθνών λιμένων. Εδώ οι διεθνείς τάσεις είναι σαφέστατες. Σχεδόν το 60% της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, ανήκει σε παγκόσμιους διαχειριστές, σε global operators, που λειτουργούν τερματικούς σταθμούς, συντονίζουν στρατηγική σε συνολικό επίπεδο και πετυχαίνουν παράλληλα οικονομίες κλίμακας.

Το συγκεκριμένο μοντέλο διαχείρισης, έχει υιοθετηθεί επωφελέστατα από αρκετούς λιμένες ανταγωνιστικούς προς τους ελληνικούς. Η Κονστάντζα, για παράδειγμα, έχει πενταπλασιάσει την κίνησή της. Εδώ θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι δεν είμαστε πια το μόνο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Νοτιανατολική Ευρώπη. Οι συνθήκες έχουν αλλάξει δραστικά. Οι ελληνικοί λιμένες, δεν έχουν πλέον να ανταγωνιστούν άλλους ανεξάρτητους λιμένες, αλλά παγκόσμιους διαχειριστές, που λειτουργούν συντονισμένα πολλούς τερματικούς σταθμούς. Εκείνοι οι τερματικοί σταθμοί, οι σταθμοί τους οποίους λειτουργούν οι παγκόσμιοι διαχειριστές, απορροφούν το μεγαλύτερο μερίδιο της αυξανόμενης ζήτησης.

Κυρίες και κύριοι, όλοι γνωρίζουμε τη δεσπόζουσα θέση της ελληνικής ή μάλλον, για να είμαστε ακριβέστεροι, της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Οι ελληνικές εταιρείες, διαχειρίζονται σχεδόν το 1/5 του παγκόσμιου στόλου και περίπου τον μισό στόλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα πέρυσι ξεπέρασε τα 15.000.000.000 ευρώ, καλύπτοντας το ένα τρίτο σχεδόν του εμπορικού ελλείμματος της χώρας.

Αυτή η ναυτιλιακή δύναμη πρέπει να ενισχυθεί, αλλά και να αξιοποιηθεί, προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας και οικονομίας και για να γίνει αυτό, πρέπει να αξιοποιηθούν πλήρως οι δυνατότητες της ευρύτερης ναυτιλιακής μας βιομηχανίας. Πρέπει να αναδειχθούν οι ελληνικοί λιμένες, σε σημαντικούς κόμβους του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου.

Η Κυβέρνησή μας, προχώρησε στην απαραίτητη και επείγουσα, θα έλεγα, διαμόρφωση ενός νέου στρατηγικού σχεδιασμού για την εθνική λιμενική πολιτική. Κεντρική επιλογή, είναι η κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων, για την πραγματοποίηση των απαραίτητων επενδύσεων, μέσω της σύναψης συμφωνιών με στρατηγικούς επενδυτές της διεθνούς λιμενικής αγοράς για την παραχώρηση δραστηριοτήτων.

Θεωρούμε ότι αυτή η επιλογή, είναι μονόδρομος στις σύγχρονες συνθήκες που σας προδιέγραψα. Και επειδή το κράτος πρέπει να έχει συνέχεια, χαιρόμαστε που για το σκοπό αυτό, φέρνουμε προς κύρωση τις συμβάσεις παραχώρησης που είχε υπογράψει η προηγούμενη κυβέρνηση, η τελευταία κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Κατανοούμε τη στάση των κομμάτων της Αριστεράς. Μπορεί να μη συμφωνούμε, αλλά αναγνωρίζουμε τη συνέπειά τους. Ό,τι έλεγαν το 2001, όταν υπογράφηκαν οι συμβάσεις παραχώρησης, αυτό λένε και σήμερα. Πίστευαν και πιστεύουν, σ' έναν ευρύτατο δημόσιο τομέα. Πίστευαν και πιστεύουν στο κράτος-επιχειρηματία.

Δυσνόητη είναι η στάση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που αρνείται σήμερα να κυρώσει όσα υπέγραψε χθες. Εξήγηση βέβαια υπάρχει. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. βρίσκεται σε αναζήτηση της χαμένης αριστεροφροσύνης του. Μετακινούμενο σαν ανεμοδούρα, προσπαθεί να αντιδράσει συγκυριακά, στις όλο και χειρότερες επιδόσεις του στις δημοσκοπήσεις.

Συγκυριακά όμως δεν ασκείται πολιτική. Πολιτική και μάλιστα από ένα κόμμα εξουσίας, πρέπει να ασκείται υπεύθυνα και με συνέπεια. Γιατί ανακρούει πρύμνα το ΠΑ.ΣΟ.Κ.; Οι λόγοι που επέβαλαν την υπογραφή των συμβάσεων το 2001, ισχύουν και σήμερα και μάλιστα εντονότερα.

Η θέση των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης διεθνώς, δεν είναι καλή και διαρκώς επιδεινώνεται. Μπορεί να παρουσιάζουν μεν κερδοφορία, αλλά δεν έχουν προοπτικές ανάπτυξης. Αδυνατούν να αξιοποιήσουν τα στρατηγικά τους πλεονεκτήματα. Ο Πειραιάς κατρακύλησε μέσα σε δύο μόλις χρόνια, από την πεντηκοστή στην εξηκοστή τρίτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης.

Θα επαναλάβω ότι η λύση της παραχώρησης, η λύση της προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων είναι μονόδρομος, μονόδρομος ανάπτυξης για τα λιμάνια μας. Αλλιώς δεν μπορούν να προσελκυστούν σύντομα τα απαραίτητα κεφάλαια για επενδύσεις, ούτε να εξευρεθούν νέοι πελάτες.

Δεν υπάρχει άλλη λύση, για να εξευρεθούν τα 450.000.000 ευρώ, που προβλέπει το επενδυτικό πρόγραμμα του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς. Σ' αυτό, συνηγορεί ακόμα και η μελέτη της Γ.Σ.Ε.Ε. για το λιμάνι του Πειραιά, ό,τι και να ακούγεται και να λέγεται.

Επιτρέψτε μου να σας εξηγήσω. Σύμφωνα με τη μελέτη της Γ.Σ.Ε.Ε., για να μπορέσει να αυτοχρηματοδοτήσει τα έργα ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά, θα έπρεπε να έχει σταθερά ετήσια κέρδη 35.000.000 ευρώ, τουλάχιστον, εκτός Σ.ΕΜΠΟ., δηλαδή εκτός Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων. Δηλαδή θα έπρεπε να έχει διπλάσια κέρδη απ' όσα έχει σήμερα. Σήμερα είναι περίπου στα 17.000.000 ευρώ.

Να αυξηθούν τα κέρδη κάτω από τις υφιστάμενες συνθήκες είναι αδύνατον, δεδομένου ότι οι ετήσιες αυξήσεις μισθών είναι 7% με 8%, ενώ τα τιμολόγια αυξάνονται με 5%. Ούτε βέβαια οι αυξήσεις τιμολογίων είναι λύση, γιατί μειώνουν την ανταγωνιστικότητα του Πειραιά, που εμφανίζει και παραγωγικότητα 35% χαμηλότερη έναντι των ανταγωνιστών του, ενώ έχει και εργασιακό κόστος 63% μεγαλύτερο από τους ανταγωνιστές.

Μία άλλη παράμετρος του προβλήματος, είναι ότι το 70% των εσόδων του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά πηγαίνει σε μισθοδοσίες, σε ανελαστικές δαπάνες. Θα συμφωνήσετε ότι το υφιστάμενο μοντέλο είναι άκρως αντιαναπτυξιακό.

Όσο για το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, που επικαλέστηκε η Αντιπολίτευση ως πιθανή πηγή χρηματοδότησης των απαιτούμενων έργων, να υπενθυμίσουμε ότι το ήμισυ της επένδυσης, δηλαδή τα 225.000.000 ευρώ, θα πρέπει να καλυφθούν από τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά. Και ο οργανισμός δεν έχει αυτή την πιστοληπτική δυνατότητα. Να σας υπενθυμίσω επίσης ότι κρατική οικονομική ενίσχυση στον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά απαγορεύεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, άλλη λύση, από τον στρατηγικό επενδυτή, για να προσελκυστούν σύντομα τα απαραίτητα κεφάλαια, να γίνουν εγκαίρως τα έργα και να εξευρεθούν οι νέοι πελάτες, που θα οδηγήσουν στην υλοποίηση του στόχου του τριπλασιασμού της κίνησης του λιμανιού.

Όλα αυτά καταδείχθηκαν στη συζήτηση του νομοσχεδίου στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου. Όμως, η Αξιωματική Αντιπολίτευση, επιμένει στις αιτιάσεις της, διακινδυνεύοντας τη σοβαρότητά της. Λέει, για παράδειγμα, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. ότι μπορεί οι συμβάσεις του 2001, να ορίζουν το πλαίσιο της παραχώρησης χρήσης και εκμετάλλευσης των δύο λιμένων, αλλά δεν σκόπευαν να τα παραχωρήσουν σε ιδιώτες επενδυτές. Εάν δεν το ήθελαν, τότε γιατί δεν φρόντισαν να ορίσουν ρητά την εξαίρεση ιδιωτών επενδυτών; Πώς να το κάνουν όμως, όταν είχαν προνοήσει να υπογράψουν σύμβαση με ιδιώτη, την εταιρεία MSC αν δεν κάνω λάθος, που είναι ήδη τοποθετημένη στον προβλήτα 1;

Ένα άλλο πεδίο κριτικής της Αντιπολίτευσης, δεν αφορά το σημερινό νομοσχέδιο, αλλά την προέκτασή του, δηλαδή τις διακηρύξεις για ανάδειξη στρατηγικού επενδυτή. Μας λένε ότι δεν διασφαλίζουμε τις αναπτυξιακές προοπτικές του λιμένα. Μα στη διακήρυξη, αναφέρεται ρητά ότι ο ανάδοχος υποχρεούται να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, ώστε ανά πάσα στιγμή, να χρησιμοποιείται, τουλάχιστον, το 65% του λιμανιού, αλλιώς θα καταπίπτουν ρήτρες και αυτές οι ποινές, μπορούν να φθάσουν μέχρι την απομάκρυνση του αναδόχου. Παράλληλα, υποχρεούται να αναβαθμίσει τον προβλήτα 2 και να κατασκευάσει και να εξοπλίσει τον προβλήτα 3.

Μας λένε ότι ξεπουλάμε το λιμάνι. Απαντάμε: Το λιμάνι του Πειραιά, αναβαθμίζεται δραστικά με την υλοποίηση του τεράστιου επενδυτικού σχεδίου και τον τριπλασιασμό της δυναμικότητάς του. Μετά το πέρας της παραχώρησης, επιστρέφεται στον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά μαζί με τις νέες εγκαταστάσεις και προβλήτες. Το αντάλλαγμα, πέραν της αρχικής καταβολής των 50.000.000 ευρώ και του ορισμένου ενοικίου ανά έτος, είναι μεταβλητό και σχετίζεται άμεσα με τα έσοδα του αναδόχου. Παράλληλα, υπάρχει πρόβλεψη για καταβολή εγγυημένου τιμήματος, ενώ προβλέπεται και μέγιστο όριο απόδοσης της επένδυσης για τον ανάδοχο. Αντίστοιχες προβλέψεις, υπάρχουν και στη διακήρυξη του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης.

Μία άλλη αιτίαση της Αντιπολίτευσης, είναι τα περί δήθεν δημιουργίας μονοπωλιακών δομών. Πώς το λένε αυτό, όταν προβλέπεται η λειτουργία και δραστηριοποίηση του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά στον προβλήτα 1, που με τη δυναμικότητά του -άνω του ενός εκατομμυρίου containers- ξεπερνά το μέγεθος εισαγωγών και εξαγωγών και ουσιαστικά αποκλείει τις μονοπωλιακές καταστάσεις;

Αντίθετα, η παράλληλη δραστηριοποίηση του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά και του διεθνούς επενδυτή, θα οδηγήσει σε καλύτερο επίπεδο τιμών και υπηρεσιών, προς όφελος των καταναλωτών και των εξαγωγικών επιχειρήσεων.

Στον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης, είναι μόνο ένας ο πάροχος. Κρίθηκε καταλληλότερο αυτό το μοντέλο. Όμως, υπάρχει πρόβλεψη ότι με βάση τη ζήτηση της παροχής λιμενικών υπηρεσιών, μπορεί να προχωρήσει σε νέα παραχώρηση ή μακροχρόνια μίσθωση ή εκμετάλλευση κάθε μελλοντικής επέκτασης, του έκτου προβλήτα, πέραν φυσικά της παραχωρούμενης. Μπορεί, δηλαδή, με όρους αγοράς και ανταγωνισμού, να δώσει τη δυνατότητα για περισσότερους του ενός παρόχους υπηρεσιών στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και για το σκοπό αυτόν προβλέπεται στη διακήρυξη ρητά, μηχανισμός.

Μία άλλη μομφή της Αντιπολίτευσης, είναι ότι θα υπάρξει μείωση των εισοδημάτων και αύξηση της ανεργίας. Ειλικρινά δυσκολεύομαι να την κατανοήσω. Η υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος και ο τριπλασιασμός της δυναμικότητας του Πειραιά, θα αυξήσει αντίστοιχα τη ζήτηση για παραλιμενικές υπηρεσίες, όπως πετρέλευση, τροφοδοσία πλοίων, ναυπηγοεπισκευές, πρακτόρευση πλοίων, μεσιτεία και άλλα. Υπολογίζεται, μάλιστα, ότι ο σχετικός ετήσιος τζίρος, που είναι περίπου 250.000.000 ευρώ σήμερα, θα διπλασιαστεί μέσα στα επόμενα χρόνια.

Παράλληλα, η ανεξάρτητη δραστηριοποίηση δύο παρόχων, του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά και του νέου επενδυτή, αναγκαστικά θα αυξήσει και τις θέσεις εργασίας. Στο πλαίσιο αυτό, αναμένεται η δημιουργία περίπου οκτακοσίων πενήντα θέσεων άμεσης απασχόλησης και τουλάχιστον χιλίων πεντακοσίων θέσεων έμμεσης απασχόλησης. Δημιουργούνται, δηλαδή, πάνω από δύο χιλιάδες τριακόσιες νέες θέσεις εργασίας. Και επειδή πολλά έχουν ακουστεί για τα δικαιώματα των εργαζομένων, που είναι βέβαια σεβαστά, θα πρέπει να πω ότι υπάρχουν και τα δικαιώματα των ανέργων, για τους οποίους δεν ακούγονται πολλά.

Ας έρθουμε, όμως, και στο θέμα των εργαζομένων, οι διατάξεις για τους οποίους, καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος του συζητούμενου νομοσχεδίου. Οι διατάξεις αυτές, υλοποιούν τις κυβερνητικές δεσμεύσεις μέχρι κεραίας. Είναι ξεκάθαρο ότι αποτελεί απόλυτη προτεραιότητα της Κυβέρνησης και σαφής δέσμευση, η πλήρης διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων για το σύνολο των εργαζομένων του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά και του αντίστοιχου της Θεσσαλονίκης. Κανένας εργαζόμενος σε κανέναν από τους δύο οργανισμούς δεν χάνει τη δουλειά του. Οι εργαζόμενοι, με τη διαδικασία της παραχώρησης, έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν είτε την εθελούσια έξοδο -στην περίπτωση που βρίσκονται κοντά στη συνταξιοδότηση και οι όροι περιγράφονται στο νομοσχέδιο- είτε τη μετάταξή τους στο δημόσιο τομέα.

Προσέξτε, τη μετάταξή τους οπουδήποτε επιθυμούν στο δημόσιο. Και δυσκολεύομαι να πιστέψω ότι δεν υπάρχει καμμιά θέση αρεστή σ' ένα λιμενεργάτη. Εκτός και αν είναι τόσο προνομιούχοι, που αντίστοιχη θέση δεν υπάρχει πουθενά στο ελληνικό δημόσιο.

Δεν θέλω να εισέλθω στο θέμα των ετήσιων αποδοχών των εργαζομένων στον Ο.Λ.Π. και ας ακούστηκαν στην επιτροπή ποσά, που αγγίζουν τις 190.000 ευρώ. Μας λένε ότι οφείλονται στις πολλές υπερωρίες. Ακόμα και έτσι, το ποσό είναι τεράστιο. Αυτό που καταλάβαμε από τις καταθέσεις των φορέων στην επιτροπή, είναι ότι υπάρχει μία αμφίπλευρη απροθυμία για προσλήψεις. Είναι αμφίπλευρη, γιατί και οι εργαζόμενοι θέλουν τις επιπλέον αποδοχές και η διοίκηση θέλει την ευελιξία στον αριθμό των απασχολούμενων, αναλόγως με το φόρτο εργασιών.

Επίσης, οι εργαζόμενοι στον Πειραιά, που δεν επιλέξουν ή δεν εντάσσονται στις παραπάνω λύσεις, μπορούν, αν το επιθυμούν, να συνεχίσουν την εργασία τους με το ίδιο εργασιακό καθεστώς στον προβλήτα 1, που παραμένει στον Ο.Λ.Π..

Επιπλέον οι εργαζόμενοι του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης, που δεν επιλέξουν ή δεν εντάσσονται στις παραπάνω λύσεις και δεν απορροφώνται σε άλλες δραστηριότητες του οργανισμού, εξασφαλίζουν υποχρεωτικώς την πρόσληψή τους από τον ανάδοχο, διατηρώντας τα εργασιακά τους δικαιώματα.

Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι στις διακηρύξεις για ανάδειξη στρατηγικού επενδυτή, υπάρχει ειδική μέριμνα για τα παιδιά των εργαζομένων, που θα καλύπτουν το 10% των νέων προσλήψεων από τους αναδόχους.

Κυρίες και κύριοι, με το εισαγόμενο νομοσχέδιο, δημιουργούμε τις απαραίτητες θεσμικές προσαρμογές και κάνουμε πράξη τις αναπτυξιακές μας επιλογές, σύμφωνα με το πρόγραμμά μας. Με το σχέδιο νόμου, συμπληρώνουμε το ήδη υφιστάμενο νομικό πλαίσιο της χρήσης και λειτουργίας των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και δίνεται ισχύς νόμου στις συμβάσεις παραχώρησης, που έχουν συνάψει ο Ο.Λ.Π. και ο Ο.Λ.Θ. με το ελληνικό δημόσιο, αυξάνοντας τη διάρκειά τους σε πενήντα έτη. Παράλληλα το νομοσχέδιο, προβλέπει και αλλαγές για την καλύτερη λειτουργία του Λιμενικού Σώματος, υπό το πρίσμα των νέων διευρυμένων αρμοδιοτήτων του.

Θέλω απλώς να ξεκαθαρίσω για άλλη μια φορά ότι με το νομοσχέδιο, δεν εκχωρούνται κυριαρχικά δικαιώματα, δεν εκποιείται δημόσια περιουσία, δεν πωλούνται τα λιμάνια. Χρησιμοποιούμε τις δυνατότητες και την τεχνογνωσία του ιδιωτικού τομέα για το κοινό συμφέρον, προσφέροντας καλύτερες υπηρεσίες, χωρίς να επιβαρύνεται ο Έλληνας φορολογούμενος. Διασφαλίζουμε πλήρως τα κυριαρχικά δικαιώματα, καθώς το λιμάνι όσο και οι υποδομές, παραμένουν στην ιδιοκτησία του κράτους. Εξασφαλίζουμε την έγκαιρη υλοποίηση των τελευταίων επενδυτικών σχεδίων και στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, αποκλειστικά με ιδιωτικά κεφάλαια και όχι εις βάρος του εθνικού προϋπολογισμού. Διασφαλίζουμε την προσέλκυση νέων πελατών, που θα πολλαπλασιάσουν τον όγκο εργασιών, αξιοποιούμε την υψηλή τεχνογνωσία και την εξειδίκευση των διεθνών επενδυτών.

Η επιλογή μας σηματοδοτεί κάτι πολύ περισσότερο από τη διασφάλιση επιπλέον εσόδων. Είναι επιλογή προοπτικής, ανάπτυξης και προόδου. Είναι η πλέον σίγουρη και ασφαλής οδός, για να αξιοποιήσουμε τη γεωγραφική μας θέση, τη δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας και να καταστήσουμε τους λιμένες μας, σημαντικούς διεθνείς διαμετακομιστικούς σταθμούς για τις επόμενες δεκαετίες και γι' αυτό εισηγούμαι την υπερψήφιση του νομοσχεδίου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, τον κ. Κεδίκογλου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι καθηγητές του Ευρωπαϊκού Προγράμματος «Διά Βίου Μάθηση», έξι Τούρκοι, πέντε Ισπανοί, τέσσερις Ιταλοί και πέντε Έλληνες.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Θέλω να τους πληροφορήσω ότι παρακολουθούν συνεδρίαση νομοθετικής εργασίας και συζητούμε νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο Ειδικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Τραγάκης, ορίζει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Παυλίδη.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κουμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χαλβατζής, ορίζει Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο την κ. Παντελάκη.

Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Αλαβάνος, ορίζει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη και ειδικό αγορητή τον κ. Δρίτσα.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αϊβαλιώτης, ορίζει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Αποστολάτο.

Το λόγο έχει ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Ζωϊδης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΪΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, βρίσκονται ήδη σ' εξέλιξη από τους Οργανισμούς Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, οι διεθνείς πλειοδοτικοί διαγωνισμοί για την επιλογή αναδόχου, με σκοπό την παραχώρηση της εκμετάλλευσης των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων των λιμένων για τα επόμενα τριάντα πέντε, πενήντα, ίσως και εκατό χρόνια. Ταυτόχρονα, η Κυβέρνηση εισάγει προς ψήφιση απόψε το παρόν σχέδιο νόμου, στο οποίο περιλαμβάνονται μέτρα, με στόχο την εξαφάνιση των σημερινών εργαζομένων από τους Σ.ΕΜΠΟ., ώστε να τους παραδώσει προσηκόντως καθαρούς από εργασιακά δικαιώματα, στους διεθνείς port operators που φιλοδοξεί να εγκαταστήσει.

Το νομοσχέδιο αποτελείται από τρεις θεματικές ενότητες. Η πρώτη (άρθρα 1-3) αναφέρεται στο θεσμικό πλαίσιο, που διέπει τα δικαιώματα που παραχωρούνται στον ιδιώτη επενδυτή. Η δεύτερη (άρθρα 4-8) ρυθμίζει τις τύχες των εργαζομένων στους Οργανισμούς Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης. Η τρίτη

(άρθρο 9) περιλαμβάνει άλλες διατάξεις, που ρυθμίζουν τροποποιήσεις του κώδικα προσωπικού του Λιμενικού Σώματος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γνωστό ότι οι λιμένες Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, διαθέτουν μοναδική θέση ως προς τη διακίνηση φορτίων κάθε είδους, σε σχέση με τις αγορές της Ελλάδας, των Βαλκανίων και της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Η περιοχή αυτή, αποτελεί μια από τις πιο δυναμικές αναπτυσσόμενες αγορές λιμενικών υπηρεσιών του κόσμου, που στηρίζονται στη ραγδαία επέκταση της μεταφόρτωσης και στην εισαγωγή των οικονομικών της Μαύρης Θάλασσας στο παγκόσμιο σύστημα εμπορίου.

Επειδή πολύς λόγος έγινε και θα μπορούσα να πω ότι γίνεται πολλή σπέκουλα, επισημαίνω ότι στις 13 Φεβρουαρίου 2002 και στις 27 Ιουνίου 2001 αντίστοιχα, η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. προχώρησε στη σύναψη δημοσίων συμβάσεων μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και των εισηγμένων στο Χρηματιστήριο ανωνύμων εταιρειών «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.» και «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.» Αντικείμενο δε των παραπάνω συμβάσεων, απετέλεσε η παραχώρηση του αποκλειστικού δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτηρίων και άλλων εγκαταστάσεων, που βρίσκονται εντός της χερσαίας λιμενικής ζώνης των Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, υπό τον προσδιορισμό των ειδικότερων όρων των παραχωρήσεων αυτών. Με τον τρόπο αυτό, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. εξασφάλισε τη λειτουργία των λιμανιών μας με ευέλικτες μεθόδους ενεργείας, προσιδιάζουσες στην ιδιωτική οικονομία, την οικονομία της αγοράς, θωρακίζοντας ταυτόχρονα την κυριαρχία του ελληνικού λαού στα λιμάνια, δυνάμει του όρου να παραμείνει το δημόσιο, καθ' όλη τη διάρκεια των συμβάσεων αυτών κύριος μέτοχος των ανωνύμων εταιρειών, με ποσοστό συμμετοχής στο μετοχικό τους κεφάλαιο τουλάχιστον στο 51%. Αυτό, για να ξεκαθαρίσουμε το τι έχει κάνει το ΠΑ.ΣΟ.Κ., κύριοι συνάδελφοι. Και απεδείχθη επιτυχές το εγχείρημα, δεδομένου ότι ο Ο.Λ.Π. και ο Ο.Λ.Θ., είναι σήμερα ιδιαιτέρως κερδοφόρες επιχειρήσεις.

Κατά τη συζήτηση στην επιτροπή, ο κύριος Υπουργός αρχικά ανέφερε ότι σκοπός του νομοσχεδίου είναι η διασφάλιση των εργασιακών, ασφαλιστικών και συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων των εργαζομένων με το παρόν νομοσχέδιο. Επισημαίνω απλά ότι ο εκλεκτός εισηγητής της Πλειοψηφίας, ανέφερε στα δύο από τα δεκαπέντε λεπτά την τύχη και το τι έχουν να περιμένουν οι εργαζόμενοι με την ψήφιση του παρόντος νομοσχεδίου. Βεβαίως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή, επικεντρώθηκε στο μεγαλύτερο μέρος της στην επί της ουσίας αξιολόγηση του εγχειρήματος. Και έτσι έγινε. Και όπως είναι γνωστό, όλα τα πολιτικά κόμματα πλην της Νέας Δημοκρατίας, καταψηφίζουν, όπως δήλωσαν, στην Επιτροπή το παρόν νομοσχέδιο.

Παρά ταύτα, ουδείς έχει αντίρρηση, για το ότι πρέπει οι λιμένες της χώρας μας και ειδικότερα οι Σ.ΕΜΠΟ., να εκσυγχρονιστούν από πλευράς υποδομών και εξοπλισμού και η χώρα μας να κινηθεί δυναμικά, ώστε να καταστεί κυρίαρχη στο σύστημα διεθνών μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου, όπως αυτό διαμορφώνεται σήμερα. Το ερώτημα είναι, ποιος θα πάρει τις σχετικές πρωτοβουλίες, ποιος θα έχει την ευθύνη της διαχείρισης και προπάντων, ποιος θα απολαύσει την υπεραξία αυτής της διαδικασίας.

Η Κυβέρνηση, επέλεξε ουσιαστικά την άνευ όρων παραχώρηση των «φιλέτων» στο διεθνές ιδιωτικό κεφάλαιο και μάλιστα –φοβούμαι να το πω- νομοθετεί κατά παραγγελία. Ο Υπουργός μεθοδεύει τη διαδικασία, αναφέροντας ότι αυτό γίνεται επειδή: Πρώτον, λείπουν κεφάλαια, 450.000.000 ευρώ. Ερώτηση: Τι έγινε το περιβόητο αναπτυξιακό δάνειο των 3.000.000.000 ευρώ, που τόσο διαφημίστηκε από την Κυβέρνηση τα προηγούμενα χρόνια ότι θα παίρναμε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων;

Δεύτερον, ότι πιέζει ο χρόνος. Και ρωτάμε: Τι έγινε στα τέσσερα χρόνια; Αναφέρομαι μόνο στην περίοδο της διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Αναφέρει επίσης ότι είμαστε υποχρεωμένοι να ακολουθήσουμε τις εμπορευματικές ροές και κανένας δεν έχει αντίρρηση επ' αυτού, καθώς επίσης και ότι απαιτείται υψηλός βαθμός εξειδίκευσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα σας εκθέσω σκέψεις και προβληματισμούς, που καταρρίπτουν την επιχειρηματολογία του κυρίου Υπουργού. Πρώτον, το σημαντικότερο κεφάλαιο ως άυλη περιουσία των τερματικών σταθμών, αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι είναι οι εργαζόμενοι. Η διαχείριση αυτού του κεφαλαίου μέχρι σήμερα, όχι μόνο δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς, αλλά αντιθέτως απαξιώνεται.

Δεύτερον, κάθε δημόσιος οργανισμός, υφίσταται προς το συμφέρον των εργαζομένων και της κοινωνίας. Οι στρατηγικού χαρακτήρα επιχειρήσεις του δημοσίου τομέα, φρονούμε ότι πρέπει να διατηρηθούν ως κόρη οφθαλμού και φυσικά αναφερόμαστε σ' ένα δημόσιο ευυπόληπτο, χωρίς αγκυλώσεις, χωρίς ρουσφέτια, χωρίς «ωχαδερφισμό», χωρίς βόλεμα των εντός αυτού ευρισκομένων. Πρόσφατη μελέτη του Διεθνούς Ερευνητικού Δικτύου για τη λιμενική απόδοση, που δημοσιεύτηκε στις αρχές του 2007 και αφορά δεκατέσσερις χώρες, διαπίστωσε ότι τόσο τα πλήρως ιδιωτικά όσο και τα πλήρως δημόσια λιμάνια, αποτελούν είδη προς εξαφάνιση, τουλάχιστον σε Ευρώπη, Αμερική, Ασία και Ωκεανία.

Τρίτον, άλλωστε, τι μας εγγυάται ότι ο παραχωρησιούχος θα εξακολουθεί να έχει συμφέρον για τη μεγιστοποίηση της ανταγωνιστικότητας του λιμενικού τερματικού σταθμού, στο βαθμό που θα τον ενδιαφέρει προφανώς η ανταγωνιστικότητα του λογιστικού συστήματος logistics, που θα διαχειρίζεται με τη μορφή των σχεδιασμένων μεταφορών; Ποιος μπορεί να εγγυηθεί ότι οι ανάδοχοι παγκόσμιοι λιμενικοί διαχειριστές, μέσα σ' ένα τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα δεν θα εξαγοραστούν, θα συνάψουν παράλληλα πιο συμφέρουσες –ίσως- συμφωνίες με κάποιο ή κάποια από τα λιμάνια των ανταγωνιστών μας στην περιοχή, παραδείγματος χάρη της Κονστάντσας, της Κωνσταντινούπολης, της Μεσίνας, της Σμύρνης, περιορίζοντας την ανάπτυξη των υποδομών και του μεγέθους του κύκλου εργασίας των λιμένων μας στα ελάχιστα συμβατικώς προβλεπόμενα; Η παραχώρηση όλου του Σ.ΕΜΠΟ., ειδικότερα για τη Θεσσαλονίκη, θα οδηγήσει στην αντικατάσταση του κρατικού μονοπωλίου μ' ένα ιδιωτικό. Τι θα γίνει, αν ο ιδιώτης επιλέξει προνομιακές σχέσεις με ορισμένους χρήστες ή μ' ένα μόνο ναυτιλιακό γίγαντα;

Τέταρτον, όπως προκύπτει από τη μελέτη των υπό κύρωση συμβάσεων άλλωστε, οι παραχωρήσεις έχουν υπερβολικά μεγάλη διάρκεια, εντείνοντας τις πρακτικές μονοπωλιακών καταστάσεων που ανέφερα προηγουμένως, παραδείγματος χάρη, στον Ο.Λ.Θ. γίνεται παραχώρηση εξακοσίων είκοσι χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων με υποδομές και αναδομές, για τουλάχιστον τριάντα πέντε χρόνια. Στη κοινή πρακτική, παραδείγματος χάρη, μια και αναφέρθηκε ο εκλεκτός συνάδελφος της Πλειοψηφίας, στο σύστημα Αμβέρσας, η αρχική επένδυση για μια αντίστοιχη έκταση, θα έπρεπε να είναι μεγαλύτερη των 232.500.000 ευρώ για παραχωρήσεις σαράντα ετών. Στα δε μοντέλα Αμβούργου, Βαρκελώνης, Δουβλίνου, Ρότερνταμ, Νέας Υόρκης και αλλού -και αυτό αποκρύπτεται σκοπίμως- οι αντίστοιχες συμβάσεις, είναι διαρκώς ανανεούμενες και δεν υπερβαίνουν τα πέντε έως δέκα έτη.

Θα μπορούσαμε να αντιληφθούμε ότι η παραχώρηση του προβλήτα 3 της «Ο.Λ.Π. Α.Ε.» και του υφιστάμενου προβλήτα 2 της πλέον κερδοφόρας και ήδη σε πλήρη παραγωγική λειτουργία και μάλιστα μονοπωλιακού χαρακτήρα επιχειρηματικής μονάδας του Σ.ΕΜΠΟ., με το ετήσιο δελτίο του έτους 2006, το οποίο εκδίδεται σε εκπλήρωση υποχρέωσης της εταιρείας που θέτουν οι κανονιστικές διατάξεις, η «Ο.Λ.Π. Α.Ε.» δήλωσε ότι για την υλοποίηση των επιδιώξεων της εταιρείας στο πενταετές επενδυτικό της πρόγραμμα για τα έτη 2007-2011, προβλέπει έργα ύψους 533.000.000 ευρώ, από τα οποία το 70%, αφορά στην πλήρη ανάπτυξη του Σ.ΕΜΠΟ., με στόχο τον τριπλασιασμό της δυναμικότητας και την εξέλιξή του στο σημαντικότερο διαμετακομιστικό κόμβο της Μεσογείου. Στο ως άνω ετήσιο δελτίο 2006, δηλώνεται επίσης ότι είναι αναγκαία η αξιοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων και για αυτόν το λόγο η υλοποίηση των έργων ανάπτυξης του Σ.ΕΜΠΟ., θα γίνει με αυτοχρηματοδότη-

ση και παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης. Ερευνήθηκε, αν η εταιρεία μπορούσε να λάβει δάνειο από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και οργανισμούς; Εκπονήθηκε η μελέτη, σχετικά με την εφαρμογή του επενδυτικού της προγράμματος; Στην Κωνσταντινούπολη η DP WORD, πήρε γη για να φτιάξει τερματικό για είκοσι μόνο χρόνια. Άλλωστε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, συνεζητείτο για παραχωρήσεις με μάξιμουμ οκτώ χρόνια σε περίπτωση μη επενδύσεων, δώδεκα χρόνια σε περίπτωση επενδύσεων με κινητές αξίες και μάξιμουμ τριάντα χρόνια, σε περίπτωση εξ υπαρχής κατασκευής των υποδομών του σταθμού, δηλαδή κατασκευή του σταθμού εκ του μηδενός.

Η διαμόρφωση ιδιωτικού μονοπωλίου άλλωστε, ειδικά για τη Θεσσαλονίκη –έρχομαι στην πέμπτη παρατήρηση- είναι βέβαια δεδομένου ότι και η νέα διακήρυξη προβλέπει ξανά την παραχώρηση του Σ.ΕΜΠΟ., σ' ένα και μόνο ανάδοχο. Στον Πειραιά θεωρητικά, θα υπάρχουν δύο ανάδοχοι αλλά στην πράξη δύσκολα η «Ο.Λ.Π. Α.Ε.» θα μπορέσει σ' αυτήν τη φάση τουλάχιστον, να λειτουργήσει αφού παραμένει με ένα χώρο που θέλει πολύ δουλειά και χρόνο για να γίνει λειτουργικός.

Ο προβλήτας 1 αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί σε δύο περίπου χρόνια. Γεννάται το ερώτημα, πώς θα λειτουργεί ο Ο.Λ.Π. ως πάροχος έως τότε, ενώ ο πλειοδότης θα έχει άμεση χρήση όλου του προβλήτα 2; Η κατασκευή του προβλήτα 3, άγεται όπως διεφάνη από τη συζήτηση, στην επιτροπή στις καλένδες. Γεννάται το ερώτημα, πώς εξασφαλίζεται αλήθεια ο ανταγωνισμός και στις θαλάσσιες μεταφορές, αν ο πλειοδότης είναι θυγατρική ναυτιλιακής εταιρείας;

Έκτον, αμφιβολίες γεννώνται σύμφωνα με την εκτίμηση των ειδικών, για το εάν και κατά πόσο η αποτελεσματικότητα του εγχειρήματος, θα είναι η αναμενόμενη. Η πρόβλεψη της Κυβέρνησης ότι η κίνηση θα φθάσει τα 4,7 εκατομμύρια TEU, φαίνεται ότι απέχει πόρρω, της ρεαλιστικής προσέγγισης, δεδομένου ότι η εγχώρια αγορά καλύπτει 0,5 έως 0,6 εκατομμύρια TEU, και ίσως με τα κενά 0,75 εκατομμύρια TEU, ενώ τα υπόλοιπα, προφανώς θα είναι φορτία μεταφόρτωσης, όπου υπάρχει μεγάλη ρευστότητα. Από πού θα έρθουν και από πού θα χωρέσουν όλα αυτά και πότε; Ωραίος ο στόχος, αλλά δύσκολα επιτεύξιμος όπως αντιλαμβάνεστε.

Όσον αφορά το νομικό μέρος η σύμβαση παραχώρησης, παρέχει ρητά στην «ΟΛΠ Α.Ε.» το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων, που της παραχώρησε το ελληνικό δημόσιο. Εάν αυτός ο όρος δεν είναι νομικός αλλά εάν ο όρος αποκλειστικό δικαίωμα ερμηνευθεί στενά, δηλαδή, ότι αυτό το δικαίωμα το έχει μόνο ο Ο.Λ.Π. και κανένας άλλος, τότε πώς καλύπτεται νομικά και με ποιους όρους η λειτουργία του προβλήτα 1 ο οποίος θα λειτουργεί με το προσωπικό του Ο.Λ.Π. και ταυτόχρονα ο προβλήτας 2, που θα λειτουργεί με το προσωπικό του παραχωρησιούχου, ενώ ο Ο.Λ.Π., θα έχει και το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του προβλήτα 3, εάν και εφόσον κατασκευαστεί το Νέο Ικόνιο και μάλιστα με τους ίδιους όρους, που ισχύουν για τις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις. Εδώ ενδέχεται να υπάρξει κάποιο νομικό πρόβλημα.

Όλα αυτά τα θέματα προφανώς, δείχνουν ότι το επιχείρημα της Κυβέρνησης ότι τάχα αυτός ο νόμος αφορά, κυρίως, τη ρύθμιση εργασιακών θεμάτων του προσωπικού του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ. μετατάξεις, εθελούσιες εξόδους κ.λπ., δεν ανταποκρίνεται πλήρως στην πραγματικότητα. Αυτές δεν είναι προσωπικές απόψεις, ούτε προέρχονται από διάθεση αντιπολιτευτικής τακτικής, κύριε Υπουργέ. Είναι προβληματισμοί και παρατηρήσεις εγκρίτων ειδικών, καθηγητών πανεπιστημίου που έχουν βαθιά γνώση του αντικειμένου όπως οι κύριοι Ψαραύτης, Χλωμούδης και Πάλλης οι οποίες ανελύθησαν πρόσφατα προ ημερών σε εκδήλωση της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος την Ε.Ν.Ο.Ε.. Προβληματισμό δε για τα νομικά κενά του σχεδίου νόμου εξέφρασε και ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, μέλος της επιτροπής μας, ο κ. Καραμάριος. Δεν είδα να πάρει κάποια πρωτοβουλία ο κύριος Υπουργός για την παρατήρηση του Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας στην επιτροπή.

Κύριε Υπουργέ, αποδεχόμεθα τη διαπίστωσή σας και δεν είναι της ώρας να το αναλύσουμε ότι στη χώρα μας δεν υπάρχει λιμενικός σχεδιασμός. Ξεκινήστε από εκεί. Φέρτε μας μια τεκμηριωμένη πρωτοβουλία όπου θα σχεδιάσουμε από κοινού το πώς θα πορευτούμε όσον αφορά στα λιμάνια μας, στον 21ο αιώνα, το πώς θα διαχειριστούμε τους παγκόσμιους διαχειριστές, το πώς θα εκσυγχρονιστούμε για να σταθούμε στην παγκόσμια αγορά και προπάντων σεβαστείτε και αξιοποιείστε την άυλη υπεραξία που δίνουν σ' αυτά οι εξειδικευμένοι εργαζόμενοι των λιμένων μας.

Υπεισέρχεται και ο συναισθηματικός παράγων. Είναι η διατήρηση της ελληνικότητας των λιμανιών μας που χάνεται στα βάθη χιλιετιών. Ξεκινάτε ανάποδα. Εκχωρείτε τα «φιλέτα» των λιμενικών μας υποδομών, διακυβεύετε τη λειτουργία όλων των υπολοίπων δραστηριοτήτων τους και οπωσδήποτε καταδικάζετε τους μέλλοντες εργαζόμενους σ' αυτά στο να απωλέσουν εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα. Άλλωστε κατά τη συζήτηση στην επιτροπή μας οι εκπρόσωποι των εργαζομένων και των φορέων της Αυτοδιοίκησης με εξαίρεση τους διορισμένους διευθύνοντες συμβούλους του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ. απέρριψαν με πάθος τις πρωτοβουλίες και τους στόχους σας. Προφανώς το ΠΑ.ΣΟ.Κ. επ' ουδενί δεν δύναται να τους αποδεχθεί και θα καταψηφίσει το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Όσον αφορά τους εργαζόμενους η διασφάλιση των εργασιακών σχέσεων απουσιάζει από τη διακήρυξη για την παραχώρηση και όσοι ιδιώτες ενδιαφέρονται για τους Σ.ΕΜΠΟ. γνώριζαν ότι οι εργασιακές σχέσεις που θα αναπτύξουν θα βασίζονται τόσο για το υπάρχον προσωπικό, όσο και για το μελλοντικό στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς εργασίας.

Επειδή δεν υφίσταται καμμία επαγγελματική κατοχύρωση, οι εργαζόμενοι των λιμανιών, παρά την υψηλή τους εξειδίκευση, θα περάσουν σε καθεστώς ελαστικών σχέσεων εργασίας.

Στο σχέδιο νόμου αναφέρονται ως διασφαλίσεις η εθελούσια έξοδος και οι μετατάξεις. Δεν υπάρχει καμμία αναφορά στους εργαζόμενους που μεταβιβάζονται στον ιδιώτη. Από τη διακήρυξη προκύπτει ότι η «Ο.Λ.Θ. Α.Ε.» παραχωρεί ως εκατόν πενήντα εργαζόμενους στον ίδιο μονοπωλητή, δηλαδή, κάτι παραπάνω από το 20% όσων απασχολεί σήμερα. Αλήθεια, ποιος ανέλαβε αυτήν την ευθύνη; Η εκλογή όσων θα πάνε στον ιδιώτη γίνεται από τον Ο.Λ.Θ. με ασαφή κριτήρια. Αυτό συνιστά έντονο και αξεπέραστο πρόβλημα.

Στην πραγματικότητα το νομοσχέδιο απορρυθμίζει τις εργασιακές σχέσεις και δεν παρέχει εργασιακές διασφαλίσεις. Οι δήθεν διασφαλίσεις των θέσεων εργασίας και εργασιακών δικαιωμάτων που επικαλείται η Κυβέρνηση, της δυνατότητας εθελούσιας εξόδου και των μετατάξεων, εκφράζει την πρόθεση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των διοικήσεων των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης να κατοχυρώσουν τον ιδιώτη, ο οποίος και θα αποφασίζει τελικά με ποιο τρόπο θα διαχειριστεί προς όφελός του το εργασιακό ζήτημα.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η πρόβλεψη που υπάρχει στην προκήρυξη για την παραχώρηση του Σ.ΕΜΠΟ. για δεκαοκτάμηνο δανεισμό του προσωπικού του Ο.Λ.Θ. στον παραχωρησιούχο, όπου με συμφωνία των δύο πλευρών, δηλαδή, του Ο.Λ.Θ. και του ιδιώτη, μπορεί να παραταθεί για όσο διάστημα βολεύει τον ανάδοχο.

Όμως στις προβλέψεις για την εθελούσια έξοδο ανακύπτουν ερωτηματικά.

Πρώτον, ποιος εγγυάται την καταβολή της σύνταξης για τον πλασματικό χρόνο αναγνώρισης;

Δεύτερον, έχουν προχωρήσει σε αναλογιστικές μελέτες για το κόστος εθελούσιας εξόδου; Το κόστος που θα πληρώσει η «Ο.Λ.Θ. Α.Ε.» για να γίνει η εργασία του ιδιώτη μονοπωλητή θα είναι ίσο ή μεγαλύτερο από την καταβολή του εφάπαξ ποσού του τμήματος των 40.000.000 ευρώ, που θα εισπράξει από τον ανάδοχο, εκ των οποίων 25.000.000 ευρώ στην πρώτη φάση;

Τρίτον, έχει υπολογιστεί πόσα χρήματα θα χάσει ο κάθε εργαζόμενος από τη διαφορά μεταξύ μισθού και σύνταξης που θα προκύψει στις αποδοχές;

Όσο για τις μετατάξεις που εξαγγέλλονται, στην πραγματικότητα αναιρούνται. Αυτό γίνεται διότι το διοικητικό συμβούλιο της «Ο.Λ.Θ. Α.Ε.» θα αποφασίσει για τον ανώτατο αριθμό των

μετατάξεων που θα επιτραπούν, άρα θα μπλοκάρει όποια μετάταξη θέλει, με το πρόσχημα του απαραίτητου για κάποια υπηρεσία υπαλλήλου. Ο αριθμός αυτών που θα μπορούν να μεταταχθούν θα καθοριστεί με κοινή υπουργική απόφαση, όπως άλλωστε ο τρόπος κατάταξής τους σε θέσεις του δημόσιου και ευρύτερου τομέα.

Όσον αφορά το τρίτο μέρος του νομοσχεδίου, κύριε Υπουργέ, έχουμε την αίσθηση ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει δεκάδες άλλα προβλήματα, που άπτονται και της στελέχωσης και του προσωπικού και της λειτουργίας του. Βεβαίως, ίσως προσεγγίζετε τους υψηλόβαθμους του Υπουργείου για να καλύψετε κάποιες υποχρεώσεις σας, δεν νομίζουμε όμως ότι αυτές είναι οι πραγματικές ανάγκες και ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να προσεγγίσουμε τη στελέχωση, την οργάνωση και τη λειτουργία του Υπουργείου.

Αν θέλετε, πραγματευτείτε καλύτερα τα θέματα του προσωπικού του Υπουργείου και είμαστε εδώ για να τα συζητήσουμε. Όπως αντιλαμβάνεστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καταψηφίζουμε το παρόν νομοσχέδιο στο σύνολό του.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Ζωίδη.

Το λόγο έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Παντελάκη.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η Κυβέρνηση με το παρόν νομοσχέδιο παραδίδει τους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά και Θεσσαλονίκης στα δόντια των μονοπωλιακών ομίλων.

Όπως αναφέρεται και στην αιτιολογική έκθεση, αυτό το νομοσχέδιο αποτελεί μέρος της διαδικασίας προσαρμογής του λιμενικού συστήματος στις διεθνείς προδιαγραφές και τις σύγχρονες ανάγκες του κεφαλαίου, του εμπορίου και των μεταφορών. Στην πορεία θα εξηγήσουμε τι σημαίνει αυτό, όπως θα δώσουμε και παραδείγματα γι' αυτό που λέει η αιτιολογική έκθεση.

Εμείς, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν θεωρούμε αυτό το νομοσχέδιο ούτε καν βάση για συζήτηση. Είμαστε, όμως, εδώ –είπαμε και στην επιτροπή τις απόψεις μας- για να αποκαλύψουμε τα σχέδια της Κυβέρνησης και να στείλουμε ένα μήνυμα στους εργαζόμενους ότι το νομοσχέδιο -εφόσον έχει την τόλμη και θα προχωρήσει η Κυβέρνηση, παρά τη θέληση των εργαζομένων, της σύσσωμης λαϊκής κατακραυγής, στην ψήφιση με την πλειοψηφία που διαθέτει- μπορεί να μείνει στα χαρτιά.

Μπορεί να μην εφαρμοστεί. Με τον πιο απλό τρόπο οι εργαζόμενοι να μη συμφωνήσουν σε τίποτα απ' αυτά και να παλέψουν αντιθέτως για να υπάρχει ενιαία σχέση εργασίας, αμοιβής, μισθών, να ανατραπεί η κοινή υπουργική απόφαση και στην πορεία, με την κλιμάκωση του αγώνα τους και μαζί με τους άλλους εργαζόμενους –γιατί είναι συνολικό το πρόβλημα του λιμανιού, δεν αφορά μόνο εκείνους- να διεκδικήσουν λιμάνια 100% στο δημόσιο. Αυτό είναι το ξεκαθάρισμα κατ' αρχάς που κάνουμε όσον αφορά την καταψήφιση του νομοσχεδίου.

Και δεν διαφωνούμε μόνο για ιδεολογικούς λόγους αλλά και για ζητήματα προοπτικής, γιατί ακριβώς εμείς έχουμε ένα άλλο όραμα και μια άλλη σκέψη για το πώς το λιμενικό σύστημα μπορεί να ενταχθεί και σε ποια πολιτική. Εμείς ακριβώς αντιπαραθέτουμε μια άλλη λογική απέναντι στη λογική που έχει η Κυβέρνηση. Η Κυβέρνηση ή, αν θέλετε, συνολικότερα οι κυβερνήσεις που έχουμε γνωρίσει τα τελευταία χρόνια ακολούθησαν μια πολιτική όπου το λιμενικό σύστημα το εντάσσανε στο ζήτημα της ανταγωνιστικότητας, σ' αυτόν το δρόμο ανάπτυξης που ωφελεί τα κέρδη των μονοπωλιακών ομίλων.

Εμείς βλέπουμε το λιμενικό σύστημα, τα λιμάνια της χώρας να είναι 100% στο δημόσιο και να εντάσσονται σ' ένα άλλο πλαίσιο οικονομίας, που θα έχει έναν άλλο σκοπό η οικονομία. Θα έχει ως κριτήριο την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών της κοινωνίας. Γι' αυτό ξεκινώ από τη δική μας πρόταση. Γιατί εδώ, κακά τα ψέματα, η αλήθεια είναι μία, δηλαδή, ότι δυο στρατηγικές μπορείς να δεις απέναντι στα ζητήματα του πώς θες τα λιμάνια ή το λιμενικό σύστημα. Η μία θα είναι ενταγμένη και θα εξυπηρετεί την ανταγωνιστικότητα και η άλλη θα είναι στο πλαίσιο μιας σχεδιασμένης οικονομίας, η οποία θα εξυπηρετεί τις λαϊκές ανάγκες.

Το κριτήριο, λοιπόν, θα είναι οι λαϊκές ανάγκες για μετακίνηση προσώπων, αγαθών, επειγόντων περιστατικών με φθηνές, γρήγορες και ασφαλείς μεταφορές. Ένα λιμενικό σύστημα που να εναρμονίζεται με τους στόχους της σχεδιασμένης κοινωνικής παραγωγής, της πολιτικής μεταφορών, με κίνητρο την κοινωνική ευημερία και όχι το καπιταλιστικό κέρδος, που να εντάσσεται στον ενιαίο κρατικό φορέα μεταφορών, να υπηρετεί τις σχεδιασμένες ακτοπλοϊκές γραμμές, να ικανοποιεί τις ανάγκες ιδιαιτέρως των νησιών και να είναι οργανικά δεμένο με την παραγωγή, προωθώντας τις διακλαδικές συνεργασίες, ιδιαιτέρως στη ναυπηγοεπισκευή. Σε διεθνές, δε, επίπεδο βλέπουμε τα λιμάνια να αποτελούν μέσα προώθησης διακρατικής συνεργασίας και εξωτερικής πολιτικής στη βάση του αμοιβαίου οφέλους.

Βεβαίως για να μετατραπούν τα λιμάνια σε κοινωνική, κρατική ιδιοκτησία, σε λαϊκή περιουσία είναι σαφές ότι χρειάζεται ένας άλλος δρόμος ανάπτυξης, χρειάζεται μια άλλη εξουσία απέναντι στη σημερινή εξουσία του κεφαλαίου: Η λαϊκή εξουσία. Αυτό ως προοπτική και ως πάλη. Όμως σήμερα, τώρα -και γι' αυτό νομίζω ότι ο αγώνας θα είναι πιο αποτελεσματικός όταν κανείς έχει καθαρό το τι προοπτική χαράσσει το κίνημα στο λαό- ζητάμε και λέμε ότι δεν μπορεί να γίνει τίποτε άλλο παρά να αποτραπεί ο παραπέρα τεμαχισμός, να υπάρχουν υποδομές συνολικά για τη λιμενική πολιτική, που στην κυριολεξία τα καράβια θα πλευρίζουν στα λιμάνια. Γιατί τα λιμάνια είναι με βράχια αυτήν τη στιγμή, σε πολλές των περιπτώσεων. Είμαστε μια χώρα νησιωτική, που τα περισσότερα από τα νησιά μας έχουν πρόβλημα στο να πλευρίζουν τα καράβια. Υποδομές δεν υπάρχουν ή καθυστερούν για δεκαετίες.

Θέλουμε να δοθεί βάρος μέσα από τις χρηματοδοτήσεις, από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, τον κρατικό προϋπολογισμό, από προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης κ.λπ. στην ασφάλεια, στην έρευνα, στη διάσωση, σε σταθμούς σ' όλη την Ελλάδα και στη Μεσόγειο και να υπάρχει διακρατική συμφωνία και συνεργασία με τις άλλες χώρες.

Θέλουμε ζητήματα αυτονόητα, που έπρεπε να λυθούν εδώ και χρόνια, όπως της πλοϊκής υπηρεσίας, ρυμουλκών κ.λπ. να τακτοποιηθούν, θα έλεγα, εν ριπή οφθαλμού.

Διεκδικούμε τώρα, αύριο το πρωί, να αντιμετωπιστούν τα ζητήματα του Λιμενικού Σώματος, τα οποία συνδέονται άμεσα με τα λιμάνια. Θέτουμε το ζήτημα. Και είναι ντροπή αυτό το θέμα που έρχεται με το ένατο άρθρο για το Λιμενικό. Το μόνο που μας ενδιαφέρει απέναντι στα προβλήματα που αντιμετωπίζει το Λιμενικό και τα λιμάνια που σχετίζονται με το Λιμενικό είναι το πρόβλημα του να φτιάξουμε στρατηγούς! Αυτό είναι το ζήτημα, γιατί περί αυτού πρόκειται.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ναυάρχους.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ναυάρχους, ναι. Εδώ το ζήτημα όμως είναι σοβαρό. Εμείς εφιστούμε την προσοχή αυτήν τη στιγμή και σ' όλους όσοι μας παρακολουθούν, διότι τα πράγματα είναι πάρα πολύ κρίσιμα και πολύ σοβαρά. Το θέμα δεν είναι ότι υπάρχουν ζητήματα που χρονίζουν και δεν λύνονται. Εδώ υπάρχουν εγκληματικές ευθύνες, εγκληματική αμέλεια. Θα πω και συγκεκριμένα παραδείγματα. Εδώ ακόμη και τα κλιμάκια των ειδικών αποστολών, οι λεγόμενοι «βατραχάνθρωποι» μου έλεγαν ότι πάνω από είκοσι χρόνια έχει να αντικατασταθεί το κομπρεσέρ που γεμίζει τις φιάλες οξυγόνου, που το κομπρεσέρ για να αντικατασταθεί θέλει λιγότερο από ένα βουλευτικό μισθό. Είναι ντροπή, εν πάση περιπτώσει!

Να μιλήσουμε και γι' αυτόν τον κόσμο που είναι στις παραμεθόριες περιοχές, για την εντατικοποίηση που τη ζητούν χρόνια, για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση και για την έλλειψη μέτρων υγιεινής και ασφάλειας, που εκτίθενται αυτοί οι άνθρωποι σε κινδύνους από μολύνσεις κ.λπ., γιατί έρχονται σ' επαφή με τόσο κόσμο;

Λέμε για τους λιμενικούς, για τους φρουρούς των συνόρων. Χωρίς προσωπικό και χωρίς μέσα! Σε κάθε υπηρεσία, σε κάθε λιμεναρχείο, σε κάθε πλωτό μέσο τα προβλήματα είναι εκρηκτι-

κά από την έλλειψη προσωπικού. Οι λιμενικοί, δε, που υπηρετούν στα λιμενικά σκάφη δουλεύουν νύχτα-μέρα χωρίς ρεπό, χωρίς αργίες και απλήρωτοι! Κι έρχεται η Κυβέρνηση και μας λέει τώρα ότι με το Σώμα αυτό, με τις επτάμισι χιλιάδες άτομα, θα αυξήσει, ας πούμε, τα άτομα της ανώτατης ιεραρχίας, την ίδια στιγμή που η επισκευαστική βάση στην Ελευσίνα είναι απαξιωμένη -και είναι ντροπή που είναι απαξιωμένη, ποιος δικαιούται να την απαξιώνει;- και την ίδια στιγμή που το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προκαλεί δήλωση ενδιαφέροντος από την αγορά για να επισκευάσει τα πλωτά μέσα, αυτοκίνητα κ.λπ..

Σκόπιμα έβαλα αυτά τα ζητήματα και ενώ άλλη φορά συνήθως κάνουμε μόνο κριτική, τώρα θα ήθελα πρώτα να βάλω τη θέση μας. Εμείς γι' αυτά τα ζητήματα θα παλέψουμε. Αυτά είναι αυτονόητα. Αυτά πρέπει να λυθούν και δικαιούται ο ελληνικός λαός, ο δυσβάσταχτα φορολογούμενος πολίτης, να αντιμετωπιστούν αυτά τα ζητήματα. Αυτά τα ζητήματα είναι γι' αύριο το πρωί! Πρέπει να πιεστεί η Κυβέρνηση για να αντιμετωπιστούν αύριο το πρωί αυτά τα ζητήματα, ιδιαίτερα κρίσιμα ζητήματα που αφορούν συνολικά την ηπειρωτική αλλά και τη νησιωτική χώρα.

Έρχομαι τώρα συγκεκριμένα στην κριτική που κάνουμε για την κατάσταση που αντιμετωπίζουμε σήμερα μ' αυτήν την κίνηση της ολικής ιδιωτικοποίησης. Έχουμε τώρα την ολική ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, των πιο προσοδοφόρων, των «φιλέτων» των λιμανιών.

Κατ' αρχάς εδώ πρόκειται για δικομματική σφραγίδα της παράδοσης και η Κυβέρνηση δεν μπορεί να κατοχυρώνεται –για εμάς τουλάχιστον- πίσω από τις ευθύνες του ΠΑ.ΣΟ.Κ., από φράσεις του τύπου «από εσάς τα βρήκα έτοιμα» και από τις συμβάσεις, που «αφού τις βρήκα έτοιμες, τώρα εγώ τις εφαρμόζω». Αυτό κάνουν.

Αυτό μπορεί να είναι για εσάς απάντηση απέναντι στο ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Για εμάς δεν είναι! Εξάλλου, είναι κοινό το πλαίσιο της πολιτικής, στο οποίο συμφωνείτε. Είναι η στρατηγική συμφωνία της απελευθέρωσης και όπως συμφωνείτε και στα άλλα ζητήματα, συμφωνείτε και σ' αυτό. Όντως, υπάρχει ευθύνη –και μεγάλη- από την προηγούμενη κυβέρνηση, αλλά εμείς λέμε ότι αυτήν τη στιγμή έχετε την κύρια ευθύνη γιατί εσείς είστε Κυβέρνηση και προχωράτε αυτό το βήμα.

Όμως, είναι δικομματική η σφραγίδα της παράδοσης. Υπάρχουν ταυτοχρόνως τεράστιες ευθύνες στο ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Είναι εγκληματικές αυτές οι ευθύνες που παραδίδει και τα λιμάνια. Αφού τα προηγούμενα χρόνια παρέδωσε όλους τους νευραλγικούς τομείς της οικονομίας, με το ν. 2688/1999 μετέτρεψε τον Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ. σε Α.Ε., έκανε εισαγωγή στο Χρηματιστήριο και σύμβαση παραχώρησης με τη MNC, με σύμβαση μάλιστα μαμούθ για τα δεδομένα του Ο.Λ.Π. πεντακόσιες χιλιάδες κινήσεις εμπορευματοκιβωτίων το χρόνο με προνομιακή τιμολογιακή πολιτική κ.λπ. κ.λπ..

Βεβαίως, έρχονται καπάκι οι δύο συμβάσεις παραχώρησης, η μία το 2001 που την υπέγραψε ο κ. Παπουτσής και η άλλη το 2002 που την υπέγραψε ο κ. Ανωμερίτης και έτσι «έδεσε το πράγμα».

Λέει τώρα το ΠΑ.ΣΟ.Κ., η Αντιπολίτευση ότι αυτό που έρχεται τώρα είναι χειρότερο. Εμείς λέμε ότι είναι χειρότερο! Αν σας ικανοποιεί αυτό, το Κ.Κ.Ε. λέει ότι βεβαίως είναι χειρότερο! Βεβαίως, είναι χειρότερο! Μα, ευθύς εξαρχής είπαμε ότι όποιος και να βγει κυβέρνηση από τους δυο σας, θα είναι χειρότερη η πολιτική που θα ασκηθεί σε βάρος των εργαζομένων! Βεβαίως, είναι χειρότερη η κατάσταση, διότι η Κυβέρνηση έρχεται και κάνει χρήση όλων των ρυθμίσεων που είχε υπογράψει η προηγούμενη κυβέρνηση.

Έγινε και μεγάλη συζήτηση στην επιτροπή για το πόση είναι η διάρκεια που το παραχωρείτε. Το παραχωρείτε, ναι, μέχρι και για εκατό χρόνια –λέει- το λιγότερο, αλλά αυτό είναι ενεργοποίηση του ν. 2932 του 35Α που το ψήφισε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και το ενεργοποιεί η Νέα Δημοκρατία.

Εκεί είναι το θέμα; Το θέμα είναι η ουσία. Η ουσία είναι ότι έχουμε μετά την κοινή υπουργική απόφαση με τις δύο γενιές των εργαζομένων. Αναρωτιέται, λοιπόν, κανείς το γιατί. Γιατί προχωρά, λοιπόν, η Κυβέρνηση στους εμπορευματικούς σταθμούς και τους δίνει, αφού πάνε όλα καλά; Γιατί ειπώθηκε ότι δεν είναι αναπτυξιακό το μοντέλο, ότι δεν έχουν αναπτυξιακή τροχιά τα δύο λιμάνια. Γιατί είναι προβληματικές επιχειρήσεις; Ίσαίσα αποδεικνύεται το αντίθετο.

Όμως, εδώ τι συμβαίνει; Τι θέλουμε; Παίρνουμε μια απόφαση, η οποία θα έχει κατ' αρχάς τεράστιες επιπτώσεις και συνέπειες σε εκατοντάδες χιλιάδες κόσμο! Τέτοιο είναι το πρόβλημα και σε Πειραιά και σε Θεσσαλονίκη, πέρα από το γεγονός ότι στις ίδιες περιοχές θα εκτινάξει την ανεργία στα ύψη. Βεβαίως, θα επηρεάσει άμεσα το ίδιο το προσωπικό, τους εργαζόμενους. Πρόκειται για μαζικό εκτοπισμό των εργαζομένων.

Γιατί, λοιπόν, αφού θα έχουμε δυόμισι χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας, διώχνουμε αυτούς για να πάρουμε άλλους; Πείτε, λοιπόν, ποιος είναι ο λόγος. Διότι θέλουμε αντικατάσταση αυτών των θέσεων εργασίας με άλλες θέσεις εργασίας μισθωτής δουλείας! Δεν σας κάνουν ούτε οι νέες θέσεις εργασίας με την κοινή υπουργική απόφαση! Θέλετε ακόμα πιο κάτω! Μισθωτούς δούλους! Πακεταρισμένους τους θέλετε από διάφορα μέρη που θα έρχονται λόγω της ελευθερίας της εγκατάστασης. Γι' αυτό δεν θέλετε ούτε αυτούς! Αυτό είναι το ζήτημα. Το βαρίδι είναι, λοιπόν, το προσωπικό.

Οι επιπτώσεις, όμως, θα είναι τεράστιες. Θα είναι τεράστιες στο προσωπικό και στη Θεσσαλονίκη και στον Πειραιά. Θα έχει επιπτώσεις στους ναυτεργάτες. Θα έχει επιπτώσεις στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, στα ναυτιλιακά γραφεία, στις απολύσεις –γιατί θα έχουμε σύμπτυξη των ναυτιλιακών εταιρειών- στις μικρές χερσαίες μεταφορικές επιχειρήσεις, στους αυτοαπασχολούμενους, μεταφορείς, οδηγούς των φορτηγών.

Και βέβαια, θα υπάρχει τιμολογιακή πολιτική, η οποία θα είναι φωτιά. Γιατί μόνο εκεί μπορούν να ανεβάζουν τις τιμές, στο εισαγωγικό και στο εξαγωγικό εμπόριο. Το άλλο θα πέφτει στον ανταγωνισμό.

Επομένως εδώ πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν σοβαρά ζητήματα. Εγώ το έθεσα και στην επιτροπή. Εδώ είναι μια γενικότερη γραμμή, η οποία έχει χαραχθεί σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδιαίτερα από το 1992 και μετά, μετά τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, με τις αξίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που είναι η ελευθερία του κεφαλαίου, των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών. Αυτά είναι οι ελευθερίες και οι αξίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με βάση αυτές τις ελευθερίες, λοιπόν, τις οποίες, βεβαίως, είχε ψηφίσει τότε και ο Συνασπισμός, αλλά σήμερα, διαφωνεί με την ιδιωτικοποίηση του Σ.ΕΜΠΟ.. Εγώ το παραδέχομαι. Διαφωνώ. Δέχονται και τις συνέπειες. Όμως, έχουν ψηφίσει αυτήν την πολιτική που είναι μήτρα που γεννάει αυτές τις συνέπειες. Ούτε και σήμερα έχουν αμφισβητήσει αυτήν την ελευθερία του κεφαλαίου. Αντιθέτως, μάλιστα, εμείς το πιστεύουμε και το εκτιμούμε, γι' αυτό και δημιουργούνται αυταπάτες στον κόσμο, όταν λες ότι σε τέτοιες συνθήκες ζούγκλας, σ' αυτήν τη βαρβαρότητα, μπορείς να βελτιώσεις τη ζωή του εργαζόμενου και να έχουν δικαιώματα ή και σε στρατηγικούς τομείς της οικονομίας, όπου βλέπετε τι γίνεται.

Όμως, για ποιους γίνονται όλα αυτά; Ειπώθηκαν τα στοιχεία -και λόγω χρόνου δεν θα τα αναφέρω τώρα- για το 90% του εξωτερικού εμπορίου κ.τ.λ.. Όμως, εδώ έχουμε χίλια επτακόσια είκοσι τέσσερα πλοία εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τριακόσια εξήντα τέσσερα εκατομμύρια επιβάτες και δώδεκα εκατομμύρια τετρακόσιες χιλιάδες οχήματα το 2005, εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό είναι. Είναι πολλά τα λεφτά και μεγάλη η δουλειά και έχει ξεσπάσει πόλεμος ανάμεσα στους παίκτες, ποιος θα πάρει τη δουλειά, ποιος θα πάρει τη δουλειά εδώ στην Ελλάδα για τους Σ.ΕΜΠΟ., ποιος θα πάρει τη δουλειά για την ασφάλεια, για την εφαρμογή του ISBS και έπεται συνέχεια. Είναι πολλά τα λεφτά.

Όσο για τους περιβόητους παγκόσμιους διαχειριστές, αυτοί είναι οι ατζέντηδες των εφοπλιστών. Ποιος θα κάνει αυτήν τη δουλειά; Τα καράβια. Αυτοί είναι οι πρώτοι, είναι οι μεταφορικές εταιρείες. Τα καράβια είναι η υπόθεση, οι εφοπλιστές. Ατζέντηδες είναι, τίποτα περισσότερο, που θα καναλιζάρουν -λέει- τις εμπορευματικές ροές. Δεν θέλουμε να καναλιζάρουν τίποτα.

Είναι, λοιπόν, δυνατόν να μιλάμε για το λιμάνι του Πειραιά, το

λιμάνι της Θεσσαλονίκης και να βγάλει και ένα κείμενο, όπως είχε την καλή διάθεση ο διευθύνων σύμβουλος να μου στείλει, το οποίο να λέει γιατί δεν μπορεί ο Ο.Λ.Π.; Τέτοια αρνητική διαφήμιση πρώτη φορά την κάνει ανώνυμη εταιρεία για τον εαυτό της. Γιατί δεν μπορεί;

Είναι δυνατόν, ακόμα και παιδιά του δημοτικού που γνωρίζουν πρόσθεση και πολλαπλασιασμό, να πιστέψουν ποτέ ότι δεν μπορούν στο λιμάνι του Πειραιά να δώσουν 225.000.000 -ή όσα είναι, γιατί κάθε φορά μεγαλώνει η επένδυση- ή να δώσουν 200.000.000 σε επτά χρόνια, που, όταν αρχίζει το δάνειο, αυτό το οποίο υποτίθεται ότι μπορούν να πάρουν, είναι εικοσιπενταετούς διάρκειας;

Μα, πού τα λέτε αυτά τα πράγματα; Υποτιμάτε και τη νοημοσύνη μας. Πέστε κάτι άλλο: Έτσι θέλουμε να κάνουμε. Είμαστε αποφασισμένοι, πωρωμένοι, δογματικοί και έκλεισε. Να μην επιχειρηματολογούμε και χάνουμε και οξυγόνο. Όμως, μη λέτε ότι δεν μπορεί ο Ο.Λ.Π.. Θέλουμε να απαλλαγούμε από τους εργαζόμενους, τους στύψαμε τόσα χρόνια, θέλουμε τώρα να τους πετάξουμε. Οι εργαζόμενοι τα έχουν δώσει όλα μέχρι τώρα. Όμως, είναι συνειδητή πολιτική επιλογή της Κυβέρνησης, ότι με λυσσαλέα επίθεση τους χτύπησε όλους αυτούς τους μήνες, όλα αυτά τα χρόνια, γιατί ακριβώς προετοίμαζε την ιδιωτικοποίηση. Παίρνουν πολλά λεφτά ή λίγα; Δεν κατάλαβα.

Πουλάνε με καλύτερους όρους τη δουλειά τους. Ο συγκεντρωτικός πίνακας που θα καταθέσω αυτήν τη στιγμή στα Πρακτικά εδώ, αυτή η συλλογική σύμβαση, λέει για τους λιμενεργάτες: Δεν με νοιάζει αν δουλεύετε διπλό ή τριπλό μεροκάματο. Είστε παράνομοι όλοι και η Κυβέρνηση, που τους αφήνετε να δουλεύουν τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες το χρόνο και διακόσιες ημέρες υπερωρίες. Και εκείνοι έχουν ευθύνη, αν θέλετε, γιατί αποφάσισαν να ζουν για να δουλεύουν και όχι να δουλεύουν για να ζουν. Και αυτοί έχουν πρόβλημα.

Εμένα με ενδιαφέρει αυτό, δηλαδή 2.077 ευρώ τα μεικτά λεφτά. Προσλάβατε διπλάσιο και τριπλάσιο αριθμό. Είχα ακούσει ότι σήμερα θα αποφάσιζε το διοικητικό συμβούλιο για τετρακόσιες προσλήψεις. Δεν ξέρω τι έκαναν γι' αυτό. Προσλάβετε προσωπικό, αλλά με ενιαία σχέση εργασίας και όχι να κατασυκοφαντούμε τους εργαζόμενους. Γιατί στο λιμάνι, αυτός ο κόσμος που είχε βγει, αν θέλετε, τη δεκαετία του 1970, του 1980, σε σύνταξη, ήταν σακάτηδες οι περισσότεροι. Στην πορεία, εκσυγχρονίστηκε το λιμάνι, αναπτύχθηκαν οι σύγχρονες τεχνολογίες κ.λπ. και διευκολύνθηκε κάπως η δουλειά αυτή και υπήρχε λιγότερος μόχθος στη δουλειά.

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

Επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε, συντομεύω.

Τώρα, ως προς την παραγωγικότητα της εργασίας, όπου ένα κοντέινερ με τριάντα τόνους ήθελε δύο μέρες να αδειάσει, τώρα θέλει δύο λεπτά. Αυτός ο εναερίτης, λοιπόν, που είναι πάνω, καλά κάνει και παίρνει περισσότερα λεφτά και από το Βουλευτή και από το δικαστικό. Δεν κατάλαβα, δηλαδή, γιατί να μην παίρνει περισσότερα λεφτά; Να τα δούμε κι αυτά τα πράγματα. Και να τα δούμε και με μία διαφορετική αντίληψη, αν θέλετε. Αυτοί παράγουν τον πλούτο, αυτοί πρέπει να πληρώνονται.

Άρα, βγαίνει ένα συμπέρασμα ότι ορίστε, μπορούν οι εργαζόμενοι να κερδίζουν μέσα από τις επιχειρήσεις. Όμως, το θέμα είναι τι πολιτική βούληση υπάρχει γι' αυτό.

Ολοκληρώνοντας –κι ευχαριστώ για την κατανόηση και εσάς, κύριε Πρόεδρε και τους συναδέλφους- υπάρχει ένα θέμα που θέλω να θίξουμε. Θα μου δοθεί η ευκαιρία και στην πορεία της συζήτησης να αναφερθώ.

Το λιμενικό σύστημα στο στρατηγικό σχεδιασμό, αν θέλετε, της κυρίαρχης τάξης, δεν είναι μόνο το ζήτημα ότι το αντιμετωπίζει σαν πύλες εφοδιασμού εμπορευμάτων ή διαμετακόμισης και μεταφόρτωσης, αλλά και σαν συμπλέγματα δραστηριότητας πολλών τομέων της οικονομίας. Κι αυτά που πρόκειται να γίνουν είναι πιο πολλά και σας αναφέρω ενδεικτικά μόνο -γιατί ο χρόνος δεν μου το επιτρέπει- ότι η γραμμή που έχει για τη λιμενική πολιτική είναι για να κάνει έργα στα δέκα εθνικά λιμάνια, στα τέσσερα – πέντε που έχει επιλέξει, στο Ηράκλειο, στην Κέρκυρα, στο Βόλο, στη Θεσσαλονίκη, τα οποία θα δέχονται υψηλό τουρισμό, για το πολυτελείας, όπως το εφιαλτικό σχέδιο που θέλει να κάνει για παράδειγμα στο Πειραιά, όπως αυτά που θέλει να κάνει στις προβλήτες για σταθμούς για τα καράβια. Για να αντιμετωπίσουμε το κυκλοφοριακό των πόλεων θα κάνουμε τώρα πάρκινγκ στις θάλασσες. Αυτό είναι το νέο μοντέλο. Αυτά είναι τα εφιαλτικά σχέδια που θα κάνει και οι συμπράξεις δημοσίου – ιδιωτικού τομέα που θα πάνε στα άλλα λιμάνια.

Όσο για το τι θα γίνει με τα άλλα δέκα λιμάνια, από εκεί και πέρα θα γίνουν συμπράξεις δημόσιου – ιδιωτικού τομέα. Προφανώς, η Τοπική Αυτοδιοίκηση μπαίνει μέσα στο χορό, γιατί είπε ότι δέχεται και θα πληρώσει ο ελληνικός λαός άλλη μια φορά για έργα που έπρεπε να είχαν αποδοθεί σ' αυτόν, αν θέλετε, εδώ και τριάντα χρόνια. Επομένως είναι ανάγκη να βγουν συμπεράσματα από τον ελληνικό λαό για τις τελευταίες εξελίξεις συνολικά, για το τι θα πει ανταγωνιστικότητα. Καταθέτω τον πίνακα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Ελπίδα Παντελάκη καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε την κ. Παντελάκη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, πενήντα τρεις μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί-καθηγητές από το 1ο Γυμνάσιο Πτολεμαΐδας. Είναι το πρώτο γκρουπ.

Η Βουλή τους καλωσορίζει και τους εύχεται καλές σπουδές.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα έρχεται στην Ολομέλεια, αφού προηγουμένως συζητήθηκε επί τρεις ημέρες στην Επιτροπή Εμπορίου, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) και Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.) και άλλες διατάξεις που αφορούν το Λιμενικό Σώμα.

Είναι ένα σχέδιο νόμου που δεν θα υπήρχε, δεν ήταν ανάγκη του ελληνικού κράτους και της ελληνικής πολιτείας να το εισαγάγει, αν δεν υπήρχε όλο το σχέδιο παραχώρησης σε ιδιώτες των εμπορικών λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Είναι, δηλαδή, ένα σχέδιο νόμου προετοιμασίας της εκχώρησης των εμπορικών λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης σε ιδιώτες με δύο τρόπους.

Ο ένας είναι ότι επικυρώνει τις συμβάσεις του 2001 και του 2002 και εν συνεχεία, επιμηκύνει το χρόνο ισχύος τους από σαράντα σε πενήντα χρόνια και διευρύνει με την ευκαιρία, αλλά και για τις ανάγκες σταθερής εξυπηρέτησης του στόχου, τα πεδία ιδιωτικοποίησης και σ' άλλα λιμάνια, όπως και σε χερσαίες εκτάσεις κ.λπ..

Το δεύτερο που κυρίως κάνει -κι αυτό είναι το κύριο, γιατί το άλλο θα μπορούσε και μ' έναν τρόπο να εξυπηρετηθεί και μόνο με τις δύο αυτές συμβάσεις- είναι ότι παίρνει μέτρα για τη δραστική μείωση του κόστους εργασίας με την εθελουσία έξοδο, με τις μετατάξεις και με τους νέους εργαζόμενους με μειωμένα δικαιώματα και αποδοχές, όπως εμμέσως πλην σαφώς προβλέπει και διαμορφώνει το ανάλογο πεδίο.

Και τα δύο, και η ισχυροποίηση του νομοθετικού πλαισίου και κυρίως εμφανέστατα η δραστική μείωση του κόστους εργασίας, υπηρετούν τις ανάγκες των ιδιωτών που εφόσον ολοκληρωθεί και γίνει -εμείς πιστεύουμε ότι η ελληνική κοινωνία και η πειραιώτικη και η θεσσαλονικιώτικη, οι εργαζόμενοι θα το αποτρέψουν εντέλει- θα εξυπηρετήσει τους ιδιώτες που θα αναλάβουν να εκμεταλλευτούν τα λιμάνια για σαράντα χρόνια.

Εμβόλιμα υπάρχει και μια διάταξη για το Λιμενικό Σώμα. Πρόκειται για μια ευνοϊκή διεύρυνση της εξέλιξης σε υψηλούς βαθ-

μούς του Σώματος της ελίτ των αξιωματικών του λιμενικού. Θα δούμε παρακάτω και θα δούμε και αύριο αναλυτικότερα αυτά τα ζητήματα.

Κύριε Υπουργέ, δεν έπρεπε να υπάρχει αυτή η διάταξη και σας το είπαμε και στη συζήτηση στις επιτροπές. Αποσύρετέ την. Φέρτε ένα νομοσχέδιο που να ρυθμίζει χρόνια προβλήματα του Λιμενικού Σώματος και κυρίως των κατωτέρων πληρωμάτων. Δώστε λύσεις σε προβλήματα που δημιουργούν ανασφάλειες και αγωνίες σε πολλές οικογένειες κατωτέρων πληρωμάτων του Λιμενικού. Οργανώστε το Λιμενικό Σώμα.

Και, εν πάση περιπτώσει, δεν έχετε και δικαίωμα να τη φέρετε αυτή τη διάταξη, αφού προϋποτίθεται ότι αυτές οι πρόσθετες θέσεις υψηλόβαθμων στελεχών της ιεραρχίας –ναυάρχων, υποναυάρχων κ.λπ.- μπορούν να αυξηθούν μόνον εφόσον φτάσει ο αριθμός των ανδρών και των γυναικών του Λιμενικού Σώματος στον αριθμό των δέκα χιλιάδων εκατόν πενήντα έξι, ενώ τώρα βρίσκεται στον αριθμό των επτά χιλιάδων. Δεν είναι και νόμιμη, δηλαδή, αυτή η επιλογή σας.

Επομένως δεν είναι τυχαίο –και έτσι πρέπει να γίνει- ότι η συζήτηση κυρίως εστιάζεται στα ζητήματα της παραχώρησης στους ιδιώτες. Θα δούμε αύριο τις λεπτομέρειες για τα εργασιακά και για τα υπόλοιπα θέματα. Είναι μια επιλογή καίρια, νευραλγική, εξαιρετικής σημασίας για την οικονομία της χώρας και για την οργάνωση του δημόσιου χώρου και της δημόσιας πολιτικής.

Και όλα αυτά γίνονται χωρίς διάλογο. Πρόκειται για ένα διάλογο που δεν έγινε. Αντίθετα, υπήρχαν τα Μ.Α.Τ., τα δικαστήρια, οι πραξικοπηματικές αποφάσεις των διοικητικών συμβουλίων –παράνομες και εν κρυπτώ- του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ., με αποκλεισμό των εργαζομένων και των άλλων φορέων –δημάρχων, εκπροσώπων Αυτοδιοίκησης- από την απόφαση επικύρωσης του διαγωνισμού, με εκβιασμούς και με άλλους τρόπους.

Ήταν ένας διάλογος που δεν έγινε, με την επίκληση μελετών που δήθεν δεν κατετέθησαν ή κατετέθησαν αλλά απεκρύβησαν ή που, εν πάση περιπτώσει, εκλήθησαν να συζητήσουν αλλά δεν προσήλθαν και διάφορα τέτοια. Ο κύριος Υπουργός ξέρει πάρα πολύ καλά ότι αναφέρονται κατ' αρχάς στον προκάτοχό του αυτά τα γεγονότα, αλλά ξέρει πάρα πολύ καλά ότι δεν είναι έτσι.

Υπάρχει η μελέτη της Γ.Σ.Ε.Ε.. Η μελέτη που παρήγγειλε η Γ.Σ.Ε.Ε. στο Πανεπιστήμιο Πειραιά έχει συνταχθεί το έτος 2007 και στην πληρότητά της καταρρίπτει ένα προς ένα τα επιχειρήματα στα βασικά της σημεία και αναδεικνύει τη σημασία των δημόσιων λιμανιών και της ανταγωνιστικής δυνατότητας που μπορεί να έχουν τα λιμάνια.

Δεν έχω το χρόνο, αλλά αν θέλει ο κύριος Υπουργός, μπορώ να του διαβάσω και κατά λέξη όλες αυτές τις παραγράφους που αφορούν και στο ζήτημα των επενδύσεων και στο ζήτημα της οικονομικής ανάπτυξης και στα ζητήματα των συμπερασμάτων που εν τέλει έχουν και τη σημασία τους. Δεν μπορεί να την αγνοεί αυτήν τη μελέτη.

Αντίθετα, ο κύριος Υπουργός επικαλέσθηκε μελέτες του ΚΕ.Π.Ε.. Ίσως, δεν το έχει πει. Τότε, αυτές εμφανίστηκαν στον Τύπο. Είναι μελέτες οι οποίες δεν αντέχουν στην παραμικρή επιστημονική προσέγγιση και κριτική. Μπορώ κι εδώ να είμαι αναλυτικότερος, αλλά δεν έχω το χρόνο.

Είναι μια Κυβέρνηση, λοιπόν, χωρίς κοινωνική συναίνεση. Αυτό αποδείχθηκε στην επιτροπή, καθώς όλοι οι κοινωνικοί φορείς ήταν αντίθετοι. Μόνους συμμάχους είχε ο κύριος Υπουργός τις διοικήσεις του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ.. Ούτε τα επιμελητήρια δεν προσήλθαν. Ο δε κ. Παπαγεωργόπουλος, ο Δήμαρχος Θεσσαλονίκης, έστειλε μια επιστολή που ήταν «άλλα λόγια να αγαπιόμαστε». Εν πάση περιπτώσει, χωρίς δημοκρατική νομιμοποίηση, χωρίς κοινωνική συναίνεση, ως Κυβέρνηση μειοψηφίας, πραξικοπηματικά, θέλει να επιβάλει αυτήν την τόσο σημαντική αλλαγή.

Και να του προσθέσω –για το διάλογο- αυτό που ανέφερε και ο συνάδελφος. Μόλις προχθές, την Πέμπτη 6 Μαρτίου, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, τρεις καθηγητές, ο κ. Ψαραύτης, ο κ. Πάλλης και ο κ. Χλωμούδης δεν συμφωνούν απόλυτα με τις δικές μας απόψεις. Σκέφτονται, προβληματίζονται. Μάλιστα, ανήκουν και σε πολιτικούς χώρους διαφορετικούς από τους δικούς μας.

Όμως, ήταν σαφείς. Αυτή η επιλογή που έχει σήμερα ο Ο.Λ.Π., ο Ο.Λ.Θ. και το Υπουργείο είναι καταστροφική. Και το είπαν οι άνθρωποι με πολλούς και διάφορους τρόπους και με την επιστημονική τους εγκυρότητα.

Λέω, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ότι το μόνο και καλύτερο που έχετε να κάνετε είναι να το πάρετε πίσω, γιατί ακριβώς είναι ένα πολύ σοβαρό ζήτημα που δεν μπορεί μ' αυτά τα πολύ σαθρά επιχειρήματα να το στηρίξετε.

Δεν υπάρχει εθνική λιμενική πολιτική, κάτι που έχετε παραδεχθεί. Και δεν μπορούν να γίνονται τέτοιες τομές στην αλλαγή των καθεστώτων των λιμανιών, χωρίς συνολική λιμενική πολιτική. Αυτό δεν γίνεται πουθενά στον κόσμο. Όλες οι ιδιωτικοποιήσεις -με τις οποίες διαφωνούμε από θέση αρχής και με επιχειρήματα και με πολλούς τρόπους και υπερασπιζόμαστε τα δημόσια λιμάνια και το δημόσιο χώρο- έχουν γίνει, όπου έχουν γίνει, ενταγμένες σε ένα πλαίσιο εθνικής λιμενικής πολιτικής. Καμμία δεν έχει γίνει ξεκομμένη απ' αυτό και τέτοιο πράγμα δεν υπάρχει. Και αυτή η εθνική λιμενική πολιτική είναι αυτή που μπορεί να θέσει τους όρους και τους κανόνες και να δούμε εκεί, εν πάση περιπτώσει, τι εννοεί ο καθένας.

Κύριε Υπουργέ, παραπλανάτε και για όλα τα προηγούμενα, αλλά κυρίως για το αν είναι συμφέρουσα η επιλογή που κάνετε. Όσον αφορά το επενδυτικό πρόγραμμα του Ο.Λ.Π., λέτε –και το λέει και ο Ο.Λ.Π. τώρα πια- ότι υπάρχει αδυναμία εξυπηρέτησης.

Μα, αυτό το επενδυτικό πρόγραμμα των 450.000.000 ευρώ για τις προβλήτες 1, 2 και 3 στον Πειραιά, το έφτιαξαν οι ίδιοι άνθρωποι που τώρα άλλα μας λένε. Το οργάνωσαν με τα εντελώς διαφορετικά επιχειρήματα κι αυτά τα οποία ουσιαστικά ισχύουν, δηλαδή, ότι ο Πειραιάς έχει πλεονεκτήματα με τα οποία μπορεί να είναι ανταγωνιστικό λιμάνι μέσα από την οργάνωσή του και μέσα στο πλαίσιο του Ο.Λ.Π. και δεν χρειάζεται ιδιώτες. Τότε δεν υπήρχαν προτάσεις για ιδιώτες. Αυτοί προέκυψαν μετά το ταξίδι του Καραμανλή στην Κίνα και τις πολιτικές συμφωνίες οι οποίες ενεργοποίησαν το ενδιαφέρον και των διαφόρων ελληνικών εφοπλιστικών lobbies του Λονδίνου.

Έτσι, βρέθηκαν πρώτα οι πελάτες και μετά έγινε η αναθεώρηση του επενδυτικού προγράμματος του Ο.Λ.Π. και ανακαλύφθηκε ότι αδυνατεί ο Ο.Λ.Π. να το υπηρετήσει. Διότι η προβλήτα 3 είναι κοστολογημένη από τον Ο.Λ.Π. για να επενδυθούν εκεί 350.000.000 ευρώ και η προβλήτα 3 είναι αμφιβόλου δυνατότητας για να υλοποιηθεί πράγματι ως σχέδιο. Δεν θα ήθελα να μπω στις λεπτομέρειες, δεδομένου ότι είναι πάρα πολλά τα ζητήματα.

Μιλάμε, λοιπόν, για την προβλήτα 1 και 2 της τάξης των 100.000.000 ευρώ, όταν ο Ο.Λ.Π. έχει αποθεματικό κοντά στα 75.000.000 ευρώ και με στόχο συνολικά 4,7 εκατομμύρια TEU το 2015 για να αποτραπεί, λέει η Κυβέρνηση, η καθοδική πορεία του Ο.Λ.Π.. Η προβλήτα 2 προγραμματίζεται στα 2,6 εκατομμύρια TEU και σήμερα έχει παραγωγικότητα 1,6 εκατομμύρια. Είναι αδύνατη αυτή η ανάπτυξη; Η προβλήτα 1 είναι προγραμματισμένη στο 1 εκατομμύριο TEU. Είναι αδύνατος αυτός ο στόχος; Είναι μέσα στο πλαίσιό του.

Όσον αφορά την προβλήτα 3, για την οποία ο προγραμματισμός είναι 1,1 εκατομμύριο, βλέπουμε. Όμως, μάλλον πρόκειται για κάτι πάρα πολύ δύσκολο και είναι αντίθετη όλη η κοινωνία της περιοχής και η Αυτοδιοίκηση και, εν πάση περιπτώσει, υπάρχουν πάρα πολλά προβλήματα.

Είναι παραπλανητικά, λοιπόν, αυτά τα επιχειρήματα. Και απ' αυτήν την άποψη, όταν παραχωρείς με τέτοιους όρους για τριάντα συν πέντε, συν άλλα πέντε, σαράντα χρόνια, καταλαβαίνετε ότι ρισκάρεις όχι μόνο άμεσα οικονομικά οφέλη, αλλά και όλη τη στρατηγική ευελιξία μιας συνολικής λιμενικής πολιτικής. Δεν μπορεί πια το ελληνικό κράτος να παρέμβει.

Μ' αυτήν την έννοια, δεν μπορούμε να μη θυμηθούμε ότι όσον αφορά την προβλήτα 2 που σήμερα λειτουργεί και θέλει βελτίωση και στις υποδομές και στις αναδομές και στο λογιστικό της, ο Ο.Λ.Π. υλοποίησε αυτό το σχέδιο σε λιγότερο από δύο χρόνια. Ο κύριος Υπουργός, όμως, φέρνει την καταστροφή, λέγοντας ότι το δημόσιο δεν μπορεί να το κάνει και ότι αργεί πάρα πολύ.

Με αυτήν την έννοια μόνο μονοπώλια θα εγκαθιδρυθούν.

Διότι όλες αυτές οι επενδύσεις που μπορούσαν να είχαν γίνει εδώ και πολλά χρόνια ανεκόπησαν συνειδητά με πολιτική απόφαση. Δεν είναι η δυσλειτουργία του δημοσίου, αφηρημένα, που φταίει για το ότι δεν έγιναν αυτές οι επενδύσεις. Είναι η πολιτική επιλογή «αφήστε το να χρονίσει, γιατί έρχονται οι επενδυτές, έρχονται οι πελάτες». Έχουν χαθεί τουλάχιστον τέσσερα ή και περισσότερα χρόνια με αυτήν την κατεύθυνση.

Υπάρχει ενοχή -πιθανόν και ποινική ενοχή- κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τόσο των διοικήσεων του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ. όσο και των Υπουργών. Μην παραπλανά, λοιπόν, την ελληνική κοινωνία ο Υπουργός. Τα δε κέρδη και οι ζημιές είναι σαφέστατο ότι τείνουν προς την κατεύθυνση των ζημιών. Τα είπε και ο συνάδελφος κ. Λαφαζάνης στη συζήτηση στην επιτροπή και τα απέδειξε, αλλά οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους. Το εφάπαξ είναι 50.000.000, ενώ 5,1 και 2,2 εκατομμύρια -αν γίνει η προβλήτα 3- είναι το ενοίκιο. Το υπόλοιπο -το ποσοστιαίο- είναι εντελώς επισφαλές και δεν μπορεί να το μετρήσει κανείς. Δεν μας δίνουν μεγέθη, για να το μετρήσουμε.

Κάντε, λοιπόν, την άθροιση: Πενήντα εκατομμύρια ευρώ θα πάνε στην εθελούσια έξοδο. Πάνε αυτά. Ζημιά προκαλούν τα 50.000.000 ευρώ και δεν εισπράττονται. Και βέβαια, εισπράττονται, όσο εισπράττονται, από τις ανώνυμες εταιρείες και όχι από το ελληνικό δημόσιο.

Για σκεφθείτε: Με αυτά τα νούμερα ο Ο.Λ.Π. αυτή τη στιγμή έχει 17.000.000 έως 20.000.000 και μπορεί να προσεγγίσει φέτος τα 30.000.000. Αντίστοιχα ισχύουν και για τον Ο.Λ.Θ.. Είναι σαφή τα νούμερα. Είναι ζημιά η επιλογή της Κυβέρνησης για τον Ο.Λ.Π., τον Ο.Λ.Θ. και το ελληνικό δημόσιο. Αυτή και όλες οι μελέτες δίνουν προοπτική ότι ο Ο.Λ.Π. μπορεί να φθάσει στο χρόνο που προσδιορίζουν αυτές οι συμβάσεις και τα 80.000.000 ευρώ κέρδη. Απ' αυτήν την άποψη δεν ισχύει ούτε η μειωμένη δανειοληπτική ικανότητα του Ο.Λ.Π. ούτε, εν πάση περιπτώσει, το υπαρκτό νομικό κώλυμα ότι το κράτος δεν μπορεί να χρηματοδοτήσει. Για την ασφάλεια των λιμένων χρηματοδότησε το C4I, το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως για τα εμπορικά λιμάνια. Εν πάση περιπτώσει.

Νέες θέσεις εργασίας: Μύθος. Θα τα πούμε αύριο. Αντίθετα, δραστική μείωση του κόστους εργασίας. Και εδώ, κύριε Υπουργέ, για μια ακόμη φορά μην παραπλανάτε. Στην επιτροπή ισχυριστήκατε πράγματα και θαύματα. Στην ίδια την προκήρυξη του διαγωνισμού αναλαμβάνετε την υποχρέωση –και ήδη θα πρέπει να το έχετε κάνει- σε όσους ενδιαφέρονται να τους δώσετε σειρά στοιχείων μεταξύ των οποίων και αναλυτικό κόστος του σημερινού καθεστώτος εργασίας για τον Ο.Λ.Π. και για τον Ο.Λ.Θ.. Αυτά που δώσατε στους επενδυτές, παρακαλούμε, καταθέστε τα στη Βουλή, στους υποψήφιους επενδυτές, για να δούμε, εν πάση περιπτώσει, ποια είναι η πραγματικότητα με όλα τα αναλυτικά στοιχεία για το εμπορικό λιμάνι και όχι να μπερδεύονται ένα σωρό ειδικότητες συμβούλων, μισθοί από εδώ, μισθοί από εκεί και να φτιάχνεται άθροισμα, όπου κανείς να μην μπορεί να βγάλει άκρη. Η κ. Παντελάκη κατέθεσε το σχετικό πίνακα, ο οποίος προσεγγίζει πολύ περισσότερο την πραγματικότητα.

Περιβάλλον, δήμοι, πόλεις: Καμμία πρόβλεψη. Μόνο μια φράση: Λόγια. Από εκεί και πέρα για το εσωτερικό εμπόριο, τις τιμές και τις προτεραιότητες και για τον Πειραιά και για τη Θεσσαλονίκη καμμία κατοχύρωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μ' αυτήν τη λειτουργία ο Ο.Λ.Π. σήμερα έχει την προτεραιότητα. Όποιος πελάτης προσέρχεται πρώτος αυτός και εξυπηρετείται. Οι δε τιμές εγκρίνονται από την Επιτροπή Τιμών και συνδυάζονται με τη συνολική οικονομική πολιτική της χώρας. Μπορούν να υπάρχουν τέτοιες δεσμεύσεις στον ιδιώτη; Ποιος την πληρώνει σ' αυτήν την περίπτωση προς αυτήν την κατεύθυνση; Ο μικροέμπορος, ο μικροεισαγωγέας, ο μικροεξαγωγέας, ο μεσαίος. Γι' αυτό δεν ήρθαν τα επιμελητήρια προχθές στην επιτροπή.

Προς αυτήν την κατεύθυνση το κράτος, πέρα από τις απόψεις, τις ιδεολογίες και τις αξιολογήσεις και το πώς τα βλέπει κανείς, σ' αυτό το φοβερά ρευστό περιβάλλον της διεθνούς οικονομικής κρίσης το δημόσιο έχει ευελιξία επιλογών. Όχι οι ιδιώτες έχουν ευελιξία επιλογών, το δημόσιο την έχει. Έχει συγκριτικό πλεονέκτημα από εδώ και πέρα το δημόσιο σε κάθε τέτοιου είδους καμπή της οικονομίας και των διεθνών αναστατώσεων.

Τα δε λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης είναι προνομιούχα σε τέτοιο βαθμό που έχουν πελατεία εξασφαλισμένη για το ορατό μέλλον, για το μακρινό ορατό μέλλον. Η δε επιστροφή μετά τα σαράντα χρόνια θα είναι μια επιστροφή απαξιωμένου μηχανολογικού εξοπλισμού.

Έκανε και εδώ μία παραπλανητική σκέψη ο κύριος Υπουργός, να είναι δυνατόν να ανανεώνουν. Μα, βέβαια ανανεώνουν οι ιδιώτες, αλλά όταν πρόκειται στην τελική φάση να το παραδώσουν ή θα σε εκβιάσουν για να τους δώσεις παρατάσεις και νέες νομοθετικές ρυθμίσεις ή την τελευταία πενταετία θα μικρύνουν σιγά-σιγά την ποιότητα του μηχανολογικού τους εξοπλισμού, ώστε να μην παραδώσουν καινούργια πράγματα. Είναι προφανές αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Για όλους αυτούς τους λόγους και με την προοπτική πολύ περισσότερο όπως πάλι ο κ. Λαφαζάνης το τόνισε μέσα από τις συμβάσεις να μειωθεί η συμμετοχή του δημοσίου και κάτω του 51%, όλα αυτά μας κάνουν δικαίως να μιλάμε για ξεπούλημα.

Κύριε Υπουργέ, θα αντιμετωπίσετε την ελληνική κοινωνία. Όλα τα ελληνικά πολιτικά κόμματα εναντιώθηκαν. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. οφείλει να κάνει πιο καθαρή την εναντίωσή του για τις μελλοντικές του δεσμεύσεις και οφείλει να το κάνει γιατί έχει τεράστιο μερίδιο ευθύνης για το νομικό πλαίσιο που αξιοποιεί η σημερινή Κυβέρνηση. Όμως, δεν υπάρχει κοινωνικός φορέας στον Πειραιά που να αποδέχεται αυτό το σχέδιο. Κάντε δημοψήφισμα, κάντε συνέδριο, κάντε ό,τι θέλετε να σας το αποδείξουμε. Δεν το τολμάτε, είστε Κυβέρνηση μειοψηφίας, χωρίς κοινωνική συναίνεση, αυθαιρετείτε και δεν μπορείτε να προχωράτε σε τέτοιου είδους πραξικοπηματικές επιλογές που καθορίζουν το μέλλον αυτού του τόπου, της κοινωνίας και των εργαζομένων.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Δρίτσα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων σαράντα πέντε μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί-καθηγητές του 1ου Γυμνασίου Πτολεμαΐδας. Είναι το δεύτερο γκρουπ.

Τους καλωσορίζουμε και τους ευχόμαστε καλές σπουδές και επιστροφή στην όμορφη ιδιαιτέρα πατρίδα τους.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να κάνω μια ανακοίνωση προς το Σώμα.

Ανακοινώνεται ότι με τα υπ' αριθμόν 186/5.2.2008, 450/5.2.2008 και 520/11.2.2008 έγγραφα του Προέδρου της Βουλής, κ. Δημητρίου Σιούφα προς τον Πρόεδρο του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής, καθηγητή κ. Κώστα Μαυριά, ζητήθηκε γνωμοδότηση του αρμοδίου Τμήματος του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής επί των αναφερομένων σ' αυτά ζητημάτων.

Στις 11 Μαρτίου 2008, ο Πρόεδρος έλαβε την απάντηση με το πρακτικό της συνεδρίασης της 6ης Μαρτίου 2008 του Α' Τμήματος του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής με την ομόφωνη γνωμοδότησή του, το οποίο κατατίθεται στα Πρακτικά και θα διανεμηθεί σε όλους τους Βουλευτές.

Είναι πολλές οι περιπτώσεις, σχετικά με την αρμοδιότητα ή μη της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας για την εξέταση υποθέσεων πολιτών που απευθύνονται σ' αυτήν, αν υφίσταται οποιαδήποτε μορφή ασυλιών στο μεταξύ, εφέδρου, πολίτη, Βουλευτή κ.λπ.. Είναι πέντε περιπτώσεις. Για οικονομία χρόνου θα έχετε στη διάθεσή σας αμέσως τώρα όλα τα έγγραφα με τα αιτήματα που υπέβαλε ο Πρόεδρος της Βουλής και τις απαντήσεις που πήρε.

(Στο σημείο αυτό ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Γεώργιος Σούρλας καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία έχουν ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού ο κ. Αποστολάτος.

ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θα ξεκινήσω θυμίζοντας ότι στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου ο Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εάν μου επιτρέπετε, κύριε συνάδελφε, πριν ξεκινήσετε την ομιλία σας, θα ήθελα να αναφερθώ σ' ένα θέμα. Απ' ό,τι πληροφορήθηκα έχετε ένα πρόβλημα υγείας, γι' αυτό μιλάτε καθήμενος. Έτσι δεν είναι;

ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Ακριβώς. Γι' αυτό σας ζήτησα την άδεια για να το κάνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το πήρα αυτό σαν αφορμή για να ενημερώσω τους συναδέλφους γι' αυτό το θέμα.

Όταν μιλάμε ή όταν ζητάμε το λόγο και παρεμβαίνουμε από το Έδρανο του Βουλευτή είμαστε όρθιοι. Επιτρέπεται να μένει κανείς καθιστός μόνο στις επιτροπές.

ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Σας ευχαριστώ. Θα γίνει μόνο σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μπορείτε να συνεχίσετε.

ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Ξαναλέω για την κύρωση των συμβάσεων παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Λ.Π., Ο.Λ.Θ. και λοιπών λιμένων, ότι ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταψήφισε το σχέδιο νόμου κι αυτό γιατί τα λιμάνια είναι στρατηγικής σημασίας –και συμφωνούμε όλοι- για τη χώρα και ιδίως βεβαίως γι' αυτά τα δύο κυριότερα, τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, που σηκώνουν και το κύριο βάρος της εμπορευματικής κίνησης.

Είμαστε εναντίον, όμως, ούτως ή άλλως των ιδιωτικοποιήσεων, που απλώς «βουλώνουν τρύπες» στους ελλειμματικούς κρατικούς προϋπολογισμούς. Και γι' αυτό πάλι θα θυμίσω ότι ο Πρόεδρός μας έχει πει πάρα πολλές φορές δημοσίως ότι είναι σαν να παραδίδουμε τα κλειδιά του σπιτιού μας. Δηλαδή ότι με την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών, το νομοσχέδιο που προτείνετε δεν παραδίδει απλώς τα κλειδιά του σπιτιού μας, αλλά όσον αφορά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, της πόλης μας και όσον αφορά τους Έλληνες, ολόκληρης της χώρας. Γιατί είναι οι πύλες, είναι οι πόρτες όχι μόνο των εμπορευμάτων, αλλά και των ανθρώπων ή αν θέλετε του ό,τι διακίνηση εστί προς ξένα συμφέροντα.

Ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζεται το εν λόγω νομοσχέδιο εμμένοντας στην απόφασή σας, αντιτιθέμενοι στην εξυγίανση των μεγίστων αναγκών της ναυτιλιακής ζωής και αγνοώντας επιδεικτικά την απάντηση του λαού, η οποία μάλιστα κρίθηκε και νομικά ορθή και ισχύουσα, μαρτυρεί πως ξεχνάτε ότι μιλάτε, ότι απευθύνεστε, ότι εκπροσωπείτε κυβερνητικά ένα λαό κατ' εξοχήν ιστορικά περήφανο για τη ναυτιλία του και βασιζόμενο οικονομικά σ' αυτήν.

Και δεν επικαλούμαι το συναίσθημα όταν λέω το επιχείρημα τούτο, σίγουρα όμως επικαλούμαι την ιστορικά τεκμηριωμένη λογική της ελληνικής πραγματικότητας, όταν ο ελληνικός λαός τραγουδάει ακόμη για το λιμάνι αυτό και έχει ταυτίσει γεγονότα, στιγμές μαζί του αποτυπώνοντάς το παντού, στη ζωή, στην τέχνη και έχει ταυτιστεί ο ίδιος μαζί του, δεν είναι δυνατόν να μην αντιδράσει κανείς αυτόματα διατρανώνοντας τη φωνή του και διεκδικώντας τα δικαιώματά του για τα λιμάνια «της αγωνίας», που θα έλεγε και ο κ.Δρίτσας.

Όταν μιλήσαμε στην Αίθουσα τούτη πριν μια εβδομάδα για τις Δ.Ε.Κ.Ο., με αφορμή τη σχετική επερώτηση του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, είχα τονίσει συγκεκριμένα για την Ολυμπιακή Αεροπορία ότι οι περισσότεροι Έλληνες έχουν ταυτίσει την έννοια του αεροπλάνου με την Ολυμπιακή και ότι υπό αυτή την έννοια είναι απολύτως λογικό και αναμενόμενο το θέμα να παίρνει εθνικές διαστάσεις. Αντίστοιχο σήμερα είναι κι αυτό που συμβαίνει με τα λιμάνια μας. Πειραιάς θα πει λιμάνι για τον Έλληνα, να μη σας πω για τον κόσμο. Μιλάμε για την Ελλάδα εδώ. Αυτό τον χαρακτηρίζει, αυτό τον ταυτοποιεί τον Πειραιά. Και θέλουμε να είναι εξ ολοκλήρου δικό μας αυτό το λιμάνι –για τους Έλληνες, τους Πειραιώτες μετά- δικό μας γεωγραφικά, αλλά και διοικητικά, γιατί το ένα φέρνει το άλλο και το ξέρουμε καλά οι πάντες. Και ας το αρνούνται κάποιοι, μόνο και μόνο επειδή δέχονται εξωτερικές πιέσεις.

Επιμένετε να επαναλαμβάνετε το άλλοθι για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεν χαράσσετε δηλαδή εθνική πολιτική, αλλά ότι ως επί το πλείστον έτσι γίνεται στην Ευρώπη. Όπως έχει επισημάνει, όμως και ο συνάδελφός μου, που είναι απών ο κ. Ροντούλης, η λιμενική πολιτική είναι στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών και αυτό επετεύχθη μετά από πολλούς αγώνες υπαλλήλων και λιμενεργατών σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Αποτελεί, λοιπόν, σήμερα κεκτημένο της ευρωπαϊκής εργατικής τάξης, οπότε ο μύθος της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν ισχύει εν προκειμένω.

Ας δεχθούμε, όμως, ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία και ο ιδιωτικός τομέας εν γένει –και το πιστεύω τούτο- αποδεικνύεται συχνά αποδοτικότερος και επιτυγχάνει ένα επιθυμητό αποτέλεσμα στον ευρωπαϊκό και διεθνή ανταγωνισμό. Τίθεται ωστόσο το εξής Σεξπηρικό ερώτημα Αμλετικά: Δηλαδή, αν πρόκειται να εκχωρήσουμε τα πάντα σε ιδιώτες για να δουλεύουν καλύτερα, τότε μήπως θα έπρεπε να σκεφθούμε την αναθεώρηση ακόμη και της έννοιας του κράτους; Διότι όντας Πειραιώτης, γέννημα και θρέμμα, γνωρίζω κι εγώ πολύ καλά τους νόμους κάτω από τους οποίους λειτουργεί το λιμάνι και μάλιστα εμπειρικά και το Υπουργείο σας πολύ παλαιότερα, κύριε Υπουργέ. Ξέρω πολύ καλά ομάδες, συμφέροντα και, θα τολμούσα να πω, τοπικές «συμμορίες», αν θέλετε. Είναι γνωστό και απόλυτα παραδεκτό ότι το πρόβλημα, για παράδειγμα, της υπερσυσσώρευσης των σκουπιδιών -αυτή η μάστιγα, ο εξευτελισμός της δημόσιας υγείας, της αισθητικής και του περιβάλλοντος- θα είχε λυθεί σήμερα, αν ο ιδιωτικός τομέας είχε αναλάβει την αντιμετώπισή του πριν δέκα χρόνια. Αλλά, υπάρχει πάντα αυτό το «ΑΛΛΑ», που στην περίπτωση των λιμανιών γράφεται με κεφαλαία αυτό το «ΑΛΛΑ» και υπερισχύει. Ίσως ένας μάνατζερ -δηλαδή διαχείριση επιστημονική, σύγχρονη- ή κάποιοι ικανοί μάνατζερ να δώσουν σίγουρα λύσεις. Όχι, όμως, η δημόσια περιουσία να πάει σε ξένα χέρια. Διότι ειλικρινά δεν ξέρω πώς θα φθάσει, σε ποια διεθνή συμφέροντα και μάλιστα, στη σημερινή κατάσταση με τη γειτνίαση που έχουμε.

Πρέπει, λοιπόν, να συνειδητοποιήσουμε όλοι -και όχι να καταλάβουμε, απλώς και το λέω εμφατικά- ότι η προσφυγή στον ιδιωτικό τομέα αποτελεί εύκολη λύση. Τη στιγμή, όμως, και τη μέρα που θα ψηφιστεί το παρόν σχέδιο νόμου, να είστε σίγουροι ότι θα θεσμοθετήσετε την ιδιωτικοποίηση των λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης και τα υπόλοιπα κοντά είκοσι. Θα παραδέχεστε, δηλαδή, δημόσια μία ήττα, μία αποτυχία ακόμη στην προσπάθειά σας να φανείτε αντάξιοι των προσδοκιών του ελληνικού λαού, που σας έχει τιμήσει με την ψήφο του για δεύτερη συνεχή φορά. Θα αναγνωρίσετε εμμέσως μία ανικανότητα εξυγίανσης του δημοσίου, προσφέροντας τις απαραίτητες υποδομές για την εξασφάλιση της εύρωστης λειτουργίας του.

Στην εισαγωγή της αιτιολογικής έκθεσης, που μας μοιράσατε, αναφέρεται ότι στο διεθνές περιβάλλον τα ελληνικά λιμάνια μπορούν να αποτελέσουν σημαντικούς κόμβους για την εξέλιξη των πραγμάτων στην ευρύτερη περιοχή και ότι το λιμάνι του Πειραιά -το μεγαλύτερο της χώρας και ένα από τα μεγαλύτερα στη Μεσόγειο- αποτελεί κομβικό σημείο επικοινωνίας της νησιωτικής με την ελληνική και την ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Λέτε, λοιπόν, από μόνοι σας τους λόγους για τους οποίους εμείς φωνασκούμε. Τα δύο αυτά λιμάνια δεν πρέπει να περάσουν σε χέρια ιδιωτών, γιατί παραδεχόμενοι και αναγνωρίζοντας ξεκάθαρα τη σημασία των ελληνικών λιμένων, πρέπει να καταλαβαίνετε ότι αναθέτετε και παραχωρείτε -ίσως, θα έλεγα, υποχωρείτε κιόλας- τη διαχείρισή τους σε ξένους επενδυτές. Κάνετε λόγο για ήδη θεμελιωμένη παρουσία του λιμένος Πειραιώς στην εγχώρια και ευρωπαϊκή διακίνηση εμπορικού φορτίου.

Και ενώ λέτε όλα τούτα τα αληθινά, την ίδια στιγμή παραχωρείτε αυτό το κεκτημένο -το με κόπους Ελλήνων κεκτημένο- με μία φαινομενική γενναιοδωρία, με μία απλοχεριά ξενόφερτη, αν θέλετε, χωρίς προηγούμενο πάντως και χωρίς μέτρο και εύχομαι να μην είναι χωρίς συναίσθηση των αλλεπάλληλων δυσμε-

νών συνεπειών που θα προκύψουν.

Συνεχίζετε και λέτε αληθώς ότι επιβάλλεται ταχύτατη ανάπτυξη υποδομών και βελτίωση της παραγωγικότητας, αποδοτικότητας και ποιότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, προκειμένου το λιμάνι του Πειραιά να διατηρήσει και να επεκτείνει την κυρίαρχη θέση του. Και σας ερωτώ: Γιατί δεν εξασφαλίζετε, λοιπόν, τις κατάλληλες υποδομές, ώστε όλα αυτά να συμβούν υπό δημόσιο καθεστώς, υπό κρατικό, αν θέλετε -δεν με τρομάζει εμένα τούτο- καθεστώς;

Ξέρετε, το ότι το δημόσιο δεν λειτουργεί όπως θα έπρεπε να λειτουργεί και δεν παράγει τον επιθυμητό ανταγωνισμό σε διεθνές επίπεδο, δεν αποτελεί λάθος του δημοσίου νοουμένου ως οντότητας ή ως θεσμού. Είναι αποτέλεσμα λαθεμένης διαχείρισης του θεσμού τούτου, την οποία φαντάζομαι ότι θα παραδεχθείτε και σας διαβεβαιώνω ότι μπορείτε να διορθώσετε. Εάν δε, δεν επικαλείστε για πολλοστή φορά την αυτονόητη ρήση ότι «αυτά είναι από τον καιρό των προηγούμενων κυβερνήσεων», αν μη τι άλλο, γιατί τα διαιωνίζετε; Γιατί, κύριοι, επιτέλους έχετε κλείσει το τέταρτο έτος της κυβερνητικής σας πολιτικής και διανύετε ήδη εδώ και δύο-τρεις ημέρες το πέμπτο και ο ελληνικός λαός σας έχει δώσει, επαναλαμβάνω, τη δεύτερη μεγάλη ευκαιρία σας, την οποία όμως ως φαίνεται δεν θέλετε να τιμήσετε αναλόγως.

Η τοποθέτηση, επαναλαμβάνω, ικανών manager θα μπορούσε να οδηγήσει σε καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα, χωρίς να ξεπουλιέται μέρος της εθνικής δημόσιας υπηρεσίας.

Έχετε αναφερθεί στην αναγκαία εισαγωγή κεφαλαίου και τεχνογνωσίας στον ιδιωτικό τομέα. Γιατί του ιδιωτικού; Τα πράγματα είναι πολύ πιο απλά. Οφείλουμε να προσπαθήσουμε να εξασφαλίσουμε τα απαραίτητα κεφάλαια και έσοδα στο δημόσιο με μία καλύτερη διαχείριση των οικονομικών του κράτους. Δηλαδή αντί να τα δίνουμε σε ανώφελα εγχειρήματα και ανούσια, να τα αναλώνουμε για την εξυπηρέτηση προσωπικών συμφερόντων εκάστων, μπορούμε να τα διαθέσουμε στα δημόσια λιμάνια και τις υπηρεσίες τους, δηλαδή να αξιοποιήσουμε παράλληλα την υπαρκτή, επαρκή και αναμφισβήτητη ελληνική τεχνογνωσία, η οποία υπονομεύεται με τη στάση τούτη. Άλλωστε οι ίδιες οι μελέτες, πανεπιστημιακές δε, έχουν αποδείξει ότι ως τώρα, τόσο ο Ο.Λ.Π. όσο και ο Ο.Λ.Θ. αποτελούσαν εξαιρετικά κερδοφόρους οργανισμούς. Δηλαδή διάβασα να γίνεται λόγος για 72% για τον ΟΛΠ και ακόμα περισσότερα κέρδη για τον Ο.Λ.Θ., που φθάνουν το 170%. Επαναλαμβάνω, μιλάμε για εξαιρετικά κερδοφόρους οργανισμούς, άρα δεν είναι μονόδρομος αυτό που προτείνετε. Και αυτό ακριβώς το συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας μας στην λιμενική βιομηχανία φθίνει τώρα σημαντικά λόγω των δικαιολογημένων αντιδράσεων των εργατών, με αποτέλεσμα ο Ο.Λ.Π. συγκεκριμένα να καταγράφει απώλεια πολύ μεγαλύτερη των 15.000.000 ευρώ και ανησυχητικό ποσοστό μείωσης της κίνησης στους σταθμούς των εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων. Βλέπετε, λοιπόν, ήδη τις επιπτώσεις που καταγράφονται από ένα τέτοιο εγχείρημα και από τις συνεπαγόμενες αντιδράσεις και κινητοποιήσεις.

Θα χαρακτηριζόταν ανεπίτρεπτο το άρθρο 4 του παρόντος σχεδίου νόμου για τη θέσπιση δε εθελουσίας αποχώρησης γι' αυτούς που δουλεύουν στην Ο.Λ.Π. Α.Ε.. Στη θέση δηλαδή επιπλέον κινήτρων για παραγωγική και αποδοτική δουλειά, εσείς τους προσφέρετε καλοσερβιρισμένα αντικίνητρα.

Κι εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι βάσει μελέτης που πραγματοποίησε το Ινστιτούτο Εργασίας της Γ.Σ.Ε.Ε., οι ιδιώτες στους οποίους παραχωρείται η λειτουργία των λιμανιών σταδιακά περικόπτουν θέσεις απασχόλησης και δικαιώματα εργασιακά κεκτημένα μάλιστα.

Οι ευρωπαίοι συνάδελφοί τους ομολογούν αρνητική εμπειρία που βιώνουν από τότε που έχουν ιδιωτικοποιηθεί τα αντίστοιχα λιμάνια. Η διεθνής, λοιπόν, εμπειρία επιβεβαιώνει ότι τα πράγματα δεν πρόκειται να είναι όπως αναγγέλλετε και υπόσχεστε.

Συνοψίζοντας και κλείνοντας καθίσταται σαφές ότι όλοι εμείς εδώ στον Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό θεωρούμε ότι οι οργανισμοί διαχείρισης των λιμανιών πρέπει να παραμείνουν υπό δημόσιο έλεγχο και να διατηρήσουν τον εθνικό και κοινωνικό σημαντικό τους ρόλο. Είναι ανάγκη να εκσυγχρονιστούν σίγουρα με μία σειρά από παραγωγικά έργα που θα σκοπεύουν προς την ανάπτυξη βιομηχανιών, υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας στη χερσαία περιοχή του λιμανιού και στη βελτίωση της διεθνούς θέσης.

Θα κλείσω τονίζοντας ότι είμαστε εναντίον των ιδιωτικοποιήσεων που απλώς «κλείνουν τρύπες» ελλειμματικών κρατικών προϋπολογισμών. Θέλουμε αξιοποίηση και όχι απαξίωση των λιμανιών μας και ιδίως του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, που φέρουν το μεγαλύτερο βάρος. Κάτι τέτοιο προσπαθούμε καταψηφίζοντας το παρόν νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Αποστολάτο.

Εισερχόμαστε στον κατάλογο των ομιλητών.

Το λόγο έχει ο κ. Καρπούζας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΑΡΠΟΥΖΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στα τέσσερα χρόνια διακυβέρνησης της χώρας μας από τη Νέα Δημοκρατία κατόρθωσε με ουσιαστικές παρεμβάσεις να κάνει πράξη το πρόγραμμά μας και να εφαρμόσει την ανάλογη αναπτυξιακή πολιτική σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας.

Με υπουργική απόφαση απελευθερώθηκαν οι ναύλοι για δρομολογιακές γραμμές όπου δραστηριοποιούνται τουλάχιστον δύο διαφορετικές ακτοπλοϊκές εταιρείες, εναρμονίζοντας την εθνική νομοθεσία στον κοινοτικό κανονισμό 3577/92. Αντιμετωπίστηκε επιτυχώς το θέμα του ορίου ηλικίας των πλοίων, δίνοντας τη δυνατότητα σε πλοία μεγάλης ηλικίας να προσαρμοστούν στα προβλεπόμενα μέτρα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και να μπορούν να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται. Έγινε πράξη σε συνεργασία με το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης το αίτημα να υπάρχουν γιατροί στα ακτοπλοϊκά πλοία. Αποφασίστηκε να συμμετέχουν και ιδιώτες στη ναυτική εκπαίδευση με τη λειτουργία ιδιωτικών ναυτικών σχολών επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης. Μειώθηκε η φορολογία των ναυτικών. Δόθηκαν κίνητρα για προσέλκυση νέων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο. Η πολιτεία επιδοτεί τις ασφαλιστικές εισφορές των Ελλήνων ναυτικών, που υπηρετούν σε πλοία υπό ελληνική σημαία.

Βασική πολιτική του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ήταν και είναι η προσέλκυση ξένων επενδύσεων στα εθνικά λιμάνια, με στόχο την ανάπτυξή τους, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους και τον εκσυγχρονισμό τους. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν δείξει μεγάλες εταιρείες διαχείρισης λιμένων, καθώς και ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς τροφίμων.

Η πολιτική πρωτοβουλία να γίνει διεθνής προκήρυξη για παραχώρηση υπηρεσιών του εμπορικού λιμένα Πειραιώς σε ιδιώτες, αν και είναι απολύτως σωστή, προσέκρουσε στη διακομματική αντίδραση των λιμενεργατών. Το Δεκέμβριο του 2006 είχαμε τις πρώτες αντιδράσεις, με αποτέλεσμα για επτά εβδομάδες το λιμάνι του Πειραιά να υπολειτουργεί και πολλές ναυτιλιακές εταιρείες να εξετάζουν το ενδεχόμενο να αποχωρήσουν, όπως και έγινε.

Είχε προταθεί δημόσιος διάλογος εκ μέρους της Κυβέρνησης με τον οποίο διασφαλίζονταν οι θέσεις εργασίας, οι αμοιβές, τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματα, η χορήγηση πρόωρης σύνταξης και οι πιθανές μετατάξεις. Κατετέθη πρόγραμμα συμμετοχής των εργαζομένων στο κεφάλαιο του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ. μέσω παροχής δωρεάν μετοχών. Κατετέθησαν οι στόχοι αυτής της προσπάθειας, οι επενδύσεις με χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, καθώς και οι λόγοι και οι απαιτήσεις προσαρμογής σε νέες τεχνολογίες και παροχής υπηρεσιών. Δυστυχώς, η αντίδραση ήταν καθολική, χωρίς επιχειρήματα. Αυτό συμβαίνει και σήμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την περίοδο 1996-2005 οι φορτώσεις εμπορευματοκιβωτίων στο εμπορικό κανάλι Άπω Ανατολής-Ευρώπης τετραπλασιάστηκαν. Τα μεσογειακά λιμάνια κατακτούν ένα σημαντικό κομμάτι της αυξανόμενης διακίνησης λόγω της γεωγραφικής περιοχής που εξυπηρετούν.

Την επόμενη δεκαετία αναμένεται τριπλασιασμός της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή της ανατολικής

Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή αυτή δεν επαρκούν. Ο ανταγωνισμός εντείνεται, ο χρόνος είναι λίγος και τα κεφάλαια που απαιτούνται για την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των λιμανιών είναι πολύ μεγάλα.

Για το λόγο αυτό πολλές λιμενικές αρχές αποφάσισαν να παραχωρήσουν τους σταθμούς διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων σε ιδιώτες και λιμενικούς διαχειριστές που διαθέτουν την τεχνογνωσία και τα κεφάλαια που απαιτούνται.

Το λιμάνι του Πειραιά από το 2003 λειτουργεί στα όρια της παραγωγικής του δυνατότητας. Η υλοποίηση έργων επέκτασής του δεν παρακολουθεί τον ρυθμό των εξελίξεων. Εν τω μεταξύ ο ρυθμός ζήτησης αυξάνεται. Ο ανταγωνισμός γίνεται ακόμα μεγαλύτερος. Τα λιμάνια της Κωστάντζας, Κωνσταντινούπολης, Αλεξάνδρειας, Βηρυτού εκσυγχρονίζονται, αυξάνονται στην παραγωγικότητά τους. Παράλληλα, τα λιμάνια παγκοσμίως ελέγχονται από ειδικούς λιμενικούς διαχειριστές, οι οποίοι συντονίζουν και ελέγχουν τη διακίνηση. Αν μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα δεν γίνει ο ανάλογος εκσυγχρονισμός και επέκταση των ελληνικών λιμένων θα οδηγηθούν στην απαξίωση και το περιθώριο.

Το κράτος δεν μπορεί να αναλάβει την υλοποίηση της επέκτασης και τον εκσυγχρονισμό της. Για να γίνει αυτό θα πρέπει να εξασφαλιστούν 450.000.000 ευρώ περίπου, 280.000.000 και 125.000.000 για τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης αντίστοιχα, που απαιτούνται ως ίδια συμμετοχή. Είναι αδύνατον να καλυφθούν από τραπεζικό δάνειο καθ' ότι τα κέρδη των οργανισμών μειώνονται συνεχώς λόγω του υψηλού κόστους λειτουργίας.

Λόγω της υφιστάμενης δομής της νομοθεσίας επιπλέον είναι αδύνατον να υλοποιηθούν έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού σε σύντομο χρονικό διάστημα. Η ανταγωνιστικότητα λόγω μειωμένης παραγωγικότητας που υπολογίζεται στο 50% των άλλων λιμανιών, το υψηλό κόστος λειτουργίας και η έλλειψη λιμενικής διαχείρισης θα δημιουργήσουν μεγάλα προβλήματα βιωσιμότητας των δυο αυτών οργανισμών.

Επιπλέον, τα οφέλη των οργανισμών αυτών, αλλά και του κράτους από την είσπραξη του ανταλλάγματος παραχώρησης, των ενοικίων δηλαδή αλλά και των εισφορών και φόρων θα ενισχύσουν την οικονομία του οργανισμού, αλλά και του κράτους.

Όσον αφορά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι γνωρίζουμε ότι σήμερα είναι ένα μικρό λιμάνι που εξυπηρετεί κυρίως την εσωτερική αγορά. Έχει και δημιουργεί μεγάλα περιβαλλοντικά προβλήματα. Κατασκευάστηκε διαχρονικά και λειτουργεί χωρίς πρόγραμμα στα πλαίσια λειτουργίας σκάλας. Θα πρέπει το λιμάνι αυτό να αναπτυχθεί και να εξελιχθεί σε λιμάνι των Βαλκανίων. Να κατασκευαστούν χερσαίες και λιμενικές εγκαταστάσεις σύγχρονες με οδική και σιδηροδρομική σύνδεση, μέσα από μελέτη που θα συμπεριλάβει τον οικιστικό ιστό της περιοχής, που σήμερα είναι υποβαθμισμένος. Με δυνατότητες εξυπηρέτησης της περιοχής, αλλά και προώθησης των προϊόντων, κυρίως των αγροτικών, της βόρειας Ελλάδας. Ένα λιμάνι από το οποίο θα κερδίσουν όλες οι κοινωνικές ομάδες, αλλά και οι επαγγελματικοί κλάδοι.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παραχώρηση των λιμενικών υπηρεσιών έχει εφαρμοστεί σε πολλά μεγάλα λιμάνια στον κόσμο, όπως του Ρότερνταμ, του Αμβούργου, της Αμβέρσας και της Βαρκελώνης. Η παραχώρηση του δικαιώματος λειτουργίας έχει εφαρμοστεί με επιτυχία στη χώρα μας σε έργα όπως το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», η Αττική Οδός, η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, αλλά και πρόσφατα όλες οι εθνικές οδοί.

Επιτυγχάνονται μ' αυτό τον τρόπο η ανάπτυξη, η επέκταση και η αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και η διατήρηση της κυριότητας των υποδομών στο κράτος, η διαχείριση των οποίων μετά από τριάντα χρόνια επιστρέφεται τριπλάσια δυναμικότητας με σύγχρονο εξοπλισμό.

Η προσπάθεια αυτή γίνεται στα πλαίσια της εφαρμογής αλλαγών και μεταρρυθμίσεων, οι οποίες είναι αναγκαίες για την ανάπτυξη της χώρας μας. Τα αποτελέσματα από την παραχώρηση των λιμένων και των λιμενικών υπηρεσιών εντοπίζονται στην αποτελεσματικότερη παροχή υπηρεσιών, κάτι που θα μειώσει τις τιμές των αγαθών και θα αυξήσει την απασχόληση εντός και εκτός των λιμένων ως και την ευρύτερη περιοχή. Η αύξηση των δυνατοτήτων θα δώσει νέα πνοή στο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο, αλλά και στις παραλιμενικές δραστηριότητες ενισχύοντας την οικονομία της χώρας μας.

Από τους κύριους στόχους αυτής της μεταρρύθμισης για την Κυβέρνηση είναι η προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων του υφιστάμενου προσωπικού, αλλά και η αύξηση των θέσεων εργασίας, η λήψη πρόνοιας για τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές προεκτάσεις της παραχώρησης, η εξασφάλιση κυρίαρχου ρόλου για την χώρα μας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, καθώς και ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών, χωρίς να επιβαρυνθεί ο έλληνας φορολογούμενος.

Το οικονομικό όφελος των ιδίων οργανισμών είναι μεταβλητό και σχετίζεται άμεσα με τα έσοδα που θα πραγματοποιεί ο ανάδοχος. Ιδιαίτερα για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που σήμερα υπηρετεί την εσωτερική αγορά, θέλουμε να γίνει διεθνές, διακινώντας ανάλογα φορτία και να εξελιχθεί σε βασικό διαμετακομιστικό κέντρο που θα εξυπηρετεί όλη τη Βαλκανική.

Οι προοπτικές που ανοίγονται για την πόλη της Θεσσαλονίκης και την ευρύτερη περιοχή, είναι τεράστιες και οι θετικές επιπτώσεις θα έχουν αντίκτυπο στην κοινωνία με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Στόχος μας είναι η προστασία του περιβάλλοντος, των συμφερόντων των εργαζομένων, της τοπικής κοινωνίας και της ευρύτερης περιοχής. Πρέπει να στηρίξουμε, λοιπόν, αυτή την προσπάθεια των αλλαγών και των μεταρρυθμίσεων. Ο συντηρητισμός και η επιφύλαξη, που αδικαιολόγητα μετατρέπονται σε αντίδραση και διαμαρτυρία, δεν πρέπει να εμποδίσουν την πρόοδο και την ανάπτυξη του τόπου μας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Καρπούζα.

Το λόγο έχει ο κ. Γείτονας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση, χωρίς στρατηγική και σχέδιο για την ανάπτυξη των βασικών λιμανιών της χώρας, χωρίς μελέτη για την προοπτική τους, τη συνδυασμένη αξιοποίησή τους –έχουμε πολλά λιμάνια- φέρνει σήμερα το νομοσχέδιο για την παραχώρηση, ουσιαστικά σε ιδιώτες, σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και γενικά εγκαταστάσεων των Λιμένων της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά.

Και δεν είναι μόνο αυτό. Ακολουθεί τη γνωστή τακτική της. Προσπαθεί σε αυτή τη ρύθμιση να βρει άλλοθι στο παρελθόν, να κρυφτεί πίσω από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. Και αυτή η θέση, κύριοι της Κυβέρνησης και αγαπητοί συνάδελφοι –αναφέρομαι και στον εισηγητή της Πλειοψηφίας- είναι και αβάσιμη και παραπλανητική, προκλητική, θα έλεγα. Άλλα έκανε η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που δεν έχουν καμμία σχέση με αυτό που κάνετε εσείς σήμερα. Η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. μετέτρεψε τους Οργανισμούς Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης σε ανώνυμες εταιρείες για να υπάρχει ευελιξία, να μπουν στο Χρηματιστήριο, για άντληση πόρων. Το 2001 και το 2002 υπέγραψε συμβάσεις του δημοσίου για την εκχώρηση σε αυτές τις εταιρείες που ο βασικός τους μέτοχος είναι το δημόσιο της χρήσης και εκμετάλλευσης των λιμενικών εγκαταστάσεων. Δεν έχει καμμία σχέση, λοιπόν, με αυτό που κάνετε εσείς σήμερα.

Εις απόδειξη αυτού είναι ότι κυρώνετε αυτές τις συμβάσεις, ενώ δεν προβλεπόταν η κύρωσή τους από τη Βουλή, για να πάρουν ισχύ νόμου. Με το άρθρο 1 και 2, προσέξτε, αυτό κάνετε. Και έρχεστε με το άρθρο 3 –και εκεί είναι το κόλπο- να τροποποιήσετε τις συμβάσεις, διότι το άρθρο 3 αυτό κάνει. Ενώ το άρθρο 2 το οποίο επικαλείστε, ορίζει σαφώς ότι κυρώνεται η σύμβαση με την οποία το δημόσιο παραχωρεί στην Ο.Λ.Π. Α.Ε. και στην Ο.Λ.Θ. Α.Ε. το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, των κτηρίων και δεν βάζει κανέναν όρο, παρά μόνο να έχουν συνάφεια, η χρήση και η εκμετάλλευση με τη λιμενική δράση, αυτόν τον όρο βάζει. Έγινε παραχώρηση, λοιπόν, τότε του δημοσίου προς τον Ο.Λ.Π. και τον Ο.Λ.Θ. με μέτοχο το δημόσιο. Έρχεστε τώρα με το άρθρο 3 και

τι ορίζετε; «Χρήση και εκμετάλλευση για σκοπούς που σχετίζονται με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων» - και εδώ είναι το κουμπί- «καθώς και την παραχώρηση του ίδιου δικαιώματος ή μέρος αυτού προς τρίτους».

Αυτό κάνετε, κύριοι. Αυτό είναι το άρθρο 3 που επιτρέπει παραχώρηση σε ιδιώτες. Οι συμβάσεις κυρώνονται με τα άρθρα 1 και 2. Εάν νομίζατε ότι είχατε εξουσιοδότηση από τις συμβάσεις για να παραχωρήσετε σε ιδιώτες, καταργήστε το άρθρο 3, καταργήστε αυτή τη διάταξη. Προφανώς δεν το κάνετε, γιατί δεν έχετε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ: Η παράγραφος 3 της σύμβασης είναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Επομένως, εσείς τώρα δίνετε εξουσιοδοτήσεις στις διοικήσεις των οργανισμών για να παραχωρήσουν σε ιδιώτες. Είναι η ίδια πολιτική...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ: Διαβάστε το άρθρο 3 της σύμβασης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Κύριε Καραμάριε, μην ενοχλείστε. Δυστυχώς, έτσι είναι τα πράγματα. Αυτό προκύπτει από απλή ανάγνωση των διατάξεων και δεν μπορεί σε καμμία περίπτωση να παραπλανήσετε κανένα.

Είναι, λοιπόν, η ίδια πολιτική που κάνετε εδώ, που αποδυναμώνει αυτά τα τέσσερα χρόνια –γιατί αυτό είναι το μεγαλύτερο πολιτικό σας έγκλημα στην Ελλάδα- την παραγωγική βάση της οικονομίας, αφελληνίζει την ελληνική οικονομία, παραδίδει την εγχώρια οικονομική εξουσία σε ξένους.

Αυτό κάνετε. Και τώρα σύγχρονες στρατηγικές υποδομές, κερδοφόρες, τις παραδίδετε σε ιδιώτες.

Επισημαίνω ότι η παραχώρηση αυτή ενδέχεται να διαρκέσει και εκατό χρόνια. Και όπως πολύ αναλυτικά και τεκμηριωμένα είπε ο εισηγητής μας, η παραχώρηση, όπου αλλού γίνεται και όπου αλλού έχει γίνει, γίνεται για λίγα χρόνια ή εν πάση περιπτώσει, ο χρόνος έχει συνάρτηση με το τι δίνεται στον παραχωρησιούχο. Αν του δίνεται υποδομή, είναι άλλα τα χρόνια. Αν πρέπει να ξεκινήσει από το οικόπεδο να κατασκευάσει την υποδομή, είναι άλλα τα χρόνια.

Και μην κρύβεστε ακόμη πίσω –πέρα από το ΠΑ.ΣΟ.Κ.- και από τις συμβάσεις παραχώρησης των μεγάλων έργων, όπως του αεροδρομίου. Εκεί είναι από την αρχή η κατασκευή, έχει σχέση με την παραχώρηση για ορισμένα χρόνια και την αποπληρωμή από τα έσοδα του ιδίου έργου.

Ανοίγετε, λοιπόν, νέους δρόμους, επικίνδυνους ουσιαστικά –δεν γίνεται, όπως είπα, πουθενά στον κόσμο- και παραδίδετε τις κερδοφόρες εγκαταστάσεις, τα «φιλέτα» δηλαδή, στις μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες.

Για μένα είναι ορατός ο κίνδυνος να δημιουργηθούν μονοπώλια. Και πάλι ο εισηγητής μας σας ανέφερε έναν κίνδυνο, που είναι πολύ σημαντικός –και χαίρομαι που τον επισήμανε- σχετικό με το ότι δεν δεσμεύεται ο παραχωρησιούχος ότι δεν θα κάνει συμβάσεις με ανταγωνιστικά λιμάνια, όταν βρει ευνοϊκότερους όρους. Και μας λέτε τέλος ότι το κάνετε, γιατί δεν έχετε πόρους για να αντλήσει κεφάλαια.

Εγώ προσωπικά θυμάμαι να έχω ακούσει δέκα φορές τον πρώην Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, τον κ. Κεφαλογιάννη, να μιλάει για εκείνα τα 3.000.000.000 δάνειο για την ανάπτυξη των λιμανιών. Τι έγιναν όλες αυτές οι μεγάλες υποσχέσεις, οι μεγαλοστομίες και φτάνετε σήμερα σε αυτό το σημείο;

Επομένως, δεν υπάρχει δικαιολογία. Είναι η ίδια η πολιτική σας εκείνη που θέλει ουσιαστικά εκποίηση, εκποίηση δημόσιου πλούτου κάθε φιλέτου που υπάρχει στο δημόσιο. Και δεν μπορείτε, όπως είπα, να κρυφτείτε πίσω από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., διότι απεδείχθη ότι δεν πολιτεύτηκε έτσι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και δεν είμαστε το ίδιο. Να το καταλάβουν και τα κόμματα του διμέτωπου. Μην προσπαθείτε, λοιπόν, να παραπλανήσετε κανέναν.

Εμείς δηλώνουμε ξεκάθαρα –τοποθετήθηκε και ο εισηγητής μας- ότι καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Δεν συναινούμε σε αυτό που κάνετε, γιατί δεν εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.

Όσον αφορά τους εργαζόμενους. Υπάρχει και αυτό το παραμύθι. Ισχυρίζεστε ότι τα δικαιώματα των εργαζομένων προστατεύονται από τις διατάξεις του νομοσχεδίου. Δεν είναι και αυτό αλήθεια. Σας διαψεύδουν όλοι οι κοινωνικοί φορείς που μίλησαν στην επιτροπή. Δεν βρέθηκε ούτε ένας να στηρίξει τη νομοθετική σας πρωτοβουλία. Ούτε διάλογο μαζί τους κάνατε, δεν ακούσατε τις τοπικές κοινωνίες και τελικά απαντήσατε και στις κινητοποιήσεις με το γνωστό τρόπο: ξύλο και προπηλακισμούς. Σύρατε τους εργαζόμενους στα δικαστήρια, αλλά δικαιώθηκαν. Ο αυταρχισμός σας –αυτή είναι η τακτική- έρχεται ως συνέπεια του πολέμου που ανοίξατε στην κοινωνία.

Το βλέπουμε και τώρα με το ασφαλιστικό –Δ.Ε.Η. και Ο.Τ.Ε.- που μιλάτε για τα «ρετιρέ» και επιχειρείται να διχάσετε πάλι την κοινωνία. Αλλά για μια ακόμη φορά, όπως απεδείχθη με τις διατάξεις του ασφαλιστικού, «το μάρμαρο θα το πληρώνουν» όχι τα «ρετιρέ», αλλά οι αδύναμες κοινωνικές ομάδες, η εργαζόμενη μητέρα, οι νέοι, οι άνθρωποι που ασχολούνται με βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα.

Επίθεση στην κοινωνία, εκποίηση των «φιλέτων» του δημοσίου, αυταρχισμός για να καλύψετε τις πολιτικές σας: αυτό είναι το τρίπτυχο που συνιστά και χαρακτηρίζει, πραγματικά το πρόσωπο της πολιτικής σας.

Και δύο κουβέντες ακόμα, για να τελειώσω, κύριε Πρόεδρε. Όσον αφορά στα ζητήματα των εργασιακών σχέσεων, αναφέρθηκα. Και ίσως αύριο στα άρθρα επεκταθώ. Κοντολογίς πιστεύουμε ότι σ' ένα διεθνές περιβάλλον, που συνεχώς μεταβάλλεται, ό,τι έχει σχέση με την ναυτιλία, η οποία συνεχώς μεγεθύνεται και στην οποία εμείς έχουμε παράδοση και έχουμε μεγάλο μέρος ελληνικής ιδιοκτησίας, μπορεί να αποτελεί πραγματικά και στη νέα εποχή ναυαρχίδα ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Και μπορούμε να επενδύσουμε σε αυτήν.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ**)

Τα λιμάνια και του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης βρίσκονται σε κομβικά σημεία –αναφέρθηκε από όλους- ο Πειραιάς ως κύρια πύλη στην Ευρωπαϊκή Ένωση στην περιοχή της Μεσογείου και η Θεσσαλονίκη ως ένα σημαντικό πέρασμα στο διαμετακομιστικό εμπόριο και στη Βαλκανική και στη Μαύρη Θάλασσα.

Ασφαλώς, θα πρέπει να προχωρήσουμε στον εκσυγχρονισμό, στη βελτίωση των υποδομών, ώστε να έχουμε καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών και ανταγωνιστικότητα. Είμαστε, όμως αντίθετοι με την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών. Εμείς στηρίζουμε την υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων, που θα αξιοποιούν πραγματικά την κερδοφορία των οργανισμών και θα ενισχύουν το μερίδιο τους στις αγορές –μπορούμε να το κάνουμε- και θα δημιουργούν συνθήκες για νέες θέσεις εργασίας.

Είπατε ότι πρέπει να αλλάξουν πρόσωπο τα λιμάνια. Κανένας δεν διαφωνεί, αλλά πώς; Με επενδύσεις, με εκσυγχρονισμό, με πρωτοβουλίες με ευθύνη του δημοσίου. Εσείς δεν θέλετε αλλαγή του προσώπου τους. Θέλετε παραμορφωμένο, ιδιωτικό το πρόσωπο τους.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Ιωάννης Ζιώγας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Βουλευτές, παρά τις φιλότιμες προσπάθειες από ορισμένους συναδέλφους, εμείς σήμερα το μπούσουλα δεν θα τον χάσουμε.

Αυτοί που κατέχουν τον πλούτο στη χώρα μας, ικανοποιώντας την ανάγκη για μια διευρυμένη αναπαραγωγή του κοινωνικού κεφαλαίου, επιδιώκουν την αναβάθμιση του γεωπολιτικού της ρόλου, ενισχύοντας τις υποδομές για γρήγορη κίνηση του κεφαλαίου, της εργασίας, των εμπορευμάτων στην ευρύτερη περιοχή. Έτσι, λοιπόν, παραδίδουν άμεσα τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης στο μεγάλο κεφάλαιο, ξεκινώντας με την ψυχή των λιμανιών, δηλαδή τους Σ.ΕΜΠ.Ο., ολοκληρώνοντας μια διαδικασία ιδιωτικοποίησης που ξεκίνησε από το 1999.

Είμαστε βέβαιοι ότι η προσπάθεια ιδιωτικοποίησης δεν πρόκειται να σταματήσει μόνο σε αυτά τα δύο λιμάνια, που απασχολούν το παρόν νομοσχέδιο, αλλά θα επεκταθεί και σε άλλα λιμάνια της χώρας, ανάλογα με την ζήτηση και το σχεδιασμό των διεθνών μονοπωλιακών ομίλων.

Είμαστε, επίσης, βέβαιοι –και μας πείθει γι' αυτό το συζητούμενο σήμερα νομοσχέδιο- ότι πρόθεση της Κυβέρνησης δεν

είναι μόνο η παράδοση στους ιδιώτες των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων, όπως διαβεβαιώνει η Κυβέρνηση, αλλά του συνόλου των λιμενικών εγκαταστάσεων. Απλώς, η παράδοση των Σ.ΕΜΠ.Ο. είναι το πρώτο βήμα σε αυτήν την επιχείρηση.

Επαναλαμβάνουμε ότι η επιχείρηση ιδιωτικοποίησης των λιμανιών, όπως και άλλων κρίσιμων τομέων της οικονομίας, δεν είναι καινούργια και δεν είναι ελληνική πρωτοτυπία. Αποτελεί μια απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αποκρυσταλλώθηκε με τη λιμενική πολιτική της Ένωσης, η οποία εξειδίκευσε την πολιτική των προηγούμενων αποφάσεων, δηλαδή του Μάαστριχ και της Λισαβόνας, στον τομέα αυτό, με κεντρικό στοιχείο την ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών τους, μια πολιτική που αντιμετωπίστηκε από όλα τα υπόλοιπα κόμματα της Βουλής, πλην του Κομμουνιστικού Κόμματος της Ελλάδας, με την ανοιχτή συμφωνία ή με την ανοχή και που εκφράστηκε στα ευρωπαϊκά όργανα με λευκή ψήφο ή με άλλο τρόπο.

Τα κόμματα, λοιπόν, του λεγόμενου «ευρωμονόδρομου», το καθένα με το δικό του τρόπο, ειδικό βάρος και ρόλο, έχουν τεράστια πολιτική ευθύνη για τη σημερινή εξέλιξη και, κυρίως, για την προσπάθεια νομιμοποίησης αυτής της πολιτικής μέσα στη συνείδηση των εργαζομένων, αλλά και σε όλο το λαό.

Οι σημερινές διαμαρτυρίες των άλλων κομμάτων της Αντιπολίτευσης δεν μπορούν να συγκαλύψουν αυτές τις ευθύνες, αφού είναι εκείνος ο νόμος ή η σύμβαση παραχώρησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ. που επιτρέπει ρητά την παραχώρηση των εγκαταστάσεων και λειτουργιών των λιμανιών σε τρίτους ιδιώτες. Δεν χρειάζεται, λοιπόν, σήμερα η Νέα Δημοκρατία να συντάξει νέο νόμο, για να προχωρήσει στην παραχώρηση των λιμανιών. Τη νομοθετική εργασία έχει αναλάβει το ΠΑ.ΣΟ.Κ., την εκτέλεση του νόμου του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχει αναλάβει σήμερα η Νέα Δημοκρατία.

Συγκεκριμένα, οι πολιτικές δυνάμεις που στηρίζουν την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανοίγουν το δρόμο για έλεγχο των λιμανιών από τα διεθνή μονοπώλια, όπως ελέχθη και από προηγούμενους ομιλητές, που ελέγχουν το 56% της παγκόσμιας δυναμικότητας των λιμενικών υπηρεσιών. Εδώ θα θέλαμε να αναφέρουμε ότι σε επίπεδο Θεσσαλονίκης όλοι οι φορείς της πόλης είναι αντίθετοι με το ξεπούλημα του λιμανιού, πλην της παράταξης του κυρίου Δημάρχου, της παράταξης του κυρίου Νομάρχη και, βέβαια, του Συνδέσμου Ελλήνων Βιομηχάνων Βορείου Ελλάδος.

Γιατί αυτή η εξέλιξη σήμερα; Γιατί το 90% των εμπορευμάτων παγκόσμια διακινούνται μέσω θαλάσσης και από αυτό, το 20% από τα ελληνόκτητα πλοία, ενώ το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο παράλληλα έχει και το 50% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υπάρχει, λοιπόν, οξυμένη διαπάλη χωρών, αλλά και μονοπωλίων για τον έλεγχο των ενεργειακών, των οδικών και των θαλασσίων οδών, καθώς επίσης και βασικών στρατηγικών τομέων οικονομίας, όπως είναι τα δίκτυα της ενέργειας, οι τηλεπικοινωνίες και οι μεταφορές.

Η άρχουσα τάξη επιχειρεί, λοιπόν, να αξιοποιήσει τη γεωγραφική θέση της χώρας, φιλοδοξώντας να καταστήσει τον Πειραιά κόμβο στις μεταφορές από το Σουέζ έως το Γιβραλτάρ και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κόμβο για μεταφορές προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή τα Βαλκάνια και τον Εύξεινο Πόντο.

Επίσης σιδηροδρομικά συνδέει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με το Βουλγαρικό λιμάνι Λόμ. Στόχος αποτελεί ο τριπλασιασμός του αριθμού των κοντέινερ τα επόμενα δέκα χρόνια, αφού η Νοτιοανατολική Ευρώπη είναι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη αγορά.

Εμείς μιλάμε για πολιτικό σκάνδαλο. Γιατί μιλάμε για πολιτικό σκάνδαλο; Οι ισχυροί αμερικανικοί, βρετανικοί και ισραηλινοί όμιλοι διεκδικούν το πακέτο των 400.000.000 ευρώ, ώστε να εφαρμόσουν τα μέτρα ασφάλειας που προβλέπονται από το νέο αντιδραστικό διεθνή κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων ISPS code, με αποτέλεσμα να χαρακτηρίζεται ως παράνομη πράξη κάθε πράξη προθέσεως που μπορεί να βλάψει πλοία, φορτία και λιμενικές εγκαταστάσεις. Δηλαδή ποινικοποιείται στην πράξη η συνδικαλιστική δράση στο λιμάνι. Πρόσφατο δείγμα; Ο «ΕΡΜΗΣ», δηλαδή το συνδικάτο Οδηγών Αυτοκινήτων Μακεδονίας-Θράκης, που πρέπει ανά πάσα στιγμή να αποδεικνύει στις λιμενικές αρχές ότι δεν είναι ελέφαντας.

Εάν σήμερα, λοιπόν, ισχύει αυτό το οποίο αντιλαμβανόμαστε, με το νέο καθεστώς τι μέλει γενέσθαι; Οι επιδιώξεις είναι παραπάνω από σαφείς. Ο διωγμός των εργαζομένων είναι προϋπόθεση για την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών. Όμως και άλλοι κλάδοι εργαζομένων και επαγγελματιών που συναλλάσσονται με τα λιμάνια, θα καταλάβουν τις συνέπειες της ιδιωτικοποίησης.

Στο βωμό της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του μονοπωλιακού κεφαλαίου θυσιάζουν τις λαϊκές ανάγκες που είναι ο σχεδιασμός που να ανταποκρίνεται στην ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής και των βιομηχανικών κλάδων και ιδιαίτερα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Εδώ μιλάμε για την ποιότητα και τις τιμές των προϊόντων. Ποιος θα κάνει τον έλεγχο στα μεταλλαγμένα, στις τοξίνες και στις διοξίνες; Η ισόμετρη σχεδιασμένη στη βάση του αμοιβαίου οφέλους ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου. Οι πολλές χιλιάδες εργαζόμενοι που, όπως αναφέραμε προηγουμένως, συναλλάσσονται οικονομικά με το λιμάνι. Η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών για διακοπές και για αναψυχή. Η ικανοποίηση των σύγχρονων και διευρυμένων αναγκών των εργαζομένων στα λιμάνια και των δημοκρατικών δικαιωμάτων τους. Η κατοχύρωση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας. Και να θυμηθούμε τα γεγονότα του '99 με τον πόλεμο στην Γιουγκοσλαβία, κάτι που αναπτύξαμε στην ομιλία μας στην επιτροπή.

Για την ικανοποίηση, λοιπόν, αυτών των αναγκών δεν αρκεί σήμερα μόνο ο συνδικαλιστικός αγώνας ενάντια στα σχέδια ιδιωτικοποίησης. Δεν αρκεί επίσης, η αποκάλυψη του ρόλου των κομμάτων που προωθούν την υλοποίηση των κατευθύνσεων της Συνθήκης του Μάαστριχτ και της στρατηγικής της Λισαβόνας.

Η μόνη νικηφόρα πρόταση είναι αυτή που προβάλει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, η οποία θέτει τις πολιτικές προϋποθέσεις για τη συνδυασμένη ικανοποίηση όλων των λαϊκών που προαναφέραμε.

Προτείνει να μετατραπούν τα λιμάνια σε κοινωνική κρατική ιδιοκτησία, σε λαϊκή περιουσία, στο πλαίσιο της λαϊκής οικονομίας. Μιας οικονομίας με κοινωνικοποιημένα τα βασικά μέσα παραγωγής, τον κεντρικό σχεδιασμό που θα αφορά όλη τη χώρα και τον εργατικό έλεγχο, δηλαδή τον λαϊκό έλεγχο σε όλα τα επίπεδα. Αυτή είναι η ουσιαστική προϋπόθεση για να εναρμονιστεί το λιμενικό σύστημα σ' ένα δρόμο ανάπτυξης που έχει κίνητρο τη λαϊκή ευημερία και όχι το καπιταλιστικό κέρδος, θέση που ανέπτυξε αναλυτικά η εισηγήτρια του κόμματός μας προηγουμένως, στην πρωτολογία της.

Αυτός είναι ο βασικός όρος για να υπάρξουν ευεργετικές για το λαό διακλαδικές συνεργασίες ανάμεσα στους ενιαίους κρατικούς φορείς των μεταφορών, της ενέργειας και της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Ο δρόμος που προτείνουμε είναι βέβαια δύσκολος, το γνωρίζουμε, αποτελεί όμως μονόδρομο για την ικανοποίηση των αναγκών του λαού. Σ' αυτόν το δρόμο που θα φέρει το λαό στην εξουσία και θα τον μετατρέψει σε ιδιοκτήτη του πλούτου που παράγει, καλεί το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος τους εργαζόμενους να βαδίσουμε αταλάντευτα όλοι μαζί μέχρι την τελική νίκη.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο κ. Ηλίας Πολατίδης.

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι προφανές με το παρόν νομοσχέδιο ότι, εκτός από το να ρυθμίζονται αυτά τα θέματα τα οποία αναφέρετε, συνεχίζεται και μία παράδοση, συνεχίζεται η παράδοση της πολιτικής Σημίτη από την άξια συνεχίστριά της, την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Ακριβώς ό,τι προσπάθησε να κάνει ανεπιτυχώς ή προχώρησε μέχρι ένα σημείο η κυβέρνηση Σημίτη, έρχεται σήμερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να το συνεχίσει και να το κάνει πολύ καλύτερο για την κοινή τους ιδεολογία.

Ποιο πρόβλημα πάει να λύσει η συζητούμενη ρύθμιση; Αυτό θα έπρεπε να αναφερθεί στην εισηγητική έκθεση, όπου δεν αναφέρεται το παραμικρό. Υπάρχει έλλειψη χρημάτων για επεν-

δύσεις; Όπως ανέφερε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, έχουμε 17.000.000.000 ευρώ έσοδα από την ναυτιλία, ενώ απαιτούνται μόνο 35.000.000 ευρώ κάθε χρόνο, για να μπορέσει να χρηματοδοτηθεί το πρόγραμμα των επενδύσεων. Υπάρχει τόσο μεγάλη ζήτηση των λιμενικών εργασιών στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης; Εάν υπάρχει τόσο μεγάλη ζήτηση, μπορεί να δοθεί ένα δάνειο από κάποια εμπορική τράπεζα, να επενδύσει το κράτος και όταν αποσβεστεί αυτό το δάνειο στην τράπεζα, όλο το όφελος να μείνει στο ελληνικό δημόσιο. Υπάρχει ανάγκη για ένταξη στους ομίλους που θα φέρουν την εμπορευματική τους κίνηση στην Ελλάδα; Ούτε αυτό είναι κάτι ικανοποιητικό. Έχει ανάγκη το δημόσιο από περισσότερα έσοδα; Έχει ανάγκη το δημόσιο να έρθει ένας μάνατζερ να κάνει αυτό που θέλει το ίδιο αλλά δεν μπορεί, δηλαδή, μία μείωση μισθών και μία αλλαγή των εργασιακών σχέσεων; Υπάρχει μία φιλελεύθερη ιδεοληψία, η οποία επιβάλλει να καταργήσουμε τα ελληνικά κρατικά μονοπώλια και να τα αντικαταστήσουμε από ιδιωτικά ξένα μονοπώλια; Νομίζω ότι μάλλον το τελευταίο είναι αυτό το οποίο ισχύει.

Γιατί αντικαθιστούμε το κρατικό μονοπώλιο, το οποίο είναι κάτι κακό σύμφωνα με την επικρατούσα ιδεολογία; Είναι κάτι κακό. Γιατί, όμως είναι καλό το ιδιωτικό μονοπώλιο; Δηλαδή, το κρατικό μονοπώλιο υπό οποιαδήποτε μορφή έχουμε τη δυνατότητα με κάποιον τρόπο να το ελέγξουμε. Ακόμα και αν ένα ολοκληρωτικό καθεστώς κυβερνά τη χώρα, το κρατικό μονοπώλιο κάπου έχει να λογοδοτήσει, έχει τέλος πάντων να λάβει υπ' όψιν την κοινή γνώμη. Το ιδιωτικό μονοπώλιο πού έχει να λογοδοτήσει; Υπάρχουν κάποιες πληροφορίες ότι θα αναλάβει όμιλος κινεζικών συμφερόντων τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιώς. Τι ακριβώς θα κάνετε αν αύριο, μεθαύριο, μέσα στους χώρους τους οποίους παραχωρείτε εσείς, στήσει παραγκουπόλεις και φέρνει εκεί Κινέζους εργαζόμενους ελάχιστα αμειβόμενους και χωρίς εργασιακά δικαιώματα να αντικαταστήσουν αυτούς, στους οποίους εσείς γενναιόδωρα παραχωρείτε κίνητρα, ούτως ώστε να φύγουν και να διευκολύνουν την ιδιωτική αυτή εταιρεία; Το έχετε μελετήσει αυτό; Πολύ φοβούμαι ότι όχι.

Πρέπει να αποφασίσετε τέλος πάντων. Ή θέλετε να κάνετε ιδιωτικοποίηση, οπότε ο ιδιώτης είναι αυτός ο οποίος θα αναλάβει να κάνει την υποδομή, να την εκμεταλλευτεί και να δώσει κέρδη στο κράτος ή είναι κρατικά τα λιμάνια και από εκεί και πέρα πρέπει να γίνει η διαχείρισή τους, όπως πρέπει σ' ένα δημόσιο οργανισμό.

Στη σελίδα δεκαπέντε της εκθέσεως του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους αναφέρεται ότι θα προκύψουν στον κρατικό προϋπολογισμό δαπάνες, οι οποίες δεν μπορούν να υπολογιστούν σύμφωνα με τις παραγράφους 7.2, 7.4 και 7.5 των συμβάσεων. Βάσει αυτών που αναγράφουν, θα επενδύει το κράτος, θα κάνει υποδομή, ούτως ώστε να διευκολύνει αυτές τις κινεζικών, αραβικών, ισραηλινών κ.λπ. συμφερόντων εταιρείες, οι οποίες θα αναλάβουν τελικά τη διαχείριση των λιμανιών, θα αναλάβουν τις μετοχές του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και Λιμένος Θεσσαλονίκης. Αυτό εσείς το λέτε ιδιωτικοποίηση; Εγώ θα μπορούσα να το μεταφράσω με τον αγγλοσαξωνικό όρο «crony capitalism», που σημαίνει διεφθαρμένος καπιταλισμός. Το κράτος πληρώνει και ο ιδιώτης εισπράττει.

Ως προς το θέμα των εθνικών κινδύνων, ακόμα και όταν στη Μέκκα του νεοφιλελευθερισμού, στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής -που προφανώς θαυμάζετε τα δύο καθεστωτικά κόμματα- πήγε να γίνει μία ιδιωτικοποίηση των έξι λιμανιών, τα οποία πήγε να πάρει μία εταιρεία αραβικών συμφερόντων, και ενώ είχε εγκριθεί από το Λευκό Οίκο η παραχώρηση αυτή, ξεσηκώθηκε το Κογκρέσο, θεωρώντας ότι αυτό είναι πολύ επικίνδυνο για τα συμφέροντα της Αμερικής και για την ασφάλειά της λόγω τρομοκρατίας, και απέτρεψε το να γίνουν αυτές οι παραχωρήσεις. Έτσι, παρέμειναν υπό δημόσιο έλεγχο αυτά τα λιμάνια.

Εδώ πέρα εμείς δεν έχουμε κανέναν εθνικό κίνδυνο; Ανέφερα πριν το παράδειγμα με τους Κινέζους εργαζόμενους, τι θα γίνει σε αυτήν την περίπτωση, αλλά υπάρχει και αυτό που αναφέρθηκε από προλαλήσαντες, ότι, αν για κάποιο λόγο αποφασίσει η συγκεκριμένη εταιρεία, κάνοντας το δικό της, δεν θα αγοράσει προφανώς μόνο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ή μετοχές μόνο του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης ή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, αλλά θα αγοράσει και άλλα λιμάνια. Αν κάποτε αποφασίσει ότι το λιμάνι της Σμύρνης είναι πιο φθηνό και αποφασίσει να απαξιώσει το συγκεκριμένο λιμάνι του Πειραιά και να μεταφέρει την κίνηση στη Σμύρνη, εσείς έχετε λάβει μέτρα; Εδώ τουλάχιστον στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο δεν φαίνεται να λαμβάνετε κανένα μέτρο σχετικό. Έχετε πλήρη εμπιστοσύνη ότι η αγορά θα λύσει τα πάντα.

Υπάρχει, επίσης, ένα πολύ βασικό θέμα, το οποίο είναι αυτή η –επιτρέψτε μου την έκφραση- διαστροφή που υπάρχει με τα δικαιώματα των εργαζομένων. Η διαστροφή είναι ότι, εάν με κάποιο τρόπο καταφέρετε και χρυσοπληρώσετε τους εργαζόμενους πραγματικά ακόμα και αυτούς που παίρνουν τα ποσά που ακούστηκαν εδώ των 190.000 ευρώ ετησίως, αν τους δώσετε 500.000 ευρώ, τους δώσετε ένα πολύ μεγάλο ποσό, τους χρυσοπληρώσετε στην κυριολεξία για να μπορέσουν και να συναινέσουν και να πουν: «Ναι, πραγματικά παίρνω 1.000.000 ευρώ, παίρνω 2.000.000 ευρώ», ένα τεράστιο ποσό, ούτως ώστε να συναινέσουν και να πούνε όλοι οι εργαζόμενοι του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης: «Ναι, βάζουμε την υπογραφή μας τα λιμάνια να πάνε σε όποιον θέλει να τα παραχωρήσει η Κυβέρνηση», τα λιμάνια ανήκουν σε όλους τους Έλληνες ή μόνο σε αυτούς που τυχαίνει τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο να εργάζονται εκεί; Δεν συνεισέφεραν, μέσω των φόρων τους, μέσω των τελών που πλήρωσαν για τα προϊόντα τα οποία κατανάλωναν, όλοι οι Έλληνες για να γίνει αυτή η υποδομή, την οποία εσείς σήμερα έρχεστε και ξεπουλάτε; Δεν πρέπει όλοι οι Έλληνες να έχουν κάποιο όφελος από αυτήν την παραχώρηση; Προφανώς εδώ φυσικά δεν θα έχουν ούτε οι εργαζόμενοι, αλλά θέλω να τονίσω ότι δεν μπορούμε κάθε φορά, όταν μιλάμε για την ιδιωτικοποίηση της Δ.Ε.Η., να θεωρούμε ότι η ιδιωτικοποίηση πλήττει μόνο τους εργαζομένους τη συγκεκριμένη στιγμή στη Δ.Ε.Η. ή ότι η ιδιωτικοποίηση του Ο.Τ.Ε. πλήττει μόνο αυτούς που είναι στον Ο.Τ.Ε.. Πλήττει όλους, πλήττει όλους αυτούς οι οποίοι πλήρωσαν και χάνουν ένα μέρος της περιουσίας τους, διότι εσείς που το διαχειρίζεστε δεν το διαχειρίζεστε σωστά.

Κατόπιν όλων αυτών, καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής, διότι κινείται σε τελείως λάθος κατεύθυνση.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Μπαντουβάς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι με το νομοσχέδιο τούτο , η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δια του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και λόγω του ότι το κράτος έχει συνέχεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., έρχεται να κυρώσει δυο συμβάσεις που υπέγραψαν Υπουργοί σας το 2001 και το 2003, ο κ. Ανωμερίτης και ο κ. Παπουτσής. Και δεν καταλαβαίνω πραγματικά την οξύτητα με την οποία αντιδράτε στο παρόν σχέδιο νόμου.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προσπαθεί να υλοποιήσει ένα πλέγμα σχεδιασμών για την καθολική αναβάθμιση των εμπορικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών των διεθνών λιμένων της χώρας. Ανοίγεται ο δρόμος για την άμεση υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων των δυο μεγαλύτερων λιμένων της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Σχεδιάζεται η αναβάθμιση των υπαρχουσών υποδομών και η ανάπτυξη, όπως προβλήτες, χώροι υποδοχής επιβατών, εγκαταστάσεις αποθήκευσης και ανάπτυξη επαρκών μεταφορικών δικτύων. Κύριος στόχος είναι να αξιοποιηθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των δυο λιμένων, ώστε να ξαναγίνουν ελκυστικά και να διευρύνουν τις εμπορικές τους συναλλαγές και λέω να ξαναγίνουν ελκυστικά, διότι, όπως φαίνεται, η δυνατότητά τους να ελκύουν επενδύσεις και εμπορεύματα έχει δυστυχώς επιδεινωθεί.

Τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης παρουσιάζουν σημαντικότατα πλεονεκτήματα και μόνο από τη γεωγραφική

τους θέση σε μια περιοχή τη Νοτιανατολική Ευρώπη που παρουσιάζει αύξηση της τάξεως του 27% στη διακίνηση κοντέϊνερς. Αντί, λοιπόν, να μετατραπούν σε εκσυγχρονισμένους τερματικούς σταθμούς με ηγετική εμπορική δράση στην περιοχή παρατηρούμε ότι στη γενική κατάταξη των ευρωπαϊκών διεθνών λιμένων έχουν κατρακυλήσει από την πεντηκοστή στην εξηκοστή τρίτη θέση μέσα σε δύο μόλις χρόνια. Ο ανταγωνισμός είναι σκληρός. Είναι ήδη πολλά τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου όπως το Χαϊντάρ Πασά στη Κωνσταντινούπολη, της Σμύρνης, της Χάϊφας, της Λατάκειας τα οποία υλοποιούν επενδύσεις με σκοπό να εκμεταλλευτούν την απραξία των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και να διεκδικήσουν μέρος του έργου που θα μπορούσαν να επιτελέσουν αυτά τα δύο λιμάνια.

Θυμάμαι από την εποχή που ταξίδευα ως αξιωματικός καταστρώματος στα λιμάνια της βορείου θαλάσσης, τον ίδιο καιρό να γίνονται οι διαπραγματεύσεις για την εγκατάσταση ενός πανευρωπαϊκού λιμένος σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Και ενώ όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς συμφωνούσαν ότι καταλληλότερο λιμάνι ήταν το λιμάνι του Λονδίνου, η αδιαλλαξία των πανίσχυρων τότε λιμενεργατών των περίφημων ντόκερς του Λονδίνου ώθησε τους φορείς να επιλέξουν την Αμβέρσα. Το αποτέλεσμα ήταν να χάσει το Λονδίνο τον κεντρικό ευρωπαϊκό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων με όλες τις αρνητικές οικονομικές συνέπειες σε υποδομές και θέσεις εργασίας. Διότι αυτό που χρειάζονται οι δύο λιμένες μας είναι μεν επενδύσεις, όχι όμως υπέρογκο δανεισμό. Οι επενδύσεις αυτές μπορούν να γίνουν μέσα από την εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων την οποία επιχειρεί η Κυβέρνηση του κ. Κώστα Καραμανλή. Μ' αυτόν τον τρόπο το ιδιωτικό κεφάλαιο θα αναλάβει πλήρως το κόστος των απαιτουμένων επενδύσεων παρέχοντας μάλιστα στο ελληνικό δημόσιο οικονομικό αντάλλαγμα για την παραχώρηση των εμπορικών υποδομών των λιμένων, ενώ θα εισαχθεί υψηλή τεχνογνωσία του ιδιωτικού τομέα και θα ενισχυθεί ο υγιής ανταγωνισμός.

Τα στοιχεία μιλούν από μόνα τους. Δείτε την αλματώδη εμπορική ανάπτυξη που παρουσιάζουν τόσο τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης Βαρκελώνη, Άμστερνταμ, Βρέμη όσο και το Πορτ Σάιδ αλλά και το λιμάνι της Κωνστάντζας που διπλασίασαν την κίνησή τους. Όλα αυτά τα λιμάνια προχώρησαν στην παραχώρηση μέρους των εμπορικών τους δραστηριοτήτων στον ιδιωτικό τομέα. Ας μην αφήσουμε, λοιπόν, τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη να καταντήσουν απλοί τροφοδότες και φτωχοί συγγενείς αυτών των λιμανιών.

Καλώ τους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης να σταματήσουν επιτέλους αυτό το θέατρο του εντυπωσιασμού και των αντιπολιτευτικών κορωνών. Κατηγορείτε την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για ιδιωτικοποίηση, ξεπούλημα των λιμανιών και για πέταμα στο δρόμο χιλιάδων εργαζομένων. Τι προτείνετε αγαπητοί συνάδελφοι; Προτιμάτε μήπως να αφεθούν τα λιμάνια στη μοίρα τους, θεατές στις τοπικές και διεθνείς οικονομικές εξελίξεις, ή μήπως θεωρείτε ότι η γεωγραφική και μόνο θέση των λιμανιών μας αρκεί για την εμπορική επιβίωσή τους; Ειλικρινά δεν καταλαβαίνω πώς μιλάτε για ξεπούλημα όταν το ελληνικό δημόσιο παραμένει ο ιδιοκτήτης των λιμένων παραχωρώντας μέρος των εμπορικών δραστηριοτήτων τους για καθαρά ορισμένο χρόνο μετά τον οποίο θα επιστρέψουν πάλι στο δημόσιο μαζί με τα οφέλη των επενδύσεων. Από την άλλη μεριά ορίζονται η εθελουσία έξοδος μέχρι και το 2014 για τον Πειραιά και μέχρι το 2017 για τη Θεσσαλονίκη καθώς και η μετάταξη με το ίδιο εργασιακό καθεστώς όσων δεν επιθυμούν να παραμείνουν στις εργασίες τους.

Είναι ρυθμίσεις που άμεσο στόχο έχουν την εξασφάλιση των εργαζομένων και όχι το πέταμα στο δρόμο όπως ισχυρίζεσθε.

Η γεωγραφική θέση των λιμανιών μας στη συμβολή τριών ηπείρων στο κέντρο της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και στο δρόμο προς τη Μαύρη Θάλασσα είναι τεράστιο συγκριτικό πλεονέκτημα ενώ παράλληλα η χώρα μας διαθέτει και το 17% του παγκόσμιου στόλου. Είναι όμως εξίσου μεγάλα τα συγκριτικά μειονεκτήματα των λιμανιών μας σε αποτελεσματικότητα. Δεν είναι μόνο η λειτουργική αναβάθμιση του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ. που προσπαθούμε να επιτύχουμε μέσω των επενδύσεων.

Προσπαθούμε να επιτύχουμε τη βελτίωση του ανταγωνισμού, τη διόγκωση του εμπορίου, τις πολλές νέες θέσεις εργασίας ώστε τα σύγχρονα λιμάνια να αποτελούν πόλους έλξης τουρισμού. Γι' αυτούς τους λόγους σας καλώ, Μείζονα και Ελάσσονα Αντιπολίτευση, να αφήσετε κατά μέρος το αντιπολιτευτικό σας μένος, να πρυτανεύσει η λογική, το εθνικό και το λαϊκό συμφέρον και να ψηφίσουμε όλοι μαζί το παρόν νομοσχέδιο.

Τελειώνοντας, κύριε Υπουργέ, θέλω να σας υπενθυμίσω ότι το λιμάνι του Ηρακλείου Κρήτης είναι πάνω στη ρότα όλων των εμπορικών πλοίων, με άξιους, λογικούς, δουλευταράδες, που δεν απεργούν, λιμενεργάτες. Βάλτε το λοιπόν στα άμεσα μελλοντικά σχέδιά σας προς όφελος του ελληνικού εμπορίου και του λαϊκού συμφέροντος.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Πρόεδρε του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού είναι ακόμα μία συνάδελφος για τη συμπλήρωση των έξι πρώτων ομιλητών. Κατά τη στενή ερμηνεία, βέβαια, του Κανονισμού έχετε το δικαίωμα να μιλήσετε τώρα. Είθισται όμως να ακούμε τους έξι πρώτους ομιλητές και εκτιμώ ότι δεν θα έχετε αντίρρηση να ακούσουμε και την κ. Ελπίδα Τσουρή και μετά να μιλήσετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Βεβαίως, ας προηγηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Και η δική μου προσωπική εκτίμηση ήταν αυτή και της το είπα κατ' ιδίαν, ότι ο κ. Καρατζαφέρης σίγουρα, ιππότης ων, δεν θα έχει αντίρρηση.

Κυρία Τσουρή, έχετε το λόγο.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και εσάς, κύριε Πρόεδρε του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου απλώς επικυρώνεται μία προειλημμένη εδώ και ενάμιση χρόνο κυβερνητική απόφαση για την ιδιωτικοποίηση όλων των φορτοεκφορτωτικών υπηρεσιών, της κύριας δηλαδή και πιο προσοδοφόρας λιμενικής δραστηριότητας, στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Βέβαια αυτή η απόφαση εντάσσεται στο πλαίσιο των περιβόητων μεταρρυθμίσεων οι οποίες, κατά την άποψη της Κυβέρνησης πάντα, έχουν ένα και μοναδικό στόχο, τη χωρίς όρους και όρια, τη χωρίς διάκριση και σχεδιασμό εκποίηση της δημόσιας υπηρεσίας για καθαρά και μόνο εισπρακτικούς λόγους. Γι' αυτό η ευθύνη της Κυβέρνησης για μια ακόμη φορά είναι μεγάλη και ιστορική.

Πρόφαση, την οποία επικαλείται, είναι η ανάγκη αύξησης της ανταγωνιστικότητας, η οποία δεν μπορεί να επιτευχθεί κυρίως λόγω των κακών εργαζομένων και των κεκτημένων δικαιωμάτων τους. Από την άλλη πλευρά όμως ο εργοδότης, το κράτος δηλαδή, δηλώνει απλώς αδυναμία διαχείρισης και αποφασίζει να απαλλαγεί από εθνικής σημασίας, αλλά και ασφάλειας περιουσιακά στοιχεία και μάλιστα με χαμηλά αντισταθμιστικά οφέλη.

Τα επιχειρήματα της Κυβέρνησης δεν μας έπεισαν. Δεν έπεισαν κανέναν και είναι χαρακτηριστικό ότι κανένας κοινωνικός φορέας δεν συναίνεσε και δεν υποστήριξε ανοιχτά τις απόψεις της.

Από πέρυσι, κύριοι της Κυβέρνησης, επιχειρήσατε αιφνιδιαστικά και με συνοπτικές διαδικασίες να παρουσιάσετε ένα υποτυπώδες σχέδιο διακήρυξης στα διοικητικά συμβούλια του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ., με ανορθόδοξο όσο και αυταρχικό τρόπο, το οποίο στόχευε στη δημιουργία ενός ιδιωτικού μονοπωλίου, που μεταξύ άλλων θα διαχειριζόταν όλο σχεδόν το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της χώρας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Μπροστά στις κινητοποιήσεις των εργαζομένων ο σχεδιασμός αυτός ματαιώθηκε, αλλά οι κάκιστοι και αναποτελεσματικοί εκείνοι χειρισμοί απέφεραν τεράστια ζημιά, τόσο σε οικονομικό επίπεδο για τις εταιρείες, όσο και στη φήμη των δύο λιμανιών. Βέβαια, αυτό που αλλάζει τώρα είναι ότι στον Ο.Λ.Π. θα παραμείνει ο ένας από τους τρεις σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων, ο οποίος σημειωτέον δεν είναι και σε λειτουργία.

Η δική μας θέση και πολιτική ήταν και παραμένει σαφής.

Μετατρέψαμε τους εθνικής σημασίας λιμένες σε ανώνυμες εταιρείες κοινής ωφελείας, με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, οι οποίες λειτουργούν κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, έχουν διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και υπάγονται στην εποπτεία του Υ.Ε.Ν..

Παράλληλα, για την εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων δόθηκε η δυνατότητα εισαγωγής των Οργανισμών Λιμένων στο Χρηματιστήριο Αθηνών υπό την προϋπόθεση ότι η συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου στο μετοχικό κεφάλαιο δεν μπορεί να είναι κάτω από 51%.

Θεωρούμε δε ότι η λειτουργία ενός λιμανιού δεν μπορεί να είναι αποκομμένη από το περιβάλλον και την ευρύτερη περιοχή στην οποία λειτουργεί, καθώς επηρεάζει την οικονομική ανάπτυξη και συμβάλλει στην απασχόληση.

Όσο αυξάνει η παρέμβαση του ιδιωτικού τομέα στις λιμενικές δραστηριότητες τόσο μικρότερες θα είναι οι θετικές επιδράσεις στην τοπική κοινωνία. Και αυτό οφείλεται, όπως είναι εύλογο, στους διαφορετικούς στόχους που θέτουν οι δημόσιες και οι ιδιωτικές επιχειρήσεις αντίστοιχα. Υπάρχει η διεθνής εμπειρία για την αποφυγή ιδιωτικών σχημάτων στους λιμένες, εφόσον λειτουργούν σε συνθήκες ανελαστικής ζήτησης, όπως αυτός του Πειραιά.

Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις ενδιαφέρονται για τη διατήρηση υψηλής τιμολογιακής πολιτικής, καθώς θα εκμεταλλευθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των δύο λιμένων, σε αντίθεση με την κρατική ιδιοκτησία, που δεν έχει σκοπό τη μεγιστοποίηση του κέρδους αλλά τη μεγιστοποίηση της κοινωνικής ωφέλειας.

Η Νέα Δημοκρατία από την πρώτη στιγμή διακυβέρνησής της με τον πελατειακό κρατισμό και τον έντονο παρεμβατισμό που εφάρμοσε εμπόδισε την μετεξέλιξη των λιμενικών Οργανισμών σε εταιρικές οντότητες, προκειμένου αυτές να διευκολύνουν τον περιορισμό των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων και να επικυρώσουν την αυτονομία των λιμένων στην πράξη. Αδιαφορία ασφαλώς υπήρξε και για την αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού. Και ενώ βρίσκονται σε εξέλιξη οι διαγωνισμοί, χωρίς να γνωρίζουμε τους λεπτομερείς όρους και προϋποθέσεις παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων και των επενδυτικών σχεδίων που θα κατατεθούν, η Βουλή καλείται να νομοθετήσει για κάτι που μπορεί να ολοκληρωθεί αλλά μπορεί και όχι, χωρίς να διαθέτει όλα τα στοιχεία.

Θεωρούμε ότι η διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα της κυριότητας των υποδομών αλλά και της διαχείρισης μπορεί να αποτελέσει βιώσιμη επιλογή υπό την προϋπόθεση ότι θα συνεχιστεί η προσπάθεια βελτίωσης και εκσυγχρονισμού τους. Υπάρχει η δυνατότητα υλοποίησης και ολοκλήρωσης των υπό εξέλιξη επενδυτικών σχεδίων των δύο λιμανιών μέσω των ιδίων πόρων και του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου, το οποίο συνήψε η Κυβέρνησή σας με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων αλλά και κατάρτισης ενός σαφούς και αναλυτικού σχεδίου αξιοποίησης αυτών των επενδύσεων.

Ένα άλλο εξίσου σημαντικό ζήτημα είναι αυτό το οποίο αφορά στο προσωπικό των δύο λιμανιών. Οι υπάλληλοι οι οποίοι θα υπαχθούν στο πρόγραμμα της εθελουσίας εξόδου θα συνταξιοδοτηθούν πρόωρα. Το κόστος του προγράμματος είναι εξαιρετικά υψηλό ασφαλώς και θα επιβαρύνει εξ' ολοκλήρου τις ανώνυμες εταιρείες.

Τι θα γίνει όμως με το υπόλοιπο προσωπικό; Είναι προφανές ότι με τις υπό συζήτηση διατάξεις δεν διασφαλίζονται τα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα των περίπου δυο χιλιάδων εργαζομένων. Προβλέπονται μετατάξεις. Δεν προβλέπεται όμως πουθενά πόσες θέσεις υπάρχουν και πού.

Και το σημαντικότερο θέμα αφορά στο προσωπικό που θα παραμείνει στους δύο Οργανισμούς –είναι άγνωστο επίσης το πόσοι θα είναι αυτοί- οι οποίοι ξαφνικά έρχονται αντιμέτωποι μ' ένα μέλλον γεμάτο ανασφάλεια και αβεβαιότητα. Θέτοντας στο αρχικό διάστημα του ενός έως ενάμιση χρόνου την τεχνογνωσία τους στην υπηρεσία και στην εξυπηρέτηση των ξένων επενδυτών, στη συνέχεια καλούνται να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο της απόλυσης και της δραματικής επιδείνωσης των εργασιακών συνθηκών και δικαιωμάτων τους, σύμφωνα με τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς.

Είναι γνωστό βέβαια ότι, κατά την άποψή σας, η ανταγωνιστικότητα ταυτίζεται με την συμπίεση του εργατικού κόστους. Η επικοινωνιακή στρατηγική της απαξίωσης των εργαζομένων παρουσιάζοντας «ευνοούμενους» των 1.200 και 1.800 ευρώ δεν αποσκοπεί παρά μόνον στην αναίμακτη προώθηση μέτρων μείωσης των αποδοχών και των συντάξεων, της ευκαιριακής και ελαστικής απασχόλησης και των απολύσεων. Στοχεύετε σ' ένα νέο εργατικό δυναμικό, χωρίς εργασιακά δικαιώματα, προς όφελος των ολιγοπωλιακών, ισχυρών οικονομικά παραγόντων. Η μείωση του κράτους για σας ταυτίζεται με τη συρρίκνωση του κοινωνικού κράτους.

Κύριε Υπουργέ, για να μην κοροϊδευόμαστε, παραλάβατε έναν ολοκληρωμένο εθνικό σχεδιασμό για τη λιμενική πολιτική και επί τέσσερα χρόνια ούτε τον έχουμε δει, ούτε τον έχουμε ακούσει, ούτε έχουμε ακούσει κάποια εναλλακτική πρόταση από σας. Τα πρώτα τριάμισι χρόνια ο προκάτοχός σας θεωρούσε το δάνειο με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, ύψους 3.000.000.000 ευρώ, ως φάρμακο διά πάσαν νόσον. Εσείς το τελευταίο εξάμηνο απλώς τηρείτε σιγή ιχθύος. Αντί, λοιπόν, να ξεπουλάτε δημόσια υπηρεσία και να μας συμβουλεύετε να απευθυνθούμε στους εφοπλιστές, προκειμένου να δρομολογήσουν πλοία στο Αιγαίο, πείτε μας τι πρέπει να πούμε στη Χίο και στα άλλα νησιά του Αιγαίου, τα οποία έχουν ανάγκη από σύγχρονες, νέες, ασφαλείς λιμενικές υποδομές. Διότι είναι προφανές ότι χωρίς εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό και χωρίς πόρους και κυρίως χωρίς πολιτική βούληση τα νησιά μας θα μείνουν χωρίς λιμάνια, κάτι που, αν θέλετε, είναι απαραίτητος όρος πια για την επιβίωσή τους.

Για όλους αυτούς τους λόγους καταψηφίζουμε το σχέδιο νόμου και θα σταθούμε συμπαραστάτες στους αγώνες των εργαζομένων υπερασπιζόμενοι τα κεκτημένα δικαιώματά τους.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, ο κ. Καρατζαφέρης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Κύριε Υπουργέ, εάν ρωτούσατε την ερίτιμο και πολύ επιτυχημένη σύζυγό σας συμβολαιογράφο, θα σας έλεγε ότι δίνετε ένα καλό οικόπεδο αντιπαροχή και παίρνετε ένα χώρο, χωρίς όμως να λέει τι θα κτιστεί στο οικόπεδο και πόσα διαμερίσματα θα πάρετε. Δίνετε αυτήν τη στιγμή τα λιμάνια και δεν μας λέτε τι θα πάρουμε!

Θα σας το πω διαφορετικά. Έχετε ένα μαγαζί τόσα χρόνια σε μια γραμμή που πάει και δεν πάει και τώρα που έγινε η εθνική οδός μπροστά και περνάνε χιλιάδες αυτοκίνητα, εσείς το παραχωρείτε σε κάποιον άλλον!

Είδα προχθές τον κατάλογο των πλουσιοτέρων ανθρώπων του κόσμου. Ο Γκέιτς κατέβηκε. Ξέρετε ποιος είναι πρώτος; Οι εφοπλιστές. Δείτε το δικό μας εφοπλιστικό λόμπι. Έχει τρελαθεί στα λεφτά. Διπλασιάζουν την οικονομική τους θέση κάθε έξι μήνες. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι με το άνοιγμα ιδιαιτέρως της Κίνας, αλλά και της Ινδίας, προς τον έξω κόσμο, τα καράβια πηγαινοέρχονται! Θέλουν λιμάνια! Δεν κάθονται σε ωκεανούς.

Και αυτήν την περίοδο, λοιπόν, που μπορούμε εμείς σαν κράτος να κερδίσουμε με «χρυσά κουτάλια» από τα λιμάνιά μας, τώρα εμείς λέμε «πάρτε τα» οι χ. Άραβες, ή –ξέρω εγώ- κάποιοι άλλοι Κινέζοι. Αυτό μας λέτε!

Τώρα που έχει κίνηση το πράγμα, τώρα που έχει ανάγκη, ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης που πιάνει ένα καράβι κάθε πέντε ημέρες –και το διαπιστώσαμε με το ναυάγιο πριν από λίγο καιρό- τώρα που από εκεί θα κινείται όλη η αγορά μέχρι επάνω την Ουκρανία, εμείς τώρα βρήκαμε να δώσουμε τα λιμάνια! Και αυτό είναι σοβαρή πολιτική;

Κύριε Υπουργέ, το πράγμα μπαίνει σε άλλους προβληματισμούς. Τι γίνεται τώρα; Γιατί τα δίνουμε; Γιατί τα ξεπουλάμε; Γιατί ξεπουλάμε αυτήν τη στιγμή; Και στο κάτω-κάτω ανήκει σ' εσάς; Περαστικός είστε από εκεί και η Κυβέρνησή σας. Ανήκει στον ελληνικό λαό!

Εδώ, για να πάρει αξία το λιμάνι αυτό, όπως και οι άλλες επιχειρήσεις του δημοσίου, πέρασαν χρόνια! Και αυτήν την αξία

τώρα εμείς την εκχωρούμε για σαράντα χρόνια. Δηλαδή, μιλάμε για το 2050! Μέχρι το 2050 θα κάνουν κουμάντο κάποιοι στα λιμάνιά μας που ούτε τους ξέρουμε και ούτε ξέρουμε και το μέλλον αυτών.

Και, εν πάση περιπτώσει, διαβάζουμε, υπάρχουν και παρατηρητές των λιμανιών που λένε ότι το ένα λιμάνι πάει στο Ντουμπάι, το άλλο λιμάνι σε Κινέζους –λένε, δεν ξέρω- ποιος εξασφαλίζει όμως ότι αύριο το πρωί οι εμίρηδες οι κάτω δεν θα τα πουλήσουν στον Τζον Σόρος –ποιος σας το εγγυάται- και να πάρει τα κλειδιά της πόρτας; Γιατί όταν μιλάμε για λιμάνια, εννοούμε ότι κάπου δίνετε τα κλειδιά της εξώπορτας. Και μάλιστα το σπίτι μας συμβαίνει να είναι σε κακόφημη περιοχή, κύριε Υπουργέ, δεν είναι –ξέρω εγώ- το λιμάνι της Κοπεγχάγης, να πω Κοπεγχάγη, Σουηδία, Φιλανδία. Εδώ έχουμε προβλήματα στη γειτονιά, τα οποία διαρκώς ανάβουν, μας δημιουργούν προβλήματα. Τα ξέρετε!

Σ' αυτή, λοιπόν, την περίοδο, εσείς λέτε «πάρτε τα κλειδιά». Και δίνουμε τα κλειδιά! Έχουμε ανάγκη; Γιατί έχουμε αυτήν την ανάγκη; Λέτε ότι δεν πάει καλά. Άκουσα πριν κάποιον ομιλητή σας να λέει «θα αφήσουμε στη μοίρα τους τα λιμάνια;». Ποια «μοίρα», δεν καταλαβαίνω τι εννοεί. Εάν εννοεί την κακή μοίρα, γιατί ήταν στο δημόσιο, τότε να σας εγκαλέσω και εσάς, αλλά και αυτούς, γιατί βάζετε «τενεκέδες ξεγάνωτους» -ρήση του Ευάγγελου Γιαννόπουλου- στις θέσεις-κλειδιά.

Δεν θα πω ονόματα για να σας συγχύσω, αλλά ερωτώ: Πείτε μου ποιους από αυτούς που χρησιμοποιήσατε εσείς σαν Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας κάτω στον Ο.Λ.Π. θα τους παίρνατε μάνατζερ σε μια ιδιωτική επιχείρηση. Αν είχατε μια επιχείρηση, ποιον θα παίρνατε απ' όλους αυτούς; Όποιους δεν είχαν τι να κάνουν –αποτυχημένους συνήθως πολιτευτές- τους λέγατε «άντε, πάρτε τον Ο.Λ.Π. να παίξετε».

Αυτή είναι η πραγματικότητα! Δεν βάλατε ποτέ μάνατζερ για να δοκιμάσετε το αποτέλεσμα. Και από πού ως πού τεκμαίρεται ότι μόνο ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να βρει τον κατάλληλο μάνατζερ για να μπορέσει να ανθήσει μια επιχείρηση; Από πού βγαίνει αυτό; Και από πού βγαίνει ότι οτιδήποτε μπορεί να είναι ωφέλιμο και κερδοφόρο πρέπει να εκχωρείται, να πουλιέται; Και πουλάμε οτιδήποτε, ό,τι είναι εθνικής σημασίας!

Και ακούω σήμερα ευκόλως από τα κανάλια, από αυτήν τη στημένη -εν πολλοίς από τη δική σας διοίκηση της Δ.Ε.Η.- ταλαιπωρία του ελληνικού λαού, γιατί, βεβαίως, αν θέλουμε να κάνουμε έναν επιμερισμό ευθύνης, το μεγαλύτερο μερίδιο είναι στη διοίκηση και το λιγότερο εις τους ακραίους των συνδικαλιστών: Να, γιατί η ενέργεια πρέπει να γίνει ιδιωτική.

Να γίνει, λοιπόν, ιδιωτική η ενέργεια, να γίνουν ιδιωτικές οι τηλεπικοινωνίες, να γίνουν ιδιωτικά τα λιμάνια, έγινε ιδιωτικό το αεροδρόμιο. Τότε, τι θα μείνει στην Ελλάδα; Να κάνετε και ιδιωτική τη Νέα Δημοκρατία, μπας και σταματήσει την κατρακύλα των δημοσκοπήσεων και ξεφύγετε από τα αναιμικά ποσοστά του 20% περίπου. Εάν, λοιπόν, οι μάνατζερς είναι τόσο καλοί, αλλάξτε την ηγεσία σας με έναν καλό μάνατζερ, να ανεβείτε προς τα πάνω.

Μα, δεν είναι αυτή η πρόταση, δεν είναι αυτή η λύση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Εμείς θα έχουμε πτώση. Εσείς θα κάνετε αύξηση, κύριε Καρατζαφέρη;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Δεν είναι έτσι. Είναι γιογιό αυτό, κύριε Μπαντουβά.

Εμείς, κύριε Μπαντουβά, ανεβαίνουμε. Εσείς κατεβαίνετε. Και βεβαίως, αυτή είναι η μεγάλη μας διαφορά. Κάπου θα συναντηθούμε κατά την άνοδο και εσείς κατά την κάθοδο. Είναι σαν το ασανσέρ.

Λοιπόν, εν πάση περιπτώσει,...

ΠΕΡΙΚΛΗΣ-ΗΛΙΑΣ ΚΟΡΟΒΕΣΗΣ: Κύριε Καρατζαφέρη, τι να πούμε και εμείς;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Εσείς προσέξτε, γιατί πάτε από το ασανσέρ και καμμιά φορά, σπάνε τα συρματόσχοινα, ενώ από τις σκάλες που πηγαίνω εγώ, είναι σίγουρο το ανέβασμα.

Εν πάση περιπτώσει,...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΙΝΤΖΕΡΗΣ: Κόβεται και το ρεύμα καμμιά φορά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Και συνήθως αυτές τις μέρες, γιατρέ.

Όμως, νομίζω ότι κόβεται και το ρεύμα των ιδιωτικοποιήσεων. Δεν μπορεί να συνεχίσουμε σ' αυτήν την τακτική. Ξεπουλάμε. Ωραία. Ύστερα από μια δεκαετία, με το ρυθμό που έχετε πάρει εσείς, που κληρονομήσατε από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., τι θα μείνει σε εκείνες τις κυβερνήσεις; Θα τα έχετε ξεπουλήσει όλα. Τα πάντα ξεπουλιούνται. Και είστε ευχαριστημένοι να σας έρθει μία «HOCHTIEFF»; Είστε ευχαριστημένοι από το πείραμα του «Ελευθέριος Βενιζέλος»; Είσαστε ευχαριστημένοι από το ότι δεν πιάνει κανένα τσάρτερ εδώ, γιατί είναι έξι φορές επάνω η τιμή από ό,τι είναι στο αεροδρόμιο της Τουρκίας; Είστε ευχαριστημένοι;

Πάτε να κάνετε μια σύμβαση σαν και αυτή που έκανε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. με τη «HOCHTIEFF» στο χειρότερο αεροδρόμιο της Ευρώπης; Ταξιδεύετε, κάθε μέρα πάνε αποστολές οι Βουλευτές σε όλη την Ευρώπη. Πείτε μου ένα άλλο αεροδρόμιο της Ευρώπης που να μην έχει κυλιόμενους διαδρόμους. Μόνο αυτό έχει. Μωσαϊκό έχει κάτω, αυτό με το οποίο κάναμε πολυκατοικίες το 1960.

Επομένως, λοιπόν, αυτήν την ποιότητα θα έχουμε και στα λιμάνια; Πείτε μου, λοιπόν. Εκχωρείτε. Έχουμε περιγραφή του τι θα μπει μέσα, του τι κόστους θα είναι αυτά τα πράγματα που θα είναι μέσα και τι θα μείνει μετά από αυτά μέσα; Γιατί άκουσα πάρα πολύ έξυπνο από ένα συνάδελφο της Αριστεράς, που σας είπε ότι την τελευταία πενταετία, δεκαετία, δεν θα προχωράνε σε εξοπλισμό. Και όχι μόνο δεν θα προχωράνε σε εξοπλισμό, αλλά θα αφήσουν τον άκρως απαραίτητο μηχανολογικό εξοπλισμό να κάνει τη δουλειά τους.

Τι μένει; Ποια είναι η περιγραφή; Όλα αυτά είναι στο κενό. Είναι ρευστά. Και δεν μπαίνουν, λοιπόν, σε ανησυχία ότι έχουμε να κάνουμε με μία ανικανότητα συλλήψεως του θέματος, ότι έχει να κάνει με το τι κρύβεται από πίσω. Και αυτό είναι πάρα πολύ επικίνδυνο εις τη δημοκρατία. Δεν μπορούμε να εκχωρούμε τόσο πολλά σε τόσο αόριστο αριθμό, με τόσες αοριστίες, οι οποίες δεν μας επιτρέπουν να έχουμε καμμία προσλαμβανόμενη πραγματική και ουσιαστική προϋπόθεση. Περί αυτού πρόκειται. Απλώς έχετε αποφασίσει να τα εκχωρήσετε για σχεδόν μισό αιώνα προς μία κατεύθυνση. Και αυτά -επαναλαμβάνω- είναι τώρα το μπον φιλέ.

Βλέπετε πώς ανθίζει ο εφοπλιστικός κόσμος, το πώς ανεβαίνουν τα καράβια, πράγμα που σημαίνει περισσότερα καράβια, περισσότερα δρομολόγια, περισσότερα κιβώτια. Και σ' αυτήν την περίοδο, λοιπόν, της ανοίξεως, εσείς λέτε: Εγώ τα πηγαίνω προς αυτήν την κατεύθυνση. Αν αυτό γινόταν πριν από σαράντα χρόνια, όταν είχε κλείσει το Σουέζ, θα μπορούσε κάποιος να πει: «Έκλεισε το Σουέζ. Δεν περνάει καράβι από εδώ. Κάνουν όλη τη γύρα. Το δίνω για να σωθώ».

Τώρα, όμως, σ' αυτήν την περίοδο που έχουμε την δυνατότητα να χρησιμοποιήσουμε -αν θέλετε- τα λιμάνια μας ως και για διπλωματικούς λόγους, τους οποίους ευθέως αντιλαμβάνεστε, εμείς θα κάνουμε πίσω και θα βάλουμε μέσα τον ξένο να παίξει το παιχνίδι; Περί αυτού πρόκειται.

Και για εθνικούς λόγους και για οικονομικούς λόγους δεν πρέπει να τα δώσετε, κύριε Υπουργέ. Και βλέπω και μία πρεμούρα. Δίνετε στους εργαζόμενους και καλά κάνετε, γιατί τους αφήσατε απένταρους. Όχι, βέβαια, ότι ήταν οι φτωχότεροι των εργαζομένων αυτοί οι οποίοι βρίσκονται εις τα λιμάνια. Να εξηγούμεθα και να ξέρουμε μεταξύ μας τι λέμε, έτσι δεν είναι; Όμως, εν πάση περιπτώσει -το είχαν κατορθώσει και το είχαν πετύχει με τις ανοχές εκείνων των διοικήσεων και του δικού σας και του άλλου κόμματος- είχαν φτιάξει ένα στάτους ζωής. Δεν το αλλάζεις εύκολα. Τους δίνουμε τόσα χρήματα όσα θα πάρουμε από αυτούς ως προκαταβολή.

Περισσότερα δίνουμε. Δίνουμε περίπου 60.000.000 ευρώ για να μπορέσουν να τακτοποιηθούν.

Και λέω, λοιπόν, ποια είναι αυτή η πρεμούρα; Τι είναι αυτό το οποίο επιτάσσει να προχωρήσουμε σε αυτήν τη διαδικασία, η οποία δεν είναι ούτε ιδιωτικοποίηση; Γιατί βεβαίως ιδιωτικοποίηση σημαίνει να υπάρχει ένας ανταγωνισμός κ.λπ..

Τι είναι αυτό το οποίο προσπαθείτε να κάνετε; Να πείτε «εκχωρώ πέντε, έξι, επτά, οκτώ προβλήτες σε οκτώ διαφορετικούς ανθρώπους και, εν πάση περιπτώσει, θα υπάρχει ο ανταγωνισμός ο οποίος θα δημιουργήσει ένα όφελος;». Τι είναι αυτό;

Πείτε μου, λοιπόν, έχουν προσδιοριστεί οι τιμές από πριν ή ξαφνικά θα γίνουν απρόσιτες, όπως είναι το «Ελευθέριος Βενιζέλος»; Θα έχετε τη δυνατότητα εσείς της οποιασδήποτε παρέμβασης ως πολιτεία ή θα χάσετε κάθε έλεγχο, όπως έχει γίνει με το γερμανικό αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», όπου δεν έχετε το δικαίωμα, δεν υπάρχει η δυνατότητα να υπάρξει λαχειοπώλης που να πουλάει μέσα λαχεία, εάν δεν περάσει να δώσει το κάτι τι στη διοίκηση της «HOCHTIEFF»;

Έχετε δυνατότητα να ελέγξετε τι γίνεται στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος»; Μπορεί να εγγυηθεί η ελληνική πολιτεία για το τι περνάει από το «Ελευθέριος Βενιζέλος»; Όχι. Δεν έχετε τη δυνατότητα. Είναι ψέματα ή όχι ότι στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και το αστυνομικό τμήμα πληρώνει ενοίκιο; Και παρ' ολίγον θα πλήρωνε και η πυροσβεστική, εάν δεν τους έλεγε «εντάξει, ο σταθμός μου είναι δεκαπέντε χιλιόμετρα, αν συμβεί κάτι τηλεφωνήστε μου».

Το ίδιο πράγμα πάμε να κάνουμε κι εδώ. Κάναμε ένα λάθος, εάν ήταν λάθος και δεν ήταν τίποτα περισσότερο. Γιατί τώρα, λοιπόν, το επαναλαμβάνουμε στα λιμάνια; Δεν διδαχτήκαμε; Κι αν αυτό είναι σωστό, τότε γιατί δεν κάνετε και του Ηρακλείου που σας ζήτησε ο συνάδελφος και να κάνετε και του Αστακού και να κάνετε και τα άλλα λιμάνια της χώρας;

Γιατί, λοιπόν, δίνουμε αυτήν τη στιγμή το μπον φιλέ, από το οποίο δεν ξέρουμε το τι σημαντικότατα ολισθήματα μπορεί να προκύψουν; Τίποτα δεν μπορείτε να ελέγξετε. Ούτε καν το λαθρεμπόριο, όπως δεν ελέγχεται και στο «Ελευθέριος Βενιζέλος», όπως δεν ελέγχεται, επαναλαμβάνω και στην «HOCHTIEFF», όπως δεν ελέγχονται και οι απάτες της «HOCHTIEFF». Και μιλάμε για τεράστιες απάτες.

Και τα λέω στην Κυβέρνηση και κάνει πως δεν ακούει η Κυβέρνηση. Όταν είχαμε τη μετατροπή του νομίσματος από δραχμές σε ευρώ, η «HOCHTIEFF» κόβει ένα τιμολόγιο, όπου στο πρωτότυπο είναι δραχμές και στο αντίγραφο είναι ευρώ. Και μιλάμε για 1.500.000.000 και αποδίδει Φ.Π.Α. επί δραχμών. Και ενώ αυτό το έχουμε πιάσει, δεν τους καλεί η Κυβέρνηση, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και να πει «κύριοι, είστε απατεώνες». Εάν αυτό το κάνει ένα μικρομάγαζο, ο καταστηματάρχης πάει φυλακή. Το έχετε και φοβάστε, το έχετε και τρέμετε.

Αυτά, λοιπόν, δεν θέλουμε να συμβούν και στα λιμάνια μας. Έχουμε συγκεκριμένα παραδείγματα για το τι συμβαίνει. Κάναμε αμάν –εμείς οι παλαιότεροι το θυμόμαστε- να φύγει από την πλάτη της Ελλάδος η ΟΥΛΕΝ και τώρα κουβαλάμε τη μια ΟΥΛΕΝ πίσω από την άλλη. Έλεος επιτέλους! Είμαστε ανίκανοι σαν κράτος να κρατήσουμε τις επιχειρήσεις στρατηγικής σημασίας; Ομολογούμε ανικανότητα;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Και η Power.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Και η Power.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κι έρχονται πολλές Power τώρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Συνεχώς, κύριε Πρόεδρε, αλλά δυστυχώς εσείς ανοίξατε το δρόμο κι αυτοί ακολουθούν. Να σας θυμίσω μία και δύο περιπτώσεις; Σας είπα για τη «HOCHTIEFF» τόση ώρα και δεν μου απαντάτε. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κάνετε λάθος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Και φέραμε μέσα και όλες τις κατασκευαστικές εταιρείες των μεγάλων έργων. Δεν έχουμε καλές εταιρείες στην Ελλάδα; Ας διαλέξουμε από τη μία μέχρι την άλλη. Δεν μ' ενδιαφέρει ποιος θα είναι αυτός. Έχουμε μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες και φέρνουμε τώρα τους Ισπανούς και τους Γερμανούς. Ή είναι ψέματα ότι σήμερα όλες οι μεγάλες αρτηρίες της χώρας περνάνε σε κοινοπραξίες που έχουν για πρωταγωνιστές Ισπανούς, Γερμανούς κ.λπ.; Γιατί, λοιπόν, απαξιούμε τα ελληνικά χέρια και τα ελληνικά κεφάλαια;

Και το λέω άλλη μία φορά και με σεβασμό στο μυαλό του ενός εκάστου από εσάς ότι, όταν υπάρχει ελληνική επιχείρηση, τα χρήματα κυκλοφορούν εντός της Ελλάδος. Δεν μ' ενδιαφέρει ποιος τα παίρνει. Μένουν στην Ελλάδα. Όταν, όμως, έρχεται και τα παίρνει η ισπανική κοινοπραξία, τα διόδια που θα πληρώνουμε από αύριο θα φεύγουν από εδώ και θα πηγαίνουν στη Μαδρίτη. Ας το καταλάβουμε. Αν είχαμε ακόμα άλλο νόμισμα, θα λέγαμε ότι έχουμε μια συνεχή εξαγωγή συναλλάγματος. Έχουμε διαρκή εξαγωγή εθνικού πλούτου. Ας το καταλάβουμε. Γιατί μας ενοχλούσε, δηλαδή, να το πάρει ο Πανούσης, ο Διετζόγλου, ο Μπόμπολας; Δεν μ' ενδιαφέρει ποιος από αυτούς κι αν ανήκει στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. ή στη Νέα Δημοκρατία. Αλλά να το δίνουμε στην Ελλάδα. Γιατί αυτή η μανία μας ό,τι ελληνικό να το δίνουμε προς τα έξω;

Θέλετε να δώσετε τα λιμάνια; Βρείτε μέσα στον ελληνικό κύκλο. Δώστε το σε κάποια ελληνική επιχείρηση, σε μία κοινοπραξία Ελλήνων, όποιοι και αν είναι αυτοί. Γιατί ξαφνικά πρέπει να πάει στους ξένους; Γιατί πρέπει να φύγει ο εθνικός πλούτος από εδώ; Και μιλάμε για πλούτο που για να τον δημιουργήσουμε, μόχθησαν γενεές επί γενεών, όχι εργαζόμενοι μόνο, αλλά ναυτικοί –αν θέλετε- άνθρωποι της θάλασσας και τόσος κόσμος.

Διαφωνούμε μ' αυτήν την πρακτική.

Και, για να κλείσω, επιτέλους, κύριε Υπουργέ, για να μην έχουμε καρδιοχτύπι και για να μην έχουμε επαναλήψεις –δεν έχω τίποτα απέναντι στο πρόσωπό σας, δεν αξιούμαι- τύπου «SIEMENS», εάν αποφασίσετε να προχωρήσετε –και βεβαίως θα προχωρήσετε γιατί ακόμα, δεν ξέρω για πόσο καιρό, έχετε τους εκατόν πενήντα έναν Βουλευτές- θα ήθελα να σας παρακαλέσω να υπάρξει Διακομματική Επιτροπή Αξιολόγησης.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του Προέδρου του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

Αυτό, λοιπόν, σημαίνει λεβεντιά! Πιστεύω ότι είναι αυτό σωστό, αυτό που πιστεύετε, πιστεύω ότι αυτό που λέτε εσείς όλοι οι τέσσερις είναι λάθος, μας γράφετε στα παλαιότερα των υποδημάτων σας –εν πάση περιπτώσει, πολιτικώς εννοώ- αλλά έρχομαι εγώ με τη λεβεντιά μου και λέω «Διακομματική Επιτροπή για την Αξιολόγηση αυτών που θα υποβάλουν προσφορές». Τουλάχιστον, να μην έχουμε τον πονοκέφαλο ότι αύριο το πρωί θα ψάξουμε να βρούμε άλλες λίστες σε κάποια άλλη «SIEMENS».

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Τώρα, το λόγο έχει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Βουλγαράκης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Πάντως, η καταγγελία που ακούστηκε πρέπει να πάει στον εισαγγελέα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Για ποιο λέτε, κύριε Πρόεδρε;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Για τη «HOCHTIEFF».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχα την εντύπωση –για να μην πω τη βεβαιότητα- ότι μετά τη συζήτηση που κάναμε στη Διαρκή Επιτροπή, η οποία ήταν και εκτενής και, κατά τη γνώμη μου, πάρα πολύ διαφωτιστική, τουλάχιστον σήμερα στην Ολομέλεια θα είχαμε τη δυνατότητα να μιλήσουμε με διαφορετική αφετηρία και με διαφορετικές βάσεις.

Είχα, επίσης, τη βεβαιότητα ότι η σειρά παρατηρήσεων, οι οποίες είχαν λεχθεί κατά τη διάρκεια της συζήτησης στη Διαρκή Επιτροπή και είχαν ωστόσο απαντηθεί μία προς μία, σήμερα εδώ τουλάχιστον δεν θα επαναλαμβάνονταν.

Εν πάση περιπτώσει, από την ώρα που αυτό το πράγμα δεν έγινε όπως εμείς πιστεύαμε, υποχρεούμαι και εγώ με τη σειρά μου να επαναλάβω –έστω και αν αυτό έχει ήδη διατυπωθεί στην επιτροπή- όλα εκείνα τα οποία συζητήσαμε εκτενώς και τα οποία τελικώς πρέπει με κάποιο τρόπο να λεχθούν και στην

Ολομέλεια.

Τι συζητάμε, λοιπόν, σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Τι καλούμαστε να ψηφίσουμε; Μήπως καλούμαστε να ψηφίσουμε και να αποφασίσουμε για το αν οι λιμένες θα προχωρήσουν στις παραχωρήσεις μέρους των εργασιών τους σε ιδιώτες; Αυτό καλούμαστε να ψηφίσουμε;

Όχι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι! Αυτό που καλούμεθα να ψηφίσουμε είναι τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων και την κύρωση των συμβάσεων παραχώρησης. Ποιες κυρώσεις; Αυτές τις οποίες είχε προηγουμένως προετοιμάσει περιπτωσιολογικά η σημερινή Αξιωματική Αντιπολίτευση και τότε Κυβέρνηση.

Και στο σημείο αυτό, επιτρέψτε μου, κυρίες και κύριοι, να πω ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. συμπεριφέρεται περίπου ως ο νέος, ο οποίος, αφού δολοφόνησε τον πατέρα του, στη συνέχεια περιφέρεται από χωρίου εις χωρίον και κλαίει γιατί είναι ορφανός. Περί αυτού πρόκειται. Αφού, δηλαδή, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. προετοίμασε, ψήφισε και έκανε πραγματικότητα όλα εκείνα τα οποία σήμερα επιτρέπουν να πάμε στο επόμενο βήμα, σήμερα έρχεται και γυρίζει πολλά βήματα πίσω και λέει «όχι, να μην το κάνουμε αυτό», μιλάει για δημόσιο χαρακτήρα των λιμένων, για διασφάλιση του δημόσιου χαρακτήρα, για πλήρη ανατροπή εκείνων των πολιτικών τις οποίες το ίδιο επέλεξε.

Και πώς τις επέλεξε; Έχω τη Σύμβαση Παραχώρησης, μία εκ των δύο γιατί και οι δύο είναι περίπου ίδιες, αυτές τις οποίες δηλαδή κυρώνουμε, τις οποίες έχει υπογράψει ο κ. Ανωμερίτης και ο κ. Παπουτσής στη συνέχεια και οι οποίες αναφέρουν περιπτωσιολογικά όλες εκείνες τις δυνατότητες, τις οποίες έχει ο Ο.Λ.Π. και τις οποίες του παραχωρεί η πολιτεία.

Τι λέει δηλαδή; Στο άρθρο 3, στα δικαιώματα χρήσης και εκμετάλλευσης, λέει ότι δια της παρούσης παραχωρείται το δικαίωμα της χρήσης και της εκμετάλλευσης πλήρως. Και εξηγεί τι σημαίνει εκμετάλλευση. Λέει ότι στην έννοια της εκμετάλλευσης περιλαμβάνεται η δυνατότητα αξιοποίησης των παραχωρουμένων για την παροχή με αντάλλαγμα λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων σε χρήστες του λιμένα, η προσωρινή παραχώρηση επ' ανταλλάγματι χρήσης, η πραγματοποίηση επενδύσεων κεφαλαίου ή τρίτων, σε κτήρια, εγκαταστάσεις. Και εξηγεί αναλυτικά τι σημαίνει παραχώρηση.

Εάν, κυρίες και κύριοι, ο νομοθέτης εκείνης της περιόδου δεν επιθυμούσε να δώσει τη δυνατότητα στον Ο.Λ.Π. να προβεί σε εκμεταλλεύσεις, σε παραχωρήσεις ή σε οποιεσδήποτε άλλες αναπτυξιακές ή επενδυτικές πρωτοβουλίες, θα το έλεγε ρητά, όπως το λέει στο άρθρο 3.5., όπου εξαιρεί οποιαδήποτε δυνατότητα παρέμβασης για θέματα ασφάλειας. Πρόκειται για παρατήρηση η οποία και αυτή ελέχθη στη Διαρκή Επιτροπή και έλεγαν «πώς εσείς μπορείτε να διασφαλίσετε την ασφάλεια ή την εθνική ασφάλεια ή την εθνική άμυνα εάν την πάρει ιδιώτης ή κάποια άλλη πολυεθνική;», δεν ξέρω τι έλεγαν.

Το ίδιο το άρθρο λοιπόν, το οποίο ορθώς προετοιμάστηκε επί ΠΑ.ΣΟ.Κ., λέει ότι ο Ο.Λ.Π. δεν θα δύναται να αντιτάξει το δικαίωμα έναντι του δημοσίου κατά την εκ μέρους του δημοσίου άσκηση δημόσιας εξουσίας για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και της εθνικής ασφάλειας ή κατά την άσκηση των δικαιωμάτων παρεμβάσεων κ.λπ..

Εάν, λοιπόν, ο νομοθέτης δεν επιθυμούσε να προχωρήσει στις παραχωρήσεις, τότε θα μπορούσε να εξαιρέσει και να πει «δίνω το δικαίωμα χρήσης, αλλά δεν δίνω το δικαίωμα παραχώρησης», όπως εδώ απαγορεύει αυτό το δικαίωμα σε σειρά άλλων περιπτώσεων.

Και στη συνέχεια, εξειδικεύει το θέμα σε επόμενο άρθρο, όπου λέει τα εξής: «Η κατ' αποκλειστικότητα παροχή του δικαιώματος δεν παραγνωρίζει την προοπτική ενδεχόμενης μελλοντικής απελευθέρωσης των λιμενικών εργασιών –το προβλέπει εδώ το ΠΑ.ΣΟ.Κ.- Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν και δεσμεύονται για την περίπτωση αυτή ότι ο ΟΛΠ υποχρεούται –επαναλαμβάνω, ο ΟΛΠ υποχρεούται- στο μέτρο που προβλέπεται εκάστοτε από την κείμενη νομοθεσία, να προβαίνει σε περαιτέρω παραχωρήσεις της χρήσης και της εκμετάλλευσης».

Κυρίες και κύριοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, αυτό εδώ είναι το κείμενο της παραχώρησης το οποίο καλούμαστε να κυρώσουμε και το οποίο ψήφισε και έφερε η δική σας κυβέρνηση. Και μία και δύο παραχωρήσεις.

Θεωρώ ότι μία μικρή ανάγνωση αυτών των κειμένων εκ μέρους σας, θα οδηγούσε σε δύο διαφορετικές επιλογές. Ή θα ομολογούσατε ότι κάναμε λάθος και επανερχόμαστε στον κρατισμό, επανερχόμαστε στη σχεδιασμένη οικονομία -σε εκείνη την οικονομία την οποία ο κόσμος καταρρίπτει, γυρίζει το κεφάλι- ή θα λέγατε ότι πράγματι πρόκειται για μία πολιτική η οποία συνεχίζει μία ορθή πολιτική, όπου αφού μετέτρεψε τα λιμάνια σε οργανισμούς, τους οργανισμούς σε εταιρείες, αφού τα έβαλε στο Χρηματιστήριο, αφού συμφώνησε με μία εταιρεία που είναι ήδη εγκατεστημένη στον Πειραιά, σήμερα, το επόμενο βήμα προφανώς, είναι να πάμε σ' αυτήν την παραχώρηση, η οποία πρακτικά συνάπτει μία στρατηγική συμμαχία με τους μεγάλους διεθνείς «παίκτες», οι οποίοι εν τοις πράγμασιν καθορίζουν το παγκόσμιο εμπόριο. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Για του λόγου δε το αληθές και μια που επικαλεστήκατε προηγουμένως τη συζήτηση των ναυτιλιακών οικονομολόγων στο Πανεπιστήμιο Πειραιά και συγκεκριμένα τον κ. Ψαραύτη, ο οποίος και διετέλεσε Γενικός Γραμματέας του Ο.Λ.Π., θα ήθελα να σας πω ότι στη συγκεκριμένη ομιλία -αλλά διαβάζετε επιλεκτικά τα κείμενα της ομιλίας- ο κ. Ψαραύτης αναφέρει τα εξής: «Επίσης, δεν είναι ευρέως γνωστό ότι προτού φτάσουμε στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, εξετάστηκαν και άλλα μοντέλα –προσέξτε τη λέξη- ιδιωτικοποίησης. Το πρώτο από αυτά ήταν το 1999, όπου το ΥΠ.ΕΘ.Ο. πρότεινε στον Ο.Λ.Π. την παραχώρηση του Σ.ΕΜΠ.Ο. σε ιδιώτες ως πιθανή λύση, ακολουθώντας μάλιστα το μοντέλο του landlord port που ήταν ευρέως διαδεδομένο σε πάρα πολλά λιμάνια της Ευρώπης». Και εξηγεί τι ήταν αυτό.

Και στη συνέχεια, πάμε στα πρακτικά των συνεδριάσεων του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά στις 9 Ιανουαρίου 2001, όπου αναφερόμενοι στην επένδυση που θα έπρεπε να κάνουν στις προβλήτες, λέει –αυτά θα κατατεθούν στα Πρακτικά για να σας διευκολύνω- τα εξής: «Η επένδυση χαρακτηρίζεται ως υψηλού κόστους και υψηλού επιχειρηματικού ρίσκου. Για το λόγο αυτό, το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Λ.Π. αποφάσισε να προχωρήσει ο Οργανισμός στην υλοποίησή της υπό την προϋπόθεση επίτευξης της κατάλληλης συνεργασίας με τρίτο». Και συνεχίζει: «Η συνεργασία μπορεί να λάβει τη μορφή της μακροχρόνιας συνεργασίας είτε με τη μορφή συνεταιρισμού τύπου Joint Venture, στην περίπτωση που εκτιμάται ότι θα είναι δύσκολο να βρεθεί συνεργάτης που θα δεχθεί να συνεισφέρει στο κόστος της επένδυσης χωρίς να έχει λόγο στην εκμετάλλευσή της.

Στην περίπτωση δε του Joint Venture –προσέξτε εδώ, κύριοι συνάδελφοι- θα πρέπει να είναι προετοιμασμένος για μία διαπραγμάτευση κατά την οποία ο συνεταίρος θα συναρτήσει τα κεφάλαια που διαθέτει με τη συμμετοχή του στη διοίκηση».

Αυτά, κυρίες και κύριοι κατατίθενται στα Πρακτικά, αποτελούν αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Λ.Π. επί των ημερών των τελευταίων κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Άρα, εδώ οφείλετε να αποσαφηνίσετε τη στρατηγική σας, διότι είναι προφανές ότι σε αυτήν την Αίθουσα δεν μπορεί να ανατρέπετε πολιτικές τις οποίες πριν από λίγο λέγατε και σήμερα να υιοθετείτε μια τακτική η οποία πηγαίνει στο άλλο άκρο, διότι δεν είναι δυνατόν να σας παρακολουθήσει κάποιος σε αυτή τη χώρα.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γεώργιος Βουλγαράκης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς στη Νέα Δημοκρατία είχαμε εξ αρχής ακολουθήσει μια καθαρή πολιτική, την οποία διατυπώσαμε με σαφήνεια. Στην πραγματικότητα τη διατυπώσαμε και τότε που εσείς ξεκινήσατε αυτήν τη σωστή πολιτική και που σήμερα εγκαταλείπετε.

Τη διατυπώσαμε με σαφήνεια. Αποτέλεσε προεκλογική μας δέσμευση. Τη συζητήσαμε κατά τη διάρκεια των προγραμματικών δηλώσεων στη Βουλή εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας, όταν έπαιρνε ψήφο εμπιστοσύνης. Την επαναλάβαμε στη συνέχεια στον προϋπολογισμό. Πολλές φορές την έχουμε εξηγήσει

δημόσια και ουσιαστικά είμαστε συνεπείς με μία προγραμματική μας δέσμευση. Όταν η Νέα Δημοκρατία ζητούσε ψήφο εμπιστοσύνης από τον ελληνικό λαό, μία εκ των κορυφαίων μεταρρυθμίσεων που είχε θέσει ήταν, κυρίες και κύριοι, και αυτή.

Άρα, δεν μπορείτε να απευθύνεστε σε εμάς και να λέτε ότι εμείς υιοθετούμε πολιτικές που εφευρίσκονται την τελευταία στιγμή ή αλλάζουμε θέσεις ή δημιουργούμε εκ των πραγμάτων καταστάσεις που έρχονται σε αντίθεση με αυτά που είχαμε υποστηρίξει προεκλογικά.

Κυρίες και κύριοι, η πραγματικότητα είναι ότι σ' αυτήν την Αίθουσα η Νέα Δημοκρατία έχει μια σταθερότητα. Η Αριστερά, διαφωνούντος εμού και όλων των υπολοίπων με τις επιλογές της, έχει μία άλλη. Εσείς, δεν μπορεί να καταλάβει κανένας σε αυτήν την Αίθουσα, πότε είστε έτσι και πότε είστε αλλιώς. Βεβαίως, το αντιλαμβάνεται ο ελληνικός λαός και το βλέπετε καθημερινά, όταν κάνει την αξιολόγηση με βάση τις πολιτικές που λέει ο καθένας από εμάς.

Θέλω τώρα, όμως, να ξεκαθαρίσω μια πραγματικότητα.

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ: Δεν ήταν με τον έλεγχο του δημοσίου επί ΠΑ.ΣΟ.Κ.;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε!

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ: Γιατί μας κοροϊδεύετε; Γιατί λέτε ψέματα μπροστά μας;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι, το ερώτημά είναι... Είναι θέμα ιδεολογικής...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Θα σας παρακαλέσω, κύριοι συνάδελφοι, να μη διακόπτετε.

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ: Μας προκαλεί, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Θα έχετε τη δυνατότητα, όταν έρθει η σειρά σας.

ΧΡΥΣΑ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Επί δώδεκα λεπτά μιλά για το ΠΑ.ΣΟ.Κ.! Θα μας πει πότε θα ξεπουλήσει το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι!

ΧΡΥΣΑ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. παρέδωσε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Παρακαλώ, κυρία συνάδελφε! Θα έχετε τη δυνατότητα να αναπτύξετε τις απόψεις σας σε λίγο που θα έρθει η σειρά σας. Θα σας παρακαλέσω να αφήσετε τον κύριο Υπουργό να ολοκληρώσει την ομιλία του.

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ: Πρέπει να ντρέπεται!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Σας παρακαλώ, μη συνεχίζετε τις διακοπές!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι,...

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ: Τι νομίζει ότι ξεπουλάει; Το αμπέλι του παππού του;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Σας παρακαλώ, μη διακόπτετε!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Και εσείς τα υπογράψατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Σας παρακαλώ, μη διακόπτετε!

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ: Μας προκαλεί!

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Ξεπουλάτε!

ΧΡΥΣΑ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Οι συμβολαιογράφοι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Σας παρακαλώ, μη διακόπτετε!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Προκαλεί!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Το δραματικό απ' όλα, αν μου επιτρέπεται,...

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ: Είναι προκλητικός!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Νιώτη, θα έχετε τη δυνατότητα να αναπτύξετε τις απόψεις σας. Σας παρακαλώ, μη διακόπτετε!

Κύριε Υπουργέ, συνεχίστε την τοποθέτησή σας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Δεν προκαλώ εγώ, κύριε συνάδελφε! Προκαλεί ο δικός σας καιροσκοπισμός, ο οποίος τη μια βλέπει τα πράγματα έτσι, την άλλη βλέπει τα πράγματα αλλιώς. Αυτός προκαλεί. Ο δικός σας καιροσκοπισμός που δεν ξέρετε ποια είναι η θέση σας. Διαλέξτε, είστε με την ελεύθερη οικονομία της αγοράς ή με τον κρατισμό; Επιτέλους, πείτε μας τι θέλετε! Δεν μπορεί από τη μία να ψηφίζετε νόμους και να έρχεστε εδώ πέρα να χύνετε κροκοδείλια δάκρυα γι' αυτήν την πολιτική!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

(Φωνές, θόρυβος από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

Εν πάση περιπτώσει, ελπίζω στο Συνέδριό σας να τα ξεκαθαρίσετε αυτά, για να καταλάβουμε και εμείς με ποια Αξιωματική Αντιπολίτευση έχουμε να κάνουμε.

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Υπουργέ, μισό λεπτό!

Θα έχετε τη δυνατότητα σε λίγο να αναπτύξετε τις απόψεις σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Όμως, να μην προκαλεί!

ΧΡΥΣΑ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Να σεβαστεί το χώρο...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Πού βρίσκεστε, κύριε Υπουργέ; Στο Πανεπιστήμιο της Θεσσαλονίκης βρίσκεστε; Στην Ο.Ν.Ν.Ε.Δ.;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Να σεβαστείτε και τους εαυτούς σας. Μην ζητάτε μόνο από τους άλλους να σεβαστούν εσάς!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ο κάθε ομιλητής εκφράζεται ελεύθερα. Θα έχετε τη δυνατότητα σε λίγο να δώστε απαντήσεις. Αφήστε, λοιπόν, τον Υπουργό να ολοκληρώσει την ομιλία του.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Στη νεολαία της Νέας Δημοκρατίας μιλάτε; Μονομανία έχετε!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Να σας πω κάτι; Αυτή τοποθετείται πιο καθαρά από εσάς.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Μονομανία έχετε!

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι –αν μου επιτρέπετε- υπάρχει, λοιπόν, ...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΙΝΤΖΕΡΗΣ: Ελεύθερη αγορά δεν σημαίνει...

(Φωνές, θόρυβος από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Λιάνη, κ. Αράπογλου, σας ζήτησα επανειλημμένα ...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Κύριε Μπαντουβά, και εσείς δεν συμβάλλετε τώρα με τη δική σας διακοπή απευθυνόμενος στους συναδέλφους της άλλης πλευράς.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Όπως μας παίζουν τη λύρα χορεύουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Θα σας παρακαλέσω να μη γίνεται καμία διακοπή πλέον. Αφήστε τον Υπουργό να ολοκληρώσει την ομιλία του.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει λοιπόν ένα κεντρικό ερώτημα. Και εγώ μάλλον φαίνεται εδώ, πρέπει να εξηγήσω το ερώτημα αυτό συνολικά για την πολιτική που έχει γίνει τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια. Το ερώτημα είναι αυτή η πολιτική, η πολιτική δηλαδή της σύναψης πρακτικά, στρατηγικής συμμαχίας, είναι μία πολιτική που θα μπορούσε να αποφευχθεί;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας διαβεβαιώ ότι όταν μελετήσαμε τα σενάρια αξιοποίησης των Λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης προσεγγίσαμε διεξοδικά όλες τις εναλλακτικές επιλογές. Και αν υπήρχε η πιθανότητα να υπάρξει ανάπτυ-

ξη των λιμένων με τη διαχείριση η οποία μπορούσε να ασκηθεί με το κρατικό management, να είστε, απολύτως, βέβαιοι ότι θα το είχαμε επιλέξει, όπως το έχουμε επιλέξει...

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Σας παρακαλώ, μη συνεχίζετε τις διακοπές. Θα πει τις απόψεις του. Υπάρχουν διαφωνίες, θα έρθει η σειρά σας για να διατυπώσετε τη δική σας άποψη. Δεν μπορούμε να συνεχίσουμε έτσι, σε κάθε τι που δεν μας αρέσει αμέσως να πεταγόμαστε και να διακόπτουμε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΕΛΕΤΣΗΣ: Κρατηθείτε μέχρι το Συνέδριο. Θα τα πείτε εκεί. Εδώ είναι Κοινοβούλιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Τώρα η δική σας παρέμβαση ήταν ιδιαίτερα ευφυής, πρέπει να πω! Κύριε συνάδελφε, η δική σας παρέμβαση σε τι συμβάλλει;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΕΛΕΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε αλλά εδώ και είκοσι λεπτά δεν μπορείτε να επιβάλετε την τάξη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Σταματήστε, δεν έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριοι συνάδελφοι, μια που ελέχθη ως παρατήρηση ότι την περίοδο του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ζήσαμε πολλές τέτοιες παραχωρήσεις όπως στην περίπτωση του αεροδρομίου που ορθώς ελέχθη, όπως στην περίπτωση της Αττικής Οδού που ορθώς ελέχθη, την περίπτωση του Ρίου-Αντιρρίου που ορθώς ελέχθη. Είστε αντίθετοι με τις πολιτικές αυτές; Να μας το πείτε εδώ πέρα. Να μας πείτε, ξέρετε εμείς κάναμε λάθος. Κάναμε λάθος και στο Ρίο-Αντίρριο, κάναμε λάθος και στην Αττική Οδό, κάναμε λάθος και στο αεροδρόμιο και να μας πείτε ότι εμείς εδώ πέρα ανακρούουμε πρύμνα.

Όταν λοιπόν εμείς λέμε ότι εδώ προσεγγίζουμε...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΙΝΤΖΕΡΗΣ: Τι σχέση έχει αυτό;

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, δεν μπορώ να συνεχίσω έτσι. Πρέπει να επιβάλετε την τάξη αλλιώς δεν μπορώ να συνεχίσω, δεν γίνεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Μισό λεπτό, κύριε Υπουργέ.

Ο κ. Βουλγαράκης λέει τις απόψεις του. Σε λίγο το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ο κ. Παπουτσής. Έχει ζητήσει ήδη το λόγο και ακολουθούν και άλλοι ομιλητές. Θα υπάρξει σαφώς αντίκρουση όσων λέει ο ομιλητής. Έτσι συμβαίνει σ' αυτήν την Αίθουσα, λόγος και αντίλογος. Δεν είναι δυνατόν να συνεχίσουμε με αυτόν τον τρόπο.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, συνεχίστε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εάν λοιπόν υπήρχε έστω και μία πιθανότητα να μπορέσει να υπάρξει ανάπτυξη μέσα απ' αυτήν την επιλογή, να είσθε βέβαιοι ότι αυτή η ανάπτυξη θα είχε επιλεγεί. Η πραγματικότητα όμως είναι ότι τα μεγέθη τα οποία συζητάμε, αλλά και οι εξελίξεις είναι τέτοιες που δεν επιτρέπουν καμμία άλλη σκέψη περί αυτού.

Στην πραγματικότητα, όταν εξαγγείλαμε το πρόγραμμα των παραχωρήσεων, δεν εξαγγείλαμε μόνο αυτό. Εξαγγείλαμε μία συνολικότερη προσέγγιση που αφορούσε τη δημιουργία μιας λιμενικής πολιτικής, η οποία αφορούσε τον εκσυγχρονισμό των λιμένων, τη δημιουργία άλλων, την επέκταση άλλων και τη σύναψη στρατηγικών συμμαχιών με τους διεθνείς παίκτες προκειμένου να εκμεταλλευτούμε όλα αυτά που έχουν γίνει το τελευταίο διάστημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός εντείνεται. Οι λιμενικοί διαχειριστές ελέγχουν τα περισσότερα λιμάνια, τα περισσότερα τουλάχιστον σημαντικά ανταγωνιστικά λιμάνια για εμάς. Τα ανεξάρτητα λιμάνια δέχονται τεράστιες πιέσεις. Οι ανταγωνιστές συντονίζουν τη στρατηγική τους για να έχουν περισσότερο έλεγχο και περισσότερη αποτελεσματικότητα.

Τα ανταγωνιστικά για εμάς Λιμάνια της Αιγύπτου, της Τουρκίας, της Ρουμανίας, αναπτύσσονται ραγδαία και η αύξηση της ζήτησης γι' αυτούς είναι σημαντική. Στην Κωνστάντζα, στο Σουέζ, στην Κωνσταντινούπολη αυξάνονται τα φορτία με ρυθμούς της τάξεως του 25%, του 45%, του 21% αντίστοιχα.

Εδώ είναι ο χάρτης -και θα τον καταθέσω για τα Πρακτικά- της περιοχής μας γενικότερα όπου μπορείτε να δείτε πού έχουν τοποθετηθεί όλοι αυτοί οι μεγάλοι διεθνείς διαχειριστές και πόσο ελέγχουν την πορεία του παγκόσμιου εμπορίου.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Βουλγαράκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα χάρτη, ο οποίος βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Από την άλλη, επειδή στην επιτροπή έγινε μεγάλη συζήτηση για το πόσα και ποια λιμάνια είναι αυτά τα οποία έχουν κάνει τέτοιου είδους στρατηγικές συμμαχίες, καταθέτω στην Ολομέλεια μία λίστα όπου φαίνεται τα σαράντα σημαντικότερα ευρωπαϊκά λιμάνια και ογδόντα παγκοσμίως.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Βουλγαράκης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και πάω σ' αυτά τα οποία σε σχέση με μας είναι εξαιρετικά ανταγωνιστικά, έχουν επιλέξει αντίστοιχα μοντέλα διαχείρισης με το δικό μας...

ΧΡΥΣΑ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Πείτε έστω και ένα που γίνεται κατ' αποκλειστικότητα για να το ακούσουν οι θεσσαλονικείς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Μπορείτε να τα δείτε ένα προς ένα, κυρία συνάδελφε.

Κύριε Πρόεδρε, πώς το βλέπετε τώρα αυτό; Είστε ευχαριστημένος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Βουλγαράκη, όχι δεν είμαι ευχαριστημένος.

Κύριε Υπουργέ, η κ. Αράπογλου ρώτησε από κάτω κάτι συγκεκριμένο.

Κυρία Αράπογλου, έχει καταθέσει έναν κατάλογο ο κύριος Υπουργός, θα διανεμηθεί για να δείτε αν εκεί υπάρχουν περιπτώσεις τέτοιες αποκλειστικής παραχώρησης κ.λπ.. Αλλά θα σας παρακαλέσω, η διαδικασία εδώ δεν είναι δυνατόν να αφήνεται μόνο στην ευθύνη του Προεδρεύοντος, ο οποίος θα φωνασκεί κιόλας. Αναγκάζομαι και εγώ να υψώσω τους τόνους της φωνής μου. Η διαδικασία θα πρέπει να είναι διαδικασία απόλυτης ελευθερίας στην έκφραση των απόψεων. Ο κύριος Υπουργός διατυπώνει τις δικές του απόψεις. Έχει επιλέξει τα δικά του επιχειρήματα, τα οποία πολλούς δεν βρίσκουν συμφώνους και σε λίγο θα υπάρξει δυνατότητα αντίκρουσης αυτών και της διατύπωσης επιχειρημάτων από τους ομιλητές που θα ακολουθήσουν.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Έλεγα, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι σήμερα υπάρχει ένας καταιγισμός στις παγκόσμιες εξελίξεις όπου το ένα μετά το άλλο τα λιμάνια προσπαθούν να δημιουργήσουν τέτοιου είδους στρατηγικές συμμαχίες που να είναι σε θέση να εκμεταλλευτούν όλα εκείνα τα πλεονεκτήματα τα οποία τα τελευταία χρόνια έχει σηματοδοτήσει αυτή η παγκόσμια έκρηξη της ναυτιλίας κυρίως, μέσω του ανοίγματος των αγορών της Κίνας και της Άπω Ανατολής. Και φυσικά, όλη αυτή η διαδικασία αυτή την περίοδο αναφύει, διότι πριν από κάποια χρόνια -και απαντώ στον κύριο Πρόεδρο του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού- προφανώς δεν υπήρχε κανένα ενδιαφέρον από κανέναν. Άρα, δεν υπήρχε θέμα συζήτησης και γι' αυτό και κανείς άλλος δεν το είχε επιλέξει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μπορούσε ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά να κάνει τέτοιου είδους επιλογές; Θα μπορούσε να στηρίξει αυτός ένα δικό του επενδυτικό σχέδιο; Για να μπορούσε να υπάρξει μια τέτοια προοπτική, θα έπρεπε κατ' αρχάς να μπορούν να εξευρεθούν τα αναγκαία κεφάλαια για την υλοποίηση των επενδύσεων. Θα έπρεπε να ολοκληρωθούν τα έργα αυτά τα οποία απαιτούνται για να γίνουν προκειμένου, να συμ-

μετέχουμε σ' αυτή τη διαδικασία σε ένα πάρα πολύ βραχύ χρονικό διάστημα. Θα έπρεπε να εξασφαλιστεί ο αναγκαίος όγκος των εμπορευματικών ροών και επίσης θα έπρεπε να υπάρχει υψηλός βαθμός εξειδίκευσης στη διαχείριση του διεθνούς διακομιστικού εμπορίου. Για να δούμε τα θέματα ένα προς ένα.

Όσον αφορά την εξεύρεση των κεφαλαίων, το ανανεωμένο επιχειρησιακό πρόγραμμα στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά περιλαμβάνει επενδύσεις της τάξεως των 450.000.000 ευρώ, όπως έχει εξηγηθεί και έχει δημοσιοποιηθεί. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων –γιατί ελέχθη αυτή η παρατήρηση- ακόμα και με τους ευνοϊκούς όρους του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου που υπέγραψε ο συνάδελφος κ. Κεφαλογιάννης πριν από μένα, καλύπτει ως γνωστόν το 50% της απαιτούμενης συνολικής επένδυσης. Μόνο το 50%. Η πιστοληπτική ικανότητα του Ο.Λ.Π. με βάση όλους τους αξιολογητές σε διεθνές επίπεδο, δεν μπορεί να φθάσει τα 225.000.000 ευρώ. Συνεπώς, η συμμετοχή, το 50% των ιδίων κεφαλαίων δεν μπορεί να υπάρξει. Λαμβανομένου δε υπ' όψιν ότι κατά την περίοδο χάριτος επτά ετών, που είναι περίοδος υλοποίησης των έργων, τα κέρδη του οργανισμού ουσιαστικά δεν θα μπορούν να πλησιάσουν αυτή την προοπτική, βγαίνει το συμπέρασμα ότι η κερδοφορία του Ο.Λ.Π. δεν μπορεί να βοηθήσει να συμμετέχει ο οργανισμός σ' αυτού του είδους την ανάπτυξη.

Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των έργων. Να υποθέσουμε ότι είχε τα λεφτά αυτά ο Ο.Λ.Π., ότι είχε τη δυνατότητα και είχε και κερδοφορία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γνωρίζετε ότι ο λιμενικός ανταγωνισμός κινείται με εξαιρετικά μεγάλη ταχύτητα και η ολοκλήρωση των έργων αν δεν γίνει την επταετία αυτή, δεν θα μπορέσει να συνεισφέρει στο εγχείρημα το οποίο σήμερα εμείς προσπαθούμε να κάνουμε.

Αλλά, λόγω και της υφιστάμενης νομοθεσίας και των οργανωτικών στρεβλώσεων της δομής του Ο.Λ.Π., δεν μπορεί να λειτουργήσει ο Ο.Λ.Π. μέσα σ' ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον με τους όρους που σήμερα λειτουργεί. Θα αναφέρω ένα παράδειγμα. Για να παραγγείλει ο Ο.Λ.Π. ή ο Ο.Λ.Θ. οποιοδήποτε μηχάνημα, εξοπλισμό ή άλλο, παραδείγματος χάριν, οι γερανογέφυρες πάνω από 100.000 ευρώ -ειρήσθω εν παρόδω, η καθεμία απ' αυτές κάνει πολλά εκατομμύρια-...

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

Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, την ανοχή σας για δυο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Δεν έχει λήξει ακόμη ο χρόνος σας και θα σας δώσω και τα δυο λεπτά τουλάχιστον που οφείλονται στις διακοπές, αν τα χρειαστείτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Για να συμβεί, λοιπόν, αυτό, θα πρέπει να γίνει διαγωνισμός, ο οποίος, στην καλύτερη των περιπτώσεων, χρειάζεται δώδεκα μήνες, εφόσον δεν υπάρχουν ενστάσεις. Αντιλαμβάνεστε, συνεπώς ότι αυτό το οποίο ένας ιδιώτης θα μπορούσε να πάρει σε μία ώρα και προφανώς με φθηνότερες τιμές, για τον Ο.Λ.Π. θα περάσει τουλάχιστον ένας με ενάμισι χρόνος για να μπορέσει να το κάνει. Να σας θυμίσω απλώς ότι πρόσφατα ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Τέσσερα χρόνια ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Διαμαντίδη, μη διακόπτετε τώρα, ολοκληρώνει ο Υπουργός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Να σας θυμίσω ότι πρόσφατα ακυρώθηκε, για άλλη μια φορά, διαγωνισμός γερανογεφυρών, ο οποίος εδώ και δυόμισι, τρία χρόνια γίνεται προσπάθεια να ολοκληρωθεί.

Το ίδιο συμβαίνει και με το προσωπικό. Όταν οι συμβάσεις που κάνει ο Ο.Λ.Π. είναι μέσω Α.Σ.Ε.Π., αντιλαμβάνεστε ότι για να ωριμάσει μια διαδικασία πρόσληψης για κάποιον εξειδικευμένο επιστήμονα, μπορεί να ωριμάσει σε χρόνο ο οποίος δεν είναι σε θέση να δώσει εκείνα τα οποία θα έπρεπε, την ώρα που θα έπρεπε και με τους όρους που θα έπρεπε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καθίσταται σαφές ότι όλη αυτή η διαδικασία δεν είναι σε θέση να δώσει την κατάλληλη ευελιξία, για να μπορέσει να προχωρήσει με γρήγορα βήματα ο Ο.Λ.Π. -και ο Ο.Λ.Θ.- σε αυτές τις επιλογές που θα του επιτρέψουν να κεφαλαιοποιήσει αυτή την παγκόσμια έκρηξη, η οποία συμβαίνει σε διεθνές επίπεδο. Έτσι, λοιπόν, αποφασίστηκε να προχωρήσουμε στο μοντέλο της παραχώρησης. Αν κάποιος δει μέσω του διαδικτύου και τους όρους της διακήρυξης, αλλά και όλα αυτά τα οποία εκτενώς ανέφερα στην επιτροπή, τότε προφανώς δεν θα υπήρχαν οι ερωτήσεις που υπάρχουν στην Αίθουσα αυτή από πάρα πολλούς συναδέλφους, διότι όλα είναι δημοσιοποιημένα -πόσο ενοίκιο ζητάνε και πόση καταβολή θα δώσουν και ποιές νέες υποδομές πρέπει να γίνουν και τι υποδομές είναι αυτές και πόσο θα παραμείνουν και με ποιους όρους- περιγράφονται όλα. Και αυτό ακριβώς μελετάνε στη διακήρυξη.

Και για να λύσω την απορία του Προέδρου του ΛΑ.Ο.Σ., ο οποίος αναφέρθηκε στο θέμα, θα πω ότι δεν υπάρχει σήμερα η αναγκαιότητα να γίνει από διακομματική επιτροπή ο διαγωνισμός, διότι είναι καθαρά πλειοδοτικός. Υπάρχει, δηλαδή, μια σειρά από κριτήρια, τα οποία εφόσον πληρούν οι υποψήφιοι που θα συμμετέχουν στο διαγωνισμό -έχουν πάρει ήδη αρκετές διακηρύξεις αρκετοί απ' αυτούς- μπαίνουν σε μια διαδικασία προσφορών, όπου αυτός που θα δώσει τη μεγαλύτερη τιμή και εφόσον η τιμή αυτή είναι συμφέρουσα για το ελληνικό δημόσιο, είναι και σύμφωνη με τους υπολογισμούς που έχουμε κάνει εμείς, η δουλειά θα κατοχυρωθεί πλειοδοτικά σ' αυτόν ο οποίος θα κάνει τη μεγαλύτερη προσφορά. Συνεπώς μιλάμε για έναν καθαρά πλειοδοτικό διαγωνισμό, ο οποίος δεν έχει ούτε σημειώσεις ούτε παραπομπές ούτε δεύτερες αξιολογήσεις ούτε άλλες σκέψεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα απ' όλη αυτή τη διαδικασία οπωσδήποτε λήφθηκε μέριμνα για το προσωπικό των Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ. και αυτό είναι που σήμερα συζητάμε και σ' αυτό εμείς δίνουμε πάρα πολλές εναλλακτικές επιλογές. Κατ' αρχάς διασφαλίζουμε πλήρως το δικαίωμα της εργασίας και της ασφάλισης και τα συνταξιοδοτικά τους. Δεύτερον, αν επιθυμούν να παραμείνουν εργαζόμενοι στον Ο.Λ.Θ. και στον Ο.Λ.Π., μπορούν να το κάνουν. Αν επιθυμούν να αποχωρήσουν εθελουσίως, σύμφωνα με τους όρους του σχεδίου νόμου, μπορούν επίσης να το κάνουν. Αν επιθυμούν να μεταταγούν με τους όρους και τους νόμους των μετατάξεων, μπορούν επίσης να το κάνουν. Μπορούν να κάνουν και οποιονδήποτε άλλον συνδυασμό απ' αυτούς. Μπορούν να πάνε και σε άλλη δραστηριότητα του λιμένα να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους. Σε κάθε περίπτωση, το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα εξασφαλίζει κατ' απόλυτο βαθμό τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μπορούσα ακόμη πολλά να πω. Αποφεύγω να τα πω, θα τα πω στη δευτερολογία μου και εφόσον έχω τη δυνατότητα να απαντήσω σε ερωτήσεις τις οποίες θα μου κάνετε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Σε ό,τι αφορά τα συνταξιοδοτικά, το Ελεγκτικό Συνέδριο έχει δει αυτές τις διατάξεις;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Θέλω να πω ότι αυτή είναι μια πολύ σπουδαία μεταρρύθμιση, η οποία ήδη παράγει τα αποτελέσματά της σε όσα λιμάνια έχουν επιλέξει αυτού του είδους τις πολιτικές. Είναι μια καθαρή μεταρρύθμιση, όπως όλες αυτές που προωθεί σήμερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, και θέλω να γίνει κατανοητό στην Αίθουσα αυτή.

Αυτή η Κυβέρνηση ήλθε να κάνει τομές και μεταρρυθμίσεις, τομές που θα κάνει, μεταρρυθμίσεις που θα κάνει και στο τέλος της τετραετίας θα έχουμε προχωρήσει σ' ένα έργο το οποίο θα αλλάξει την πορεία της Ελλάδας!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Παπουτσής έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι προφανές ότι η Νέα Δημοκρατία όταν ομιλεί για μεταρρυθμίσεις εννοεί ξεπούλημα των πάντων. Όταν μιλά για αλλαγή του κράτους, εννοεί κομματικό κράτος, όταν μιλά για δημόσιο συμφέρον εννοεί το συμφέρον των «ημετέρων» και επιπλέον όταν μιλά για δημοκρατία, ξεχνά το Κοινοβούλιο. Για την ακρίβεια υποβαθμίζει και υποτιμά το ρόλο των Βουλευτών και του Κοινο-

βουλίου με κορώνες όπως αυτές που ακούσαμε προηγουμένως από τον κύριο Υπουργό, ο οποίος νομίζει ότι μπορεί να παραπλανήσει το Σώμα επιχειρώντας ομιλίες σε επίπεδο αμφιθεάτρου των φοιτητικών του χρόνων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα λιμάνια είναι θέμα δημοσίου συμφέροντος και κανείς, μα κανείς δεν έχει το δικαίωμα να αγνοεί αυτήν την πραγματικότητα. Όπως κάποιος δεν έχει το δικαίωμα να αγνοεί την πραγματικότητα ότι το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο έφερε μία μεγάλη μεταρρύθμιση στη λιμενική πολιτική της χώρας, παρήγαγε πλούτο από τη λειτουργία του και αυτό δεν το αμφισβητεί κανείς. Παρήγαγε πλούτο για το Λιμάνι του Πειραιά, παρήγαγε πλούτο για το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης, παρήγαγε πλούτο για την εθνική οικονομία.

Αντίθετα, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας περιορίζει στο έπακρό τις προοπτικές ανάπτυξης των λιμανιών και το χειρότερο δημιουργεί νέα αρνητικά δεδομένα για τα λιμάνια για το παρόν και για το μέλλον. Δεν μιλώ για τους χειρισμούς, δεν μιλώ για τη μέθοδο την οποία ακολουθήσατε, αρκούν οι συνάδελφοι να φέρουν στη μνήμη τους τις δηλώσεις τις δικές σας, τις δηλώσεις του προκατόχου σας Υπουργού κ. Κεφαλογιάννη, τις δηλώσεις του κ. Καραμανλή, τις δηλώσεις των στελεχών.Ανατρέξτε στα Πρακτικά της Βουλής να διαβάσετε τις αγορεύσεις των συναδέλφων Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας και αν βγάλετε άκρη, ελάτε να μας το πείτε.

Όμως, το χειρότερο είναι άλλο, ότι με την πολιτική σας δημιουργείτε προβλήματα στην αγορά, υποθηκεύετε το μέλλον των πόλεων όπου έχουν λιμάνια. Και η Νέα Δημοκρατία γι' αυτόν το λόγο είναι υπόλογη στον ελληνικό λαό, είναι υπόλογη για την έλλειψη σχεδίου, για την ανυπαρξία πολιτικής και κυρίως για τα αποτελέσματα της ανεύθυνης διαχείρισης της εξουσίας σας στον συγκεκριμένο τομέα της λιμενικής πολιτικής και του χώρου της εμπορικής ναυτιλίας.

Γι' αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλούμε την Κυβέρνηση ακόμα και αυτήν τη στιγμή από εδώ, από αυτό το Βήμα να πάρει πίσω το νομοσχέδιο και τη λεγόμενη μεταρρύθμιση. Είναι το νομοσχέδιο του ξεπουλήματος των λιμανιών. Να το πάρετε πίσω σταματώντας να παραπλανάτε τον ελληνικό λαό και κυρίως το Κοινοβούλιο. Γιατί είναι ντροπή, για το Ελληνικό Κοινοβούλιο, να έρχεται ο Υπουργός της Κυβέρνησης που φέρει τη νομοθετική πρωτοβουλία και να παραπλανά, εν ψυχρώ, το Σώμα. Γιατί αυτό κάνετε σήμερα, όπως το κάνατε και στη διαδικασία της επιτροπής, παραπλανάτε το Σώμα.

Εάν δεν είναι έτσι, τότε να αποδεχθείτε την πρόταση του συναδέλφου κ. Γείτονα, ο οποίος σας είπε ότι αφού είναι έτσι και υλοποιείτε την πολιτική της κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ., τότε γιατί χρειάζεται το νομοσχέδιο; Να αποσύρετε το άρθρο 3 του νομοσχεδίου και προχωρήστε μπροστά. Δεν μπορείτε. Αυτή, ακριβώς, είναι η μεθόδευση.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ**)

Ο κ. Παυλίδης, τον οποίο άκουσα και στην επιτροπή, γνωρίζει τι ακριβώς εννοώ, όπως και ο κ. Καραμάριος γνωρίζει ακριβώς τι εννοώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δηλαδή;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Η μεθόδευση είναι πολύ συγκεκριμένη. Οι δύο συμβάσεις του άρθρου 1 και του άρθρου 2 δεν χρήζουν καμίας επικύρωσης από τη Βουλή, δεν προβλέπεται από πουθενά.

Το άρθρο 3 όμως είναι το όλο θέμα, είναι όλο το «ζουμί», γιατί προχωρά στην τροποποίηση των συμβάσεων εκείνων και μάλιστα κατά τέτοιον τρόπο ώστε παίρνουν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών το δικαίωμα που είχαν μέχρι τώρα ο φορέας, οι συμμετέχοντες, το δημόσιο, για να τροποποιούν στο μέλλον τις συμβάσεις παραχώρησης όχι μόνο ως δημόσιο αλλά και ως μέτοχοι, δηλαδή στην ουσία παρακάμπτοντας τη γενική συνέλευση, τη γενική συνέλευση των μετόχων δύο μεγάλων εταιρειών οι οποίες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο.

Επιπλέον κάτι άλλο, για να τα αποκαλύπτουμε και για να τα λέμε όλα. Περιορίζεται το πεδίο δράσης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ναι ή όχι;

Αυτός είναι ο στόχος σας, αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο φέρνετε αυτό το νομοσχέδιο, γιατί θέλετε να προστατεύσετε τους μελλοντικούς επενδυτές, γιατί θέλετε αυτό που παραχωρείτε, αυτό το δώρο το οποίο κάνετε να είναι καλά καμωμένο, γι' αυτό φέρνετε αυτό το νομοσχέδιο. Αυτή είναι η ουσία του θέματος. Εμείς, λοιπόν, καλούμε για μία ακόμα φορά την Κυβέρνηση να πάρει πίσω το νομοσχέδιο.

Θέλουμε, ευθύς εξαρχής, να ξεκαθαρίσουμε ορισμένα πράγματα όσον αφορά το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Θα είμαστε μπροστά, στην πρώτη γραμμή του αγώνα όλων των εργαζόμενων και όλων των πολιτών σε όλες τις τοπικές κοινωνίες για να μην εφαρμοστεί ποτέ αυτός ο νόμος. Σε κάθε περίπτωση –το δηλώσαμε, το δήλωσε ο εισηγητής μας, το δήλωσαν όλοι οι συνάδελφοι- μία από τις πρώτες κυβερνητικές πράξεις της κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ. θα είναι η επαναδιαπραγμάτευση των όποιων όρων.

Είμαι απόλυτα βέβαιος ότι δεν πρόκειται ποτέ να υλοποιηθεί αυτό το νομοσχέδιο. Η πραγματικότητα είναι ότι θίγεται ο δημόσιος χαρακτήρας των λιμανιών. Ταυτόχρονα θίγεται και παραπλανάται το επενδυτικό κοινό.

Επειδή ο κύριος Υπουργός μας λέει διάφορες «κορώνες» εδώ, θέλω να θέσω ευθέως μία ερώτηση. Θα προτείνατε σε κάποιο συγγενικό σας πρόσωπο που ενδιαφέρεστε πραγματικά για τα περιουσιακά του στοιχεία και για την πρόοδό του να αγοράσει μετοχές του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης μετά από τη σύναψη της σύμβασης την οποία επιχειρείτε; Θα το προτείνατε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Εύκολα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: «Εύκολα» λέτε. Να γραφεί στα Πρακτικά, παρακαλώ. Πείτε το δυνατά, παρακαλώ, για να το ακούσουμε με τη φωνή σας, για να μπορέσουν στο μέλλον να σας κρίνουν οι πολίτες αυτής της χώρας!

Δεν είναι μόνο το θέμα του στρατηγικού χαρακτήρα των λιμανιών. Δεν είναι μόνο το δημόσιο συμφέρον το οποίο πλήττεται. Αυτήν τη στιγμή η Νέα Δημοκρατία τίθεται ενώπιον των ευθυνών της απέναντι στις τοπικές κοινωνίες, απέναντι στους μικρομεσαίους επιχειρηματίες, απέναντι στους εργαζόμενους, απέναντι στους επενδυτές, γιατί τα λιμάνια δεν είναι αυτόνομες οικονομικές μονάδες, αλλά είναι απόλυτα συνδεδεμένα με τις τοπικές κοινωνίες.

Τα λιμάνια στην Ελλάδα δεν είναι λιμάνια στην έρημο ή εκεί όπου καταλήγει η έρημος της Αφρικής. Δεν είναι λιμάνια τα οποία γενικώς λειτουργούν, χωρίς να έχουν καμμία επίπτωση στις τοπικές κοινωνίες και στην ανάπτυξη των πόλεων και των περιοχών. Αυτά είναι απόλυτα συνδεδεμένες και αυτόν ακριβώς το στόχο υπηρετούσε η μεταρρύθμιση της κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Τι έκανε; Βεβαίως έκανε τις συμβάσεις παραχώρησης, αλλά ήταν συμβάσεις παραχώρησης για τη χρήση των εγκαταστάσεων επί του λιμένος, δεν ήταν συμβάσεις για να παραχωρήσουμε το συνολικό και αποκλειστικό δικαίωμα των λιμανιών για τη διαχείρισή τους, όπως επίσης δεν ήταν συμβάσεις παραχώρησης για να δημιουργήσουμε σε βάθος πενήντα χρόνων την αποκλειστική συνεργασία με τα ιδιωτικά συμφέροντα.

Επειδή, κύριε Υπουργέ, αρέσκεστε στις «κορώνες», καλά θα κάνετε όταν θέλετε να είστε ασφαλής και να αισθάνεστε ασφαλής, να διαβάζετε. Σας προκαλώ να μου πείτε παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, σε ποιο σημείο είτε του άρθρου 1 είτε του άρθρου 2 των δύο συμβάσεων σας δίνεται το δικαίωμα να προχωρήσετε στην εκχώρηση του συνόλου του αποκλειστικού δικαιώματος για την εμπορευματική κίνηση. Πείτε μου σε ποια φράση!

Αντίθετα, το άρθρο 3 το οποίο διαβάσατε και το διαβάσατε μισό, τι αναφέρει; Προσδιορίζει επακριβώς ποιες δράσεις μπορούν να λειτουργήσουν σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα και λέει για βιομηχανικές δράσεις, για πολιτιστικές δράσεις, για τουριστικές δράσεις. Φυσικά, γιατί οι συμβάσεις παραχώρησης δεν γράφουν πουθενά ότι αφορούν τα εμπορευματοκιβώτια. Δείξτε μας λοιπόν πού είναι οι σταθμοί των εμπορευματοκιβωτίων. Δείξτε μας, πού αναφέρονται συγκεκριμένα.

Αντίθετα, εάν ανατρέξετε στις συνοδευτικές πράξεις εκείνης της εποχής, των νομοθετικών πρωτοβουλιών, αλλά και στις

δημόσιες δηλώσεις των Υπουργών της εποχής εκείνης που είχαν την ευθύνη εκ μέρους της κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ. να δεσμεύονται παντού, θα δείτε παντού και καθαρά ότι αναφέρονται στην ενίσχυση της λειτουργίας των λιμένων όσον αφορά την ακτοπλοΐα, όσον αφορά τις τουριστικές δραστηριότητες, όσον αφορά τον ιδιωτικό τομέα, τις ιδιωτικές δράσεις, παντού. Τα έχω μαζί μου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Να σας το διαβάσω;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Να διαβάσετε ό,τι θέλετε, αλλά να μιλάτε με παρρησία, παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα σας το διαβάσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Επιτρέπετε τη διακοπή του Υπουργού, κύριε Παπουτσή;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Άρθρο 3, παράγραφος 3.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Άρθρο 3 τίνος; Του νόμου ή της σύμβασης; Μην παίζουμε με τις λέξεις...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Όχι, σας διαβάζω ακριβώς. Είναι σύμβαση παραχώρησης...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Άρθρο πρώτο, λοιπόν, του νόμου, να γραφεί στα Πρακτικά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Είναι σύμβαση παραχώρησης που έχετε υπογράψει εσείς...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Σύμβαση παραχώρησης τίνος; Του Ο.Λ.Π. που έχει υπογράψει ο κ. Ανωμερίτης, αν το είχατε διαβάσει ή αν το είχατε δει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, εδώ δεν συμφωνώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Προχωρήστε παραπέρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Και γράφει, λοιπόν, εδώ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ναι, ναι, για συνεχίστε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Γράφει, λοιπόν, το εξής: «Την προσωρινή παραχώρηση επ' ανταλλάγματι της χρήσης χώρων και την πραγματοποίηση επενδύσεων κεφαλαίου της Ο.Λ.Π. ή τρίτων σε κτήρια, εγκαταστάσεις πάσης φύσεως με σκοπό την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων ή την επέκταση υφισταμένων με την επιφύλαξη του άρθρου 3, παράγραφος...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Τι λέει αυτό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Τι είναι αυτό, κύριε Παπουτσή;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μιλάει για εμπορευματοκιβώτια;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Τι είναι αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μιλάει για κτήρια, κύριε Βουλγαράκη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Δεν λέει ότι δίνει τη δυνατότητα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μιλάει για τις εγκαταστάσεις, κύριε Βουλγαράκη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Υπουργέ, απαντήσατε.

Παρακαλώ συνεχίστε, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Πού μιλάει για το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων; Παραπλανείτε τον ελληνικό λαό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Στο λιμάνι τι ξεφορτώνουν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Και επιπλέον...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Τι ξεφορτώνουν στο λιμάνι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Επιβάτες ξεφορτώνουν και πηγαινοέρχονται, κύριε Βουλγαράκη. Υπάρχουν υπηρεσίες ιδιωτικού δικαίου, οι οποίες ασκούνται και παρέχονται στο λιμάνι, που είναι και υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος σε τελευταία ανάλυση, οι οποίες λειτουργούν από τα ιδιωτικά κεφάλαια. Δυστυχώς, όμως, χρειάζεται πάρα πολύ δουλειά για να καταλάβει κάποιος τη φιλοσοφία του λιμανιού.

Και επειδή αρέσκεστε να διαβάζετε τις παραγράφους τις οποίες σας υποδεικνύουν οι υπηρεσίες σας, εγώ θα σας διαβάσω και την επόμενη παράγραφο του ιδίου άρθρου, δηλαδή την 3β', που γράφει ότι η άσκηση του δικαιώματος θα είναι δυνατή μόνο με ειδική προς τούτου συμφωνία της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και του δημοσίου και μετά από αναπροσαρμογή του ανταλλάγματος, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 5 της παρούσης, εφόσον τα αντίστοιχα κτήρια και οι αντίστοιχες εγκαταστάσεις, υφιστάμενες ή νέες, προορίζονται ή χρησιμοποιούνται πράγματι και κατά κύριο λόγο για σκοπούς που δεν σχετίζονται με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, όπως ιδίως για σκοπούς βιομηχανικής, πολιτιστικής, τουριστικής και εμπορικής εκμετάλλευσης, εφεξής ονομαζόμενοι λοιποί σκοποί.

Διαβάστε, λοιπόν, και το άρθρο 3, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Μα, σ' αυτό συμφωνούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ μη διακόπτετε, κύριε Υπουργέ. Αφήστε να ολοκληρώσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Διαβάστε τώρα, κύριε Υπουργέ, το άρθρο 3 του νόμου του οποίου υποτίθεται ότι εισηγείστε στο Σώμα. Διαβάστε το άρθρο 3.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Καλά τα λέτε. Συμφωνούμε μαζί σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μπράβο! Πολύ σωστά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ αφήστε τον ομιλητή να προχωρήσει.

Κύριε Παπουτσή, αν έχετε την καλοσύνη, συνεχίστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Διαβάστε παρακαλώ πολύ τώρα και το άρθρο 3 του νόμου του οποίου υποτίθεται ότι εισηγείστε στο Σώμα, για να δείτε ότι τροποποιείτε ακριβώς αυτό, ότι δίνετε, δηλαδή, τη δυνατότητα καθ' ολοκληρίαν στο ιδιωτικό κεφάλαιο, το οποίο συνεργάζεται ή θα συνεργαστεί ή θα επενδύσει, να ασκεί λιμενικές λειτουργίες.

Αυτό, όμως, τι σημαίνει; Σημαίνει ότι παρέχετε δικαίωμα άσκησης δημόσιας εξουσίας. Αυτό δεν είναι οικονομικό σκάνδαλο. Είναι ένα μεγάλο πολιτικό σκάνδαλο, κύριε Υπουργέ, γιατί σε καμμία χώρα του κόσμου δεν παρέχεται η δυνατότητα σε ιδιώτη να ασκεί δικαίωμα δημόσιας εξουσίας. Αυτή είναι η ουσία του θέματος και αυτή είναι η πραγματικότητα. Αποκρύπτετε...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Με το Αεροδρόμιο τι κάνατε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Το Αεροδρόμιο των Σπάτων, επειδή σας αρέσει να το λέτε και μάλιστα χαμογελώντας, σας υπενθυμίζω, κύριε Υπουργέ, ότι ήταν ένα από τα μεγαλύτερα έργα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, χρηματοδοτήθηκε από τα κοινοτικά πλαίσια στήριξης και μετά από πολλούς αγώνες για να ξεμπλοκάρουμε τις δικές σας παρεμβάσεις και των φιλικών σας εταιρειών σε εθνικό και σε ευρωπαϊκό επίπεδο που επιχειρούσαν να σταματήσουν το έργο, εμείς το προχωρήσαμε. Και προχωρήσαμε, καθώς ήμασταν υποχρεωμένοι, επειδή χρηματοδοτείτο από παντού να κάνουμε διεθνή διαγωνισμό για την κατασκευή του. Εδώ, δεν πρόκειται να κατασκευαστεί τίποτε.

Τι κάνετε; Στον Ο.Λ.Π, που έχει αυτή τη στιγμή έναν προβλή-

τα, που είναι αυτή τη στιγμή το πιο κερδοφόρο τμήμα του λιμανιού αυτού, το 70% των κερδών του λιμανιού προέρχεται από το Σ.ΕΜΠΟ., από το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων. Τι κάνετε; Αυτό τον προβλήτα τον δίνετε στον ιδιώτη. Και ταυτόχρονα λέτε στον ιδιώτη «Πάρε και έναν άλλο, τον τρίτο, να τον κάνεις με αυτοχρηματοδότηση», γνωρίζοντας ότι υπάρχει συνολική αντίδραση των τοπικών κοινωνιών από παντού και ξέρετε ότι είναι πολύ δύσκολο για να γίνει. Και λέτε ότι εάν δεν γίνει, για να ρεφάρετε, πάρτε και περισσότερα χρόνια παραπάνω στη σύμβαση, την οποία επίσης τροποποιείτε με το άρθρο 3 του παρόντος νομοσχεδίου, το οποίο υποτίθεται ότι εισηγείστε στο Σώμα. Αυτό κάνετε.

Και βεβαίως, ο Ο.Λ.Π. με τι θα μείνει; Θα μείνει με τον προβλήτα, που είναι υπό κατασκευή. Και επομένως, για τα επόμενα χρόνια, μέχρι να κατασκευαστεί ο Προβλήτας 1, μέχρι να ολοκληρωθούν τα έργα και να μπορεί να είναι ανταγωνιστικός, το κρατικό φυσικό μονοπώλιο που έχουμε σήμερα, το καθιστάτε ιδιωτικό μονοπώλιο.

Και όχι μόνο αυτό. Γνωρίζουμε όλοι ότι στην κοινοπραξία η οποία θα πάρει το έργο, συμπεριλαμβάνεται και ο μοναδικός πελάτης, δηλαδή κάνετε αυτό που δεν υπάρχει πουθενά σε εφαρμογή στην οικονομική θεωρία.

Κάνετε μία τομή ανάμεσα σε «μονοψώνιο» και σε μονοπώλιο. Δηλαδή εφαρμόζετε τη χειρότερη συνθήκη διευκολύνοντας τη λειτουργία των οικονομικών συμφερόντων σε ένα πεδίο καθαρά δημοσίου συμφέροντος. Γι' αυτό είναι πολιτικό σκάνδαλο.

Και βεβαίως, δεν μιλώ για τη Θεσσαλονίκη, όπου τον μοναδικό προβλήτα που υπάρχει στην πόλη, αυτόν παραδίδετε. Και τον παραδίδετε πού; Σε μια περιοχή με τεράστια εθνική σημασία, σε ένα λιμάνι το οποίο θέλει να παίξει το ρόλο του όσον αφορά τις ευρύτερες εξελίξεις στη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Και γνωρίζετε ότι ένα από τα θέματα της χρόνιας αντιπαράθεσης της Ελληνικής Κυβέρνησης με την πάλαι ποτέ Γιουγκοσλαβική Κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Γιουγκοσλαβίας και ταυτόχρονα με το λεγόμενο κρατίδιο των Σκοπίων ποιο ήταν; Η πρόσβαση στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης;

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

Ποιος θα διαφεντεύει, λοιπόν, το θέμα του λιμανιού; Ποιος θα ελέγχει; Ποιος θα ελέγχει την τιμολογιακή πολιτική σε ένα λιμάνι που είναι καθοριστικό για την ενδοχώρα της Ελλάδος και της βορείου Ελλάδος; Ποιος θα ελέγχει την τιμολογιακή πολιτική στον Πειραιά, που είναι ένα λιμάνι ζωτικής σημασίας για ολόκληρη την περιοχή;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Άγνωστος αυτός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Επί της ουσίας, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, απαντήστε μας. Διαβάστε το νομοσχέδιο, γιατί προφανώς δεν το γνωρίζετε. Πέστε την αλήθεια και αφήστε τις κορώνες όσον αφορά το ΠΑ.ΣΟ.Κ.

Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. παραμένει πάντοτε στον αγώνα υπέρ του δημοσίου συμφέροντος, υπέρ των εργαζομένων, υπέρ του λαού, υπέρ της τοπικής κοινωνίας και υπέρ της ανάπτυξης της χώρας μας. Και εμείς πιστεύουμε ότι η ανάπτυξη της χώρας θα έρθει, βεβαίως, με τις κρατικές επενδύσεις, θα έρθει με τη συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, βεβαίως και με τις συμβάσεις συνεργασίας.

Αλλά δεν ακούμε πουθενά συνεργασία για την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας, για παράδειγμα. Ακούμε τι; Τη σύμβαση παραχώρησης για το 70% του πιο κερδοφόρου τμήματος του λιμανιού, που κατέχει το 70% των κερδών του Ο.Λ.Π.. Και το ίδιο ισχύει και τον Ο.Λ.Θ.. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Αυτήν την πραγματικότητα, εάν μπορείτε, αντικρούστε τη. Αλλά αντικρούστε τη με αλήθεια, με την πραγματικότητα των νόμων, με την αυθεντικότητα των κειμένων και κυρίως με τη γνώση και τη συνείδηση ότι δεν έχετε κανένα, απολύτως, δικαίωμα να παραπλανάτε τον ελληνικό λαό και την ελληνική κοινωνία.

Και όσον αφορά τους συναδέλφους του Κ.Κ.Ε. και του Συνασπισμού, οι οποίοι επί μέρες σ' αυτήν την Αίθουσα και στην αίθουσα της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου αναφέρονται στην πολιτική του ΠΑ.ΣΟ.Κ., θέλω να πω ότι η πολιτική του ΠΑ.ΣΟ.Κ. είναι διάφανη, πεντακάθαρη, γι' αυτό και εκφράζεται παντού. Εκφράζεται στην πρώτη γραμμή των κινητοποιήσεων των εργαζομένων, στα λιμάνια, σε όλη τη χώρα, εκφράζεται στους δρόμους για το ασφαλιστικό, εκφράζεται εδώ στη Βουλή...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μη φωνάζετε, κύριε Παπουτσή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ, μη διακόπτετε τον ομιλητή. Παρακαλώ, κύριε Λαφαζάνη, υπάρχει ομιλητής.

Και παρακαλώ, ολοκληρώστε, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Και επειδή φαίνεται ότι η Νέα Δημοκρατία δεν είναι η μόνη η οποία έχει επιλεκτική μνήμη σ' αυτή την Αίθουσα και επιλεκτική επίσης δυνατότητα να διαβάζει τα κείμενα, θα υπενθύμιζα στους συναδέλφους του Συνασπισμού, που τόσο πολύ κόπτονται για την ανάπτυξη του Πειραιά. Η κα Παντελάκη ευτυχώς, κρατήθηκε μακριά και μόνο στο ιδεολογικό και πολιτικό πεδίο είναι λογικό να έχουμε διαφορετικές προσεγγίσεις.

Αλλά όσον αφορά το Συνασπισμό και επειδή ενδιαφέρονται πάρα πολύ για την τοπική κοινωνία, θα ήθελα με παρρησία και με καλό πνεύμα να διαβάσουν το άρθρο 2.4 της σύμβασης παραχώρησης του Ο.Λ.Π., όπου εξαιρούνται οι περιοχές, τις οποίες το κράτος δίνει σε όλους τους δήμους της περιοχής.

Είσαστε αντίθετοι με αυτήν τη ρύθμιση; Ήσασταν αντίθετοι για τη ρύθμιση της Ακτής Βασιλειάδη, προκειμένου να λειτουργήσει το Υπουργείο, στο οποίο σήμερα βρίσκεται ο κ. Βουλγαράκης; Ήσασταν αντίθετοι για το Λιμένα των Αλιέων; Ήσασταν αντίθετοι για τα Αμπελάκια της Σαλαμίνας; Ήσασταν αντίθετοι για τη χερσαία λιμενική ζώνη δέκα εννέα χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων στην περιοχή του Τύμβου των Σαλαμινομάχων; Ήσασταν αντίθετοι με όλες αυτές τις παραχωρήσεις;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Και για τα λιμάνια πείτε μας, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Αυτή ήταν η παραχώρηση που έγινε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ, τελειώνετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Γιατί; Γιατί η πολιτική του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ναι μεν είχε συνάψει συμβάσεις παραχώρησης της περιουσίας του δημοσίου προς τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, αλλά ήταν στο πλαίσιο ενός στρατηγικού σχεδίου για την ανάπτυξη ολόκληρης περιοχής και πάνω απ' όλα ήταν με μια άλλη μεγάλη ρύθμιση και τομή. Με τη συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων στη διοίκηση του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ.. Γιατί με τις δικές μας πράξεις και με τις δικές μας νομοθετικές πρωτοβουλίες, συμμετείχαν οι εκπρόσωποι των εμπορικών συλλόγων, των εργαζομένων, των συνδικάτων, οι εργαζόμενοι στα λιμάνια – και στα δύο λιμάνια.

Αυτές τις ρυθμίσεις, στο πλαίσιο ενός συνολικού σχεδίου, είχαμε τότε οργανώσει, προκειμένου να αναπτύξουμε τις περιοχές. Αυτές οι ρυθμίσεις όμως πήγαν στράφι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Και επιχειρεί σήμερα η Κυβέρνηση μέσα από τις κορώνες και την επιχειρηματολογία της υποκρισίας να παραπλανήσει τον ελληνικό λαό και κυρίως, να φαλκιδεύσει και να εγκλωβίσει τα λιμάνια της χώρας και την ανάπτυξή τους στο μέλλον.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ζητήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Αριστοτέλης Παυλίδης.

Ορίστε, κύριε Παυλίδη, έχετε το λόγο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Στη ναυτική γλώσσα υπάρχει ο όρος «ηρέμα». Δίδει εντολές ο καπετάνιος: «Ηρέμα οι μηχανές».

Κύριε συνάδελφε, «ηρέμα».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μη με διαψεύσετε που είπα ότι γνωρίζετε περί τίνος μιλάμε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μα, γνωρίζω. Άλλωστε, εσείς τα μάθατε τα λιμάνια κάπως καθυστερημένα. Εμείς εγεννήθημεν στα λιμάνια και μεγαλώσαμε στα λιμάνια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Πάντως, τα μάθαμε και κάναμε και μεταρρύθμιση, κύριε Παυλίδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ένα λεπτό, κύριε Παπουτσή.

Θα μου επιτρέψετε, λοιπόν, να αποταθώ εις τον αγαπητό συνάδελφο, τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑ.ΣΟ.Κ., τον κοινοβουλευτικά ανδρωθέντα και εις την Εσπερίαν.

Υπάρχει, κύριε πρώην Πρόεδρε της Βουλής, ο όρος «whip» στα Αγγλοσαξονικά Κοινοβούλια για την περίπτωση του ρόλου του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου. Ξέρετε τι είναι; Και μάλιστα υπάρχει το «minority whip».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: «Whip» σημαίνει μαστίγιο. Άλλο «whip» και άλλο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Άλλο το ένα άλλο το άλλο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Momento! Το πήρε κατάκαρδα ο κ. Παπουτσής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Παυλίδη, πάτε γυρεύοντας για διακοπές και μετά θα ζητάτε παρατάσεις. Να το έχετε υπ' όψιν σας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Αφήστε με, κύριε Πρόεδρε.

Υπάρχει το «minority whip», όπερ σημαίνει μαστίγιο. Το πήρε κατάκαρδα και μας εμαστίγωσε. Μας μαστιγώσατε, κύριε Παπουτσή. Εγώ αισθάνομαι μαστιγωμένος. Προσέξτε μόνο μην ακολουθήσετε την πορεία άλλων Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων, που κατήντησαν να γίνουν μάστιγα του Κοινοβουλίου. Μάστιγξ! Εδώ θα μιλάμε ήρεμα. Μάλιστα, το λιμάνι είναι γαλήνη. Οι πάντες ψάχνουν να βρουν ένα λιμάνι, δηλαδή να απαγκιάσουν σε γαλήνη.

Όμως, να, που δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε. Έχουμε διαφορετική αντίληψη για το πράγμα, για τη διαχείριση λιμένων και μάλιστα δύο μεγάλων λιμένων, Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, ποιοι και τι κυρίως; Συνασπισμός, Κ.Κ.Ε., ΛΑ.Ο.Σ. και εσχάτως και ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Ας διαβάσουμε τι λένε τα κείμενα, για να καταλάβουμε πού πάμε. Ο κύριος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής ανέγνωσε όρους σε συμβάσεις που φέρουν τις υπογραφές σας. Η μία σύμβαση είναι η υπογραφείσα στις 13 Φεβρουαρίου 2002. Υπογράφοντες είναι ο κ. Φωτιάδης και ο κ. Ανωμερίτης εκ μέρους της τότε Κυβέρνησης -Υφυπουργός ο ένας και Υπουργός ο άλλος- και Μανιατόπουλος και Ψαραύτης εκ μέρους του Ο.Λ.Π.. Είναι διδάσκων τώρα ο Ψαραύτης αλλά έχει υπογράψει στις 13 Φεβρουαρίου 2002. Αλλά, προηγήθηκε μία άλλη παρόμοια σύμβαση για τη Θεσσαλονίκη. Συνυπογράφοντες είναι οι Φωτιάδης και Παπουτσής, ο Υπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας, και...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Γι' αυτό και μιλούμε μετά γνώσεως.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ...Γεννίτσαρης και Θεοφάνης εκ μέρους Ο.Λ.Θ.. Είναι οι διορισμένοι στη διοίκηση. Αυτό γίνεται στις 27 Ιουνίου 2001.

Δηλαδή, οι Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ δεν θα τιμήσουν τας υπογραφάς των μελών της Κυβερνήσεως, που εστήριζαν οι περισσότεροι εκ των παρισταμένων δια της ψήφου των; Το μαστίγιο τώρα, ποιον θα μαστιγώσει; Ποιον θα μαστιγώσει τώρα το «μαστίγιο Παπουτσής»; Το ότι θα φθάσει στο σημείο να είναι τόσο μαζοχιστής και να αυτομαστιγώνεται, δεν το πιστεύω. Για όνομα του Θεού! Εγώ σε ξέρω χρόνια και είσαι μια χαρά άνθρωπος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Άρα, κάτι συμβαίνει, κάπου δίκιο έχω. Για προσέξτε, λοιπόν.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Συμβαίνει, λοιπόν, κάτι το οποίο επικαλεσθήκατε. Το άρθρο 3, γράφει, το μαγικό άρθρο. Αλλάζει τη δομή των συμβάσεων που φέρουν τας υπογραφάς σας. Μα, και εσείς είχατε προβλέψει τροποποιήσεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Γιατί τις αλλάζει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Παπουτσή, δεν σας διέκοψε κανείς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Απολύτως, είναι βέβαιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας παρακαλώ πάρα πολύ, λοιπόν, να το τηρήσετε και εσείς. Μη με φέρνετε σε δύσκολη θέση.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Οι συμβάσεις, οι οποίες φέρουν τας υπογραφάς σας, έχουν προβλέψει τροποποιήσεις και μάλιστα τροποποιήσεις και εις τη μία σύμβαση και εις την άλλη. Και ήταν αυτονόητο. Αυτή είναι η διαδικασία και η τακτική των συμβάσεων. Μάλιστα, κάνατε και τροποποιήσεις με τη σύμφωνο γνώμη του συμβαλλομένου, όποιος και να είναι, διότι εσείς το προβλέψατε πρώτοι και εγώ σας χειροκρότησα τότε. Εχειροκρότησα ΠΑ.ΣΟ.Κ., όταν έφερε τον Οργανισμό Κτηματογραφήσεως και Χαρτογραφήσεως Ελλάδας, τον Ο.Κ.Χ.Ε., κύριε Πρόεδρε. Θα το θυμάσθε. Ωραία ιδέα. Έχων γνώση κτηματολογίου από τα Δωδεκάνησα εχειροκρότησα, όπως εχειροκρότησα το νομοσχέδιο και μετέπειτα «νόμο Πεπονή», επιτέλους να μπει μια τάξη στο δημόσιο για το πώς θα μπαίνουν οι δημόσιοι υπάλληλοι.

Χειροκρότησα την υπογραφή αυτών των συμβάσεων, τις οποίες θα έπρεπε τότε εσείς να ακυρώσετε διά νόμου, όπως εκάματε σε άλλες περιπτώσεις, που μας τις φέρατε εδώ, ελαφρώς πονηρά, σκεπτόμενοι: «έγιναν νόμος του κράτους, ποιος θα μπει μετά στη μέση να πει τούτο είναι αμαρτωλό, το άλλο είναι αθώο;».

Οι συμβάσεις, λοιπόν, που υπογράψατε, τις διαβάζω τώρα και εγώ σε κάποιο σημείο, γιατί είναι και ο λόγος που τις χειροκρότησα. Η 3.7 παράγραφος και της μιας και της άλλης συμβάσεως είναι, κατά την κρίση μου, η καρδιά των συμβάσεων. «Η κατ' αποκλειστικότητα παροχή του δικαιώματος –παραχωρεί δικαίωμα- δεν παραγνωρίζει την προοπτική ενδεχόμενης μελλοντικής απελευθέρωσης της παροχής λιμενικών υπηρεσιών».

Κύριοι συνάδελφοι, ποιες είναι οι λιμενικές υπηρεσίες; Ο αγιασμός; Ο αγιασμός γίνεται άπαξ ετησίως στο λιμένα Πειραιώς και στον λιμένα Θεσσαλονίκης, των Φώτων. Δεν είναι λιμενική υπηρεσία αυτή. Φορτοεκφόρτωση γίνεται, ρυμούλκηση γίνεται, καθαρισμός λιμένων γίνεται και προβλέπετε εσείς, εν έτει 2001 και 2002 –το θυμάσθε, κυβέρνηση ΠΑ.ΣΟ.Κ. ήταν, Υπουργός ο κ. Παπουτσής, ο κ. Ανωμερίτης και μονίμως Υφυπουργός ο κ. Φωτιάδης- την ενδεχόμενη μελλοντική απελευθέρωση της παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν και δεσμεύονται για την περίπτωση αυτή ότι η «Ο.Λ.Π. Α.Ε.» υποχρεούται, στο μέτρο που προβλέπεται εκάστοτε, από την κείμενη νομοθεσία, να προβαίνει σε περαιτέρω παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης γηπέδων, κτηρίων, εγκαταστάσεων προς επιχειρήσεις λιμενικών υπηρεσιών. Η κύρια λιμενική υπηρεσία είναι η φορτοεκφόρτωση, τα βίντζια, -θυμάσθε τι είναι τα βίντζια- οι γερανογέφυρες. Ξεφορτώνουν τα κοντέινερς, φορτώνουν άλλα, να γίνονται σβέλτα οι δουλειές, να μην περιμένουν τα καράβια «αρόδο». Αυτή είναι η επιτυχία των λιμενικών υπηρεσιών για τις οποίες προβλέψατε να κάνετε και περαιτέρω παραχώρηση.

Και συνεχίζετε: «Η «Ο.Λ.Π. Α.Ε.» υποχρεούται να συμμορφώνεται με νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που θα αφορούν την υλοποίηση περιβάλλοντος απελευθερωμένης παροχής λιμενικών υπηρεσιών». Ακόμη δεν έχουν απελευθερωθεί οι λιμενικές υπηρεσίες. Αλλά εσείς από τότε, διά της υπογραφής σας, από το 2001 προβλέψατε ότι θα παραχωρήσετε δικαιώματα στην περίπτωση της απελευθέρωσης των λιμενικών υπηρεσιών.

Ξέρετε ότι τώρα στην Κομισιόν γίνεται λόγος πώς θα απελευθερωθούν ή αν δεν θα απελευθερωθούν, διάφορα. Υπάρχουν και αντιδράσεις των κοινοτικών χωρών, σε αυτήν την ιδέα, μεταξύ των οποίων και η Ελλάς. Αλλά η πρόβλεψη είναι πρόβλεψη των υπογραψάντων τις δύο συμβάσεις για Πειραιά και Θεσσαλονίκη.

Συνεχίζετε παρακάτω να αναφέρεσθε στο τι είναι δυνατόν να γίνει όταν αλλάξει το σύστημα και έλθουν ιδιώτες. Την όρεξη των ιδιωτών την ανοίξατε εσείς. Αν με ρωτήσετε αν εκάματε καλά, θα σας πω ότι καλά εκάματε.

Είχα την τιμή να τελέσω Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Εκάμαμε μεγάλη τότε επέμβαση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Βάλαμε μπροστά τον «έκτο προβλήτα» και κύριοι συνάδελφοι, από το 1993 που έφυγα, μέχρι σήμερα ο προβλήτας είναι μισός. Πόσα χρόνια ακόμα να περιμένουμε;

Κύριε συνάδελφε, και εσείς Υπουργός Ναυτιλίας και εγώ Υπουργός Ναυτιλίας. Σας παραδώσαμε μισό προβλήτα, στους προκατόχους σας, δηλαδή, και 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 2008. Μισός ο προβλήτας; Θέλετε να τον αφήσουμε εκεί; Θα τον αφήσουμε. Και τι προβλήτας είναι; Σ.ΕΜΠΟ.. Εμπορευματοκιβώτια προς τα οποία οι πάντες έχουμε στραφεί. Αυτή είναι η νέα πρακτική. Δεν ξέρω τι θα βρεθεί μεθαύριο, αλλά η πρακτική των φορτώσεων, ο τρόπος μεταφοράς είναι διά των εμπορευματοκιβωτίων. Πηγαίνετε Θεσσαλονίκη, ρωτήστε έναν Θεσσαλονικιό. Οι πάντες λένε «ακόμα να τελειώσει;». Απέτυχε το δημόσιο! Για να τελειώσει δε εκείνος ο προβλήτας και να γίνει ό,τι άλλο λέμε τώρα και στον Πειραιά θέλουμε κοντά 1.000.000.000 ευρώ από την τσέπη των δύο οργανισμών.

Σας βλάπτει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να τα βάλει ένας άλλος υπό τους όρους των συμβάσεων; Σας βλάπτει;

Λέει ο κ. Παπουτσής: «Τι είναι αυτό που κάνετε; Ο τρίτος προβλήτας στον Πειραιά δεν πρόκειται να γίνει.» Αμ, αν δεν πρόκειται να γίνει, είναι αφελείς οι επενδυτές; Θα δώσουν, κύριε Υπουργέ, τους παράδες τους για κάτι που δεν πρόκειται να γίνει; Είμαστε εμείς οι ξύπνιοι και είναι αφελείς οι Κινέζοι, οι Αμερικάνοι, οι Καναδοί, οι Σκανδιναβοί; Τι είναι αυτά που λέμε μέσα στη Βουλή; Και αλίμονο, αν περνάει νόμο η Βουλή τώρα και το κράτος δεν είναι σε θέση να το εφαρμόσει και να γίνει έργο.

Εγώ δεν έχω τη φοβία που έχουν οι συνάδελφοι ούτε δέχομαι και το «κατηγορώ». Και δεν το δέχομαι, γιατί σας είπα ότι είναι ήδη σύμβαση. Το τρίτο άρθρο λέγει πώς είναι δυνατόν αυτή η σύμβαση να τροποποιηθεί καθαρά, πεντακάθαρα.

Υπάρχει υποψία ότι θα εισβάλουν οι ξένοι. Μα, έχουν εισβάλει οι ξένοι, κύριοι συνάδελφοι, επί ημερών σας. Η ιδιωτικοποίηση έχει γίνει επί ημερών ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Δυτικά της Ελλάδος, στην Αιτωλοακαρνανία υπάρχει ένα λιμάνι ιδιωτικό, ιδιωτικότατον: Ο Αστακός. Ξεκίνησε για διαλυτήριο πλοίων, Ε.Τ.Β.Α., δεν έγινε και έγινε ένα ωραίο λιμάνι το οποίο έχουν ιδιώτες. Και ξέρετε ένα μυστικό; Πήραν και παράδες από το κράτος επί κυβερνήσεως ΠΑ.ΣΟ.Κ. και εν συνεχεία επί Νέας Δημοκρατίας βάσει νόμων κατά πληροφορίες. Από τα 120.000.000 που εκόστισε, τους δόθηκαν τα 80.000.000 περίπου. Ένα πενηντάρι έδωσε η κυβέρνησή σας και ένα τριαντάρι οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας. Έχετε δει το κράτος εκεί; Υπάρχει κανένας Οργανισμός Λιμένος Αστακού; Ιδιώτης. Τώρα, είναι οι τράπεζες μέσα. Επί ημερών σας έγινε η ιστορία. Ξεκίνησε από παλαιά, αλλά όλη αυτή η κατασκευή του 100% ιδιωτικού λιμανιού έγινε επί ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Το ξεχάσατε αυτό; Τσιμουδιά, τίποτα. Και σας καίει τώρα, διότι θα αλλάξει σύστημα λειτουργίας δύο άλλων λιμένων;

Το προσωπικό ανησυχεί. Είναι πολύ φυσικό να ανησυχεί. Αλλάζει η κατάσταση. Εγώ, όμως, πάλι θα τους πω την ανησυχία να την τιθασεύσουμε λιγάκι. Εσείς, κύριοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., δεν δώσατε την ΕΛ.Β.Ο. σε διακεκριμένο Έλληνα επιχειρηματία;

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Η ΕΛ.Β.Ο. κλείνει τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας παρακαλώ. Τι είναι αυτό το πράγμα; Γιατί το κάνετε αυτό, κυρία συνάδελφε; Είστε εγγεγραμμένη να ομιλήσετε.

Συνεχίστε, κύριε Παυλίδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Λέγω, ωραία μου κυρία: Αφήστε με να διηγηθώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Μα, τι είναι αυτό το πράγμα; Καλά δεν πάει η συζήτηση τόση ώρα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Την αλήθεια είπε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Είπε ότι η ΕΛ.Β.Ο. κλείνει, τρεις λέξεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεχίστε, κύριε Παυλίδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εντάξει, δεν χάλασε ο κόσμος.

Η ΕΛ.Β.Ο.. Το προσωπικό είχε ανησυχία επί ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Πήγε στα χέρια ιδιώτου. Δρομολόγησε η εταιρεία. Δεν σχολιάζω τώρα το τότε τίμημα και τι κοντράτα είχε. Παρελθόν! Δρομολόγησε η εταιρεία. Καλεί μάλιστα εμάς τους Βουλευτάς να επισκεφθούμε τις εγκαταστάσεις της. Το προσωπικό είναι υπό καθεστώς ιδιωτικού «μάνατζμεντ». Μια χαρά είναι! Βγάζει καλή δουλειά. Η ανησυχία του παρελθόντος ελησμονήθη. Γίνεται καλή δουλειά! Και εκεί σας είπαμε «μπράβο». Ελαφρώς άτσαλο το σύστημα, αλλά δρομολόγησε.

Έτσι, λοιπόν, κατανοούμε την ανησυχία μέρους του προσωπικού –να εξηγούμεθα- των δύο λιμανιών. Ελάτε να συνεννοηθούμε - οι προβλέψεις του νομοσχεδίου είναι σαφέστατες- για το πώς θα γίνει γρήγορα η μετάπτωση, όταν θα έλθει ο ανάδοχος. Γιατί πώς είσθε και βέβαιοι ότι θα έλθει; Θα δούμε τι θα γίνει. Εμείς τώρα το πλαίσιο κάνουμε.

Και εύχομαι αυτά που φημολογούνται στον Πειραιά, στην ακτή Μιαούλη να επαληθευθούν. Μεταξύ των ενδιαφερομένων είναι κάποια Ελληνόπουλα. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ενδιαφέρονται και Ελληνόπουλα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Έχετε κανένα γνωστό όνομα;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ενδιαφέρονται και Ελληνόπουλα, τα οποία, ευφυή όντα, κάνουν συμπράξεις, όπως έχουν κάνει συμπράξεις και βρίσκονται τώρα στη διαχείριση λιμένων στα πέρατα της οικουμένης.

Το ξέρετε αυτό, ότι Ελληνόπουλα έχουν ναυπηγείο στο Μοντεβιδέο. Αν ψάξετε τα γραφεία τους, εδώ στη Συγγρού είναι. Τον ξέρετε ποιος είναι, Ελληνόπουλο, Χιώτης, Καρδαμυλίτης. Αυτό δεν σας ενοχλεί; Σας ενοχλεί που κάποια άλλα Ελληνόπουλα, σε συνεργασία με επιχειρηματίες, όποιοι νά 'ναι, στην παγκοσμιοποίηση ή πες την αλλέως πώς, θα κάμουν δουλειές στην Ελλάδα;

Τι θέλω να πω για να καταλήξω, μη επιθυμών να μετατραπώ και εγώ εις μάστιγα. Κύριοι συνάδελφοι, πράγματι είναι ένα τολμηρό βήμα αυτό που γίνεται. Έχει ένα ρίσκο, όπως έχουν όλα τα τολμηρά βήματα. Ας φροντίσουμε εμείς, αν κάπου υπάρχει σημείο που πρέπει να βελτιωθεί, να το βελτιώσουμε. Εγώ πάντως δεν φοβούμαι αυτήν την τροποποίηση του συστήματος. Κανένας φόβος. Αντίθετα, τι λέγω; Αυτό σε σμικρογραφία ή κάτι παρόμοιο να μεταφερθεί και σε άλλα λιμάνια. Μια καλή κίνηση ΠΑ.ΣΟ.Κ. ήταν η μετατροπή δέκα λιμανιών από λιμενικά ταμεία σε οργανισμούς, ανώνυμες εταιρείες. Δουλεύουν καλά. Μία εξ αυτών είναι του Βόλου, εις τον οποίο κάποτε ήλθαν ιδιώτες. Ήλθε ένας Σαμιώτης εφοπλιστής, βρήκε και τους Σουηδούς, τη «STENA», και στήσανε «γραμμή». Από το Βόλο πήγαιναν κάτω στην Λατάκια, στη Συρία. Αυτό δεν σας έβλαψε; Δεν πήγαινε καλά η εταιρεία, κάποια στιγμή όταν άνοιξε ο πόλεμος εκεί, δεν είχαν τρόπο εκφορτώσεων, σταμάτησε η «γραμμή», αλλά της διέθεσαν λιμάνι, σε ιδιώτη, τμήμα λιμένος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Άλλο τμήμα και άλλο λιμάνι ολόκληρο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τμήμα. Και εδώ τμήμα γίνεται. Αναφέρομαι σε αυτά τα στοιχεία, για να σας πω ότι το εμπορικό μέρος, το Σ.ΕΜΠ.Ο. που είναι κερδοφόρο, μπορεί να γίνει ακόμα υψηλότερης κερδοφορίας. Θα εισπράττει το δημόσιο, θα απασχολήσει κόσμο, θα μείνει καθαρά το της ακτοπλοΐας, που πρέπει να μείνει εκσυγχρονισμένη ακτοπλοΐα καθώς και των κρουαζιερόπλοιων. Έγινε μια καλή κίνηση, πρέπει να το παραδεχθούμε.

Ενθυμούμαι, κύριοι συνάδελφοι, τον αείμνηστο Χρήστο Αντωνίου! Μνημόσυνο θέλω να του κάμω. Πάθος είχε με το λιμάνι. Τοποθετήθηκε κατά την πρόταση της Κυβέρνησης Αντιπρόεδρος Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Βολιώτης με πάθος για τη δουλειά του.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Γιατί αείμνηστος;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Είναι αείμνηστος, γιατί είχε καθ' όλη του τη ζωή, κύριε συνάδελφε, επιδείξει ένα εξαιρετικό ήθος. Ήταν ένα καλό Ελληνόπουλο που είχε αφοσιωθεί στο έργο που του είχε αναθέσει η κυβέρνηση. Υπηρέτησε με τις δυνάμεις που μπορούσε και πάντα μας έλεγε: «Ο Πειραιάς, εκεί θα έπρεπε να είναι η πρωτεύουσα της Ελλάδος». Το μεταφέρω για να σας πω ότι τα λιμάνια μας είναι μεγάλη υπόθεση και δεν είναι ακριβές πως δεν είχαμε λιμενική πολιτική. Η λιμενική μας πολιτική υπό τους οικονομικούς όρους και συνθήκες που είχε το κράτος μας, δεν πήγε και άσχημα. Χάλασε η δουλειά με το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, όταν ήλθε πολύ χρήμα στην Ελλάδα για λιμάνια. Και ξέρετε πόσα απορρόφησε η τότε κυβέρνηση το 1,6%! Γι' αυτό καμμιά φορά λέγω για το Αιγαίο

ότι είναι «αλίμενο». Μου λένε: «Για ξανασκέψου το»! και είπα ότι το πάω με το «αβάπορο» για να περιγράψω γενική κατάσταση, που επιδέχεται πάντως αισθητής βελτιώσεως.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Έκανε νοσοκομεία και δρόμους.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πάντως σήμερα τι κάνουμε; Αλλάζουμε ένα σύστημα με τόλμη. Ασφαλώς θα έχει και προβλήματα, όμως εξαρτάται από τις διοικήσεις που έχουν τα δύο μεγάλα λιμάνια ο νόμος να εφαρμοσθεί όσο γίνεται πιο προσεκτικά σε συνεννόηση με το προσωπικό που ανησυχεί. Δεν είναι ανάγκη να κατέβουν στο πεζοδρόμιο για να το καταλάβουμε. Η εξασφάλιση εργασίας είναι η μεγάλη ανησυχία. Εγώ είμαι βέβαιος ότι θα χρειασθούν και άλλοι, περισσότεροι απ' αυτούς που σήμερα εργάζονται. Και γι' αυτό λέγω ότι όχι μόνο ψηφίζω, αλλά παρακινώ και συναδέλφους, αύριο στα άρθρα τουλάχιστον σ' εκείνα που φέρουν την υπογραφή των Υπουργών σας, τουλάχιστον σ' αυτά, συνάδελφοι, πείτε ένα ναι!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κύριε Παυλίδη.

Το λόγο έχει ζητήσει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε. κ. Ελπίδα Παντελάκη.

Ορίστε, κυρία Παντελάκη.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα είμαι σύντομη, γιατί είναι η δευτερολογία μου.

Βέβαια, στην αντιπαράθεση που υπήρχε λίγο πριν ανάμεσα στην Κυβέρνηση και στην Αντιπολίτευση εγώ έχω να πω ένα πράγμα, ότι τόση ώρα με τόσο μεγάλες ομοβροντίες ψάχνατε και οι δυο ψύλλους στ' άχυρα. Περί αυτού πρόκειται. Δηλαδή η Αντιπολίτευση, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., σηκώνει τους τόνους γιατί διαφωνεί με το μοντέλο διαχείρισης των λιμένων με τη μορφή ιδιωτικοποίησης.

Καλά, και είναι ανάγκη να σηκώνετε τόσο δυνατά τους τόνους; Εγώ καταλαβαίνω ότι είναι μια τραγωδία αυτό που ζει το ΠΑ.ΣΟ.Κ αυτήν τη στιγμή. Έρχονται δύο συμβάσεις οι οποίες είναι υπογεγραμμένες από πρώην Υπουργούς. Και τις επικυρώνει η Κυβέρνηση, η οποία τις πάει σε χειρότερη κατεύθυνση. Αυτό είναι σαφές. Ανοίγει το δρόμο για όλα.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΝΙΩΤΗΣ: Το καταλάβατε; Στην επιτροπή δεν το είχατε καταλάβει.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Βεβαίως η βάση υπήρχε. Την είχατε βάλει εσείς. Λέτε ότι το κάνει η Νέα Δημοκρατία. Είμαι σαφής. Το Κομουνιστικό Κόμμα είναι σαφέστατο σε αυτά που λέει. Και τα λέμε πάντα και βγάλτε συμπεράσματα από ορισμένα πράγματα. Έχουμε κριθεί στην πράξη, κυρίες και κύριοι Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ., γι' αυτά τα ζητήματα και ιδιαίτερα στον Πειραιά. Μάλιστα πριν από δύο μήνες σας καλέσαμε την ίδια στιγμή που κάνουμε σκληρή κριτική στην Αντιπολίτευση και στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. όχι μόνο για το παρελθόν του, αλλά και για τη σημερινή του στάση στο εργατικό κέντρο για να κλιμακωθεί ο αγώνας μας, να μπούνε οι ναυτεργάτες, να μπει η ζώνη, να μπουν οι επαγγελματίες, οι έμποροι. Και τι απάντησαν οι συνδικαλιστές του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και της Νέας Δημοκρατίας, παρακαλώ, στο Εργατικό Κέντρο του Πειραιά; Είπαν όχι. Δεν στήριξαν την πρόταση. Αυτό είναι γνωστό. Δεν στηρίζουν την πρόταση για κλιμάκωση. Όποιος θέλει να ανατραπεί ένα νομοσχέδιο, να μην περάσει για τους δικούς του λόγους –αν θέλετε κάνετε μόνο κριτική στην Κυβέρνηση, αλλά όχι στην πολιτική της που εμείς λέμε- ας κλιμακώνατε τον αγώνα. Δεν θέλετε. Με νύχια και με δόντια στηρίζετε αυτήν την πολιτική. Τι θέλετε τώρα; Αυτό είναι το θέμα;

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

Το πρόβλημα είναι άλλο. Εδώ εγκαλείται η Κυβέρνηση γι' αυτό το νομοσχέδιο και περισσότερο γι' αυτό πήρα το λόγο. Γι' αυτά τα θέματα ας βγάλει συμπεράσματα ο κόσμος. Εγώ δεν πήρα το λόγο για να πω ότι ταυτίζεστε. Εδώ το γνωρίζει όλος ο κόσμος. Το θέμα είναι ο κόσμος να βγάλει ένα άλλο συμπέρασμα, πιο σημαντικό από όλα. Δεν είναι απλώς να γυρίσει την πλάτη στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. και στη Νέα Δημοκρατία, για να είμαστε ειλικρινείς, αλλά να καταλάβει και να συνειδητοποιήσει ότι η πολιτική της ανταγωνιστικότητας είναι αυτή που πρέπει να ηττηθεί τα επόμενα χρόνια και ο δρόμος της ανάπτυξης που έχει μόνο κέρδη για το μεγάλο κεφάλαιο.

Όμως, κύριε Υπουργέ, εδώ είναι ορισμένα πράγματα πολύ συγκεκριμένα. Για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης το πράγμα είναι καθαρό. Λέτε, πάει όλο. Πέρα από το γεγονός ότι εδώ που τα λέμε ο ανταγωνισμός είναι σικέ. Και αυτός που λέτε με τη δική σας λογική τι ανταγωνισμός είναι; Θα είναι δύο-τρεις; Αλλά και όταν υπάρχει ανταγωνισμός, όπως για παράδειγμα τις ακτοπλοϊκές εταιρείες στον Πειραιά και αυτός ο ανταγωνισμός είναι σικέ. Φαίνεται ότι είναι διαφορετικές εταιρείες, αλλά εάν δείτε τη σύνθεση των μετόχων των εταιρειών, θα δείτε ότι είναι συγκοινωνούντα δοχεία. Είναι γνωστό αυτό και γι' αυτό τώρα κάνουν και καρτέλ στα εισιτήρια.

Εδώ το θέμα είναι το εξής: Ερχόμαστε στο λιμάνι του Πειραιά. Όταν λέμε η τρίτη προβλήτα δεν θα κατασκευαστεί, αυτό το εννοούμε. Κάνετε ένα νόμο και εγώ δεν μπορώ να καταλάβω τι έχετε πίσω από το μυαλό σας, ή δεν έχετε συνειδητοποιήσει τι έχει γίνει τα προηγούμενα χρόνια, τι αγώνες, τι απεργίες πείνας, τι ιστορίες. Εκτός και αν είναι αποφασισμένη η Κυβέρνηση –προσέξτε μόνο πώς μπορεί να περάσει- να πάει να κάνει επιχωματώσεις και να ρίχνει μπετά και συγχρόνως να έχει τα Μ.Α.Τ. και να ρίχνει δακρυγόνα. Διαφορετικά αυτό το πράγμα δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Προφανώς δεν έχετε συνειδητοποιήσει περί τίνος πρόκειται, ή έχετε καταλάβει και είναι συνειδητή σας επιλογή μόνο αυτός ο τρόπος. Αλλιώς δεν γίνεται. Κάποιος κοροϊδεύει κάποιον. Ειδικά όμως αυτό το πράγμα είναι κατανοητό, δηλαδή ότι δεν πρόκειται να περάσει, εκτός αν μπούνε στο γύψο. Στην επιτροπή είπα ότι θα πρέπει να μπει στο γύψο κόσμος. Γιατί, χάνει το Πέραμα την πρόσβασή του από εκείνα τα σημεία στη θάλασσα. Ήδη έχει ξεσηκωθεί ο κόσμος, άλλη μια φορά.

Αυτό είναι μόνιμο. Είναι χρόνια αυτή η ιστορία. Ο Ο.Λ.Π. χρόνια έχει ανοικτό αυτό το θέμα. Επομένως δεν συζητάμε για τρίτη προβλήτα. Συζητάμε για την πρώτη η οποία θα γίνει. Άρα δίνουμε έτοιμο τραπέζι σε αυτόν που θα έλθει. Και λέτε ότι εάν μπορούσε να αναπτυχθεί έστω δεν θα προχωρούσαμε. Μιλάμε τώρα σοβαρά; Πείτε ευθύς εξαρχής ότι είναι στρατηγικής σας επιλογή, ότι θέλετε να ξεμπερδέψετε από αυτή την επιχειρηματική δραστηριότητα, ότι δεν μπορείτε να έχετε συνέχεια κόντρες με τους εργαζόμενους και ότι είναι βαρίδια και θέλετε να τους πετάξετε έξω.

Και εγώ λέω είναι δυνατόν την ίδια στιγμή που έρχεται ασφαλιστικό νομοσχέδιο, παίρνετε σκληρά μέτρα με την σκληρότερα αντιασφαλιστική επίθεση των τελευταίων χρόνων, να δουλεύει πολύ περισσότερο ο κόσμος, να ανεβαίνουν τα όρια ηλικίας, να μειώνονται οι συντάξεις, να έρχεστε και να λέτε εδώ ότι μπορούν να φύγουν από ένα μήνα ή πέντε χρόνια; Είναι έτσι ή όχι;

Από πού και ως πού δηλαδή; Να γιατί πρέπει ο κόσμος να βγει στους δρόμους. Ιδιαίτερα αυτές οι δύο εβδομάδες είναι κρίσιμες και να μην περάσει το ασφαλιστικό νομοσχέδιο, γιατί παίζετε παιχνίδια στις πλάτες του κόσμου. Άρα το πρόβλημα δεν είναι να σωθεί το ασφαλιστικό σύστημα. Σαφώς δεν είναι αυτό.

Το θέμα είναι ότι το ασφαλιστικό είναι το υπ' αριθμόν ένα ζήτημα της ανταγωνιστικότητας και υπ' αριθμόν ένα ζήτημα για να πάει κάποιος να κάνει επενδύσεις σε μια χώρα. Θέλει λυμένα τα χέρια του από ασφαλιστικές εισφορές και από φορολογική ασυλία. Είναι γενικευμένο, γιατί εμείς το ασφαλιστικό το δένουμε με την εργασία, με την υγεία, για να καταλήξει κανείς στη σύνταξη.

Λέμε να αναιρέσουμε τις αδικίες που υπάρχουν. Για ποιες αδικίες μιλάμε αυτήν τη στιγμή; Η νέα γενιά των εργαζομένων –που γι' αυτήν δεν κάνει λόγο ούτε το ΠΑ.ΣΟ.Κ.- κάτω από ποιες συνθήκες θα δουλέψει τα επόμενα χρόνια; Σαν δούλους θα τους έχουν.

Γιατί σιωπούν όλα τα κόμματα; Μόνο εμείς λέμε για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ότι έχει χαράξει τις κατευθυντήριες γραμμές των συμβάσεων παραχώρησης, αλλά δεν μπορεί να συμφωνήσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στην απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών και εδώ πρωτοστατεί η Κυβέρνηση. Με αυτήν την απόφαση, αν πάρει και άλλες, μπορεί να γίνει και οδηγία με αυτόν τον τρόπο, από την κάθε χώρα ξεχωριστά.

Είναι σαφέστατο πώς θα πάνε τα πράγματα στο λιμάνι του

Πειραιά. Δεν είναι μόνο ότι επιβεβαιωθήκαμε γι' αυτά που λέγαμε τα τελευταία χρόνια –το ξέρουν και οι λιμενεργάτες στον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη- αλλά το θέμα είναι να βγάλει ο κόσμος συμπεράσματα και να προσπαθήσουμε να αναχαιτίσουμε την εξέλιξη.

Το ίδιο το κείμενο δεν μιλάει για τις ναυτιλιακές εταιρείες, για πλοήγηση, ρυμούλκηση και ελλιμενισμό; Μιλάει για απελευθέρωση, για το μοντέλο συγκεκριμένα του λιμενεργάτη; Δίνει κατευθυντήριες οδηγίες. Υπήρχε κανένα από τα κόμματα εκτός από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος –να μας πείτε- το οποίο, στην επιτροπή, που γινόταν συζήτηση, είπε «Όχι δεν το συζητάμε. Όχι να πάμε έτσι». Υπήρξε καμμία αντίρρηση;

Έχουν συμφωνηθεί αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές και από το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Τώρα ωρύονται για όλη αυτήν την κατάσταση. Γι' αυτό λέω –και δεν είναι υπερβολικό- ότι με νύχια και με δόντια στηρίζει την πολιτική της Κυβέρνησης, αλλά της κάνει κριτική γιατί είναι εκείνη στην Κυβέρνηση. Αυτό είναι το θέμα, αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα.

Είναι σαφές, κύριε Υπουργέ, ότι ο στόχος είναι ότι θέλετε να ελευθερώσετε τα χέρια σας...

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

Ολοκληρώνω αμέσως, κύριε Πρόεδρε.

...από το λιμάνι. Τα σχέδια είναι γενικότερα, είναι γεωπολιτικά. Είναι όλοι αυτοί οι μεγάλοι παίκτες. Εμείς λέμε καθαρά ότι αν θα έρθει ξένο ή ελληνικό κεφάλαιο, το κεφάλαιο δεν έχει πατρίδα.

Επίσης, οι εφοπλιστές δεν έχουν πατρίδα την Ελλάδα, έχουν πατρίδα εκεί που βγάζουν περισσότερο κέρδος. Γι' αυτό τα εξακόσια δώδεκα καράβια δεν τα κατασκευάζουν εδώ στην Ελλάδα. Τα κατασκευάζουν εκτός Ελλάδας, εκεί που τους συμφέρει καλύτερα. Αυτή είναι η πραγματικότητα και ο καθένας ας βγάλει τα συμπεράσματά του, από αυτούς τουλάχιστον που έχουν την υπομονή και μας ακούν.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε, κυρία Παντελάκη.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Λαφαζάνης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η Κυβέρνηση με αυτό το νομοσχέδιο επιχειρεί ένα μείζον πολιτικό, εθνικό έγκλημα, το οποίο θα κοστίσει πανάκριβα σ' αυτήν τη χώρα και εννοώ συνολικά, όχι μόνο στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, που οπωσδήποτε είναι οι πόλεις που θα πληγούν άμεσα.

Θα κοστίσει πανάκριβα αυτό το πολιτικό και εθνικό έγκλημα και για το σήμερα και για το αύριο. Μάλιστα, θα προσέθετα ένα αύριο το οποίο δεν είναι και τόσο μακρινό, διότι οι κυβερνήσεις θέλουν να βλέπουν μέχρι τη μύτη τους. Αυτό έκαναν μέχρι τώρα στην Ελλάδα. Πιο πέρα δεν θέλουν να δουν πού οδηγούνται τα πράγματα, ποιες εξελίξεις έχουμε. Οι εξελίξεις δεν είναι καθόλου καλές, θα έλεγα μάλιστα ότι είναι και επικίνδυνες. Θα πω όμως δυο λόγια γι' αυτό παρακάτω.

Τα λιμάνια δεν μπορεί να είναι μια δημόσια δραστηριότητα. Το δημόσιο δεν μπορεί να τα αναπτύξει.

Η ενέργεια; Δεν μπορεί να είναι μια δημόσια δραστηριότητα. Δεν μπορεί να την αναπτύξει, παρ' όλο που ό,τι φτιάχτηκε και στον Πειραιά όσον αφορά το λιμάνι μέχρι τώρα και στη Θεσσαλονίκη ήταν δημόσια δραστηριότητα, με τα προβλήματά της βέβαια και με την κριτική που κάναμε εμείς. Όμως αυτό το «κακό», το «επάρατο» δημόσιο κατάφερε να φτιάξει λιμάνια, τα οποία λειτουργούν και τα οποία έγιναν και κερδοφόρα. Το «κακό» αυτό δημόσιο, κατ' εμάς. Έκανε ενέργεια το δημόσιο, που «δεν μπορεί να έχει δραστηριότητα»! Γέμισε την Ελλάδα με ηλεκτρικά δίκτυα. Ποιος θα τα έφτιαχνε αυτά; Οι πολυεθνικές, τις οποίες σήμερα επικαλείστε και τους παραδίδετε τον ενεργειακό χώρο; Αυτές θα πήγαιναν τα δίκτυα σ' όλη την Ελλάδα; Θα πήγαιναν στα νησιά, στα βουνά μας να κάνουν υποσταθμούς, να μεταφέρουν το ρεύμα;

Τηλεπικοινωνίες: «Δεν μπορεί να κάνει το δημόσιο». Ο Ο.Τ.Ε. όμως έχτισε τηλεπικοινωνιακά την Ελλάδα. Δεν την έχτισαν οι πολυεθνικές και οι εξ Αράβων επενδυτές, που θέλετε να παραδώσετε τον Ο.Τ.Ε.. Και, εν πάση περιπτώσει, υποδομές δεν μπορεί να κάνει το δημόσιο. Σχολεία κατά τα Σ.Δ.Ι.Τ., τα οποία προωθείτε, δεν μπορεί να κάνει το δημόσιο. Και τα σχολεία παραδίδονται προς διαχείριση σε ιδιωτικά χέρια.

Νοσοκομεία; Και αυτά με Σ.Δ.Ι.Τ.. Ιδιωτικοποίηση, ιδιωτική διαχείριση των νοσοκομείων. Και προσφάτως βλέπω ότι παινεύετε και το μάνατζμεντ, να πάει στους ιδιώτες στα δημόσια νοσοκομεία.

Φυλακές; Και αυτές σε ιδιώτες! Ρωτώ: Θα κάνετε μήπως και ιδιωτική Αστυνομία; Θα ιδιωτικοποιήσετε και το Στρατό; Θα ιδιωτικοποιήσετε την Κυβέρνηση επίσης; Κανένα μάνατζμεντ θα φέρουμε; Γιατί εκεί πάει το πράγμα, κύριοι. Αυτή είναι η δημοκρατία; Των μάνατζμεντ, των πολυεθνικών, των μεγάλων επιχειρηματικών συμφερόντων; Αυτά θα διοικούν πλέον; Διότι αυτή είναι η λογική σας. Και αυτήν τη λογική βλέπω να την αναπτύσσετε εδώ με πολύ μεγάλη άνεση, λες και δεν έχει ιστορία αυτός ο τόπος, δεν έχει ιστορία η Ευρώπη, δεν έχει ιστορία ο κόσμος και δεν βλέπετε τον εφιάλτη μπροστά σας. Και ο εφιάλτης ξέρετε ποιος είναι; Είναι η διεθνής καπιταλιστική οικονομική κρίση, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη, καλπάζει, κύριοι. Καλπάζει! Τα «ιερά τέρατα» του διεθνούς τραπεζικού συστήματος, που εσείς θαυμάζετε και τα οποία υποτίθεται ότι στήριζαν τη νεοφιλελεύθερη παγκοσμιοποίηση και την ανάπτυξη, καταρρέουν ως χάρτινοι πύργοι. Ως απατεώνες διώκονται οι μάνατζέρ τους. Πάνε οι κεντρικές τράπεζες και τα στηρίζουν με εκατοντάδες δισεκατομμύρια ευρώ. Το βλέπετε αυτό ή δεν το βλέπετε; Και γίνεται με χρήμα δημόσιο.

Εδώ η κυβέρνηση του Μπράουν προχώρησε σε εθνικοποίηση, σε κρατικοποίηση της «NORTHERN ROCK». Γιατί το έκανε αυτό; Γιατί βούλιαξε στα χρέη. Και εγγυήθηκε υποχρεώσεις της 40.000.000.000 ευρώ. Δηλαδή κρατικοποίησε τα χρέη, εδώ που τα λέμε, έτσι; Αυτά δεν τα βλέπετε; Δεν βλέπετε ότι αυτή η ύφεση, αν όχι και η κρίση, καλπάζει και σ' αυτήν τη χώρα; Δεν καταλαβαίνετε ότι αυτός ο τόπος χρειάζεται κάποια δημόσια στηρίγματα, τα οποία θα μπορέσουν να τον στηρίξουν με δημόσιες παρεμβάσεις, για να κρατηθεί όρθιος;

Και σας ρωτώ: Η κινέζικη «COSCO», που είναι στο διαγωνισμό, κρατική δεν είναι; Το κινέζικο κράτος γιατί μπορεί να είναι παγκόσμιος διαχειριστής, να παίρνει λιμάνια και εμείς δεν μπορούμε να κρατήσουμε το δικό μας λιμάνι; Η «DUBAI RORTS» που μετέχει στο διαγωνισμό -είναι φιλόδοξη και θέλει να πάρει κάποιο λιμάνι, όπως λέει, τον Πειραιά ή τη Θεσσαλονίκη, παρ' όλο που ξέρω ότι έχει και τη Σμύρνη απέναντι, αν και τη διώχνουν βέβαια οι Τούρκοι τώρα- δεν είναι κρατική; Του εμίρη είναι. Γιατί λοιπόν αυτές οι κρατικές εταιρείες μπορούν να αναπτύσσουν τέτοια δραστηριότητα και να είναι και παγκόσμιοι διαχειριστές και τους εκθειάζετε εδώ, ότι είναι αυτοί που θα κάνουν τη μεγάλη ανάπτυξη στη χώρα, και δεν μπορεί το ελληνικό δημόσιο; Μήπως δεν το θέλετε το δημόσιο; Να μας το πείτε. Μήπως πρέπει να το καταραστούμε, να το πάμε στο πυρ το εξώτερον; Μήπως έχετε ιδεολογικό αυτισμό; Γιατί περί αυτού πρόκειται πλέον. Γιατί αυτό το μένος κατά του ελληνικού δημοσίου; Τίποτα από το ελληνικό δημόσιο! Το κινέζικο κράτος βέβαια! Συγχαρητήρια. Η «DUBAI PORTS», ο εμίρης, τα λεγόμενα «κρατικά» επενδυτικά κεφάλαια βεβαίως!

Αυτές οι λογικές είναι εγκληματικές λογικές. Μπορεί στα μυαλά σας να είναι ακόμα της μόδας και να μην έχετε καταλάβει ότι όλος αυτός ο κύκλος έχει κλείσει πλέον και στις δύο προηγούμενες δεκαετίες αυτός ο νεοφιλελεύθερος δογματισμός έχει μπει σε κρίση, πολύ μεγάλη κρίση, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη και σας λέω ότι μπορεί να έχει και εφιαλτικές συνέπειες το επόμενο διάστημα.

Διάβαζα δηλώσεις εδώ του διευθύνοντα συμβούλου της «CREDIT AGRICOLE» που είχε κάνει σχεδιασμό για να μιλήσει για την Εμπορική Τράπεζα και τους σχεδιασμούς της για τις επόμενες δεκαετίες. Το κείμενο είναι γραπτό –δεν λέω απόρρητα πράγματα- και αναφέρει: «Ήταν να σας μιλήσω για το σχεδιασμό και τον προγραμματισμό μας τις επόμενες δεκαετίες, αλλά αλλάζουν τα πράγματα. Εμείς δεν ξέρουμε πλέον τι θα γίνει τους επόμενους μήνες, για να μη σας πω τις επόμενες

εβδομάδες.»

Εσείς, βεβαίως –απ' ό,τι βλέπω- σχεδιάζετε για σαράντα χρόνια. Είστε πολύ διορατικοί. Και για εκατό χρόνια σχεδίαζε ο κ. Παπουτσής που έκανε και επίθεση στο Συνασπισμό.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Έτσι!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Γιατί για εκατονταετία μίλαγε για τη σύμβαση παραχώρησης του δημοσίου στον Ο.Λ.Π..

Και βεβαίως δικαίωμά του του ΠΑ.ΣΟ.Κ. –δεν βλέπω εδώ τους Βουλευτές του- να υποστηρίζουν τη σύμβαση, να τη χειροκροτούν.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Εδώ είμαστε!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Με συγχωρείτε, από τον Πειραιά εννοώ, γιατί ενδιαφέρονται περισσότερο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Τα σαράντα χρόνια τα κάνατε εκατό! Αυτό δεν πειράζει;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δικαίωμά σας να υποστηρίζετε αυτήν τη σύμβαση, να τη θεωρείτε ότι ήταν θαυμάσια και εξαιρετική, να μην την ψηφίζετε, όμως –και δεν το καταλαβαίνω αυτό- όταν έρχεται στη Βουλή...

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Τη σύμβαση την ψηφίζουμε. Το άρθρο 3 δεν ψηφίζουμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Λέτε ότι δεν την ψηφίζετε, αλλά –εν πάση περιπτώσει, και αυτό είναι δικαίωμά σας- πρέπει να γνωρίζετε ότι ήλθε αυτή η σύμβαση δεν την απεδέχθη κανείς στον Πειραιά ούτε η Τοπική Αυτοδιοίκηση ούτε οι εργαζόμενοι του Ο.Λ.Π., που συμμετείχαν στο Διοικητικό Συμβούλιο, ούτε το Εργατικό Κέντρο Πειραιά. Εσείς την κάνατε, όμως, ερήμην τότε των εργαζομένων και χωρίς τη συναίνεσή τους.

Όμως, δεν με ενδιαφέρει το παρελθόν. Εγώ απευθύνομαι στην Κυβέρνηση για να πω τρία απλά πραγματάκια, σε σχέση με αυτήν τη σύμβαση.

Δεν είναι δυνατόν, κύριοι, να προβλέπετε τι θα κάνει ο Ο.Λ.Π., όταν και εφόσον απελευθερωθούν οι λιμενικές υπηρεσίες. Δύο φορές αποπειράθηκε η Ευρωπαϊκή Ένωση να περάσει την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών και ναυάγησε το σχέδιο λόγω αντιδράσεως των εργαζομένων, των λιμενεργατών.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μόνο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Όχι μόνο, αλλά και ορισμένων κρατών, όχι της Ελλάδος πάντως!

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πρωτοστατούσης της Ελλάδος!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Πρωτοστατεί η Ελλάδα γιατί εκπροσωπεί –υποτίθεται- το εφοπλιστικό λόμπι στην Ευρώπη. Και επαίρεστε για τους εφοπλιστές, για την ελληνόκτητη ναυτιλία και μιλάτε για το συνάλλαγμα, το τρομακτικό συνάλλαγμα –λέει- που φέρνει στη χώρα.

Κύριοι, τις λογιστικές εγγραφές τις θεωρείτε συνάλλαγμα στη χώρα; Στο Λονδίνο πάνε τα λεφτά! Και παρακαλάτε να έλθει κανένα ευρώ εδώ, μπας και κάνει καμμιά επένδυση; Λογιστικές εγγραφές;

Το θέμα επομένως είναι γιατί προβλέπετε εσείς την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών εδώ –διά νόμου μάλιστα, τώρα το κυρώνετε- και το τι θα κάνει ο Ο.Λ.Π., όταν απελευθερωθούν οι λιμενικές υπηρεσίες. Είναι δυνατόν ποτέ σε σύμβαση να μπαίνει η φράση «τι θα γίνει όταν γίνει αυτό στην Ευρωπαϊκή Ένωση»;

Προτρέπετε προφανώς, αλλά δεν έχετε το δικαίωμα να το κάνετε. Εδώ πάτε να πουλήσετε τα Σ.ΕΜΠΟ. Δεν μπορείτε να μας περνάτε από το παράθυρο και την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών! Δεν είναι δυνατόν αυτό να γίνεται!

Το άλλο που γίνεται είναι η αναδιαπραγμάτευση. Μέσα στους όρους της αναδιαπραγμάτευσης λέτε ότι η αναδιαπραγμάτευση –αναφέρομαι σ' αυτήν τη σύμβαση που κυρώνετε με νόμο- μπορεί να γίνει, όταν το δημόσιο πέσει κάτω από το 51% στον Ο.Λ.Π.. Τι κάνετε εδώ; Και την ιδιωτικοποίηση την περνάτε στη ζούλα, από το παράθυρο, μέσω της σύμβασης; Γιατί θα πέσει το δημόσιο κάτω από το 51%; Το προβλέπετε; Το προδιαγράφετε; Αυτό είναι το μέλλον που έχετε για τον Ο.Λ.Π. και τον Ο.Λ.Θ.; Γιατί ίδια ακριβώς είναι και για τον Ο.Λ.Θ..

Θέλετε να κυρώσετε τη σύμβαση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. διά νόμου. Βγάλτε αυτά τα σημεία τουλάχιστον! Βγάλτε αυτά τα σημεία τουλάχιστον, προς σεβασμό της Αίθουσας αυτής, διότι πάτε να τα περάσετε χωρίς συζήτηση και την ιδιωτικοποίηση του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ. και την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών ως θέση και προοπτική. Γιατί ένας κακοπροαίρετος θα σας πει: Και σοσιαλισμός να γίνει αύριο, βάλτε και το ενδεχόμενο να κρατικοποιηθεί ο Ο.Λ.Π.. Γιατί δεν το βάζετε και αυτό το ενδεχόμενο, λοιπόν;

Κύριοι, είπα ότι αυτήν τη στιγμή, αυτό που κάνετε είναι εθνικό έγκλημα. Δεσμεύετε μονοπωλιακά και τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη με έναν παγκόσμιο διαχειριστή. Αυτό πάτε να κάνετε, τη στιγμή που το δημόσιο θα μπορούσε να έχει την ευελιξία να συνδεθεί με όλους τους παγκόσμιους διαχειριστές και όπου χρειαζόταν και επέβαλλε το δημόσιον συμφέρον, να κάνει και προτιμησιακές συμφωνίες. Διότι αυτό που κάνετε έχει τεράστιες επιπτώσεις και για το εισαγωγικό μας εμπόριο, εισαγωγές και εξαγωγές. Διότι ξέρετε ότι η δέσμευση σε έναν παγκόσμιο διαχειριστή μπορεί να επιβάλει στην πράξη, εκ των πραγμάτων και την προώθηση ειδικών εμπορικών συμφερόντων, τα οποία κάθε φορά δεν ταυτίζονται με τα εθνικά μας εμπορικά συμφέροντα.

Αυτό που κάνετε, λοιπόν, είναι και από άποψη επιχειρηματική και από άποψη προοπτικής, επιζήμιο για το δημόσιο συμφέρον. Επίσης, θα ήθελα να προσθέσω και αυτό, το οποίο είναι πολύ σημαντικό. Το είπα και στην επιτροπή. Δεν το αντέκρουσε κανένας. Εδώ, δεν πουλάτε ούτε καν χαρίζετε. Εδώ, πληρώνει το δημόσιο για να πάρουν τα λιμάνια πολυεθνικά συμφέροντα. Αυτό γίνεται.

Εξήγησα αναλυτικά πώς γίνεται αυτό. Θα σας το πω πάλι, διότι φαίνεται ότι δεν θέλετε να δώσετε απαντήσεις σε ορισμένα βασικά ερωτήματα. Νομίζετε ότι διά της κοινοβουλευτικής πλειοψηφίας περνάμε το νομοσχέδιο, αλλά δεν δίνουμε απαντήσεις. Και σας λέω ότι προβλέπει το νομοσχέδιο ότι το δημόσιο για τον Πειραιά θα καταβάλει 60.000.000 ευρώ στην εθελούσια έξοδο, αποζημιώσεις κ.λπ. στους εργαζόμενους. Η προκαταβολή που θα πάρετε, με βάση την προκήρυξη του διαγωνισμού για την παραχώρηση του λιμανιού, είναι 50.000.000 ευρώ. Δηλαδή, το δημόσιο, για να εκδιώξει άρον-άρον, κακήν-κακώς και χωρίς να καλύπτει τα δικαιώματά του, εξειδικευμένο και έμπειρο προσωπικό, θα πληρώσει 60.000.000 ευρώ και θα πάρει 50.000.000 ευρώ από την προκαταβολή.

Δηλαδή, θα φεσωθεί το δημόσιο και με 10.000.000 ευρώ, τα οποία είναι τα μισθώματα των επόμενων χρήσεων. Δεν είναι έτσι, κύριε Βουλγαράκη, των επόμενων χρήσεων τα μισθώματα;

Πάμε στο άλλο. Είναι 2% το αντάλλαγμα που παίρνει το δημόσιο από τον τζίρο του Ο.Λ.Π., δίνοντας το πιο κερδοφόρο και το σημαντικό κομμάτι που κάνει τον τζίρο του Ο.Λ.Π. σε μια πολυεθνική εταιρεία. Από το 2% πλέον δεν θα παίρνει τίποτα. Είναι ελάχιστο, ασήμαντο πλέον. Χάνεται, δηλαδή, από το δημόσιο και ένα πρόσθετο έσοδο του 2%, το οποίο θα το παίρνει ως μίσθωμα ο Ο.Λ.Π. και από εκεί και μόνο θα παίρνει ποσοστό πλέον το δημόσιο.

Αθροίστε τα, κύριοι, αυτά και πείτε μου αν δεν χαρίζετε. Όχι απλώς χαρίζετε, αλλά πληρώνουμε και από πάνω. Είναι μια ετεροβαρής, επιζήμια συναλλαγή, με την οποία το δημόσιο θα έχει και κόστος, αν την κάνει. Τόσο καίγεστε να πουλήσετε τα λιμάνια που και με αυτούς τους ετεροβαρείς, επαχθέστατους και πρωτοφανείς, θα έλεγα, όρους πάτε να τα εκχωρήσετε;

Είπε ο κ. Βουλγαράκης ότι το νομοσχέδιο που συζητάμε δεν αναφέρεται στην πώληση. Αναφέρεται στην εθελούσια έξοδο, στις αποζημιώσεις κ.λπ..

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μετατάξεις.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μάλιστα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Οπουδήποτε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μάλιστα, οπουδήποτε.

Μα, κύριοι, δηλαδή, θα ισχύσουν αυτά και χωρίς την πώληση;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Δεν είπα αυτό. Είπα ότι δεν προϋποθέτει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Με συγχωρείτε, σας το έθεσε ο κ. Δρίτσας το ερώτημα. Δεν του απαντήσατε γι' αυτό.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου

ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Λοιπόν, σας λέω εγώ ότι αύριο δεν πάνε καλά τα πράγματα, που μην το αποκλείετε καθόλου. Χτυπάτε εσείς το ξύλο, αλλά δεν θα πάτε από τα ξύλα που χτυπάτε. Από άλλα πράγματα εξαρτώνται, τα οποία τα γνωρίζετε καλύτερα από εμένα.

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Είμαστε αισιόδοξοι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Γιατί εδώ παίζονται και γεωστρατηγικά και γεωπολιτικά και άλλα συμφέροντα τρίτων, τέταρτων, πέμπτων, που μόνο το συμφέρον της η Ελλάδα δεν κοιτάζει σε αυτήν την περίπτωση. Αλλά, εν πάση περιπτώσει.

Εγώ, λοιπόν, σας λέω ότι ναυαγεί. Το νομοσχέδιό σας θα ισχύει; Δηλαδή, θα έρθει ο άλλος, αν το ψηφίσετε και θα πει: «Εθελούσια έξοδο μου είπατε, κύριε, διά νόμου; Δώστε μού τη». Εδώ δεν προβλέπεται ότι προϋπόθεση της εθελουσίας εξόδου είναι η ιδιωτικοποίηση. Δεν το προβλέπετε. Εδώ λέτε «ψηφίζουμε αυτό». Θα έρθει, λοιπόν, σε εθελούσια έξοδο. Θα δώσετε τα 60.000.000 ευρώ να απαλλαγείτε από το προσωπικό, χωρίς να έχει πουληθεί τίποτα; Μήπως αυτός είναι ο στόχος σας;

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Τώρα μας το γυρνάτε. Τη μια λέτε ότι δεν θέλουμε την εθελούσια ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τελειώνετε, κύριε Λαφαζάνη. Έχει ήδη περάσει ο χρόνος σας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε.

Μήπως είναι αυτός ο στόχος σας; Πάρτε το πίσω, κύριε Βουλγαράκη, διότι οι εξελίξεις είναι ραγδαίες και μπορεί να είστε ιδεολογικά και δογματικά προσηλωμένος στον ιδιωτικό ορίζοντα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, αλλά μπορεί τα πράγματα να εξελιχθούν πάρα πολύ άσχημα, πολύ γρήγορα. Πιο γρήγορα από όσο φαντάζεστε. Μη δεσμεύετε το λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης σε ξένα πολυεθνικά συμφέροντα. Μην το κάνετε αυτό. Έχετε τη δυνατότητα και άλλων εναλλακτικών δρόμων.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ κι εγώ.

Επανερχόμεθα στον κατάλογο των αγορητών επί της αρχής.

Η κ. Αθανασία Μερεντίτη έχει το λόγο. Απούσα, διαγράφεται.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στο Νομό Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Στρατάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είπαμε στην επιτροπή αρχικά πράγματα που φαίνεται ότι η Κυβέρνηση και ο κύριος Υπουργός δεν θέλει να τα κατανοήσει, διότι έχει συγκεκριμένο στόχο. Και ο στόχος δεν είναι κανείς άλλος, από ό,τι διαφαίνεται και από την αποψινή του αγόρευση, από το πώς θα παραδώσουμε την περιουσία του ελληνικού δημοσίου σε ιδιωτικά ντόπια ή ξένα συμφέροντα.

Και αυτό καταδεικνύεται με τον πλέον περίτρανο τρόπο, διότι εδώ γίνεται μια πολύ μεγάλη προσπάθεια από όλες τις πλευρές της Βουλής να ταυτιστεί η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας με του ΠΑ.ΣΟ.Κ., τη στιγμή που το ΠΑ.ΣΟ.Κ. λέει «κύριοι, εάν πραγματικά δεν είχατε αυτήν τη νοοτροπία, αυτήν την αντίληψη και αυτόν το στόχο, βγάλτε το άρθρο 3» -το είπε και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, το είπαν και άλλοι ομιλητές- «και εμείς δεν έχουμε καμμία αντίρρηση για το σχέδιο νόμου».

Τι γίνεται, όμως, στην πράξη; Προσπαθείτε με όχημα το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και τις αλλαγές που έκανε κάποια δεδομένη στιγμή - γιατί αυτές οι αλλαγές ήταν ανάγκη και πρέπει να γίνουν και σε άλλους ενδεχομένως τομείς- να περάσετε αυτήν τη στείρα αντίληψη που έχετε, που μιλάει για πλήρη ιδιωτικοποίηση, που μιλάει για ξεπούλημα του δημόσιου πλούτου, που μιλάει για εκμετάλλευση από ντόπια και ξένα συμφέροντα.

Κύριε Υπουργέ, μας μοιράσατε έναν κατάλογο και αποδεικνύετε με τις ενέργειές σας ότι αυτά που λέτε δεν έχουν καμμία σχέση με την πραγματικότητα. Λέτε για παράδειγμα ότι οι συμβάσεις που έκανε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. είναι συμβάσεις που ιδιωτικοποίησαν το λιμάνι, που το έφεραν σε αυτήν την κατάσταση. Λέτε ότι ο νόμος σας δεν το αλλάζει, αλλά αντίθετα επισημοποιεί εξελίξεις που είχε δρομολογήσει το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Αλλά σε αυτόν τον ίδιο κατάλογο που μας μοιράσατε, πουθενά δεν αναφέρεται ούτε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ούτε το λιμάνι του Πειραιά ότι είναι λιμάνια που είναι παραχωρημένα σε μεγάλες πολυεθνικές ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Των διεθνών διαχειριστών.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Σε λιμάνι των διεθνών διαχειριστών.

Εσείς λέτε ότι αυτό το οποίο έχει γίνει από πολλές άλλες χώρες –αυτό είπατε- είναι αυτό που έκανε και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. για το λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης κι όμως, δεν αναφέρεται σε αυτόν τον κατάλογο που εσείς οι ίδιοι μοιράσατε, που σημαίνει δηλαδή ότι στην πράξη δεν ισχύει αυτό το οποίο λέτε.

Άρα εδώ προσπαθείτε να ξεγελάσετε, ταυτίζοντας με την πολιτική του ΠΑ.ΣΟ.Κ., μια πολιτική που θέλετε να ακολουθήσετε -και που δεν έχει καμμία σχέση στην πραγματικότητα- και επικαλείσθε το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Ακολουθείτε δηλαδή την πάγια τακτική σας, τη λογική του συμψηφισμού. Και βέβαια έχετε, αν θέλετε, συνηγόρους σ' αυτή σας την προσπάθεια και τις άλλες πλευρές του Κοινοβουλίου, που για τους δικούς τους λόγους προσπαθούν να περάσουν μια τέτοια αντίληψη. Επειδή ενδεχομένως το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και τα άλλα κόμματα της Αριστεράς συμφωνούμε στον τρόπο ανάλυσης των σύγχρονων δεδομένων, αλλά δεν συμφωνούμε βέβαια στο διά ταύτα, νομίζουν ότι μπορούν να εκμεταλλεύονται την ανάλυση για να επωφελούνται.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η κατάσταση είναι δεδομένη. Οι διαφορές είναι σημαντικές. Εμείς, ως πολιτικός χώρος, εκτιμούμε ότι ναι μεν δεν μπορούμε να αγνοήσουμε την κατάσταση που διαμορφώνει το παγκόσμιο σύστημα στην οικονομία, αλλά θέλουμε να ξέρετε –και το ξεκαθαρίζουμε αυτό προς κάθε κατεύθυνση- ότι δεν είμαστε διατεθειμένοι να ξεπουλήσουμε τα πάντα και, κυρίως, δεν είμαστε διατεθειμένοι, πέρα από το να αξιοποιήσουμε τα όποια θετικά έχει αυτό το σύστημα, να πούμε «ναι» σ' αυτό που εσείς θέλετε να κάνετε, να τα δώσουμε όλα δηλαδή στο ιδιωτικό κεφάλαιο.

Και κυρίως, βέβαια, τονίζω αυτό που ειπώθηκε από τον Κοινοβουλευτικό μας Εκπρόσωπο, ότι δίνετε ουσιαστικά την εξουσία στους ιδιώτες. Και σας λέμε εμείς το εξής: Θέλετε να περάσετε αυτόν το νόμο; Αφαιρέστε από το άρθρο 3 αυτό που λέτε για την παραχώρηση του ίδιου δικαιώματος, μέρους ή ολόκληρου, προς τρίτους. Γιατί δεν το κάνετε αυτό, αν πραγματικά έχετε την ειλικρινή πρόθεση που λέτε ότι θέλετε μόνο να επικυρώσετε τις συμβάσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ.; Αν είχατε αυτήν την πρόθεση, θα κάνατε αυτήν την κίνηση, τη στιγμή μάλιστα που σας το ζητάει σύσσωμη η Αντιπολίτευση.

Αυτό το λέω για να δείτε ότι οι διαφορές είναι πολύ σημαντικές, είναι τεράστιες. Και ο στόχος ο δικός σας είναι αποκλειστικά ένας, δηλαδή το πώς θα δώσετε κάποιες συγκεκριμένες αρμοδιότητες και κάποιες συγκεκριμένες εργασίες σε συγκεκριμένους ιδιώτες, ντόπιους ή ξένους. Και είναι ξεκάθαρο αυτό το πράγμα. Και σε μία εποχή μάλιστα όπου είναι γνωστό ότι τα λιμάνια μας –και αυτό φαίνεται από την εκμετάλλευση του Σ.ΕΜΠΟ.- θα μπορούσαν πραγματικά να δημιουργήσουν πλούτο, κέρδη και καλύτερες προϋποθέσεις για την εθνική οικονομία. Ενώ εμείς δημιουργήσαμε κάποιες καλές προϋποθέσεις και σήμερα αυτοί οι φορείς έχουν κέρδη και ως ανώνυμες εταιρείες μπορούν να σταθούν, εσείς προσπαθείτε αυτό που δημιουργήθηκε ως θετικό αποτέλεσμα αυτής της παρέμβασης, να το ξεπουλήσετε.

Αυτή είναι στην ουσία η πολιτική σας και αυτό θέλετε να κάνετε. Γιατί δεν γίνεται ένα καινούργιο έργο. Και επικαλείσθε το αεροδρόμιο ή άλλα έργα, τα οποία έγιναν εξαρχής και βέβαια έγιναν με διαδικασίες σύμβασης παραχώρησης. Όμως είναι εντελώς διαφορετικό να κάνεις ένα καινούργιο έργο από την αρχή και από την άλλη να παραχωρείς όλα τα δικαιώματα σε υπάρχουσες εγκαταστάσεις, σε εγκαταστάσεις που έγιναν με τον ιδρώτα και τον κόπο του ελληνικού λαού και οι οποίες αποφέρουν σήμερα κέρδη.

Και ξέρετε γιατί το κάνετε αυτό, κύριοι Υπουργοί; Διότι είστε όλοι ταυτισμένοι –ή ταυτίζεστε, θέλοντας και μη- με μία πολιτική που έχει χαράξει το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικο-

νομικών. Είναι μία πολιτική που λέει το πώς θα εξοικονομήσετε κάποια λίγα χρήματα –και αυτό είναι που σας βάζει το μαχαίρι στο λαιμό- προκειμένου να καλύψετε άλλα ελλείμματα της οικονομίας.

Όμως, εγκληματείτε. Και αυτό πρέπει να το αντιληφθείτε, διότι στο τέλος-τέλος, όχι μόνο συκοφαντείτε με την τακτική σας, αλλά απαξιώνετε στο σύνολό του το δημόσιο τομέα και βέβαια απαξιώνετε την ύπαρξή μας ως χώρα και ως κράτος.

Άρα, λοιπόν, θα πρέπει να αντιληφθείτε ότι εμείς, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., θέλαμε όντως να δημιουργήσουμε προϋποθέσεις ώστε ο δημόσιος τομέας να συνεισφέρει στην εθνική οικονομία, αλλά από την άλλη σε καμμία περίπτωση δεν παραχωρούσαμε τα δικαιώματα του κράτους, αυτά που εσείς παραχωρείτε και είναι αναφαίρετα δικαιώματα και που μέσα απ' αυτές τις διαδικασίες, προσπαθείτε να τα περάσετε προς αυτές τις κατευθύνσεις που θέλετε.

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

Εμείς, λοιπόν, σας λέμε ότι είστε σε λάθος κατεύθυνση. Αυτό θα το πληρώσει η χώρα. Και θα πρέπει να το πάρετε πίσω. Δεν είναι ανάγκη να κάνετε με νόμο την κύρωση των συμβάσεων. Δεν προβλέπεται από πουθενά. Εκτός εάν μόνο θέλετε να υλοποιήσετε αυτήν τη δέσμευσή σας.

Σας λέμε, λοιπόν, ότι αυτή η δέσμευση δημιουργεί ανεπανόρθωτα προβλήματα και δημιουργεί τεράστια ζητήματα που θα πρέπει να τα δείτε.

Δεν θέλω να πω τίποτα για τον Εκπρόσωπο του Συνασπισμού, αλλά προκειμένου να δικαιολογήσει ενδεχομένως κάποια πράγματα, δεν κατάλαβε ότι βάζει νερό στο μύλο που εσείς θέλετε να λειτουργήσετε. Και τι είπε; Τα σαράντα χρόνια που λέει το ΠΑ.ΣΟ.Κ. στη σύμβασή του, τα έκανε εκατό για να δικαιολογήσει τα δικά σας πενήντα.

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

Νομίζω, λοιπόν, ότι αυτές οι τακτικές και από την πλευρά των άλλων κομμάτων της Αντιπολίτευσης, ιδιαίτερα του χώρου της Αριστεράς, δεν ενδείκνυνται ή δεν πρέπει να εφαρμόζονται μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα. Και σας λέμε ότι όλες οι άλλες οι διατάξεις τις οποίες προσπαθείτε να περάσετε μέσα από το νομοσχέδιο που αφορούν κυρίως το προσωπικό στο δεύτερο κεφάλαιο, είναι διατάξεις που δείχνουν ότι θέλετε να ξεπουλήσετε έναν τομέα, αλλά να τον ξεπουλήσετε, ει δυνατόν, χωρίς καμμία επιβάρυνση, χωρίς καμμία ευθύνη για το προσωπικό και κυρίως χωρίς να υπάρχει κάποια πρόβλεψη αυτοί να συμβάλουν στην όποια αποζημίωση του προσωπικού.

Εμείς σας λέμε, λοιπόν, ότι είναι λάθος η κατεύθυνση που ακολουθείτε, όπως σας λέμε ότι και τα άλλα που δρομολογείτε στο τρίτο κεφάλαιο που έχουν σχέση με το Λιμενικό Σώμα, είναι εκτός πραγματικότητας και εκτός κάθε ορθολογιστικής οργάνωσης, στα πλαίσια μίας νέας οργανωτικής δομής που ενδεχομένως χρειάζεται το Λιμενικό Σώμα.

Για όλους αυτούς τους λόγους, εμείς καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στη Β' Περιφέρεια Πειραιά κ. Γρηγόρης Νιώτης.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε το λόγο.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΝΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι μάσκες έπεσαν και η μεθόδευση αποκαλύφθηκε. Έτσι, τα επιχειρήματα του κυρίου Υπουργού και της Κυβέρνησης ότι δεν κάνει τίποτα άλλο παρά να κυρώνει –τάχα- τις συμβάσεις παραχώρησης που υπεγράφησαν επί ΠΑ.ΣΟ.Κ. το 2002, είναι ένα τεράστιο ψέμα, είναι μία απαράδεκτη μεθόδευση, είναι εμπαιγμός του Κοινοβουλίου, είναι μια κοροϊδία απέναντι στον ελληνικό λαό.

Αναλυτικά, και στην επιτροπή και εδώ, αποκαλύψαμε ότι η μεθόδευση συμπεριέλαβε την κύρωση διά νόμου συμβάσεων, που ως υπεγράφησαν, δεν είχαν καμμία νομική υποχρέωση ούτε προϋπόθεση να κυρωθούν με νόμο.

Η κύρωση με νόμο επέρχεται διά της πονηρής βουλήσεως να χρησιμοποιηθεί ως βάση η σύμβαση παραχώρησης προς τον Ο.Λ.Π. για το λιμάνι του Πειραιά και στον Ο.Λ.Θ. αντιστοίχως για τη Θεσσαλονίκη, αλλά και η κύρωση αποσκοπεί στη δυνατότητα διά της μεθοδεύσεως αυτής, με το άρθρο 3, να τροποποιηθούν οι διατάξεις των συμβάσεων και μάλιστα να τροποποιηθούν κατά τέτοιον τρόπο που να μπορεί πλέον νομικά να παραχωρηθεί, δηλαδή να ξεπουληθεί, το λιμάνι του Πειραιά και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης σε τρίτους.

Δεν χρειάζεται να κάνουμε διαγωνισμό νομικών γνώσεων, για να πούμε ξανά ότι στο άρθρο 3 της κυρούμενης σήμερα συμβάσεως για τον Ο.Λ.Π. αναφέρεται, για παράδειγμα στην περίπτωση 3.2 ότι εξαιρείται από το σκοπό της ασκήσεως του δικαιώματος παραχωρήσεως προς τρίτους η εμπορική εκμετάλλευση.

Είναι σαφές ότι με τις τροποποιήσεις που επέρχονται νομοθετικά, πρώτον, νομοθετείται η δυνατότητα ξεπουλήματος, αλλά και τούτο δεν αρκεί. Γι' αυτό και καταγγέλλω, κύριε Πρόεδρε, την περαιτέρω μεθόδευση διά της παραχωρήσεως εξουσιοδοτήσεως στον αρμόδιο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και το συναρμόδιο Υπουργό να τροποποιούν κατά βούληση και τις συμβάσεις, αλλά και τις νομοθετικές ρυθμίσεις που επέρχονται επί των συμβάσεων με το παρόν νομοθέτημα.

Θεωρώ δε ότι όπως πολλαπλώς και πολλάκις έχει γνωμοδοτήσει η Νομική Υπηρεσία της Βουλής αλλά και οι συνταγματολόγοι, οι διατάξεις με τις οποίες περιβάλλεται ο αρμόδιος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είναι τόσο αόριστες που είναι σαφώς αντισυνταγματικές.

Και έχω πει επανειλημμένως και στην επιτροπή ότι αυτό το ταλαίπωρο σχέδιο νόμου της υφαρπαγής και της μεθοδεύσεως δεν θα μπορέσει να υλοποιηθεί για πολλούς λόγους, αλλά και για λόγους συνταγματικότητας.

Δεν είναι δυνατόν με την προβλεπόμενη διάταξη να μπορούν οι Υπουργοί –εν προκειμένω οι Υπουργοί Ναυτιλίας και Οικονομίας και Οικονομικών- να τροποποιούν κατά βούληση το σημερινό νομοθέτημα -έστω και ως μεθοδεύεται- και μάλιστα με αόριστη εξουσιοδότηση. Η εξουσιοδότηση θα έπρεπε να είναι ρητή και να έχει τουλάχιστον πλαίσιο. Και εν προκειμένω, το μόνο που πράττουν πανικόβλητοι όσοι επινόησαν αυτού του είδους τις μεθοδεύσεις είναι να εξοπλίζουν περαιτέρω την Κυβέρνηση και τους αρμόδιους Υπουργούς με αυθαίρετες τροποποιήσεις, έτσι ώστε να ικανοποιήσουν και εις το μέλλον όσες μαύρες τρύπες θα περιλαμβάνει αυτό το ξεπούλημα προς τα ολιγοπώλια και τα ολιγοψώνια, όπως γνωρίζουμε πλέον όλοι.

Τώρα, η θέση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., όπως αναλύθηκε και από τον Κοινοβουλευτικό μας Εκπρόσωπο και ιδιαίτερα από τον εισηγητή μας, είναι πολύ καθαρή και δεν χωρούν στρεβλώσεις. Είμαστε υπέρ της διατηρήσεως του δημόσιου χαρακτήρα των λιμανιών και των διοικήσεών τους. Είμαστε υπέρ της διατηρήσεως του μάνατζμεντ από το δημόσιο τομέα. Θεωρούμε τα λιμάνια στρατηγικού χαρακτήρα, καταγγέλλουμε τη μεθόδευση και όλο αυτό το χαρακτηρίζουμε ως «ξεπούλημα».

Τέλος δε, στηρίζουμε τους αγώνες των εργαζομένων και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Το αποδείξαμε. Δεν μονοπωλούμε τους αγώνες, αλλά είμαστε μπροστά στους αγώνες και θα συνεχίσουμε να είμαστε μπροστά, γιατί πιστεύουμε, βεβαίως, στο δίκαιο των εργαζομένων, αλλά το δικαίωμα στήριξής μας πάει πιο πέρα. Πάει στα πραγματικά συμφέροντα του ελληνικού λαού. Πάει στη στήριξη των στρατηγικών συμφερόντων της χώρας, τα οποία πλήττονται.

Υπάρχει μια σειρά από ψευδεπιχειρήματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, που προωθεί η Κυβέρνηση και ο Υπουργός, όπως τον ακούσαμε προηγουμένως, γιατί τάχα πρέπει να ψηφιστούν αυτές οι διατάξεις και να προωθηθεί αυτό το ξεπούλημα, ότι τάχα δεν μπορεί να προχωρήσει στην αυτοχρηματοδότηση αυτών των επενδύσεων, ότι έτσι πράττουν όλοι οι σύγχρονοι πλέον στην Ευρώπη και ότι ως εκ τούτου πρέπει να προσαρμοστούμε στη νέα εποχή.

Η μελέτη, λοιπόν, κύριε Υφυπουργέ –μια και ο κύριος Υπουργός έχει συνηθίσει να μην ακούει κανένα και όχι μόνο σε αυτό το Υπουργείο, άλλοι άκουγαν μόνο- ...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ο καθείς...

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΝΙΩΤΗΣ: Εσείς, κύριε κοινοβουλευτικέ, είστε συμπαθής και δεν πρόκειται να ασκήσουμε κριτική εις υμάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Για την ακοή του κ. Παυλίδη δεν μας είπατε.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΝΙΩΤΗΣ: Είναι οξυτάτη. Και ακούει και εις πολλάς γλώσσας.

Επανέρχομαι εις την τοποθέτησή μου και λέω ότι σύμφωνα με μια μελέτη, που καταθέσαμε στη Διαρκή Επιτροπή, του Πανεπιστημίου του Πειραιώς, προκύπτουν τα αντίθετα απ' αυτά που ισχυρίζεται ο κύριος Υπουργός, ότι δηλαδή, πρώτον, το 80% των λιμανιών της Ευρώπης παραμένουν υπό το δημόσιο έλεγχο ή υπό τον ευρύτερο κοινωνικό έλεγχο, ότι ο Ο.Λ.Π. μπορεί να χρηματοδοτήσει τις επεκτάσεις ή τον εκσυγχρονισμό του προβλήτα ΙΙ ή του πιθανού προβλήτα ΙΙΙ, διότι έχει 17,5 περίπου εκατομμύρια ευρώ ετήσια έσοδα. Με την ανάπτυξή του μέσα από δανεισμό θα μπορούσε να τριπλασιάσει τη χωρητικότητά του, άρα να τριπλασιάσει τα έσοδα, τα οποία θα πάνε στα 50.000.000 ευρώ. Άρα, το επιχείρημα ότι δεν έχει πιστοληπτική ικανότητα ή ότι δεν μπορεί να ανταποκριθεί εις το επενδυτικό δάνειο ο Ο.Λ.Π. είναι ένα μεγάλο ψέμα.

Ένα τεράστιο ψέμα, επίσης, είναι ότι με τις ρυθμίσεις η Κυβέρνηση λύνει όλα τα θέματα των εργαζομένων. Η Κυβέρνηση το μόνο που κάνει είναι να πλήττει και το δημόσιο συμφέρον και τα συμφέροντα των εργαζομένων, τους οποίους πετάει στο δρόμο ή τους αφήνει χωρίς δουλειά. Υπόσχεται αόριστες μετατάξεις χωρίς προσδιορισμό. Υπόσχεται πρόωρες συνταξιοδοτήσεις με εθελούσια, που είναι κυριολεκτικά στον αέρα, χωρίς αναλογιστικές μελέτες. Τέλος δε προωθεί, χάριν του μονοπωλιακού κρατικού γίγαντα της Κίνας ή έστω των Εμιράτων, έναν εργασιακό μεσαίωνα, ένα μεσαίωνα, όπου η βάση θα είναι εικοσιτετράωρη εργασία, πιθανόν δε και ανασφάλιστη εργασία.

Τέλος, το ξεπούλημα συμπεριλαμβάνει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και ένα αόρατο ποσό το οποίο θα επενδύσει –υποτίθεται- ο μονοπωλιακός κρατικός υπεργίγαντας. Αλλού μας λένε για 450.000.000 ευρώ. Εκείνο που ξέρουμε είναι ότι ο εκσυγχρονισμός του προβλήτα ΙΙ θα είναι στα 112.000.000 ευρώ. Εν πάση περιπτώσει, οι Τούρκοι πούλησαν μεν, αλλά με 1.200.000.000 ευρώ τη Σμύρνη, το λιμάνι τους. Εδώ, λοιπόν, πρόκειται κυριολεκτικά για ξεπούλημα και στρατηγικών συμφερόντων, αλλά και ξεπούλημα ενός αδιατίμητου, χωρίς αντιστοίχιση μεταξύ τού τι παρέχω και τι εισπράττω.

Σε καμμία περίπτωση το ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν θα συναινέσει. Ιδιαίτερα εμείς, οι Βουλευτές του Πειραιά, θα συνεχίσουμε τον αγώνα κοντά στους εργαζόμενους, κοντά στο λαό και στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και θα ακυρώσουμε στην πράξη αυτό το απαράδεκτο νομοθέτημα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Φίλιππος Σαχινίδης.

Ορίστε, κύριε Σαχινίδη.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με προσοχή τις απόψεις του κυρίου Υπουργού, των συναδέλφων από τη Συμπολίτευση, οι περισσότεροι εξ αυτών απουσιάζουν, αλλά και των υπολοίπων κομμάτων της Αντιπολίτευσης.

Το συμπέρασμα το οποίο βγαίνει από τη σημερινή συζήτηση είναι σταθερά το ίδιο. Ο κύριος Υπουργός επιμένει ότι η Κυβέρνηση δεν κάνει τίποτε παραπάνω από το να προχωρά σε κύρωση των δύο συμβάσεων παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης. Έφθασε μάλιστα στο σημείο να ειρωνεύεται το ΠΑ.ΣΟ.Κ. για τη στάση του. Μας κατηγόρησε ότι αλλάζουμε θέσεις ανάλογα με το εάν είμαστε στην κυβέρνηση ή όχι.

Τι έκανε όμως ο κύριος Υπουργός για να αποδείξει ότι έχει δίκιο; Προχώρησε σε στρέβλωση των απόψεών μας λέγοντας ότι η άποψη για στρατηγικές συνεργασίες, όπως αυτή υποστηρίχθηκε από τους μελετητές του επιχειρησιακού σχεδίου για τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς, είναι αυτό που υλοποιεί σήμερα η Κυβέρνηση. Όχι, κύριε Υπουργέ, -δεν είναι εδώ τώρα- άλλο είναι η αποκλειστική παραχώρηση σε ιδιώτη για πενήντα με εκατό χρόνια και άλλο η συνεργασία με το ιδιώτη. Άλλο το joint venture για το οποίο μιλούσε η μελετητική εταιρεία και άλλο η αποικιοκρατικού τύπου αποκλειστική παραχώρηση.

Ακούσαμε ξανά από τη συνάδελφο του Κ.Κ.Ε. να επαναλαμβάνει μία ακόμα φορά τις απόψεις της για τις θέσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Αν και αναγνώρισε ότι με το παρόν νομοσχέδιο επιδεινώνεται η κατάσταση, εξακολουθεί να θεωρεί υπεύθυνο το ΠΑ.ΣΟ.Κ. για την εξέλιξη αυτή, γιατί λέει, άνοιξε την πόρτα με τη μετατροπή των λιμένων σε ανώνυμες εταιρείες. Φοβούμαι όμως ότι κάνετε ένα νοηματικό άλμα στη διατύπωση της θέσης σας για τη στάση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., γιατί παραγνωρίζετε ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. διατήρησε τον έλεγχο, επομένως και το δημόσιο χαρακτήρα των δύο λιμένων, κρατώντας την πλειοψηφία των μετοχών. Ανάλογο προβληματισμό κατέθεσαν και οι συνάδελφοι από τον ΣΥ.ΡΙΖ.Α..

Τόσο ο συνάδελφός μου κ. Ζωίδης όσο και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος αλλά και οι υπόλοιποι ομιλητές από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. υπήρξαν σαφείς και κατηγορηματικοί ως προς τη θέση που υποστηρίζει το ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Επιτρέψτε μου λοιπόν να μπούμε για λίγο στην ουσία της υπόθεσης, αφού βέβαια χαρακτηρίσω γόνιμο το ενδιαφέρον που υποδεικνύουν οι συνάδελφοι για τις θέσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και να πω ότι αφετηρία της προσέγγισής μου για το ποια είναι η θέση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για τους λιμένες είναι τα οικονομικά. Τα λιμάνια σήμερα παράγουν, προσφέρουν δημόσια αγαθά, τα οποία δικαιολογούν δημόσια παρέμβαση. Αναφέρομαι στην ασφάλεια, στους κυματοθραύστες, στην προστασία της ακτής, στην περιβαλλοντική προστασία. Παράγουν όμως και ιδιωτικά αγαθά και υπηρεσίες που δημιουργούν άμεσα και έμμεσα οικονομικά οφέλη, μέσω συναλλαγών αγοράς. Είναι το μείγμα αυτών των δημόσιων και ιδιωτικών αγαθών το οποίο παράγει πολλαπλασιαστικά οικονομικά οφέλη.

Με βάση αυτήν την προσέγγιση είναι ξεκάθαρο ότι πρέπει να υπάρχει ένας ισχυρός ρόλος για το κράτος σε ό,τι αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμένων. Γι' αυτό και στο πρόγραμμά μας επιμείναμε για τη διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα τους, με δυνατότητα ανάπτυξης στρατηγικών συνεργασιών με αξιόπιστους εταίρους.

Θεωρούμε ότι σήμερα τα λιμάνια αποτελούν μία πηγή τεράστιων αναπτυξιακών δυνατοτήτων για τη χώρα μας, κυρίως εξαιτίας της παγκοσμιοποίησης που οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης για μεταφορικό έργο και λιμενικές υπηρεσίες. Η γεωγραφική θέση της χώρας μας στην Ευρώπη σε σχέση με τις δύο ανερχόμενες οικονομικές δυνάμεις, Ινδία και Κίνα, δημιουργεί συγκριτικά πλεονεκτήματα για τη χώρα μας. Οι αλλαγές αυτές στην παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα αναβαθμίζουν το ρόλο των λιμένων και προσελκύουν το ενδιαφέρον επενδυτικών κεφαλαίων που επιθυμούν τον έλεγχό τους.

Κύριο ζήτημα στις σημερινές συνθήκες για τα ελληνικά λιμάνια αποτελεί ο εκσυγχρονισμός τους, η βελτίωση και η επέκταση υποδομών και αναδομών, η οργανωτική, λειτουργική αναβάθμιση και η εισαγωγή νέων τεχνολογιών, με στόχο τη βελτίωση επιπέδων εξυπηρέτησης των χρηστών-πελατών των λιμένων αλλά και την αποδοτικότερη λειτουργία τους.

Στις επενδύσεις εκσυγχρονισμού πρέπει να συμπεριληφθούν και επενδύσεις για συμμόρφωση με οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το περιβάλλον και την ασφάλεια των λιμένων. Σύμφωνα με τον κύριο Υπουργό, με αυτά που ακούσαμε να λέει, οι εκτιμούμενες επενδύσεις στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς ανέρχονται περίπου στα 450.000.000 ευρώ με 500.000.000 ευρώ. Για την υλοποίηση των απαιτούμενων επενδύσεων, υπάρχουν εξ όσων δύναμαι να γνωρίζω, δυνατότητες συγχρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και η δυνατότητα πρόσβασης σε δανεισμό από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Εσείς, κύριε Υπουργέ, υποστηρίζετε ότι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς δεν μπορεί να διαθέσει αυτά τα κεφάλαια και ότι απαιτείται η ουσιαστική συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων. Θέτω, όμως, ένα ερώτημα: Ανεξέλεγκτα, χωρίς κανέναν όρο, χωρίς καμμία προϋπόθεση;

Όπως γνωρίζετε τα λιμάνια στο παρελθόν λειτουργούσαν σε μεγάλο βαθμό ως δημόσια υπηρεσία, χωρίς σε αρκετές περι-

πτώσεις να διαχωρίζονται τα συμφέροντά τους από εκείνα της Δημόσιας Διοίκησης. Τα λιμάνια, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, κατέχουν και μονοπωλιακά προνόμια σε σειρά αγορών. Για παράδειγμα, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς έχει ιστορικά τέτοια προνόμια στην εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκής κίνησης και κρουαζιερόπλοιων, στη διακίνηση εισαγόμενων εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων. Εσείς τι επιθυμείτε με την πρωτοβουλία αυτή; Να αντικαταστήσετε ένα κρατικό μονοπώλιο με ένα ιδιωτικό; Προς όφελος του ανταγωνισμού ή του ιδιώτη;

Μου θυμίζει λιγάκι η προσέγγιση αυτή την επιχειρηματολογία του κ. Αθανασόπουλου της Δ.Ε.Η. και είναι αυτή μια νέα συνεισφορά της Νέας Δημοκρατίας στην οικονομική επιστήμη. Για να δούμε, λοιπόν, τι λένε οι οικονομολόγοι της Νέας Δημοκρατίας. Είναι τα «New democracy economics» αυτά, είναι μια νέα κατηγορία, ένας νέος τομέας στα οικονομικά.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Έχετε εντρυφήσει βλέπω.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Βεβαίως, σας παρακολουθώ στενά.

Λέτε, λοιπόν: Θέλουμε να κατεβάσουμε τις τιμές; Ο αποτελεσματικότερος τρόπος για να το κάνουμε είναι να ανεβάσουμε τις τιμές. Ανεβάζεις τις τιμές, γίνεται ελκυστικό το τοπίο στο χώρο της ηλεκτρικής ενέργειας, προσελκύονται επενδύσεις, αυξάνεται η προσφορά και κάποτε θα πέσουν οι τιμές.

Για να δούμε τώρα τα «New democracy economics» τι λένε για την περίπτωση των λιμένων. Εδώ λέτε, επειδή δεν έχουν χρήματα ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς και ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, έχουμε μια νέα τομή στα οικονομικά. Τι κάνουμε εδώ; Μετατρέπουμε το κρατικό μονοπώλιο σε ιδιωτικό μονοπώλιο, διασφαλίζουμε την κερδοφορία, επεκτείνουμε τη σύμβαση σε βάθος χρόνου για να είμαστε σίγουροι ότι κανένας από τους ιδιώτες που θα κληθεί δεν πρόκειται να χάσει και με αυτό τον τρόπο διασφαλίζουμε ότι εν πάση περιπτώσει αυτοί θα εξασφαλίσουν σίγουρα τα κέρδη τους.

Αναγνωρίζω τη συνεισφορά σας και τη συμβολή σας στην ανάπτυξη της οικονομικής επιστήμης.

Όμως, εκείνο το οποίο θα ήθελα να σας ρωτήσω, γιατί διαπιστώνω ότι εμφανίζεστε βασιλικότεροι του βασιλέως στις επιταγές του οικονομικού φιλελευθερισμού, είναι ότι ακόμη και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής θέλουν να έχουν σήμερα μια άποψη για το ποιος θα έχει τον έλεγχο των λιμανιών τους. Εσάς δεν σας προβληματίζει καθόλου η στάση της «Μέκκας» του φιλελευθερισμού; Πολλοί αναλυτές σήμερα μιλάνε για τον οικονομικό πατριωτισμό ως αντίδοτο στην παγκοσμιοποίηση. Οι ίδιες οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Και τα δικά μας λιμάνια, δικά τους.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Ναι.

Οι ίδιες οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής όταν κάποιες ξένες εταιρίες, κρατικές, επεδίωξαν να αγοράσουν τα λιμάνια τους, δεν το επέτρεψαν. Εμείς τα δίνουμε όλα; Είστε τόσο σίγουροι για το τι μπορεί να συμβεί στη χώρα μας τα επόμενα πενήντα, εξήντα, εβδομήντα χρόνια και τα παραχωρείτε όλα;

Κύριοι συνάδελφοι, όπως είπε και ο συνάδελφός μου κ. Ζωίδης και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, εμείς είμαστε αντίθετοι σ' αυτές τις ρυθμίσεις που φέρνετε εδώ στο Κοινοβούλιο γι' αυτό και καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στη Β' Πειραιά κ. Γιάννης Διαμαντίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολλά έχουν λεχθεί το τελευταίο διάστημα για το θέμα που συζητάμε σήμερα, για το σχέδιο νόμου της Κυβέρνησης και την προσπάθεια που έγινε απ' όλους να κατηγορηθούν οι εργαζόμενοι στο λιμάνι του Πειραιά και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και να παρουσιαστούν είτε ως θύτες είτε ως θύματα, μέσα από τη συνεχιζόμενη αντεργατική πολιτική της Κυβέρνησης.

Γι' αυτό ακριβώς εμείς, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., στηρίξαμε και στηρίζουμε αυτό τον αγώνα των εργαζομένων στα δύο λιμάνια, που εσείς θέλετε να τους θυσιάσετε ως εξιλαστήρια θύματα στο βωμό μιας αδιαφανούς, ασύμφορης και αντεθνικής ιδιωτικοποίησης. Μακάρι, όμως, να ήταν μόνο αυτό το πρόβλημα του ελληνικού λαού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι Έλληνες πολίτες μετά από μια και πλέον τετραετία διερωτώνται τι φταίει και δεν πάνε καλά τα πράγματα. Φταίει μήπως το πετρέλαιο, η κούρσα του πετρελαίου; Φταίει η κερδοσκοπία; Φταίει η κυβερνητική ανεπάρκεια και η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας; Φταίνε οι Έλληνες για την κερδοσκοπία, όπως δήλωσε ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Φώλιας; Φταίνε οι εργατοϋπάλληλοι που δεν είναι ανταγωνιστικές οι επιχειρήσεις στις οποίες εργάζονται, γιατί είναι χαμηλόμισθοι ή και ανασφάλιστοι;

Φταίνε τα συνδικάτα σήμερα; Γιατί ακούμε την Κυβέρνηση να μιλάει για τη Δ.Ε.Η.. Φταίνε ιδιαίτερα αυτοί που δεν συμφωνούν να εργάζονται δεκαετίες ή χρόνια πολλά περισσότερο και να συνταξιοδοτούνται με χαμηλότερες συντάξεις; Φταίνε οι χαμηλά αμειβόμενοι εργαζόμενοι, όταν στο δημόσιο τομέα οι διευθυντές, που ορίζετε, παίρνουν πολλαπλάσια χρήματα και διπλασιάζουν τους μισθούς τους; Φταίνε όλοι, εκτός από την Κυβέρνηση. Έτσι μας λέει σήμερα η Κυβέρνηση. Ίσως έτσι μπορεί να εξηγηθεί το γεγονός ότι εδώ και τρία χρόνια η Κυβέρνηση θέλει να παρουσιάζεται ως εκβιαζόμενη από τους εργαζόμενους στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, με σκοπό να προχωρήσει αυτό το σχέδιο νόμου και να εμφανίζεται ως όμηρος των εργαζόμενων.

Τώρα, ποιος ξεκίνησε αυτή την αντιδικία και την κόντρα και αυτό τον αδιέξοδο διάλογο σε μία προσπάθεια να οδηγηθούμε από τη σιγουριά του παρόντος στην αβεβαιότητα του μέλλοντος, αυτό είναι ένα θέμα που το γνωρίζουμε όλοι.

Τι ζητούν και τι έκαναν όλα αυτά τα χρόνια οι συνδικαλιστές, οι υπάλληλοι και οι εργαζόμενοι στα λιμάνια; Είναι, νομίζω, γνωστό σε όλους ότι οι εργαζόμενοι σε αυτούς τους δύο δημόσιους λιμένες, οργανισμούς επιθυμούν τα αυτονόητα, κύριε Υπουργέ:

Πρώτον, να μη χάσουν τα λιμάνια το δημόσιο χαρακτήρα τους.

Δεύτερον, να γίνουν οι απαραίτητες προσλήψεις μόνιμου προσωπικού, για να καλυφθούν οι θέσεις εργασίας, τα κενά και να μειωθεί η ανάγκη για υπερωρίες.

Τρίτον, να εκτελεστούν πάραυτα οι εργασίες στους Σ.ΕΜΠΟ. και στις αντίστοιχες προβλήτες, καθώς και η προμήθεια τεχνολογικού εξοπλισμού, που ο κύριος Υπουργός μας είπε ότι χρειάζονται δώδεκα μήνες για να γίνουν. Είστε τέσσερα χρόνια στην Κυβέρνηση και δεν κατορθώσατε να κάνετε αυτές τις προμήθειες με χρήματα του οργανισμού.

Τέταρτον, να μην παραχωρηθεί η χρήση και η εκμετάλλευσή τους σε ιδιώτες, σε ιδιωτικούς διεθνείς επιχειρηματικούς ομίλους, αφού είναι και κερδοφόροι οργανισμοί και στρατηγικής σημασίας.

Αυτό είναι τελικά το έγκλημά τους; Ότι έχουν άποψη για το χώρο που εργάζονται εδώ και δεκαετίες;

Από την άλλη μεριά, τι ζητά και τι επιδιώκει και η σημερινή Κυβέρνηση και η προηγούμενη με την τάχα φιλοσοφία της ιδιωτικοποίησης του κράτους: να κάνει κάποιους πλουσιότερους, ξεπουλώντας την περιουσία του ελληνικού λαού, αδιαφορώντας για κάθε άλλη συνέπεια. Αυτό κάνετε.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα: αντί το δημόσιο να είναι εγγυητής του δημοσίου συμφέροντος, των δικαιωμάτων των πολιτών, των εργαζομένων, των επιχειρήσεων και των καταναλωτών, γίνεται μέρος του προβλήματος. Και είστε μέρος του προβλήματος που υπάρχει.

Και τι επιχειρήματα μας είπε ο Υπουργός;

Πρώτον, τι έκανε; Κατασυκοφάντησε τους εργαζόμενους.

Δεύτερον, προσπάθησε να επηρεάσει την κοινή γνώμη με διάφορα δημοσιεύματα και για τις μισθολογικές καταστάσεις των εργαζόμενων.

Τρίτον, έφερε εδώ πέρα -ο Υπουργός- ψευδή επιχειρήματα, τα οποία με πολύ σωστό και τεκμηριωμένο τρόπο ανατράπηκαν από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ κ. Παπουτσή.

Και τέταρτον, τι κάνατε; Προσπαθήσατε να εκβιάσετε και να

εκφοβίσετε τους εργαζόμενους με μία βιομηχανία κλήσεων εκατόν ενενήντα τριών εργαζόμενων σε απολογία, γιατί δεν έκαναν υπερωρίες. Και βεβαίως η διοίκησή σας προσέφυγε στη δικαιοσύνη, όπου πανηγυρικά δικαιώθηκαν οι εργαζόμενοι και είναι κόλαφος για την Κυβέρνηση αυτό.

Αφού βλέπετε ότι δεν μπορείτε να πείσετε κανέναν, τι μας λέτε τώρα; Ότι έχετε σαν πρότυπο -και προχωρείτε και κάνετε αυτό το ξεπούλημα- την Τουρκία, τη Βουλγαρία, την Αίγυπτο και τη Ρουμανία, όπου αυτές έχουν παραχωρήσει τα λιμάνια τους προ πολλού σε ξένους operators. Δηλαδή, αυτές οι χώρες είναι τα πρότυπά σας, κύριε Υπουργέ; Όμως, ακόμη και η Τουρκία δεν έδωσε ζωτικές λιμενικές υπηρεσίες έναντι πινακίου φακής και πάντως όχι με το άγνωστο και αβέβαιο μίσθωμα της όποιας πλειοδότριας εταιρείας προκριθεί.

Και βέβαια δεν ξέρουμε και τι λέτε μέσα στη σύμβαση. Για να πάρει αυτή τη σύμβαση παραχώρησης, πρέπει ο κάθε ενδιαφερόμενος να πληρώσει 4.000 ευρώ. Δηλαδή, εμείς οι Βουλευτές για να έχουμε αυτή τη σύμβαση, πρέπει να πληρώσουμε 4.000 ευρώ. Είναι σοβαρά πράγματα αυτά; Κι έρχεστε στη Βουλή να νομοθετήσετε με αυτά τα επιχειρήματα;

Είναι εύλογο να διαφωνούμε, κύριε Υπουργέ, και να διερωτώμεθα από πού εσείς αντλείτε την αισιοδοξία σας και πού οφείλεται η εμμονή σας ότι τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης θα γίνουν ελκυστικότερα και οικονομικότερα. Μόνο ένα συμπέρασμα μπορούμε να βγάλουμε: τίποτε δεν είναι τυχαίο και ότι κάποιοι προετοιμάζουν το έδαφος για επέλαση των ιδιωτικών συμφερόντων, όχι μόνο στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, αλλά και αλλού. Και βεβαίως δεν λαμβάνετε υπ'όψιν σας και την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Πηγαίνετε στον Πειραιά, πηγαίνετε στο Πέραμα. Θα δείτε αύριο εδώ πέρα να διαδηλώνουν οι κάτοικοι του Περάματος.

Και δεν λαμβάνετε υπ'όψιν σας και την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Καταθέτω στα Πρακτικά, κύριε Πρόεδρε, την αναφορά που έκανε ο Νομάρχης Πειραιά, όπου μιλάει για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που θα έχει η επέκταση του λιμανιού από την ασυδοσία του ξένου επενδυτή, προς τον εισαγγελέα πλημμελειοδικών Πειραιά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Διαμαντίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται το αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ύστατο λοιπόν όπλο του αρμόδιου Υπουργού είναι η κατάθεση αυτού του νομοσχεδίου για την κύρωση των συμβάσεων παραχώρησης για εθελουσία αποχώρηση και μετατάξεις σε οποιοδήποτε τομέα του δημόσιου τομέα, χωρίς να ξέρουμε αν υπάρχουν θέσεις ή αν θα κάνετε προσωποπαγείς θέσεις για να βολέψετε τους ημετέρους, τα «γαλάζια» παιδιά. Και βεβαίως δεν ξέρω κατά πόσο αυτό αντίκειται και στο άρθρο 73 β' του Συντάγματος. Διότι εδώ υπάρχει θέμα. Είναι συνταξιοδοτικό το θέμα και δεν είστε εσείς οι αρμόδιοι. Πρέπει να έχει κατατεθεί νομοσχέδιο από το Υπουργείο Οικονομικών.

Κύριε Πρόεδρε, το πλοίο που λέγεται Ελλάς-2008 βρίσκεται μέσα στην καταιγίδα, μέσα σε κυκλώματα και στο χάος χωρίς πυξίδα, χωρίς καπετάνιο και χωρίς προορισμό. Οι επιθέσεις που δέχεται ο λαός από παντού μένουν αναπάντητες.

Ωραιότατο είναι, κύριε Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ, το όραμα της γεωπολιτικά αναβαθμισμένης και ενεργειακά εξασφαλισμένης Ελλάδας, καλές οι συμφωνίες με τους Ρώσους και τους Κινέζους, εάν όμως συνεχιστεί αυτή η καταστροφική τροχιά στην οποία έχει μπει η χώρα μας όλα αυτά είτε θα μείνουν στα χαρτιά είτε θα αποβούν αποκλειστικά προς όφελος των πέντε, δέκα οικογενειών που λυμαίνονται το δημόσιο συμφέρον. Και βεβαίως θα έχουν σαν αποτέλεσμα να πλουτίσουν όλοι αυτοί εις βάρος των Ελλήνων. Και η ιδιωτικοποίηση του Ο.Λ.Π. και το Ο.Λ.Θ. που επιχειρείται με τις συζητούμενες διατάξεις δεν μας βρίσκει ούτε σύμφωνους αλλά ούτε και αδιάφορους. Εμείς δίνουμε το παρόν καθημερινά στους αγώνες των εργαζομένων δίπλα τους, γιατί πιστεύουμε ότι θίγονται και τα δικαιώματά τους αλλά βεβαίως θίγεται και η εθνική μας κυριαρχία και αξιοπρέπεια. Και αυτός είναι ο λόγος που δεν δεχόμαστε τις μεταμφιεσμένες αλήθειες της Κυβέρνησης και τα απατηλά επιχειρήματά της.

Δηλώνουμε ξεκάθαρα –το είπε και ο κ. Παπουτσής- ότι από τις πρώτες προτεραιότητές μας όταν θα έλθουμε και πάλι στην κυβέρνηση θα είναι να επαναπροσδιορίσουμε τις θέσεις μας σε σχέση με τη σύμβαση αυτή. Θα την επαναδιαπραγματευτούμε.

Τέλος, κλείνοντας είναι αυτονόητο ότι καταψηφίζουμε αυτό το νομοσχέδιο και καλούμε έστω και την υστάτη στιγμή την Κυβέρνηση να το πάρει πίσω.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Η κ. Αράπογλου έχει το λόγο.

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, σε ένα τέτοιο νομοσχέδιο λογικά πρέπει να γίνεται μία συζήτηση πολιτική και μία συζήτηση τεχνολογική. Γιατί εάν δεν έχει γίνει κατανοητό μέσα στην Αίθουσα, μιλάμε για την εκχώρηση δημοσίου πλούτου και μιλάμε και για την υποθήκευση στην ουσία σημείων μεγάλου γεωστρατηγικού ενδιαφέροντος για τη χώρα. Και το λέω γιατί πολλά ακούγονται τελευταία και μεγάλες κραυγές βγαίνουν και τελευταία και παλαιότερα για το ρόλο της Θεσσαλονίκης, για το ρόλο που πάντα έπαιζε η Θεσσαλονίκη.

Ιστορικά η Θεσσαλονίκη στον 18ο και στο 19ο αιώνα ήταν η ville convoitee, η πόλη που την ορέγονταν όλοι. Γιατί, κύριε Υπουργέ; Γιατί είχε το λιμάνι της, για κανέναν άλλον λόγο. Ποιος είναι ο γεωστρατηγικός ρόλος της Θεσσαλονίκης στα Βαλκάνια και στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης για την οποία η Θεσσαλονίκη θα έπρεπε ή πρέπει να παίξει σημαντικό ρόλο; Το λιμάνι της, κανένας άλλος λόγος. Ποιος είναι λοιπόν ο ρόλος που μπορεί να αναπτύξει στην ευρύτερη περιοχή της βόρειας Ελλάδας και γι' αυτό γίνεται πρωτεύουσα πόλη του βορρά, δηλαδή συμπρωτεύουσα ή συμβασιλεύουσα ή ό,τι άλλο θέλετε ιστορικά; Το λιμάνι της, κύριε Υπουργέ. Τίποτε άλλο.

Γι' αυτό το λιμάνι σήμερα μιλάμε, για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Λυπάμαι γιατί είναι ανατριχιαστικά απούσα η οποιαδήποτε αναφορά στο γεωστρατηγικό ρόλο του λιμανιού της Θεσσαλονίκης για τα Βαλκάνια. Αυτό είναι ένα εκπληκτικό έλλειμμα και μία έκπτωση της Κυβέρνησής σας. Δεν έχετε τη δυνατότητα και το θάρρος να συνδέσετε την πορεία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με την εξωτερική πολιτική, με την αναπτυξιακή πολιτική της βόρειας Ελλάδας.

Ας πάμε όμως στο τεχνοκρατικό θέμα. Ο κ. Υπουργός είπε ότι έγιναν πολλές μελέτες και από τις μελέτες αυτές όπου είδατε τι πρέπει να γίνει για τη Θεσσαλονίκη, καταλήξατε σ' αυτό που επιχειρείτε σήμερα. Πού είναι αυτές οι μελέτες; Μπορείτε να τις δείξετε και σε μας για να πειστούμε; Πού είναι η μελέτη που λέει ότι υπάρχουν και άλλες εναλλακτικές λύσεις, αλλά από όλες τις λύσεις επιλέγουμε αυτήν ως συμφερότερη; Μπορείτε να μας δείξετε έστω μία μελέτη που έχετε χρηματοδοτήσει για να κάνετε αυτήν τη στρατηγικής σημασίας αλλαγή διαχειριστή και στην ουσία ωφελούμενου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης; Ποιοι πιστεύετε ότι είστε εσείς που μπορείτε να υποθηκεύσετε το μέλλον της πόλης για τα επόμενα σαράντα χρόνια; Τι πιστεύετε ότι μπορείτε να προφητεύσετε για το τι θα συμβεί στα Βαλκάνια και στην υπόλοιπη περιοχή για τις επόμενες τέσσερις δεκαετίες και πηγαίνετε άρον-άρον να υποθηκεύσετε και να ξεπουλήσετε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης; Πού είναι οι μελέτες σας, κύριε Υπουργέ, για να πειστούμε ότι πράγματι ενδιαφερθήκατε;

Ο κ. Υπουργός μας έδωσε μετά κόπων και βασάνων αυτό. Σας το επιστρέφουμε. Αν ολόκληρο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής το μόνο που μπορεί να κάνει, η μόνη αναφορά που μπορεί να έχει είναι αυτό, συγχαρητήρια. Ξέρετε τι λέει αυτό παρά ταύτα; Εφόσον αυτό μας δώσατε, να μιλήσουμε πάνω σ' αυτό το ευτελές τρισέλιδο, φωτοτυπημένο σε ασπρόμαυρο ενώ είναι έγχρωμο για να δείχνει ακριβώς πώς γίνονται οι κατανομές. Αν κανείς καθίσει και το διαβάσει -κύριε Υπουργέ, καθίστε να το διαβάσετε κι εσείς και οι σύμβουλοί σας- θα δείτε ότι εκεί που λέει για τα λιμάνια, για παράδειγμα λιμάνι της Αιγύπτου –έβλεπα ότι έλεγε Πορ-

τσάιντ- έχει δύο εταιρείες, δηλαδή υπάρχουν δύο εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται Σ.ΕΜΠΟ., ανάλογα βεβαίως και στα λιμάνια της Ευρώπης. Ας μην συζητήσουμε για τα λιμάνια της αναπτυγμένης Ευρώπης, όπως θέλετε να λέτε, και τα πρότυπά σας της δυτικής Ευρώπης. Μπορείτε να μας πείτε παρά ταύτα στο λόγο που θα πάρετε αμέσως μετά ή όποτε τον πάρετε τι ακριβώς συμβαίνει στο Ρότερνταμ όπου για το λιμάνι του Ρότερνταμ το Βέλγιο έχει κεντρική εθνική πολιτική με πολύ μεγάλες επενδύσεις προκειμένου να προσελκύσει την κίνηση...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Στην Ολλανδία είναι το Ρότερνταμ.

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Είπα Βέλγιο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Είναι Κάτω Χώρες έτσι κι αλλιώς.

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Pays Bas. Να είστε καλά που με διορθώσατε.

Η Ολλανδία έχει κάνει κεντρικές εθνικές επενδύσεις στο Ρότερνταμ, ακριβώς για να προσελκύσει τη μεγάλη κίνηση από την Ανατολή. Μήπως μπορείτε να μου πείτε σε ποιον ανήκει η διαχείριση του λιμανιού του Ρότερνταμ και αν οι Ολλανδοί έχουν δώσει το Ρότερνταμ ολόκληρο σε κάποιον, σε κάποια εταιρεία; Μήπως είναι αλήθεια ότι στο Ρότερνταμ η διοίκηση ασκείται από το Δημόσιο και από την αυτοδιοίκηση; Μήπως ανάλογο είναι το παράδειγμα και για τη Βαρκελώνη; Μήπως παρόμοια λειτουργεί και το Αμβούργο; Μήπως εν τέλει μπορείτε να μας πείτε ένα παράδειγμα σε όλη την Ευρώπη -και αν θέλετε να προχωρήσουμε και στην υπόλοιπη περιοχή και όχι μόνο στη δυτική Ευρώπη- όπου να παραχωρείται ολόκληρο το λιμάνι σε έναν ιδιώτη, δηλαδή να πηγαίνουμε σ' ένα ιδιωτικό μονοπώλιο; Μπορείτε να μου πείτε μία περίπτωση μόνο ανάλογη μ' αυτήν την περίπτωση της Θεσσαλονίκης και μάλιστα, κύριε Υπουργέ, για ένα λιμάνι το οποίο βρίσκεται μέσα στην καρδιά της πόλης;

Σας ερωτώ: Τι έχετε προβλέψει για το τεράστιο θέμα που λέγεται λιμάνι και πόλη; Στη διακήρυξη υπάρχουν παραρτήματα για πολύ σημαντικά θέματα τα οποία δεν επισυνάπτονται. Αυτή είναι η διακήρυξη, σαράντα τέσσερις σελίδες τις οποίες μπορούμε να έχουμε στα χέρια μας.

Έχω αναζητήσει τα παραρτήματα παντού, στον Υπουργό, στο γραφείο του Υπουργού, στον Ο.Λ.Θ.. Είναι για τα 4.000 ευρώ στα οποία αναφέρθηκε ο κ. Διαμαντίδης. Μπορείτε σας παρακαλώ να μας τα δώσετε; Ξέρετε, λοιπόν, σε τι αφορούν τα παραρτήματα; Στα βασικά θέματα, γιατί αυτές οι σαράντα τέσσερις σελίδες δεν λένε τίποτε.

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

Και σας ρωτώ ευθέως -και παρακαλώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, με δική σας πρωτοβουλία και ευθύνη να φροντίσετε να πάρουμε όλοι τη σύμβαση, χωρίς να πληρώσουμε τα 4.000 ευρώ- τι ακριβώς τελικά παραχωρείτε. Ποιοι είναι οι όροι και οι προδιαγραφές των τεχνικών έργων που θα κάνει ο πάροχος των υπηρεσιών στον προβλήτα της Θεσσαλονίκης; Υπάρχει λεπτομερής περιβαλλοντική μελέτη; Ποια θα είναι η ποιότητα του μηχανολογικού εξοπλισμού που πρόκειται να φέρει ο πάροχος; Τι θα κάνει μετά από τριάντα χρόνια ο πάροχος υπηρεσιών με την εγκατάλειψη του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στη Θεσσαλονίκη, στον Πειραιά; Θα υπάρχει έλεγχος του κράτους στην τιμολογιακή πολιτική, το τεράστιο αυτό θέμα; Θα γίνει αυτό στο πλαίσιο της συμβάσεως; Αναφέρεται κάτι στα παραρτήματα που δεν μας δίνετε;

Μήπως θυμάστε τι έλεγε ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας κ. Αλογοσκούφης απ' αυτό το βήμα με αφορμή τον Ο.Τ.Ε.; «Για τις ανώνυμες εταιρείες» έλεγε, «εθνικής στρατηγικής σημασίας και ιδίως όταν πρόκειται για εταιρείες που έχουν στην κυριότητά τους ή διαχειρίζονται εθνικά δίκτυα υποδομών, η απόκτηση δικαιωμάτων ψήφου από το 20% του μετοχικού κεφαλαίου και άνω, προϋποθέτει προγενέστερη έγκριση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων και όλες οι κινήσεις από εκεί και πέρα πρέπει να εγκρίνονται από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, ώστε να διασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον». Πού βρίσκεται εδώ το δημόσιο συμφέρον;

Από την προβλεπόμενη περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη της τάξης των 35.000.000 ευρώ σε τι ποσοστό θα είναι το επιπλέον κέρδος του ελληνικού δημοσίου, πλην του ετήσιου μισθώματος της τάξης των 2,5 εκατομμυρίων ευρώ; Γιατί δεν υπήρξε πρόβλεψη για μεγαλύτερο μίσθωμα, αφού υπάρχουν τόσο αισιόδοξες προβλέψεις; Γιατί δεν προβλέπεται καταβολή ποσοστού επί των κερδών εν τέλει; Υπάρχει αναλογιστική μελέτη από την οποία να προκύπτει ωφέλεια με τη σύμβαση παραχώρησης, κύριε Υπουργέ; Αυτό είναι το βασικό ερώτημα. Στη διακήρυξη, στο περιεχόμενο, υπάρχει κεφάλαιο που λέγεται «πρόσβαση στο χώρο παραχώρησης», για να πάμε και στα εθνικά ζητήματα. Λείπουν οι σελίδες.

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

Μήπως μπορείτε, κύριε Πρόεδρε, να μεσολαβήσετε στο να μας δοθούν οι σελίδες για να δούμε εν τέλει εάν οι φορείς της πόλης, εάν η Αυτοδιοίκηση της πόλης, εάν ο Δήμαρχος και ο Νομάρχης της θα μπορούν να μπουν στο χώρο του λιμανιού της Θεσσαλονίκης;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Εάν οι Έλληνες Βουλευτές θα μπορούν να μπουν μέσα.

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Ναι, οι Βουλευτές αν θα μπορούμε να μπούμε μέσα.

Υπάρχει παραπλάνηση του επενδυτικού κοινού και του Χρηματιστηρίου, αφού ο Ο.Λ.Θ. και ο Ο.Λ.Π. είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο και στα ετήσια δελτία τους δεν γνωστοποίησαν ως όφειλαν στο επενδυτικό κοινό παραχώρηση της χρήσης, ούτε και προέβησαν σε οποιαδήποτε γνωστοποίηση-ανακοίνωση πριν την αιφνιδιαστική λήψη των μη νόμιμων αποφάσεων; Είναι εν τέλει αυτές οι αποφάσεις των διοικητικών δικαστηρίων νόμιμες;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Βεβαίως, γιατί θα αναφερθώ και στα άρθρα αύριο το πρωί που θα συνεχίσουμε.

Σε όλα τα ανταγωνιστικά λιμάνια, λοιπόν, της Ευρώπης, των Ηνωμένων Πολιτειών και άλλων περιοχών δεν είναι ένας ο πάροχος υπηρεσιών που εγκαθίσταται σε κάποιο λιμάνι, αλλά τέσσερις, πέντε, έξι ή και δώδεκα, οπότε βεβαίως, υπάρχει ανταγωνισμός. Στη Θεσσαλονίκη θα είναι ένας και μοναδικός. Αυτός είναι ο ορισμός του μονοπωλίου. Πιθανόν να υπάρχει πρόβλημα και στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, που τηρεί αυστηρές διαδικασίες για τον αποκλεισμό των μονοπωλίων.

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

Αύριο, κύριε Υπουργέ, θα συζητήσουμε επί των άρθρων, γιατί σήμερα απ' ό,τι βλέπω δεν υπάρχει ο χρόνος, για το τι ακριβώς συμβαίνει ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ, ολοκληρώστε γιατί έχετε ξεπεράσει κατά τρία λεπτά το χρόνο σας.

ΧΡΥΣΑ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Μισή αναφορά μόνο, κύριε Πρόεδρε.

Τι γίνεται με την παράγραφο 3.3, που είναι πάρα πολύ σημαντική στην παρούσα σύμβαση η οποία επικυρώνουμε, που αφορά την εκ μέρους του Ο.Λ.Θ. υποχρέωση στην προστασία της εθνικής ασφάλειας της δημόσιας τάξης, στην εθνική λιμενική πολιτική, στην προστασία του περιβάλλοντος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ολοκληρώστε, κυρία συνάδελφε.

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Να ολοκληρώσω, κύριε Πρόεδρε.

Περιμένω από τους Υπουργούς, από τον Υπουργό κ. Βουλγαράκη ή τον κ. Καμμένο που τον αναπληρώνει, μέσα σ' αυτή την Αίθουσα της Βουλής και ενώπιον του Προεδρείου, γιατί ο κ. Σιούφας έχει κάνει το καθήκον του, μια συγγνώμη δημόσια γι' αυτά που συνέβησαν στα λιμάνια Θεσσαλονίκης και Πειραιά.

Και επειδή ήμουν παρούσα στη Θεσσαλονίκη –μην χαμογελάτε- θα θέλαμε να μας πείτε για ποιο λόγο ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ, ολοκληρώστε. Τέσσερα λεπτά επιπλέον, μιλάτε, κυρία συνάδελφε. Ολοκληρώστε, τώρα, παρακαλώ.

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: ... ενώ ο Υπουργός ήταν ινκόγκνιτο στο «Μακεδονία Παλάς», δηλαδή στα πεντακόσια μέτρα και με λέμβο μεταφέρθηκε το διοικητικό συμβούλιο – και ελέγχεται αν έγινε διοικητικό συμβούλιο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ, τελειώστε τώρα!

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: ... επέτρεψε να γίνουν αυτά τα έκτροπα και να χτυπηθούν εργαζόμενοι και Βουλευτές του ελληνικού Κοινοβουλίου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Απόστολος Κατσιφάρας.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, η αλήθεια είναι –και το τονίσαμε και στην επιτροπή- ότι με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, που υπηρετεί κατά γράμμα την πολιτική σας, ξεπουλάτε δύο επιχειρήσεις δημοσίου συμφέροντος, υγιείς, κερδοφόρες, αναπτυσσόμενες, με σχεδιασμό και επενδυτικές προοπτικές. Ξεπουλάτε δύο επιχειρήσεις με ιδιαίτερη συμβολή στην ασφάλεια της χώρας.

Σε μια εποχή γεωπολιτικής ρευστότητας, κυρίως βόρεια των συνόρων μας, θα θέλαμε η Κυβέρνησή μας, η Κυβέρνηση της χώρας σε τέτοιες περιόδους να είναι προσεκτική και πάνω απ' όλα να την διακατέχει η εθνική ευθύνη. Δεν λέω ότι δεν την έχετε. Πρέπει όμως και να την δείχνετε, κύριε Υπουργέ.

Ουσιαστικά με την πολιτική σας μακροπρόθεσμα υπονομεύετε έτσι ή αλλιώς τα συμφέροντα της χώρας. Μιλάτε για ανταγωνιστικότητα και υγιή ανταγωνισμό. Μα, πώς θα γίνουν αυτά τα δύο, ακόμα και στους όρους της ελεύθερης οικονομίας, όταν στραγγαλίζετε τον ανταγωνισμό και μειώνετε την ανταγωνιστικότητα, εγκαθιστώντας ένα ιδιωτικό μονοπώλιο; Οι απλές αρχές της οικονομίας αυτό καταγράφουν.

Και όχι μόνο αυτό. Εσείς μας το παρουσιάζετε και ως μονόδρομο. Λέτε ότι δεν έχει άλλο δρόμο η χώρα μας να ακολουθήσει, ότι αυτό γίνεται σε διεθνές επίπεδο. Ήδη οι συνάδελφοί μας εδώ και στην επιτροπή, αλλά και στην Ολομέλεια της Βουλής μίλησαν πολύ συγκεκριμένα για το τι γίνεται σε παγκόσμιο επίπεδο.

Δεν είναι μόνο τριάντα λιμάνια, κύριε Υπουργέ, σε όλο τον κόσμο. Κάνετε πολύ μεγάλο λάθος. Μιλάμε για τριακόσια λιμάνια. Και εσείς παίρνετε μόνο τα τριάντα λιμάνια ως πρότυπο και αγνοείτε τα άλλα διακόσια εβδομήντα ή διακόσια πενήντα, που είναι κάτω από άλλο νομικό και ιδιοκτησιακό καθεστώς, τα οποία στέκονται ανταγωνιστικά, έχουν κέρδη, έχουν υποδομές και πραγματικά προσφέρουν στις χώρες τους.

Κύριε Υπουργέ, ξεπουλάτε δύο θύλακες οικονομικούς της χώρας μας για τριάντα, σαράντα ή και εκατό χρόνια. Μπορείτε να προβλέψετε εσείς τις πολιτικές εξελίξεις, ακόμη και τις οικονομικές εξελίξεις, για να βάλετε τέτοια θηλιά στη χώρα και στον ελληνικό λαό; Ακόμη και εκεί που πηγαίνετε, να το αποδεχτώ, αλλά, προς Θεού, νομίζω ότι τα τριάντα και τα σαράντα χρόνια είναι πολλά χρόνια σε μια περίοδο ραγδαίων εξελίξεων.

Κύριε Υπουργέ, αγνοείτε τους εργαζόμενους και τα συμφέροντά τους. Αγνοείτε τις τοπικές κοινωνίες. Δεν συμφωνούν μαζί σας. Αγνοείτε τις ανησυχίες των τοπικών κοινωνιών και πάνω απ' όλα αγνοείτε το δοκιμαζόμενο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της χώρας μας, το οποίο γνωρίζετε ότι βασίζεται σε μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, τους οποίους θα βάλετε σε μια δίνη οικονομική, γιατί θα εξαρτώνται από έναν παίκτη.

Δεν θα λειτουργεί πουθενά ανταγωνισμός. Στη μεν Θεσσαλονίκη θα υπάρχει μόνο ένας χώρος εγκαταστάσεων εμπορευματικός, που θα ελέγχεται από έναν παίκτη, άρα δεν υπάρχει σε καμμία περίπτωση ανταγωνιστική διάθεση, ούτως ώστε να διαμορφωθούν διαφορετικά οι τιμές, να υπάρχει μια άλλη εξέλιξη. Στον δε Πειραιά τα πράγματα είναι ακόμη χειρότερα.

Κύριε Υπουργέ, μακροπρόθεσμα υπονομεύετε τα συμφέροντα της χώρας και της οικονομίας. Βεβαίως, όμως, από μια Κυβέρνηση βαθιά συντηρητική η κοινωνία το δέχεται.

Γιατί γνωρίζει εκ των προτέρων ότι εσείς θα πουλήσετε, για να καλύψετε τα δημόσια ελλείμματα. Και ξέρει σήμερα ο ελληνικός λαός, ο Έλληνας πολίτης, ότι τα δημόσια οικονομικά δεν πάνε καλά. Ο εύκολος δρόμος, για να αντλήσετε χρήμα, είναι η δημόσια περιουσία, δηλαδή η περιουσία του Έλληνα πολίτη. Ουσιαστικά πουλάτε τον πλούτο που έχει παραχθεί από τον ελληνικό λαό, το δημόσιο συμφέρον, για να καλύψετε αυτό που έχετε έλλειμμα ως πολιτική. Και αυτό το ξέρει πάρα πολύ καλά, βεβαίως, ο ελληνικός λαός με τη δύναμη της φωνής του.

Κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε σε μια περίοδο που έχουν απαξιωθεί πάρα πολλά πράγματα. Σε άλλες εποχές δεν θα τολμούσατε να το πουλήσετε. Δεν θα τολμούσε η κυβέρνηση, κύριε Υπουργέ, να πάρει απόφαση διά περιφοράς. Και εδώ νομίζω ότι είναι και ηθικό και πολιτικό το θέμα. Δεν μπορούν ο Ο.Λ.Π. και ο Ο.Λ.Θ. να παίρνουν αποφάσεις δια περιφοράς και κρυπτόμενοι. Και για ποιο λόγο; Για να ξεπουλήσουν δημόσια περιουσία. Αυτό νομίζω ότι δεν τιμά την Κυβέρνηση και δεν τιμά και αυτούς που καταδέχθηκαν ή ταπεινώθηκαν με αυτόν τον τρόπο, δηλαδή να πάρουν αποφάσεις κρυπτόμενοι και όχι στο φως του ήλιου.

Κύριε Υπουργέ, υπάρχει επιπλέον και μια μεγάλη ανησυχία. Μετά από τον Πειραιά και την Θεσσαλονίκη, τι; Θα συνεχίσετε αυτή την καταστροφική σας πολιτική; Τι σχεδιάζετε για τα άλλα μεγάλα λιμάνια της χώρας μας; Στην Πάτρα, στην Αχαΐα από όπου κατάγομαι, είναι η ανησυχία μας ίδια με την αγωνία των Πειραιωτών και των Θεσσαλονικέων. Δεν σας εμπιστευόμαστε, περιμένουμε το επόμενο βήμα. Εμείς θα αντισταθούμε όσο μπορούμε.

Πάνω από όλα, όμως, κύριε Υπουργέ, οφείλετε μια απάντηση -όχι μόνο εσείς προσωπικά και απευθύνομαι προς εσάς, γιατί γνωρίζω τις ευαισθησίες σας, κύριε Καμμένε- και θα ήθελα να δώσετε μια απάντηση στην Αχαΐα και στον Πατρινό. Υπάρχει ένα καθολικό αίτημα για την απόδοση των ελεύθερων χώρων της παραλιακής ζώνης στην Πάτρα και στους πολίτες. Είναι ένα αίτημα καθολικό, δίκαιο, γιατί δικαιούται ο πολίτης της Πάτρας να έχει πρόσβαση στη θάλασσα. Είναι ανοικτό το αίτημα για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το έχετε αποφύγει μέχρι τώρα, θέλω όμως και από αυτό το συγκεκριμένο Βήμα να σας πω ότι πρέπει να κάνετε μια κίνηση. Συζητήστε με το Δήμαρχο Πατρέων, με τους φορείς, ακούστε τις ανησυχίες τους, τολμήστε να αποδώσετε στην πόλη αυτά που δικαιούται. Εμείς δεν θα σταματήσουμε, δεν θα υποστείλουμε την αγωνιστική σημαία μας, αλλά θα την κρατήσουμε ψηλά, γιατί θεωρούμε ότι το λιμάνι, πέρα από οικονομική μονάδα και δραστηριότητα, είναι μια πηγή για την ποιότητα ζωής, για το όραμα καθενός Πατρινού και αισθάνεται ότι με τη θάλασσα είναι ένα και δεν είναι ξεκομμένος.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Εμείς, κύριε Πρόεδρε, καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο και το καταψηφίζουν όλα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης. Το καταψηφίζει, επίσης, με την όποια φωνή διαθέτει, όλος ο ελληνικός λαός. Θέλω να πιστεύω ότι έστω και την ύστατη στιγμή κάποια ζητήματα μπορείτε να τα ξαναδείτε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ κ. Ιωάννης Κουτσούκος.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, είμαι από την Ηλεία. Μιλώ με τους συναδέλφους από τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη και την Πάτρα και έχω το προνόμιο τα δύο μεγάλα επιβατικά λιμάνια της Ηλείας, το Κατάκολο και η Κυλλήνη, να μην αντιμετωπίζουν αυτήν τη στιγμή το ίδιο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα λιμάνια που έχουν μεγάλη εμπορευματική κίνηση, αλλά έτσι όπως την πάτε τη δουλειά, κύριε Υπουργέ, το μέλλον είναι αβέβαιο.

Σήμερα, όμως, εκείνο που έχει σημασία είναι να αναδείξουμε σε αυτήν τη συζήτηση πόσο επικίνδυνο είναι το μείγμα της πολιτικής σας, που από τη μία μεριά συνδυάζει την πολιτική αδυναμία και ανικανότητα με μια δογματική προσήλωση στις αρχές και τις αντιλήψεις του νεοφιλελευθερισμού.

Αυτό το μίγμα γίνεται επικίνδυνο, διότι έχει να κάνει με την υπονόμευση δημόσιων αγαθών, με την εκχώρηση δημοσίου συμφέροντος υπηρεσιών.

Η μεν πολιτική αδυναμία έχει να κάνει με το γεγονός ότι τέσσερα χρόνια τώρα εσείς ως Κυβέρνηση, ως ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και οι διοικήσεις που ορίσατε, δεν μπόρεσαν να αξιοποιήσουν ένα θεσμικό πλαίσιο που δημιούργησαν οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. με μετοχοποιημένα τα λιμάνια στο Χρηματιστήριο, με τη δυνατότητα να αντλήσετε πόρους από το τραπεζικό σύστημα και με στρατηγικές συμφωνίες για να αναπτύξετε τα λιμάνια μας και να τα κάνετε ανταγωνιστικά. Και αυτή την αδυναμία σας έρχεστε τώρα να την εκδηλώσετε σε μια κατεύθυνση που υποδηλώνει την πολιτική σας δέσμευση, μία συντηρητική και νεοφιλελεύθερη κατεύθυνση της ιδιωτικοποίησης, της εκχώρησης και του ξεπουλήματος, μια κατεύθυνση που τώρα σε πάρα πολλούς συντηρητικούς ανά τον κόσμο γεννά φόβο για τις παρενέργειες που δημιουργούν μονοπωλιακές και ανεξέλεγκτες καταστάσεις.

Δεν φθάνει που είστε αδύναμοι και ανίκανοι, είστε και παρωχημένοι και πίσω από τις εξελίξεις. Είναι φανερό ότι η πολιτική που ακολουθείτε έχει να κάνει με την εκχώρηση υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος γιατί τι, αν μη τι άλλο, αποτελεί η εκχώρηση δραστηριοτήτων στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας, των οποίων η ανάπτυξη και οι στρατηγικές συνδέονται με ζητήματα που έχουν να κάνουν με το χαρακτήρα, με τη στρατηγική της ανάπτυξης και με ζητήματα εθνικού ενδιαφέροντος, τόσο στον Πειραιά, αλλά ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη, σε σχέση με το ρόλο της χώρας μας και της περιοχής μας στις εξελίξεις στην Νοτιοανατολική Μεσόγειο;

Φυσικά, με βάση τη στενή οικονομική θεωρία, την οποία εσείς υπερασπίζεστε, του οικονομικού φιλελευθερισμού, δημιουργείτε ένα μονοπώλιο. Θα πρέπει να αναρωτηθούν οι χρήστες των λιμανιών, ιδιαίτερα οι επιχειρήσεις, οι συναλλασσόμενοι, εάν εξυπηρετεί μακροπρόθεσμα τα συμφέροντά τους η μονοπωλιακή κατάσταση στα λιμάνια.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας μας είπε και ονόματα. Δεν ξέρω τι εννοεί. Δεν ξέρω -δηλαδή αυτό που σας ρώτησε προηγουμένως η συνάδελφός μου, για την σύμβαση την οποία ετοιμάζετε και για τα παραρτήματα, τα οποία εμείς δεν μπορούμε να πληροφορηθούμε- εάν αυτό σημαίνει διαπραγματεύσεις και συμφωνίες κάτω από το τραπέζι. Δεν το γνωρίζω αυτό και καλό είναι να το ξεκαθαρίσετε. Εκείνο που έχει σημασία είναι εάν αυτός που θα αναλάβει μεθαύριο το λιμάνι θα δημιουργήσει μία προσωρινή κερδοφορία, δεν θα κάνει επενδύσεις μακροπρόθεσμα και θα δημιουργήσει μονοπωλιακούς όρους εκβιάζοντας την αγορά. Αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα. Και εδώ τίθεται το ζήτημα του ρόλου των τοπικών κοινωνιών, διότι απ' ό,τι φαίνεται οι τοπικές κοινωνίες, είτε λέγεται Αυτοδιοίκηση στον Πειραιά, είτε λέγεται Αυτοδιοίκηση στη Θεσσαλονίκη, είτε λέγονται κοινωνικοί και παραγωγικοί φορείς της περιοχής, δεν θα έχουν κανένα ρόλο, ούτε καν τη δυνατότητα της επίσκεψης στο λιμάνι.

Φυσικά μη γίνει λόγος και για το ρόλο του κράτους. Διότι αν μη τι άλλο ο ρυθμιστικός ρόλος του κράτους στις συνθήκες του αχαλίνωτου ανταγωνισμού και την ώρα που η αγορά δημιουργεί όρους ζούγκλας, πρέπει να είναι παρεμβατικός, ιδίως σε ό,τι αφορά την τιμολογιακή πολιτική. Αυτό βεβαίως δεν μπορεί να γίνει ευθέως στις συνθήκες του ελεύθερου ανταγωνισμού και της οικονομίας της αγοράς, έχει όμως τη δυνατότητα να παρεμβαίνει με διάφορους τρόπους.

Αυτό το θέτω διότι πάρα πολλοί σε αυτήν την Αίθουσα αγνοούν το ζήτημα και προσπαθούν να ισοπεδώσουν τις πολιτικές του ΠΑ.ΣΟ.Κ. με της Νέας Δημοκρατίας. Αγνοούν το ζήτημα ότι με τον τρόπο που το ΠΑ.ΣΟ.Κ. είχε οργανώσει αυτή τη διαδικασία της ανάπτυξης του λιμανιού, είχε τη δυνατότητα να παρεμβαίνει πολλαπλώς στα ζητήματα της ανάπτυξης και της τιμολογιακής πολιτικής, πράγμα το οποίο όσοι επιχειρούν σήμερα να ισοπεδώσουν τις πολιτικές, το αγνοούν και δεν προσφέρουν υπηρεσίες. Δεν προσφέρουν υπηρεσίες διότι ισοπεδώνοντας τις πολιτικές δεν δημιουργείς όρους μάχης για εκείνους που αγωνίζονται να υπερασπίσουν τα δικαιώματά τους.

Και έρχομαι τώρα στους εργαζομένους. Μας είπατε εδώ, κύριε Υφυπουργέ, στην επιτροπή, ότι εσείς για ένα λόγο φέρνετε αυτό το νομοσχέδιο, για να προστατέψετε τα συμφέροντα των εργαζομένων. Ποιος σας ζήτησε να υπερασπίσετε τα συμφέροντα των εργαζομένων, κύριε Υφυπουργέ; Είναι κατοχυρωμένα και τα εργασιακά τους και τα ασφαλιστικά τους.

Η ανασφάλεια γεννιέται από την ώρα που εσείς ανοίγετε αυτό το μεγάλο ζήτημα της εκχώρησης της πιο κερδοφόρας δραστηριότητας του λιμανιού. Και προφανώς δημιουργείται ανασφάλεια και δικαίως οι εργαζόμενοι είναι στο δρόμο. Δεν είναι στο δρόμο, μόνο για να υπερασπίσουν το στενό τους εργασιακό και ασφαλιστικό συμφέρον. Είναι στο δρόμο, γιατί το συνδικαλιστικό κίνημα έχει ύψιστο καθήκον να υπερασπίζεται τα δημόσια αγαθά. Εσείς αυτό προσπαθείτε στις μέρες μας, που η πολιτική σας συναντά την αντίσταση των εργαζομένων, να το υπονομεύσετε είτε με τον κ. Σανιδά είτε χρησιμοποιώντας άλλες πλάγιες, αυταρχικές ή οποιεσδήποτε άλλες μεθόδους.

Σας ενημερώνω λοιπόν –το είπα στην επιτροπή και να το βάλετε καλά στο μυαλό σας- ότι αυτές οι ρυθμίσεις που κάνετε για τους εργαζομένους είναι αντιφατικές σε σχέση με την πολιτική που ακολουθείτε. Δεν μπορεί να μας λέει ο Πρωθυπουργός ότι παίρνει στην πλάτη του το ασφαλιστικό, για να λύσει τις μεγάλες αντιφάσεις –άλλοι δουλεύουν πολύ και παίρνουν λίγη σύνταξη, ενώ άλλοι δουλεύουν λίγο και παίρνουν πολύ σύνταξη- με μία διαδικασία εθελουσίας εξόδου. Τι πάει να πει «εθελούσια έξοδος»; Ότι θα βγάλουμε νέους ανθρώπους στη σύνταξη. Αυτό είναι σε αντίφαση με την πολιτική σας. Επιτέλους!

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εάν θέλουν.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Επιτέλους, πείτε την αλήθεια στο λαό. Επιτέλους, πάψτε να κοροϊδεύετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τελειώνετε, κύριε Κουτσούκο. Και εσείς, κύριε συνάδελφε, μη διακόπτετε τον ομιλητή.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Και θα τελειώσω με τούτο. Σας το είπα. Δεν ξέρω αν είναι από έλλειψη εμπειρίας ή αν είναι από τη βιασύνη σας να περάσετε το νόμο. Οι ρυθμίσεις για τους εργαζομένους και για τις μετατάξεις είναι έωλες. Και είναι έωλες, γιατί χρειάζεται ειδική ασφαλιστική ρύθμιση, την οποία δεν έχει μέσα το νομοσχέδιο. Τουλάχιστον κάντε την. Συνεννοηθείτε μεταξύ σας.

Και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Έχω μισό λεπτό ακόμα και θα μου χαρίσετε και άλλο ένα.

Λέω ότι μπορεί να ξενίζει όσους μας παρακολουθούν γιατί αυτό το νομοσχέδιο έχει ρυθμίσεις για τους λιμενικούς. Οι ρυθμίσεις για τους λιμενικούς προφανώς ανατρέπουν τη διοικητική πυραμίδα, διότι εκείνο που χρειάζεται σήμερα το Λιμενικό είναι να αναπτύξουμε τη βάση. Έχετε τρεις χιλιάδες κενές οργανικές θέσεις. Εάν στελεχώσετε και τις καινούργιες υπηρεσίες που μας φέρατε σε ένα τελευταίο νομοσχέδιο και ψηφίσαμε, θα έχετε έξι χιλιάδες κενά. Εσάς η έγνοια σας είναι να ανοίξετε την πυραμίδα στην κορυφή, για να βολέψετε κάποιους στις θέσεις των υποναυάρχων και των αντιναυάρχων;

Εγώ εκτιμώ –και πρέπει να σας το πω ευθέως- ότι αυτή η πολιτική είναι συνδεδεμένη μ' αυτήν που περνάει κύρια στη φιλοσοφία του νομοσχεδίου, δηλαδή την εκποίηση των λιμανιών, αν το συνδέσουμε με τις ρυθμίσεις που μας φέρατε προ καιρού εδώ, όπου την ασφάλεια των λιμανιών, τη ρύθμιση της ζώνης και άλλες δραστηριότητες που συνδέονται με το ρόλο της τοπικής κοινωνίας θα τις ρυθμίζουν οι ιδιωτικές εταιρείες φύλαξης των λιμανιών. Νομίζω ότι όποιος διαβάσει καλά και όποιος δει καλά την πολιτική σας, θα διαπιστώσει ότι είναι καλά δεμένη σε μια κατεύθυνση αντιλαϊκή, σε μια κατεύθυνση που περιθωριοποιεί τις τοπικές κοινωνίες, σε μια κατεύθυνση που υπηρετεί ορισμένα συμφέροντα. Εσείς τα ξέρετε. Εμείς δεν τα ξέρουμε. Θα τα μάθουμε όμως και θα μάθει σύντομα και ο λαός. Να είσθε σίγουροι γι' αυτό.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για τη μικρή σας ανοχή.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σειρά έχει τώρα ο τελευταίος εκ των εγγεγραμμένων αγορητών επί της αρχής, ο

Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννης Μαγκριώτης.

Ορίστε, κύριε Μαγκριώτη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Επανερχόμαστε στη Θεσσαλονίκη, κύριε Πρόεδρε, γιατί πράγματι ο αγώνας είναι σκληρός για ένα τόσο σημαντικό θέμα. Και το ότι είναι σκληρός -γιατί υπερασπιζόμαστε δίκαια και όχι μόνο των εργαζομένων, αλλά και της ανάπτυξης της βόρειας Ελλάδας, του Πειραιά, της ευρύτερης περιοχής της χώρας- σε τελευταία ανάλυση, κύριε Πρόεδρε, καταδεικνύεται από τον τρόπο με τον οποίο η Κυβέρνηση διέταξε τους κατασταλτικούς μηχανισμούς του κράτους να αντιμετωπίσουν τους εκπροσώπους του Κοινοβουλίου, της Αυτοδιοίκησης και των εργαζομένων, όταν θέλησαν να διατυπώσουν τη γνώμη τους και την άποψή τους στα διοικητικά συμβούλια των εταιρειών, όταν αποπειράθηκαν να συνεδριάσουν, για να αποφασίσουν την εκποίηση των λιμανιών. Από μια Κυβέρνηση, κύριε Πρόεδρε, η οποία χρησιμοποιεί βία ενάντια στους εκπροσώπους του Κοινοβουλίου, της Αυτοδιοίκησης και των εργαζομένων, τίποτε καλό δεν μπορεί να περιμένει η χώρα και ο ελληνικός λαός παρά μόνο τη γρήγορη αποχώρησή της από την εξουσία.

Ο κ. Βουλγαράκης, κύριε Πρόεδρε, κατηγόρησε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. ότι αλλάζει θέσεις. Το κατηγόρησε γιατί είτε δεν καταλαβαίνει τις θέσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. είτε σκοπίμως τις παραποιεί για να πετύχει τη γνωστή του προπαγάνδα που είναι προσφιλής και στα κόμματα της Αριστεράς ως «όλοι ίδιοι είναι». «Είμαστε ίδιοι, κύριοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ.», μας είπε προηγουμένως, «εμείς προεκτείναμε την πολιτική σας». Δεν μπορεί να καταλάβει πως είναι διαφορετικό το να λειτουργεί ένας δημόσιος οργανισμός με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και διαφορετικό να εκποιείται αυτός και να ξεπουλιέται ο δημόσιος οργανισμός. Αυτή την ποιοτική σημαντική διαφορά δεν θέλει να την καταλάβει, δεν μπορεί να την καταλάβει.

Κύριε Πρόεδρε, ποιος αλλάζει όμως θέσεις; Από τούτο το Βήμα πολλές φορές και ο κύριος Πρωθυπουργός και ο προηγούμενος Υπουργός κ. Κεφαλογιάννης, επί τρία χρόνια μας έλεγε πως έχουν λιμενική πολιτική και στρατηγική για την ανάπτυξη των λιμανιών και πως επεδίωκε, επειδή δεν υπάρχει χρήμα στο κράτος, να πετύχει μια σύμβαση, ένα δάνειο 3.000.000.000 ευρώ από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για να επενδύσει το δημόσιο στα λιμάνια της χώρας και κυρίως στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας και πριν ένα χρόνο περιχαρής μας ανακοίνωσε ότι επιτέλους το δάνειο αυτό εγκρίθηκε και ήδη -είναι αλήθεια- ξεκίνησαν οι εργασίες στον έκτο προβλήτα της Θεσσαλονίκης μετά από τριάμισι χρόνια καθυστέρησης. Αυτή, λοιπόν, τη λιμενική στρατηγική του κ. Κεφαλογιάννη ήρθε ο κ. Βουλγαράκης μετά τις εκλογές να ανατρέψει, γιατί αιφνιδίως ανακάλυψαν πως έπρεπε να δώσουν συνέχεια στο μεταρρυθμιστικό τους έργο, δηλαδή στην εκποίηση στρατηγικού χαρακτήρα φορέων της χώρας. Ποιος, λοιπόν, αλλάζει πολιτική, αλλάζει τακτική ανάλογα με τις τετραετίες;

Μας είπε βέβαια ο κ. Βουλγαράκης ένα καταπληκτικό επιχείρημα: «Τον προηγούμενο χρόνο δεν ήταν έτσι τα παγκόσμια δεδομένα στη ναυτιλία, φέτος άλλαξαν», φέτος δηλαδή άρχισε να αναπτύσσεται ραγδαία η Κίνα με 10%, η Ινδία και οι άλλες ασιατικές χώρες. Ε, δεν νομίζω να έχει τέτοια άγνοια των διεθνών οικονομικών και εμπορικών δεδομένων, απλώς προσποιείται πως αγνοεί την αλήθεια για να βρει κάποιο επιχείρημα από το οποίο να κρατηθεί.

Μας λέει ότι αλλάζουμε πολιτική. Από τούτο εδώ το Βήμα ο κ. Αλογοσκούφης Παρασκευή απόγευμα δεν έφερε την περίφημη τροπολογία για τον Ο.Τ.Ε., στην εισηγητική έκθεση της οποίας αναφέρει πως φορείς και δίκτυα στρατηγικού χαρακτήρα δεν μπορούν να ιδιωτικοποιηθούν και ειδικά σε κεφάλαια αμφιβόλου προέλευσης και σκοπιμότητας; Απ' αυτό το Βήμα δεν μας κατέθεσε την τροπολογία; Υπάρχει χαρακτηριστικότερη περίπτωση από τα δυο λιμάνια και ειδικότερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να αποτελεί φορέα δημόσιου συμφέροντος, στρατηγικό δίκτυο για τη χώρα; Πώς, λοιπόν, κάνετε αυτές τις «κωλοτούμπες», κύριοι της Κυβέρνησης, για να εκποιήσετε το δημόσιο πλούτο και να υποθηκεύσετε την ανάπτυξη της χώρας;

Μας είπε ο κ. Βουλγαράκης από το Βήμα αυτό πριν από δύο ώρες ότι «δεν εκποιούμε, συνάπτουμε στρατηγική συμμαχία». Μα, ξέρουμε ότι μ' εσάς έχουν χάσει το νόημα οι λέξεις. Η συμμαχία θέλει δύο πλευρές και μάλιστα, αν η συμμαχία είναι ισότιμων εταίρων, θέλει ισότιμους τους δύο εταίρους. Πείτε μας, λοιπόν, ποια είναι η συμμαχία, ποια είναι η εταιρεία κοινού ενδιαφέροντος και κοινών σκοπών που συγκροτείται; Στην απόλυτη εκχώρηση των λιμανιών προχωρείτε. Δεν υπάρχει καμμιά συμμαχία, εκχώρηση υπάρχει, κύριοι της Κυβέρνησης. Μην κακοποιείτε την ελληνική γλώσσα και την πολιτική ορολογία για να τεκμηριώσετε την αδιέξοδη πολιτική σας.

Κύριοι της Κυβέρνησης, θα ήθελα ακόμα να πω πως υπάρχει μία διαφορά ανάμεσα σ' αυτό που πράττετε στο λιμάνι του Πειραιά και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, η οποία είναι και ποιοτικού χαρακτήρα. Στο λιμάνι του Πειραιά εκποιείτε το δεύτερο προβλήτα που είναι σε πλήρη ανάπτυξη και λειτουργία και με υψηλή κερδοφορία και δίνετε option -ουσιαστικά για να μεταθέσετε το χρόνο της μίσθωσης στο άπειρο για το δεύτερο προβλήτα- για ένα τρίτο προβλήτα, που γνωρίζετε ότι δεν έχει και ιδιαίτερη προοπτική αυτό ν' αναπτυχθεί. Και βεβαίως, αφήνετε τη δυνατότητα μετά από κάποια χρόνια, αφού βέβαια θα έχει χάσει κρίσιμο και ζωτικό χρόνο το δημόσιο, να αναπτύξει τον πρώτο προβλήτα. Ευτυχώς, που δεν θα είστε Κυβέρνηση, για να πουλήσετε και τον πρώτο προβλήτα του λιμανιού του Πειραιά. Στη Θεσσαλονίκη, όμως, δυστυχώς, λίγους μήνες θα είστε ακόμα στη διακυβέρνηση, θα προλάβετε όμως να εκποιήσετε όλο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, γιατί έχει έναν προβλήτα. Και δεν εκποιείτε μόνο τον έκτο προβλήτα, εκποιείτε και την επέκταση του έκτου προβλήτα, κύριοι της Κυβέρνησης. Αυτόν που χρηματοδοτήσατε με το δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και οι εργασίες του οποίου έχουν ξεκινήσει και σε ερώτησή μου, μου είχατε πει πριν από μερικές μήνες ότι το 50% των εργασιών έχουν ολοκληρωθεί μάλιστα στην επέκταση του έκτου προβλήτα.

Και όταν ρώτησα τον διευθύνοντα σύμβουλο της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. γιατί δεν δίνετε μόνο το σημερινό έκτο προβλήτα και αφήστε την επέκταση για το δημόσιο για να υπάρχει σύγκριση και ανταγωνισμός, για να μην υπάρξει το απόλυτο ιδιωτικό μονοπώλιο, μου απάντησε: «Το είπαμε, το προτείναμε, αλλά μας είπαν δεν μας συμφέρει. Ή το παίρνουμε όλο, ή δεν παίρνουμε καθόλου». Να, λοιπόν, ποιοι καθορίζουν την πολιτική σας σε κρίσιμους τομείς της εθνικής οικονομίας, κύριοι της κυβέρνησης. Οι ξένες πολυεθνικές και μονοπωλιακές εταιρείες κρατικές ή ιδιωτικές και όχι εσείς ως κυβέρνηση που εκφράζει το γενικό συμφέρον της χώρας και του ελληνικού λαού.

Διαφωνούμε για πολλούς λόγους με την εκχώρηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Πρώτα-πρώτα, ο κύριος Υπουργός μας είπε ότι η αύξηση της απόδοσης των λιμανιών της Βαλκανικής που εκποιήθηκαν με τον ίδιο τρόπο είναι 25% ετησίως. Αύξησε 200% τη δραστηριότητά του το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μεταξύ 2006 και 2007. Δεύτερον το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είχε κερδοφορία 16.000.000 ευρώ το 2007 προ φόρων. Πείτε μου, λοιπόν, πώς θα τα αντικαταστήσετε αυτά τα επόμενα χρόνια, αφού το ετήσιο μίσθωμα από την προκήρυξη προβλέπει μόνο 2.500.000 ευρώ. Πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 35.000.000 ευρώ ετήσια κέρδη από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το ιδιωτικοποιημένο, για να έχουν το δημόσιο και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης τα ίδια έσοδα και την ίδια κερδοφορία. Αυτό είναι πρακτικά και μαθητικά αδύνατο και το ξέρετε καλά.

Γνωρίζετε πολύ καλά ότι και τα δύο λιμάνια και ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης έχουν ένα σημαντικό γεωστρατηγικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή. Και αυτόν τον εκχωρείται στα ξένα μονοπώλια κρατικά και ιδιωτικά παρ' όλες τις εθνικές κορώνες, παρ' όλες τις κορώνες για το μεγάλο εξωστρεφές λιμάνι.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Ένα λεπτό θέλω να μου δώσετε, να μιλήσω και για σας, γιατί είμαι βέβαιος ότι ως Πειραιώτης Βουλευτής και εσείς θα θέλατε να πείτε τα ίδια υπερασπιζόμενος τον Πειραιά και το λιμάνι. Τα καθήκοντα του Προέδρου σας δεσμεύουν. Όλοι οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά έχουν τα ίδια αισθήματα με εμάς

τους Θεσσαλονικείς και Πειραιώτες, αλλά και όλους τους Βουλευτές της Αντιπολίτευσης. Όμως, η κομματική πειθαρχία δεν σας το επιτρέπει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Πάντως, πληρεξουσιότητα επί παρόντος δεν νοείται.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Οι εξαγωγείς και οι επιχειρηματίες της Βόρειας Ελλάδας ανησυχούν ιδιαιτέρως με την εκποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Τα 450.000 TEU ετησίως, τον τελευταίο ιδιαίτερα χρόνο είναι κατά 80% για τις εξαγωγές της Μακεδονίας και τις εισαγωγές των επιχειρήσεων. Όταν από την προκήρυξη το 2015 μιλάτε για 680 TEU, μιλάτε για μία αύξηση ούτε 50%, δηλαδή μία φυσική αύξηση που θα έρθει οπωσδήποτε. Και αν λειτουργεί με τις σημερινές υποδομές το λιμάνι, πείτε μας, πώς θα καλύψετε την εξαγωγική δραστηριότητα των επιχειρήσεων της Βόρειας Ελλάδας και της Θεσσαλονίκης, οι οποίες δεν έχουν άλλη επιλογή, παρά μόνο να πηγαίνουν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, στο ιδιωτικό μονοπώλιο, το οποίο για την δική του υψηλή κερδοφορία θα κοιτάζει να διακινεί μόνο τα δικά του TEU, τα δικά του κοντέϊνερς και θα αφήνει με υψηλά τιμολόγια στην άκρη τα προϊόντα που είναι για εξαγωγές ή και εισαγωγές των ελληνικών επιχειρήσεων. Να, πώς θα πλήξετε την επιχειρηματικότητα, την απασχόληση και την οικονομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας.

Ο κύριος Υπουργός μας μοίρασε μία κατάσταση. Όμως, δεν πρόσεξε αυτήν την κατάσταση. Στα περισσότερα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης ιδιαίτερα του Αμβούργου και του Ρότερνταμ αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι πέντε προβλήτες που έχουν δοθεί σε ιδιώτες είναι σε τέσσερις διαφορετικές εταιρείες και υπάρχει ανταγωνισμός. Δεν υπάρχει ένα απόλυτο ιδιωτικό μονοπώλιο, όπως επιχειρούν να κάνουν στην Ελλάδα. Και άλλες πέντε προβλήτες στο Ρότερνταμ είναι κάτω από τον έλεγχο του δημοσίου και υπάρχει ανοιχτός ανταγωνισμός και γι' αυτό και έχουν υψηλά αποτελέσματα. Το ίδιο γίνεται και στο λιμάνι της Βαρκελώνης και στο λιμάνι του Ανόβερο. Μόνο στα λιμάνια της Βαλκανικής, όπως Αλβανία, Τουρκία, Βουλγαρία, έχουν αυτό το καθεστώς. Με αυτούς θέλετε να μας συγκρίνετε γι' αυτό και κάνετε τις ίδιες επιλογές.

Και μόνο το ότι δεν υπάρχει έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους που επιβάλλεται από τον Κανονισμό της Βουλής για τις διατάξεις που αναφέρονται στο καθεστώς των εργαζομένων, αυτό αποκαλύπτει πόσο έωλες και επικίνδυνες είναι αυτές οι διατάξεις, για τους εργαζόμενους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ολοκληρώστε τώρα, κύριε Μαγκριώτη, σας παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Πέραν αυτού είναι κόντρα στον Κανονισμό της Βουλής και στο Σύνταγμα, που εισάγονται προς ψήφιση στο Κοινοβούλιο.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ολοκληρώθηκε ο κατάλογος των αγορητών επί της αρχής.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα ήθελα το λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Υφυπουργέ, μη βιάζεστε, σας παρακαλώ.

Υπάρχει κάποιος που θέλει να δευτερολογήσει; Νομίζω ότι όλα είναι σαφή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Έχετε το λόγο για τρία λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Αν θέλει να μιλήσει ο κύριος Υφυπουργός, ας προηγηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Αυτό το ρυθμίζει το Προεδρείο, όχι εσείς.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ας προηγηθούν οι συνάδελφοι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ: Αφού ζήτησε το λόγο ο κύριος Υφυπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Εμείς δίνουμε το λόγο!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Παραχωρώ το λόγο στους συναδέλφους για να απαντήσω επί του συνόλου στο τέλος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Ρέππα, σε συνήγορο του Υπουργού έχετε μετατραπεί; Τον είδα τον κύριο Υπουργό.

Ορίστε, κύριε Ζωίδη, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ζήτησα να δευτερολογήσω, γιατί ομολογώ ότι απόψε σ' αυτήν την Αίθουσα δοκιμάστηκε μία ιδιότητα που πίστευα μέχρι τώρα ότι είχα εν επάρκεια, αυτή της κοινής λογικής.

Φαίνεται ότι δεν κυριαρχεί η κοινή λογική σε ό,τι λέμε και σε ό,τι κάνουμε σ' αυτή την Αίθουσα. Όταν είδα τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να προσπαθεί να ερμηνεύσει στον προηγούμενο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας τι σήμαινε η υπογραφή που έβαλε –χωρίς να αμφισβητείται η εντιμότητα του κ. Παπουτσή- μιλάμε για θέατρο του παραλόγου και όταν με το ζόρι θα πρέπει να επιβάλλουμε την άποψη ότι είμαστε όλοι ίδιοι.

Παράλληλα ο ίδιος ο Υπουργός δηλώνει: «Αν υπήρχε δυνατότητα να κρατηθεί ο δημόσιος χαρακτήρας των λιμένων, αυτό θα εγένετο». Δεν μας έπεισε κανείς ότι δεν υπήρχε δυνατότητα να κριθεί ο δημόσιος χαρακτήρας των λιμένων.

Ο Υπουργός είπε κάποια νούμερα που είχαν να κάνουν με τη δυνατότητα και την πιστοληπτική ικανότητα της χώρας ή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Δεν πειστήκαμε όμως ότι αυτή είναι η μοναδική λύση για να βρούμε χρήματα και να κρατήσουμε στρατηγικής σημασίας κρατικά μονοπώλια, με ό,τι αυτό συνεπάγεται και όπως αναλύθηκε απ' όλους τους συναδέλφους όλων των πτερύγων της Αντιπολίτευσης.

Κύριε Πρόεδρε, το θέμα έχει αναλυθεί πέραν του δέοντος. Θέλω μόνο να κάνω μια επισήμανση για να καταγραφεί στα Πρακτικά. Πείτε με πονηρό. Αναφέρομαι σ' αυτό που ψηφίσαμε στο προηγούμενο νομοσχέδιο, κύριε Παυλίδη...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ποιο απ' όλα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: ...στο ότι στα λιμάνια μας μπορούν να δραστηριοποιούνται ιδιωτικές εταιρείες που να προσφέρουν, πέραν των αστυνομικών, ακόμα και τελωνιακές υπηρεσίες, στο ότι στα λιμάνια μας –με το περιβόητο άρθρο 5 του προηγούμενου νόμου- μπορούν να ορίζεται υπεύθυνοι ασφαλείας λιμένος οποιοδήποτε πρόσωπο, ημεδαπό ή αλλοδαπό, αρκεί να κέκτηται πτυχίο ανωτάτης σχολής.

Αυτό σημαίνει, κύριε Πρόεδρε, ότι η διαδικασία που ακολουθείται είναι μια διαδικασία πλήρους παραχώρησης, αποικιοκρατικού τύπου και πολύ φοβάμαι ότι στο τέλος, αν υπάρξουν προβλήματα, θα μας ζητηθεί και ετεροδικία. Τα λέω για να καταγραφούν, γιατί δεν έχω καμμία διάθεση με κανέναν τρόπο να συμβάλλω σε μία τέτοια διαδικασία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κατεγράφησαν ήδη, κύριε συνάδελφε. Σας ευχαριστώ.

Ο κ. Κεδίκογλου έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Θα είμαι ακόμα πιο σύντομος, κύριε Πρόεδρε.

Αυτό που δεν έχω καταλάβει από τη σημερινή συνεδρίαση, αλλά και από τις συνεδριάσεις της Διαρκούς Επιτροπής, είναι τι θέλει το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Πώς στοιχειοθετείται η αντίδρασή σας πραγματικά, κύριοι συνάδελφοι; Πώς αλλιώς μπορεί να επιτευχθεί η ανάπτυξη;

Υπάρχει ανάγκη προσέλκυσης κεφαλαίων. Υπάρχουν μελέτες. Δεν ξέρω αν ακούσατε στη Διαρκή Επιτροπή, αλλά ειπώθηκαν λεπτομέρειες και για τη μελέτη της Γ.Σ.Ε.Ε.. Η ίδια η μελέτη της Γ.Σ.Ε.Ε. αναιρεί την εισήγησή της. Μιλάει για την ανάγκη κερδών 35.000.000 ευρώ εκτός Σ.ΕΜΠΟ., ανά έτος.

Πώς μπορούν αυτά να επιτευχθούν, τη στιγμή που έχουμε συγκεκριμένα δυστυχώς αρνητικά μεγέθη; Μιλάμε για το 70% των εσόδων να πηγαίνει για μισθοδοσίες. Μιλάμε για αυξήσεις μισθών που περνούν τις αυξήσεις των τιμολογίων. Μιλάμε για

αντιαναπτυξιακό μοντέλο.

Ακούσαμε και τους «μακεδονομάχους» της Αντιπολίτευσης για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και -πιστέψτε με- εκτιμώ την ευαισθησία σας σε ό,τι αφορά τα εθνικά μας θέματα. Όμως εξηγήστε μου, γιατί τόσο καιρό η Θεσσαλονίκη αδυνατεί να αξιοποιήσει τα στρατηγικά πλεονεκτήματά της.

Μιλάτε για μονοπώλια. Στον μεν Πειραιά υπάρχει μία ξεκάθαρη απάντηση. Ιδού ο Ο.Λ.Π., ιδού ο νέος επενδυτής. Ο καλύτερος ας κερδίσει.

Και σε ό,τι αφορά τη Θεσσαλονίκη υπάρχει πρόβλεψη, υπάρχει ρητή διάταξη να μπορέσει να μπει και ο νέος επενδυτής...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: (Δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Μαγκριώτη, δεν σας διέκοψε κανείς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Ούτε εγώ διακόπτω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Διακόπτετε. Πώς δεν διακόπτετε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Εμψυχώνω.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Εγώ δεν σας διέκοψα.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Κεδίκογλου, τελειώνετε παρακαλώ.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., περιμένουμε από σας, από ένα κόμμα εξουσίας, συνέπεια και υπευθυνότητα. Αυτά που υπογράψατε περιμένουμε να τα τηρείτε. Δεν αρέσει στους Έλληνες πολίτες να «ανακρούετε πρύμναν κατά το δοκούν», επειδή οι άνεμοι των δημοσκοπήσεων πιστεύετε ότι πήγαν αλλιώς.

Ποιες είναι οι εναλλακτικές λύσεις που προτείνετε; Παραπάνω φόρους;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Προνόμιό σας, είναι αυτό.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Πώς πιστεύετε ότι μπορεί να χρηματοδοτηθεί η ανάπτυξη αυτών των λιμένων;

Μιλάτε για εθνική ευθύνη για τη Θεσσαλονίκη. Είναι εθνικά υπεύθυνο να αφήνουμε την υποβάθμισή της; Εγώ θα σταθώ σ' ένα σημείο, ότι μπορούμε να προσφέρουμε καλύτερες υπηρεσίες φθηνότερα και αποτελεσματικότερα. Το κέρδος θα είναι για τους καταναλωτές, θα είναι για τους εξαγωγείς, θα είναι για πολύ σημαντικά τμήματα της ελληνικής κοινωνίας.

Απλώς, θα ήθελα να προσθέσω κάτι τελευταίο, αν μου επιτρέπετε, γιατί μιλάμε για πύλες, μιλάμε για Μαύρη Θάλασσα. Τυχαίνει να είμαι από την Εύβοια. Υπάρχει το λιμάνι της Κύμης, κύριε Υφυπουργέ, και θα ήθελα μία ανάλογη πρόνοια. Γιατί η πλέον ιδανική πύλη της Ελλάδας στην Μαύρη Θάλασσα είναι το λιμάνι της Κύμης. Και θα ήθελα αυτά τα οποία δεν δέχονται οι συνάδελφοι της Θεσσαλονίκης για το λιμάνι τους...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Αλλάζουμε τη Θεσσαλονίκη;

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ευχαρίστως. Μόνο μην βρεθείτε παραπονούμενοι μετά.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ολοκληρώστε παρακαλώ, κύριε Κεδίκογλου.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Και μία τελευταία υποσημείωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Να είναι η τελευταία όμως. Διότι τρεις φορές επικαλεστήκατε το «τελευταία». Σας παρακαλώ.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Εντάξει, σας αφήνω. Θα τα πω αύριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ο κ. Δρίτσας έχει ζητήσει το λόγο, για να απαντήσει αμέσως μετά ο κύριος Υφυπουργός συνολικά.

Ορίστε, κύριε Δρίτσα, έχετε το λογο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να πω πρώτα απ' όλα στον αγαπητό συνάδελφο, εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Κεδίκογλου, ότι δεν λέει αυτό η μελέτη της Γ.Σ.Ε.Ε.. Το έχω και μπροστά μου κατά σύμπτωση. Έχει πολλές σελίδες. «Με βάση την παρούσα δυναμικότητα καταγράφηκαν λειτουργικά κέρδη των 17,7 εκατομμυρίων ευρώ για το 2006. Χρειάζονται 34,5 εκατομμύρια ευρώ ετησίως λειτουργικά κέρδη για να χρηματοδοτηθούν τα έργα όλου του λιμένα».

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Αυτό είπα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Με την ολοκλήρωση των επενδύσεων αναμένεται ουσιαστικά τριπλασιασμός της δυναμικότητας του Σ.ΕΜΠΟ., του προγράμματος επενδύσεων που είχε ορίσει και που το ανακαλεί τώρα ο Ο.Λ.Π.. Δεν μιλάει για εκτός ΣΕΜΠΟ κέρδη. Είναι συνολικά του λιμανιού, και Σ.ΕΜΠΟ.. Ρεαλιστικά πράγματα δηλαδή, ρεαλιστικότατα.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Συγγνώμη, αλλά στην επιτροπή όταν ειπώθηκαν αυτά, δεν είπατε τίποτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Μην τον διακόπτετε κύριε συνάδελφε.

Κύριε Δρίτσα, συνεχίστε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κύριε Κεδίκογλου, διαβάστε το. Είναι απλό, είναι στην κρίση μας. Και ακριβώς, όπως είπα, η μελέτη αυτή είναι μία μελέτη. Δεν θα την υπερασπιστώ σ' όλα της τα σημεία, αλλά εν πάση περιπτώσει είναι μία μελέτη. Το Υπουργείο δεν έχει μελέτη κι είναι τραγικό αυτό! Τραγικό!

Και έχει μία μελέτη που λέει ότι υπάρχει η τεχνοκρατική προσέγγιση που βλέπει μόνο τα κέρδη και υπάρχει και η πολιτική προσέγγιση στα ζητήματα των λιμανιών διεθνώς, παγκοσμίως, που βλέπει την ισορροπία κοινωνικού οφέλους και κόστους. Και καταλήγει ότι τα ιδιωτικά λιμάνια έχουν μικρή επίπτωση στην τοπική οικονομία ενώ τα δημόσια λιμάνια έχουν μεγάλη επίπτωση στην τοπική οικονομία. Γιατί μου τα κάνετε έτσι;

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Συμφωνούμε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Μιλάμε για δημόσια λιμάνια και θέλουμε δημόσια λιμάνια, για να ωφεληθεί η κοινωνία, για να υπερασπίσουμε συνολικότερα αγαθά κι όχι τον ανταγωνισμό που επικαλείται ο κύριος Υπουργός, που τον νοεί ως το logistics των επενδυτών για να αυξάνουν τους δείκτες κερδών.

Αυτό δεν είναι ανταγωνισμός που αφορά την κοινωνία, τον τόπο, το περιβάλλον, τις στρατηγικές εξελίξεις μιας χώρας. Αυτό αφορά τους χρηματιστές και τα «παπαγαλάκια» ποια μετοχή να αλλάξουμε και πώς να την αλλάξουμε. Μην μπερδευόμαστε μ' αυτά τα πράγματα.

Και θα εμφανιστεί ο κύριος Υπουργός να λέει ότι αυτού του είδους την ανταγωνιστική δυνατότητα δεν την έχει το δημόσιο. Βέβαια, δεν την έχει ούτε πρέπει να την έχει ούτε θέλουμε να την έχει. Πώς είναι δυνατόν να γίνονται τέτοιου είδους συγχύσεις; Είναι ηθελημένες; Είναι εύκολες οι απαντήσεις του κυρίου Υπουργού στο ΠΑ.ΣΟ.Κ..

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε πολλών ειδών πολιτικές εντός του νεοφιλελευθέρου πλαισίου διεθνώς. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. εφάρμοσε μία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ολοκληρώστε. Έχετε μιλήσει ήδη είκοσι λεπτά στην πρωτολογία σας, κύριε Δρίτσα. Κατά παρέκκλιση σας έδωσα το λόγο. Παρακαλώ τελειώστε τώρα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Η Νέα Δημοκρατία την προχωρά προς τα πέρα. Θέλουμε απαντήσεις, κύριε Πρόεδρε και μεταξύ αυτών θέλουμε και τα παραρτήματα –θέλω να συνηγορήσω στο αίτημα της συναδέλφου από τη Θεσσαλονίκη- και το Προεδρείο να απαιτήσει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Έχει καταγραφεί το αίτημα. Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: ...το έχουμε ζητήσει κατ' επανάληψη. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ κι εγώ.

Ολοκληρώθηκε ο κατάλογος των δευτερολογιών και θα απαντήσει σε όλους ο Υφυπουργός κ. Καμμένος.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο για τέσσερα λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Σε όλους τέσσερα λεπτά δίνετε; Τι θα προλάβει σ' αυτό το χρόνο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Είναι περιεκτικός ο κύριος Υπουργός, κύριε Μαγκριώτη.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακολούθησα και τους είκοσι πέντε ομιλητές που πήραν το λόγο στην Αίθουσα αυτή, μας παρακολούθησε και ο ελληνικός λαός μέσα από το κύκλωμα της τηλεόρασης της Βουλής των Ελλήνων και πιστεύω ότι μάλλον μπερδεύτηκε ο ελληνικός λαός με όλα αυτά τα οποία άκουσε στη συζήτηση της Κύρωσης των Συμβάσεων μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, των Οργανισμών Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης και τις ρυθμίσεις για το προσωπικό του Ο.Λ.Π. και άλλη μία διάταξη που αφορά το Λιμενικό Σώμα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Εύκολα ξεμπερδεύετε!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ακούστηκαν βαριές κουβέντες. Από τη μεριά της Αντιπολίτευσης, το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ο Συνασπισμός, έχουν συγκεκριμένη πολιτική θέση. Είναι σεβαστή η πολιτική τους θέση. Έχουμε διαφωνία, έχουμε διαφορετικό ιδεολογικό μοντέλο, το οποίο υποστηρίζουμε και είναι αντιληπτό να μην υπάρχει συμφωνία στην ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου.

Από τη μεριά, όμως, της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ακούστηκαν πρωτοφανή λόγια για ένα νομοσχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει τρία άρθρα που δεν κάνουν τίποτα άλλο από το να κυρώνουν νομοθετικά τις συμβάσεις παραχωρήσεως των δικαιωμάτων χρήσης και εκμετάλλευσης της περιουσίας του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ., αντίστοιχα, που υπέγραψε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. στις 13 Φεβρουαρίου του 2002 και στις 27 Ιουνίου του 2001. Αυτά είναι τα τρία πρώτα άρθρα.

Πέντε άρθρα αναφέρονται στην εξασφάλιση των εργαζομένων, αυτή τη στιγμή του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ., και το κατά πόσο θα τους δώσουμε ό,τι περισσότερο μπορούμε, ώστε όσοι είναι κοντά στη σύνταξη να έχουν το δικαίωμα της εθελουσίας εξόδου, όσοι θέλουν να κάνουν μετάταξη να μπορούν να κάνουν μετάταξη, όσοι θέλουν να πάρουν την αποζημίωσή τους, να προχωρήσουν και να προσληφθούν στην εταιρεία, που πιθανόν θα υπογράψει την παραχώρηση.

Με τα έξι αυτά άρθρα, λοιπόν, δεν ασχολήθηκε κανείς και αυτό είναι ιδιαίτερα ευχάριστο για την Κυβέρνηση, διότι σημαίνει ότι καλύψαμε τις ανάγκες των εργαζομένων, σημαίνει ότι οι εργαζόμενοι και με τη σφραγίδα και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης έχουν εξασφαλιστεί απόλυτα, όσον αφορά τα δικαιώματά τους –και παραπάνω από τα δικαιώματά τους- αυτά που η Κυβέρνηση τους δίνει για να προχωρήσει σ' αυτό το βήμα.

Δεν ακούστηκε τίποτα για το άρθρο 1 του παρόντος νομοσχεδίου, το οποίο αφορά το Λιμενικό Σώμα. Μόνο ο κ. Κουτσούκος είπε ότι διαφωνεί. Καταγράφηκε η διαφωνία του, κατά πόσο δηλαδή δεν πρέπει να προχωρήσει το Λιμενικό Σώμα στην αύξηση των αξιωματικών...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ο κ. Στρατάκης έχει την ίδια άποψη με τον κ. Κουτσούκο. Την εξέφρασε.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Εγώ είπα για την άθλια κατάσταση του Λιμενικού Σώματος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Επαυξάνω.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Όχι, όχι, ακούστε, νομίζω ότι είναι σημαντικό για το Κ.Κ.Ε..

Από εκεί και πέρα ακούστηκαν, πράγματι, παράλογα πράγματα. Πάνω από εκατό φορές –σημείωνα την ώρα που άκουγα- ακούστηκαν οι λέξεις «ξεπουλάμε, πωλείτε, τα πωλείτε τα λιμάνια, εκχωρούμε το δημόσιο πλούτο, παραχωρούμε εθνικής σημασίας περιουσία».

Δεν πουλάμε τίποτα. Δεν ξεπουλάμε τίποτα ούτε εκχωρούμε σε κανέναν το δημόσιο πλούτο και τα εθνικά μας συμφέροντα. Μιλάμε για μία Σύμβαση Παραχώρησης. Το Ελληνικό Δημόσιο είναι παρόν, έχει όλα τα δικαιώματα που προκύπτουν από το κράτος δικαίου και αυτά τα δικαιώματα θα τα εξασκήσει.

Φοβάμαι πολύ, λοιπόν, ότι, αντί να γίνει μία συζήτηση γι' αυτό το νομοσχέδιο που έχει τις διατάξεις που προϋποθέτουν την εξασφάλιση των εργαζομένων, περάσαμε σε μία άσκηση ευρείας κλίμακος επαναστατικής γυμναστικής, όπου το ΠΑ.ΣΟ.Κ., το «νέο ΠΑ.ΣΟ.Κ.» επιτίθεται στο παλιό ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Θεωρώ ότι μέσα στο ναό της δημοκρατίας και αυτό είναι παραδεκτό. Θεωρώ, όμως, ότι και ο ελληνικός λαός έβγαλε τα δικά του συμπεράσματα. Έβγαλε τα δικά του συμπεράσματα ο ελληνικός λαός για το ότι από τη μια μεριά, υπάρχει μια Κυβέρνηση που έχει συγκεκριμένο σχέδιο. Το σχέδιο αυτό το παρουσιάζει και επί του σχεδίου αυτού δεν γίνεται καμμία συζήτηση. Από την άλλη μεριά, η Αξιωματική Αντιπολίτευση αμφισβητεί τον ίδιο της τον εαυτό, που προχώρησε στις δύο αυτές Συμβάσεις, που δίνουν τη δυνατότητα στη Κυβέρνηση αυτή -κι ευχαριστούμε γι' αυτό- να προχωρήσει στην παραχώρηση μέρους του λιμένα του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης σε διεθνείς διακινητές, για να μπορέσουμε να μπούμε στην παγκόσμια πραγματικότητα, για να μπορέσει να υπάρχει μία ανάδειξη στα λιμάνια.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα και ο Συνασπισμός κατέθεσαν τις προτάσεις και από τη μεριά του ΛΑ.Ο.Σ. ακούστηκε το καταπληκτικό, ότι θα κινδυνεύσει ουσιαστικά η εθνική κυριαρχία, ότι παραχωρούμε τη Θεσσαλονίκη, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Συνεπικουρούμενο ήταν το ΛΑ.Ο.Σ. από την κ. Αράπογλου, που μας είπε ότι δεν έχει τίποτα άλλο η Θεσσαλονίκη, πλέον ενός λιμένος.

Το μόνο το οποίο κινδυνεύει μετά από αυτήν τη συζήτηση νομίζω ότι είναι η συνέχιση το Ρότερνταμ να βρίσκεται κάτω από τα κυριαρχικά δικαιώματα της Ολλανδίας και όχι του Βελγίου.

Εμείς θα προχωρήσουμε στην εφαρμογή αυτού του νόμου και πιστεύω ότι μετά από κάποια χρόνια, σε αυτήν εδώ την Αίθουσα, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. θα γυρίσει όπως το έκανε στο παρελθόν, σε άλλα θέματα που αφορούσαν βήματα φιλελεύθερα, να τα παραδεχθεί και να συνεχίσει τη δική μας πολιτική.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ κι εγώ.

Βεβαίως, της εφαρμογής του νόμου προηγείται η ψήφισή του, στην οποία θα εισέλθουμε ευθύς αμέσως. Έχει ζητήσει ο κ. Παπουτσής το λόγο.

Ορίστε, κύριε Παπουτσή, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν ξέρω αν θα προχωρήσει η Κυβέρνηση στην εφαρμογή του νόμου. Ένα είναι βέβαιο, ότι δεν πρόκειται να φτάσει πουθενά. Διότι αυτός ο νόμος δεν πρόκειται να εφαρμοστεί, κύριε Καμμένε. Και δεν πρόκειται να εφαρμοστεί, γιατί οι τοπικές κοινωνίες και στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα, οι εργαζόμενοι και όλα τα πολιτικά κόμματα, όλες οι υγιείς πολιτικές δυνάμεις θα αντισταθούν σε αυτή την προσπάθεια που καταβάλλετε.

Δεύτερον. Έχετε δίκιο, όταν εντοπίζει, κύριε Πρόεδρε, ο Υπουργός τον κίνδυνο της σύγχυσης στην Αίθουσα αυτή, της σύγχυσης που μπορεί να δημιουργηθεί στους πολίτες οι οποίοι παρακολουθούν από την τηλεόραση. Γιατί, πράγματι, η Νέα Δημοκρατία, δυστυχώς, η Κυβέρνηση -και το λέω για πολλοστή φορά σήμερα, στην Αίθουσα αυτή- επιχειρεί να παραπλανήσει τη Βουλή και τον ελληνικό λαό.

Δυστυχώς, όμως, γιατί αυτό δεν είναι συμβολή στη δημοκρατική λειτουργία του πολιτεύματος, δεν είναι συμβολή στη δημοκρατική λειτουργία του Σώματος, γιατί την παραπλανεί, γιατί δεν εξηγεί για ποιο λόγο φέρνει τις δύο συμβάσεις για κύρωση. Γιατί, ενώ προχωρά σε μία σύμβαση, την οποία, μάλιστα, έχει αναπτύξει και έχει κάνει την πρόσκληση ενδιαφέροντος μέσα από διεθνή διαγωνισμό, δεν τη γνωρίζει κανείς. Δεν γνωρίζει κανείς τις λεπτομέρειες, ο οποιοσδήποτε Έλληνας πολίτης, αλλά και οι Βουλευτές, για να μπορέσουμε να προσεγγίσουμε τις λεπτομέρειες αυτού του διαγωνισμού και αυτής της σύμβασης που επιχειρεί να κάνει με τους ιδιώτες. Πρέπει να πληρώσουμε 4.000 ευρώ, γεγονός πρωτάκουστο.

Τι έρχεται ο κύριος Υπουργός και μας λέει; Επιχειρηματολογεί, όπως, άλλωστε και οι συνάδελφοι του Συνασπισμού, επί των δύο πρώτων άρθρων που αναφέρονται σε τι; Στις Συμβάσεις Παραχώρησης του Ελληνικού Δημοσίου προς τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Έθεσα το ερώτημα προηγουμένως στον Υπουργό, τον κ. Βουλγαράκη. Το ξαναθέτω και τώρα. Μπορείτε να μας βρείτε

στις εκατοντάδες σελίδες, οι οποίες υπάρχουν και οι οποίες ακολουθούν το νομοσχέδιο, τα σχέδια και οτιδήποτε άλλο και να μας πείτε σε ποιο σημείο ακριβώς περιλαμβάνεται η φράση -μία φράση σας ζητώ, τίποτε άλλο, πείτε μας τη φράση- που αναφέρεται στην παραχώρηση του συνόλου του δικαιώματος του Ο.Λ.Π. ή του Ο.Λ.Θ., για το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων;

Πού αναφέρεται αυτό; Αναφέρεται σε συμβάσεις παραχώρησης, τις συμβάσεις οι οποίες επικυρώνονται στο πρώτο και στο δεύτερο άρθρο, στα κτήρια, στους επιβατικούς σταθμούς, κάτι το οποίο είναι φυσιολογικό για την ανάπτυξη κάποιων λιμένων, στις επίγειες δραστηριότητες οι οποίες αναπτύσσονται μέσα στα πλαίσια των λιμανιών. Δεν παίρνουμε απάντηση επ' αυτών. Επιχειρείται συνεχής συσκότιση και στη συνέχεια, ο αποπροσανατολισμός του Σώματος.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, θα αναφερθώ στο τρίτο άρθρο: Όλο το ζουμί όλου αυτού του νόμου είναι το τρίτο άρθρο. Με το άρθρο τρίτο τι κάνει; Επιχειρεί η Κυβέρνηση να τροποποιήσει τις συμβάσεις τις οποίες είχε συνάψει το ΠΑ.ΣΟ.Κ. με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης. Και αυτό κάνουν. Και το τροποποιούν πώς; Παίρνοντας η Κυβέρνηση τη δυνατότητα, δηλαδή ο Υπουργός Οικονομικών και ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, να τροποποιούν στο μέλλον τις συμβάσεις, κατά παρέκκλιση των διατάξεων περί ανωνύμων εταιρειών και κυρίως των εταιρειών των εισηγμένων στο Χρηματιστήριο, όπου προβλέπεται η απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

Δεύτερον, διευρύνουν το πεδίο, εκείνο το οποίο επροβλέπετο από τις συμβάσεις οι οποίες είχαν συναφθεί από την Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., σε δύο σημεία. Πρώτον, στο σύνολο των δικαιωμάτων του λιμανιού για τη διαχείριση των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και δεύτερον, στις λιμενικές υπηρεσίες.

Ξέρετε τι σημαίνει αυτό, κύριε Πρόεδρε; Σημαίνει ότι στην πραγματικότητα –και κάνω έκκληση στη δική σας ευαισθησία ως Πειραιώτη Βουλευτή- δίνουν τη δυνατότητα, εκχωρούν με το διαγωνισμό τον οποίο κάνουν, τη δυνατότητα στον ιδιώτη που θα εγκατασταθεί εκεί, όχι μόνο να ασκεί κατά μονοπωλιακό τρόπο τις λειτουργίες του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, αλλά να ρυθμίζει και την κίνηση του λιμανιού. Δηλαδή, τα λιμάνια δεν είναι ποιος ξεφορτώνει, αλλά ποιο πλοίο παραμένει αρόδου και ποιο μπαίνει πρώτο μέσα. Αυτή είναι η ουσία του θέματος. Αυτό παίρνουν με το τρίτο άρθρο.

Βρείτε, κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ πολύ που εντρυφείτε στα κείμενα, πού υπάρχει η αντίστοιχη έκφραση, η αντίστοιχη διατύπωση στις συμβάσεις του πρώτου και του δεύτερου άρθρου, όπως διατυπώθηκαν και συνήφθησαν από την Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και εδώ είμαστε να συμφωνήσουμε. Δεν υπάρχουν πουθενά. Αυτά τροποποιεί η Κυβέρνησή σας, αυτά φέρνει.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Θα τα βρούμε τώρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω δύο διευκρινίσεις. Πρώτα απ' όλα, όσον αφορά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Καμμένε, το λόγο έχει ζητήσει ο κ. Παυλίδης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε,....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ, το λόγο έχει ζητήσει ο κ. Παυλίδης. Αν έχετε την καλοσύνη, το Προεδρείο διευθύνει τη συζήτηση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Νομίζω ότι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το Προεδρείο διευθύνει τη συζήτηση. Δεν παίρνουμε το μικρόφωνο και μιλάμε απευθείας. Παρακαλώ!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ο κ. Παυλίδης θα απαντήσει επί όλων των θεμάτων. Εγώ θέλω το λόγο για ένα λεπτό, επειδή ειπώθηκε πολλές φορές για τα 4.000 χιλιάδες ευρώ και είναι θέμα και του Προεδρείου της Βουλής,...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): ... όπου ο Πρόεδρος της Βουλής θα έπρεπε να διευκρινίσει, ως οφείλεται από τον Κανονισμό, ότι η αίτηση καταθέσεως εγγράφων...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Υπουργέ, υποδείξεις το Προεδρείο δεν δέχεται. Παρακαλώ πολύ, έχετε ήδη το λόγο παρατύπως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Με αίτηση, λοιπόν, καταθέσεως εγγράφων, ευχαρίστως αύριο το πρωί να πάρετε τα παραρτήματα, να πάρετε το σύνολο της συμβάσεως. Υπάρχει διαδικασία από τη Βουλή.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΝΙΩΤΗΣ: Μη μας κάνετε να θυμώσουμε τώρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Υπάρχει συγκεκριμένη διαδικασία. Μια αίτηση κατάθεσης εγγράφων και αύριο θα το έχετε.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΝΙΩΤΗΣ: Είναι μια ντροπή ακόμα για μας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Αφήστε τα περί ντροπών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σε ημέρα νομοθετικής εργασίας δεν ζητείται Κοινοβουλευτικός Έλεγχος και επομένως, κατάθεση εγγράφων. Είναι αρκετό αυτό.

Προχωρήστε, κύριε Υπουργέ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Δεύτερον, όσον αφορά την παράγραφο, σας τη διάβασε ο κ. Βουλγαράκης. Είναι στην έκτη σελίδα της σύμβασης που εσείς υπογράψατε με τίτλο: «Δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης». Στο τρίτο άρθρο, 3.1, λήμμα 3, αναφέρει: «Η έννοια της εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τη δυνατότητα αξιοποίησης των παραχωρούμενων για την παροχή με αντάλλαγμα λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεως σε χρήστες του λιμένα, την προσωρινή παραχώρηση επ' ανταλλάγματι της χρήσης χώρων και την πραγματοποίηση επενδύσεων κεφαλαίου, της Ο.Λ.Π. ή τρίτων, σε κτήρια και εγκαταστάσεις πάσης φύσεως με σκοπό την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων ή την επέκταση υφισταμένων, με την επιφύλαξη του άρθρου 3.2». Το οποίο δεν αναφέρει τίποτε άλλο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Πάλι τα ίδια; Το διάβασε ο κ. Βουλγαράκης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Σας το διαβάσαμε και πάρτε το να το διαβάσετε. Αυτό το επιχείρημα δεν ισχύει. Πρέπει να βρεθεί κάποιο άλλο επιχείρημα. Δεν γίνεται να επαναλαμβάνονται τα ίδια επιχειρήματα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Σταθμό εμπορευματοκιβωτίων λέει πουθενά;

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΝΙΩΤΗΣ: Την επόμενη παράγραφο τη διαβάσατε, κύριε Υφυπουργέ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι.

Κύριε Παυλίδη, έχετε το λόγο για να δευτερολογήσετε;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ειπώθηκε από τον αξιότιμο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑ.ΣΟ.Κ. μία νέα θεωρία, η θεωρία «αντιστάσεως κατά των νόμων».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Είναι η θεωρία του πολιτικού αγώνα, υπέρ του δημοσίου συμφέροντος κύριε συνάδελφε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Επιτρέψτε μου να πω τη γνώμη μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Δεν μπορεί να λέει «η θεωρία της αντιστάσεως κατά των νόμων», κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Βλέπετε ότι σας διασφάλισα την ακώλυτη ανάπτυξη των απόψεών σας. Ας αφήσουμε τον κ. Παυλίδη, ο οποίος μας έχει συνηθίσει σε ενδιαφέ-

ρουσες τοποθετήσεις.

Παρακαλώ, κύριε Παυλίδη, συνεχίστε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Η θεωρία της «αντιστάσεως κατά των νόμων», λοιπόν. Εδήλωσαν ότι το νομοσχέδιο θα «γίνει νόμος του κράτους, αλλά εμείς δεν υπακούμε σ' αυτόν το νόμο. Θα στραφούμε κατά του νόμου».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μην τα λέτε αυτά τώρα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Αυτά είπατε εσείς. Τα Κόμματα της Αντιπολιτεύσεως εδηλώσατε, κάποιοι εμίλησαν και για λογαριασμόν των λοιπών Κομμάτων...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Έτσι νομίζετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ πάρα πολύ. Κάποτε πρέπει να τελειώνουμε τη συζήτηση. Αν έχετε την καλοσύνη, αφήστε τον.

Συνεχίστε, κύριε Παυλίδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εάν η «αντίσταση στο νόμο» λέγεται παρανομία, ο κ. Παπουτσής εξεπροσώπησε και τα άλλα Κόμματα με την ίδια δραστηριότητα. Αυτή είναι η πρώτη παρατήρηση.

Η δεύτερη είναι η της ασάφειας των όσων δηλώσατε. Έχω διαβάσει πολύ προσεκτικά τα δύο κείμενα, το ένα φέρον την υπογραφή του κ. Παπουτσή και το άλλο την υπογραφή του κ. Ανωμερίτη και των υπολοίπων.

Και το έκαμα αυτό, κύριε Πρόεδρε, αναμένων τη στάση της Αντιπολιτεύσεως, διότι περίπου ήδη είχε εκδηλωθεί κατά τη συζήτηση στην επιτροπή.

Να τα ξαναδιαβάσετε τι υπογράψατε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ελάτε τώρα, κύριε Παυλίδη! Υποδείξτε μας και τι πρέπει να διαβάσουμε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Έχετε προβλέψει τα πάντα. Πρόκειται περί μίας εξαιρετικής συμβάσεως. Δεν έχει μείνει λεπτομέρεια που να μην έχει προβλεφθεί δια το παρόν εκείνης της εποχής και δια το μέλλον. Γι' αυτό είπα ότι σας χειροκρότησα για τις προβλέψεις. Μάλιστα, ευρωπαϊκό τω τρόπω, ως σπουδάσας κοινοβουλευτικά και εις την «Εσπερίαν»!

Πάμε παρακάτω. Το 3.7 είναι τόσο σαφές, κύριε Πρόεδρε, που αξίζει μονάχα αυτό να ψηφίσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεν χρειάζεται περαιτέρω ανάλυση, εννοείτε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μα, τα λέει τόσο ωραία, τόσο γλαφυρά, τόσο αναλυτικά που δεν θες τίποτα άλλο!

Τι λέει; Τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή το ελληνικό δημόσιο –Υπουργείο Οικονομικών- και ο Ο.Λ.Π., τι συμφωνούν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όχι η εταιρεία, κύριε Καμμένε, αλλά ο Ο.Λ.Π.. Να αρχίσουμε να διαβάζουμε σωστά.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Σας τα λέγω. Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν και δεσμεύονται για την περίπτωση αυτή ότι η «Ο.Λ.Π. Α.Ε.» υποχρεούται –άλλο τι μπορεί να κάμνει, όμως υποχρεούται- να προβαίνει σε περαιτέρω παραχώρηση –παραχώρηση σημαίνει ότι δεν κρατώ για τον εαυτό μου, αλλά δίνω κάπου αλλού- της χρήσης και εκμετάλλευσης γηπέδων...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Τι;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Το Σ.ΕΜΠΟ. τι είναι; Εγώ δούλεψα στο Σ.ΕΜΠΟ.. Το Σ.ΕΜΠΟ., είναι ένα χωράφι, ο προβλήτας που λέμε, γήπεδο. Είναι ένα χωράφι πάνω στο οποίο υπάρχουν οι λεγόμενες ανωδομές, όπως τις περιγράφει η εταιρεία που έφεραν για να κάνει αποτίμηση της αξίας των. Και οι ανωδομές τι είναι; Είναι κάποιες αποθήκες ή γερανογέφυρες ή άλλο τι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Παυλίδη, μην παίζετε με τις λέξεις.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Το Σ.ΕΜΠΟ., ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων, δεν είναι βαπόρι, δεν είναι τρένο, δεν είναι αεροπλάνο. Είναι χωράφι, γήπεδο. Για το Σ.ΕΜΠΟ. σας μιλεί. Βάλατε υπογραφή για το ΣΕΜΠΟ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Παυλίδη, το Σ.ΕΜΠΟ. έχει και τέμπο όμως. Πρέπει να τελειώνετε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πάμε, λοιπόν, στο τέμπο.

Το Σ.ΕΜΠΟ., λοιπόν, παραχωρήσατε. Προβλέψατε, να παραχωρηθεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Έτσι ερμηνεύετε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Και κάματε και προβλέψεις άλλες. Όταν απελευθερωθούν οι λιμενικές εργασίες –και ξέρουμε ποιες είναι οι λιμενικές εργασίες, τις ξέρετε άλλωστε πάρα πολύ καλά, έστω και αν τις βλέπατε από το παράθυρο του Υπουργείου -αλλά πάμε και παραπέρα, τι έχετε προβλέψει παραπέρα; Έχετε προβλέψει και τροποποιήσεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μη μας πείτε τα ίδια που λέει και ο Συνασπισμός. Τουλάχιστον διαβάστε τα σωστά.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Όχι, τα λεγόμενά σας.

Έχετε προβλέψει λοιπόν και τροποποιήσεις. Παραχωρείτε, δηλαδή, δικαίωμα στον Ο.Λ.Π., όταν συνεργάζεται με έναν τρίτο, κάποια στιγμή μπορεί να φέρει ένα κοντράτο, μπορεί να το τροποποιήσει ο Ο.Λ.Π. και να αλλάξει και όρους ο Ο.Λ.Π..

Στο τρίτο άρθρο, περί του οποίου έγινε τόσος λόγος, ότι εκάμαμε, δηλαδή, ειδική παρέμβαση τροποποιούντες τη σύμβαση, μα, το έχετε προβλέψει εσείς! Μέσα στη σύμβαση που έχετε υπογράψει «Ελληνικό Δημόσιο και Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ή Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης», έχετε προβλέψει σε ειδικό άρθρο ότι έχουν δικαίωμα αναπροσαρμογής, η οποία θα συμφωνείται και θα καταγράφεται σε πρόσθετη πράξη, συναπτόμενη επ' ευκαιρία υποβολής του σχετικού επενδυτικού σχεδίου.

Όλα αυτά τα οποία εσείς σήμερα θεωρείτε ως τα αρνητικά στοιχεία της όλης διαδικασίας ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Παυλίδη, ολοκληρώστε σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ... είναι προβλέψεις δικές σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Γιατί μας ταλαιπωρείτε, κύριε Παυλίδη; Τότε, γιατί φέρατε το νόμο;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κλείνω, λοιπόν, λόγω του τέμπο τις παρατηρήσεις μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Για να κλείσει και η συζήτηση με την κ. Παντελάκη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Η διαδικασία η οποία ακολουθείται με τη σύνταξη του όλου σχήματος, είναι η σχεδιασθείσα διαδικασία κατά τη σύνταξη της συμβάσεως και για τον Ο.Λ.Π. και για τον Ο.Λ.Θ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Σωστά.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πάντως, η πράξη, ασχέτως της απειλής δεν θα εφαρμοστεί, διότι τα κόμματα της Αντιπολιτεύσεως θα εναντιωθούν. Είμαι βέβαιος, ότι η πράξη, όπως έγινε και σε άλλες περιπτώσεις, θα δικαιώσει πρωτοβουλίες δικές σας και έπειτα δικές μας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Σωστά.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εμείς, πάντως, σήμερα δια της ψήφου μας τις δικές σας πρωτοβουλίες δικαιώνουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Έχετε δίκιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε, κύριε Παυλίδη.

Κλείνουμε με την κ. Παντελάκη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Έχει περαιωθεί η δευτερολογία των αγορητών. Έχει περαιωθεί, έχει ήδη εξαγγελθεί.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δικαιούμαι δευτερολογίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ομιλούν μόνο οι δευτερολογούντες Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, εσείς που είστε τυπικός με τον Κανονισμό, δικαιούμαι δευτερολογίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεν έχετε δικαίωμα, κύριε Μαγκριώτη. Ανατρέξτε στα Πρακτικά, για να δείτε ότι ολοκληρώθηκαν οι δευτερολογίες των αγορητών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας παρακαλώ, μην επιμένετε.

Κυρία Παντελάκη, έχετε το λόγο για να ολοκληρώσουμε.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι σαφές ότι μετά την αρχική μου εισήγηση, τελικά επιβεβαιώθηκα για το ότι υπάρχει δικομματική σφραγίδα σ' αυτήν την κατάθεση του σχεδίου νόμου. Όμως, πραγματικά δεν περίμενα ότι θα υπήρχε τόσο μεγάλη επιβεβαίωση από τη φραστική

σας αντιπαράθεση.

Πραγματικά, ψάχνετε ψύλλους στ' άχυρα και θα ήθελα να σας πω ότι δεν θα πρέπει να υποτιμάτε όσους είχαν την υπομονή να ακούνε όλα αυτά τα πράγματα, γιατί νομίζω ότι έβγαλαν τα συμπεράσματά τους. Έβγαλαν πολλά συμπεράσματα και ένα από αυτά είναι ότι η διαφορά σας εναπόκειται ακριβώς στην ιδιωτικοποίηση, στο πώς δηλαδή θα γίνει η ιδιωτικοποίηση. Όμως, δεν είναι αυτό το θέμα μας και μάλιστα λίγο πριν κλείσουμε.

Η Κυβέρνηση, λοιπόν, προχωράει. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. από την άλλη, δεσμεύτηκε σήμερα ότι όταν γίνει Κυβέρνηση θα επαναδιαπραγματευθεί τους όποιους όρους.

Τι μας ταλαιπωρείτε, λοιπόν, τόσες ώρες εδώ και χάνουμε τόσο οξυγόνο; Άρα, συμφωνείτε και θέλετε να επαναδιαπραγματευθείτε τους όρους. Μήπως είπατε έστω και ψέματα μπροστά στον ελληνικό λαό, σε σχέση με τις άλλες φορές που είχατε πει ότι αυτό θα το κάνατε όταν θα βγαίνατε κυβέρνηση και δεν το κάνατε, όπως το ασφαλιστικό; Θα έπρεπε να πείτε ότι δεν δεσμεύεστε και ότι όταν θα έρθετε, θα το ακυρώσετε. Όμως, δεν το είπατε.

Εμείς, λοιπόν, λέμε ότι όχι μόνο διαφωνούμε μ' αυτό το σχέδιο νόμου, αλλά ανάμεσα σ' αυτό που λέγεται νόμιμο και παράνομο –γιατί έγινε κουβέντα γι' αυτό- παράνομη είναι η πολιτική που ασκείται τόσα χρόνια διαχρονικά.

Και απ' αυτήν την άποψη, θα ήθελα να πω ότι ούτε η Κυβέρνηση θα έπρεπε να φέρει αυτό το σχέδιο νόμου. Και δεν θα έπρεπε να το φέρει όχι μόνο για πολιτικούς, αλλά και για ηθικούς λόγους, γιατί όχι μόνο υπάρχει η λαϊκή κατακραυγή, αλλά και εμείς δεν διαφωνούμε απλά και μόνο για ιδεολογικούς λόγους.

Σωστά είπε ο Υπουργός ότι έχουμε ένα διαφορετικό μοντέλο στη σκέψη μας. Βεβαίως, εμείς θέλουμε το λιμενικό σύστημα να είναι στην υπηρεσία των λαϊκών αναγκών και όχι στην υπηρεσία της ανταγωνιστικότητας. Εμείς θέλουμε το λιμενικό σύστημα να είναι σε ένα άλλο δρόμο ανάπτυξης, ο οποίος έχει μία οικονομία η οποία έχει ως κριτήριο τις λαϊκές ανάγκες. Βεβαίως, αυτό είναι ως προοπτική.

Εμείς, όμως, δεν ψηφίζουμε το σχέδιο νόμου για πρακτικούς εντελώς λόγους. Δεν το ψηφίζουμε, γιατί χάνει ο ελληνικός λαός και χάνει όχι μόνο σε χρήμα, αλλά επιπλέον εκατοντάδες πολιτών επιβαρύνονται μ' αυτήν τη διαδικασία. Αυτό είναι το πρόβλημα.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ολοκληρώστε σας παρακαλώ, κυρία Παντελάκη.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Και όσον αφορά αυτό, δεν θα πρέπει να έχετε «λυμένα» τα χέρια σας, δηλαδή ότι επειδή ψηφίσατε το σχέδιο νόμου, θα πάνε τα πράγματα όπως νομίζετε, δηλαδή ότι θα εφαρμοσθεί.

Εμείς θα κάνουμε ό,τι μπορούμε, θα σταθούμε κοντά στους εργαζόμενους και από τη μεριά μας θα προσπαθήσουμε να κλιμακώσουμε την πάλη και τον αγώνα, προκειμένου να μην εφαρμοσθεί. Αυτό είναι το ζήτημα. Οι νόμοι ψηφίζονται και για να εφαρμόζονται και για να μην εφαρμόζονται.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) και Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.), ρυθμίσεις για το προσωπικό της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) και Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.), ρυθμίσεις για το προσωπικό της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 00.32' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Τετάρτη 12 Μαρτίου 2008 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) και Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.), ρυθμίσεις για το προσωπικό της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ **ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**