

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΉΉ'

Τετάρτη 4 Μαρτίου 2009

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 6791
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 1ο Γυμνάσιο Σαλαμίνας, το 6ο Γυμνάσιο Αθηνών, το 5ο Γυμνάσιο Καλλιθέας, το Γενικό Λύκειο Λούσικου Αχαΐας, το Γυμνάσιο Αυλωναρίου Ευβοίας, το 2ο Δημοτικό Σχολείο Παραλίας Αχαΐας και το 18ο Γυμνάσιο Πάτρας, σελ. 6798, 6801, 6804, 6813, 6818, 6822, 6828

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 5 Μαρτίου 2009, σελ. 6791

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση επί της αρχής και των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Σύμβασης παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των Προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» (ΟΛΠ Α.Ε.) και ρύθμιση συναφών θεμάτων», σελ. 6791
2. Αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος και του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, σελ. 6807

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

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

ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ.,	σελ. 6825
ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ Ε.,	σελ. 6796
ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ Χ.,	σελ. 6815, 6816
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ.,	σελ. 6823, 6824, 6825
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ.,	σελ. 6797
ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ Ι.,	σελ. 6809
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ.,	σελ. 6812
ΖΩΪΔΗΣ Ν.,	σελ. 6801, 6826
ΚΑΜΜΕΝΟΣ Π.,	σελ. 6802, 6803
ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ Α.,	σελ. 6814, 6815
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β.,	σελ. 6793
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ Σ.,	σελ. 6808
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Γ.,	σελ. 6798
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π.,	σελ. 6805, 6822
ΛΕΒΕΝΤΗΣ Α.,	σελ. 6800
ΛΙΝΤΖΕΡΗΣ Δ.,	σελ. 6797
ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ Ι.,	σελ. 6795
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ.,	σελ. 6827
ΜΠΕΖΑΣ Α.,	σελ. 6820, 6821
ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ Γ.,	σελ. 6822
ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ Β.,	σελ. 6804, 6810, 6811
ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ Α.,	σελ. 6816, 6817, 6818, 6829
ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Χ.,	σελ. 6803, 6804, 6816, 6819
ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ Η.,	σελ. 6813
ΡΑΓΙΟΥ-ΜΕΝΤΖΕΛΟΠΟΥΛΟΥ Ν.,	σελ. 6799
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α.,	σελ. 6806, 6828
ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ Π.,	σελ. 6827
ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ Ε.,	σελ. 6792
ΤΣΟΥΡΗ Ε.,	σελ. 6791, 6792, 6819
ΧΑΪΔΟΣ Χ.,	σελ. 6794

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ή'

Τετάρτη 4 Μαρτίου 2009

Αθήνα, σήμερα στις 4 Μαρτίου 2009, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.02' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του ΣΤ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΙΩΑΝΝΗ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 3/3/2009 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της Ή' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 3 Μαρτίου 2009, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Ρύθμιση όρων απασχόλησης των νοσοκομειακών ιατρών του ΕΣΥ, σύμφωνα με το π.δ. 76/2005 και άλλες διατάξεις».)

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Πέμπτης 5 Μαρτίου 2009.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 589/26-2-2009 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Αντωνίας Αντωνίου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την υλοποίηση του προγράμματος «Αλέξανδρος Μπαλτατζής» κ.λπ..

2. Η με αριθμό 594/26-2-2009 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αντωνίου Σκυλάκου προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με την αύξηση των τιμολογίων του φυσικού αερίου στη Θεσσαλία και Θεσσαλονίκη κ.λπ..

3. Η με αριθμό 595/26-2-2009 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη προς την Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σχετικά με τις απολύσεις εργαζομένων στην πολυεθνική ασφαλιστική εταιρεία ING κ.λπ..

4. Η με αριθμό 591/26-2-2009 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αστέριου Ροντούλη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την καταβολή των αποζημιώσεων των βαμβάκοκαλλιεργητών κ.λπ..

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 2 και 3 του Κανονισμού Βουλής)

1. Η με αριθμό 585/26-2-2009 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Ρόβλια προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, σχετικά με την απόδραση των δύο κρατουμένων από τις φυλακές Κορυδαλλού με ελικόπτερο κ.λπ..

2. Η με αριθμό 593/26-2-2009 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λιάνας Κανέλλη

προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με τη λήψη μέτρων ελέγχου της λεγόμενης «ελεύθερης» αεροπορικής δραστηριότητας κ.λπ..

3. Η με αριθμό 596/26-2-2009 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σχετικά με την καταβολή επικουρικής σύνταξης στους εργαζομένους στη Γενική Τράπεζα κ.λπ..

4. Η με αριθμό 590/26-2-2009 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αθανασίου Πλεύρη προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, σχετικά με τη μηνυτήρια αναφορά του Προέδρου του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ.λπ..

Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Σύμβασης παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των Προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ» (ΟΛΠ ΑΕ) και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

Το λόγο έχει η Βουλευτής Χίου κ. Ελπίδα Τσουρή για επτά λεπτά.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, είναι γνωστό ότι ελλείψει εθνικής πολιτικής και σχεδιασμού για τα λιμάνια η Κυβέρνηση των δήθεν μεταρρυθμίσεων είχε θέσει από την αρχή έναν και μοναδικό στόχο: την άνευ όρων παράδοση των δύο κερδοφόρων δημόσιων Οργανισμών, του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, σε μονοπώλια ξένων συμφερόντων και μάλιστα με αμφίβολης νομιμότητας διαδικασίες. Με την παρούσα Σύμβαση και την κύρωσή της από τη Βουλή απλώς υλοποιείται η προελημμένη και κακήν κακώς μεθοδευμένη κυβερνητική απόφαση για την παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ, της κύριας και πιο προσοδοφόρας λιμενικής δραστηριότητας του ΟΛΠ, σε ξένο επενδυτή. Η συνταγή πολύ απλή, σχεδόν μαγική: το δημόσιο δηλώνει αδυναμία διαχείρισης και εκχωρεί, προκειμένου να απαλλαγεί, εθνικής σημασίας αλλά και ασφάλειας περιουσιακά στοιχεία.

Θα απαριθμήσω τα βασικά συστατικά στοιχεία αυτής της συμφωνίας, ψέματα που ειπώθηκαν και αλήθειες που πρέπει να ειπωθούν και αναδεικνύουν την επιπολαιότητα, την ανευθυνότητα, αλλά και την προχειρότητα με την οποία η Κυβέρνηση

οδηγείται σε ένα ακόμη «ναυάγιο».

Πρώτον, ισχυρίζεστε ότι με την έλευση της «COSCO» διασφαλίζετε καθεστώς ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Έτσι μεταφράζετε τη μονοπωλιακού χαρακτήρα παραχώρηση του πιο παραγωγικού τμήματος του λιμανιού, του προβλήτα II, το οποίο αποφέρει το 70% των εσόδων του ΟΛΠ, με αποτέλεσμα ο ρόλος του ΟΛΠ, όταν και εφόσον δραστηριοποιηθεί στον προβλήτα I, να είναι καθαρά συμπληρωματικός, αφού η δυναμικότητά του θα ανέρχεται μόλις στο 23% της συνολικής δυναμικότητας των ΣΕΜΠΟ. Ο δε ανάδοχος κληρονομεί επιπλέον και την υπάρχουσα σύμβαση με την MSE, εξασφαλίζοντας ένα σίγουρο και σημαντικό πελάτη και έργο, σε αντίθεση με τον ΟΛΠ. Επομένως οι ισχυρισμοί του κυρίου Υπουργού ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν παραχωρείται έτοιμη πελατεία στον ανάδοχο δεν μπορούν να πείσουν ούτε ένα παιδί.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις και τις εκτιμήσεις της ίδιας της «COSCO», αυτή θα διαχειρίζεται τουλάχιστον το 80% του εγχώριου φορτίου. Ευελπιστεί για την επανάκαμψη του φορτίου μεταφόρτωσης, που τόσο εγκληματικά εγκατέλειψε η ΟΛΠ ΑΕ τα τελευταία τέσσερα χρόνια, ενώ το βάρος θα δοθεί από το 2025 και μετά στην αύξηση του εγχώριου φορτίου αφού αυτό είναι περισσότερο επικερδές. Αναμφισβήτητο λοιπόν ο ανάδοχος αποκτά ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και κατά συνέπεια αποσπά ένα μεγάλο μερίδιο της εγχώριας διακίνησης. Αυτό οδηγεί σε αύξηση των ναύλων και ολιγοπώλιο αναπόφευκτα. Μην αποκρύπτετε λοιπόν το γεγονός ότι τίποτα δεν περιορίζει τη διάθεση του αναδόχου για αυξήσεις τιμολογίων, προκειμένου να αποκομίσει μεγαλύτερα οφέλη. Δεν υπάρχει καμμία μέριμνα για την αποτροπή αδικαιολόγητων αυξήσεων στις λιμενικές υπηρεσίες και το να επικαλείστε την Επιτροπή Ανταγωνισμού ως αντίδοτο κανέναν δεν εφυσυγάζει και πολύ περισσότερο δεν πείθει.

Ενισχυτικό των παραπάνω είναι ότι δεν υπάρχει οποιαδήποτε πρόβλεψη για τον αποκλεισμό του αναδόχου από μελλοντική παραχώρηση του προβλήτα I. Ταυτόχρονα δεν υπάρχει πρόθεση και σχεδιασμός εκ μέρους της Κυβέρνησης για τη λειτουργία εναλλακτικών τερματικών σταθμών και την ανάπτυξη του ανταγωνισμού.

Δεύτερον, η διασφάλιση της εφαρμογής της ίσης και δίκαιης μεταχείρισης των χρηστών, που αποτελεί θεμελιώδη υποχρέωση των Οργανισμών Λιμένων, είναι μετέωρη. Ερωτήματα που θέτουν οι χρήστες και στα οποία πρέπει να απαντήσετε είναι τα εξής: Πώς εξασφαλίζεται ο ανταγωνισμός όχι μόνο στις λιμενικές υπηρεσίες αλλά και στις θαλάσσιες μεταφορές όταν ο ανάδοχος είναι θυγατρική ναυτιλιακής εταιρείας; Η πληροφόρηση και μόνο ως προς τα φορτία των ανταγωνιστών δημιουργεί συνθήκες απόκτησης και κατάχρησης δεσποζουσας θέσης ή όχι; Πώς θα εξασφαλίζεται η εμπιστευτική αντιμετώπιση των εμπορικών πληροφοριών στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, τις οποίες θα διαχειρίζεται η «COSCO PACIFIC», θυγατρική του Ομίλου «COSCO», η οποία διαθέτει και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων; Πώς θα εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και δεν θα έχει πλεονέκτημα η «COSCO» ως πλοιοκτήτρια εταιρεία;

Τρίτον, χρησιμοποιήσατε ως κύριο επιχείρημα την πραγματοποίηση υψηλών επενδύσεων. Το ύψος όμως των επενδύσεων από την «COSCO» ανεβοκατεβαίνει από μέρα σε μέρα όπως ο δείκτης του Χρηματιστηρίου. Ο κύριος Υπουργός μίλησε για επενδύσεις ύψους 620.000.000 ευρώ, η «COSCO» αναφέρεται σε 320.000.000 ευρώ. Με δεδομένο λοιπόν ότι η κατασκευή του προβλήτα III είναι εξαιρετικά αμφίβολη μιλάμε ουσιαστικά μόνο για τον εκσυγχρονισμό του προβλήτα II, ο οποίος μπορεί κάλλιστα να πραγματοποιηθεί με επενδύσεις του ΟΛΠ, γιατί είναι μια κερδοφόρα επιχείρηση. Η μακροχρόνια δέσμευση λοιπόν είναι παντελώς αδικαιολόγητη. Ποια θα είναι η κατάσταση των υποδομών όταν αυτές μετά από σαράντα χρόνια επιστρέψουν στο δημόσιο; Είναι σε θέση να απαντήσει κανείς με σιγουριά; Και την ίδια στιγμή δεν είναι παράλογο το γεγονός ότι συζητάμε την κύρωση αυτής της σύμβασης χωρίς να έχουν επιλυθεί ζητήματα όπως η νομιμότητα ή μη της κατασκευής του προβλήτα III αλλά και του ίδιου του διαγωνισμού;

Τέταρτον, διακηρύσσατε τη διασφάλιση των θέσεων εργα-

σίας του σημερινού προσωπικού: χιλίες μόνιμες νέες θέσεις εργασίας και περίπου τρεις χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας στην παραλιμενική βιομηχανία, επικαλούμενοι μάλιστα κάποιες –άγνωστες ποιες– μελέτες. Για σας προφανώς είναι «ψιλά γράμματα» η αναμφισβήτητη επιδείνωση των εργασιακών και συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων του υπηρετούντος προσωπικού, η κατάργηση των επιχειρησιακών συμβάσεων εργασίας στο λιμάνι, η κατάργηση των κανονισμών λειτουργίας, το δυσούνο και αβέβαιο μέλλον για τους νέους εργαζόμενους.

Όσο για τις νέες θέσεις εργασίας, στηρίζεστε στα λόγια και μόνο στα λόγια εκείνων -επαναλαμβάνω- με τους οποίους διαπραγματευθήκατε και οι οποίοι όμως δεν δεσμεύθηκαν.

Πέμπτον, σε αντίθεση με τις θέσεις εργασίας η Κυβέρνηση δεσμεύθηκε –εκ των υστέρων βεβαίως- να παρέχει φορολογικές και όχι μόνο διευκολύνσεις σε μια εταιρεία, η οποία συνάπτει σύμβαση παραχώρησης με μια ανώνυμη εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο, προκειμένου να κλείσει άρον-άρον η συμφωνία. Η προσπάθεια συγκάλυψης της υπέρ του δέοντος ευνόικης μεταχείρισης της επιχείρησης του αναδόχου από την Κυβέρνηση με την επίκληση δήθεν αντίστοιχων ρυθμίσεων κατά το παρελθόν για την κατασκευή έργων, όπως το αεροδρόμιο και το μετρό της Θεσσαλονίκης, είναι εντελώς άστοχη και παραπλανητική, γιατί:

Πρώτον, συμβαλλόμενοι σε αυτές τις περιπτώσεις ήταν το ίδιο το ελληνικό δημόσιο. Δεύτερον, επρόκειτο για σημαντικής οικονομικής αξίας έργα και επενδύσεις που ξεκινούσαν από το μηδέν, χωρίς έσοδα. Γι' αυτό και οι ρυθμίσεις ίσχυαν μόνο μέχρι την ολοκλήρωσή τους και όχι για το διάστημα διαχείρισης και εκμετάλλευσής. Και τρίτο και πιο σημαντικό, οι ρυθμίσεις αυτές ήταν αναπόσπαστο κομμάτι της διακήρυξης και κατά συνέπεια των προδιαγραφών των έργων. Στη συγκεκριμένη περίπτωση τα προνόμια του αναδόχου δεν ήταν εκ των προτέρων γνωστά, δεν ήταν κοινά για όλους τους υποψήφιους αναδόχους.

Τα περί όρων και προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για την υπαγωγή της επένδυσης στο νομοθετικό διάταγμα 2687 του κυρίου Υπουργού είναι απλώς υπεκφυγές. Στην πραγματικότητα μια σειρά κρίσιμα θέματα, όπως οι φοροαπαλλαγές, το προσωπικό κ.λπ., θα διευθετηθούν εκτός Βουλής. Το σημαντικότερο είναι ότι εκτός από τα θέματα διαφάνειας και νομιμότητας των διαδικασιών, τίθενται και θέματα κόστους ή απώλειας εσόδων, τα οποία αυτήν τη στιγμή είναι ανυπολόγιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ολοκληρώστε, κύρια συνάδελφε.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Γι' αυτό και η προσπάθεια της παρούσας Κυβέρνησης να δέσει τα χέρια της μελλοντικής, σε σχέση με τους όρους της συμφωνίας, δεν θα τελεσφορήσει. Το παρόν σχέδιο νόμου αναδεικνύει με τον πιο πρόδηλο τρόπο την ανύπαρκτη και ταυτόχρονα καταστροφική πολιτική της Κυβέρνησης για τα λιμάνια, τον ανύπαρκτο σχεδιασμό και τον πρόχειρο και προβληματικό τρόπο διαχείρισης. Για το λόγο αυτό όχι μόνο το καταψηφίζουμε, αλλά δηλώνουμε ότι θα εξαντλήσουμε τα περιθώρια που δίνει ο νόμος και επιβάλλει το δημόσιο συμφέρον, προκειμένου να ανατραπεί.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ο κ. Στρατάκης έχει το λόγο για επτά λεπτά.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητώντας σήμερα την κύρωση αυτής εδώ της συμφωνίας, νομίζω ότι αξίζει τον κόπο να κάνουμε μια μικρή αναδρομή στο πώς πορεύθηκε η Κυβέρνηση τα τελευταία χρόνια από τότε που ανέλαβε την εξουσία σε σχέση με τα λιμάνια. Πραγματικά αξίζει τον κόπο. Προσδιορίζει πρώτον την ιδεολογική ασάφεια που τη διακατέχει, και δεύτερον, προσδιορίζει την αλλοπρόσαλλη τακτική και πολιτική που ακολούθησε.

Το πρώτο διάστημα επεδίωξε να συνάψει σχέσεις με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και να διατυμπανίζει για ένα τεράστιο ποσό δανείου της τάξης των 3 ή 5.000.000.000 ευρώ, προκειμένου να κάνει επενδύσεις που αφορούν τα λιμάνια της

χώρας. Τίποτε απ' όλα αυτά δεν έγινε. Στη συνέχεια είδε ότι στο πλαίσιο ενδεχομένως της παγκοσμιοποίησης πρέπει να προστρέξει σε οικονομίες και σε χώρες με αντίθετη ιδεολογική κατεύθυνση από την ίδια, γιατί εκτιμούσε ότι μέσα από τα δικά τους κεφάλαια θα μπορούσε να δημιουργήσει υποδομές, να φέρει κεφάλαια στην Ελλάδα και να εξυπηρετήσει έτσι σκοπιμότητες που οι χώρες αυτές επεδίωκαν –και δικαίως- για τα δικά τους συμφέροντα, προκειμένου να μπουν στην Ευρώπη και στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Το είδαμε το έργο αυτό με το να έρχονται οι Κινέζοι και οι Κορεάτες. Μάλιστα, εδώ στη Βουλή έχουμε υπογράψει κι έχει ψηφίσει η πλειοψηφία μια συμφωνία με την Κορέα σε σχέση με αυτά τα ζητήματα.

Στη συνέχεια, από τη στιγμή που είδαν και οι Ασιάτες ότι μπορούν να βρουν εύκολη διείσδυση και να αποκτήσουν πρόσβαση με μικρό κόστος, προχώρησαν αυτές οι διαδικασίες, τις οποίες καλούμαστε σήμερα να ψηφίσουμε. Στο μεσοδιάστημα όμως συνέβησαν πάρα πολλά. Και το δυστύχημα είναι ότι αυτά που συνέβησαν είναι σε βάρος της ανάπτυξης της χώρας, διότι ακόμα και σε υπάρχοντα λιμάνια δεν έγινε απολύτως τίποτα. Όποια μηχανήματα υπήρχαν στα λιμάνια του Ηρακλείου, ενδεχομένως της Πάτρας και σε άλλα μεγάλα λιμάνια της χώρας, όπου ήταν ανώνυμες εταιρείες, οργανισμοί λιμένας, δεν έγινε κανένα απολύτως έργο. Όλα καταστρέφονται. Υπάρχει μια κατάσταση διάλυσης των λιμανιών αυτών και αυτό δεν απασχολεί την Κυβέρνηση. Την ενδιαφέρει πώς θα ξεπουλήσει το δύο συγκεκριμένα λιμάνια, τα οποία είναι τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας και από εκεί και πέρα «γαία πυρί μειχθήτω». Αυτό θεωρώ ότι δείχνει μιαν αντίληψη, μια νοοτροπία, μια πολιτική στο πού θέλει να οδηγήσει τη χώρα και σε ποια συμφέροντα θέλει να παραδώσει ό,τι περιουσιακό στοιχείο υπάρχει σε αυτήν. Αυτή είναι η κατάσταση που διαπιστώνουμε. Και ενώ θα έπρεπε πράγματι να αντιμετωπίσουμε τα ζητήματα σύμφωνα με τις εξελίξεις, και εν πάση περιπτώσει, με την όποια κατάσταση έχει διαμορφωθεί, εν τούτοις κάνουμε το ακριβώς αντίθετο: Προσπαθούμε να εξυπηρετήσουμε αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας, όταν ξέρουμε και γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά ότι αυτές οι οικονομίες πλήττουν τα δικά μας συμφέροντα.

Αναφέρθηκαν πάρα πολλά στην Επιτροπή και ιδιαίτερα στην ακρόαση των φορέων. Προσέξετε όμως: Ο Πρόεδρος του Εμπορικού Επιμελητηρίου Πειραιά και των Επιμελητηρίων Ελλάδος, αν θυμάμαι καλά, ο κ. Κασμάτης, μας είπε ότι αυτό το πρόβλημα θα το λύσουμε γιατί θα έρθει η Ευρωπαϊκή Ένωση να βάλει φραγμούς. Δεν έχει γίνει δηλαδή απολύτως τίποτα ακόμα. Έχουμε υποστεί τις συνέπειες, οι ελληνικές επιχειρήσεις κλείνουν ή μια μετά την άλλη εξαιτίας του αθέμιτου ανταγωνισμού που διαμορφώνεται με το κινέζικο εμπόριο κι εμείς θα περιμένουμε -και περιμένουμε- την Ευρωπαϊκή Ένωση να κάνει ρυθμίσεις τέτοιες, ώστε πραγματικά να δούμε αν μπορούμε να ξεπεράσουμε λίγο ή πολύ το πρόβλημα.

Εδώ τα πράγματα είναι καθαρά: Οδηγούμαστε σε μια αποικιοκρατική συμφωνία και μάλιστα με εντελώς χαριστικούς όρους. Και αυτό είναι ένα ζήτημα, το οποίο νομίζω ότι πρέπει να απασχολήσει –και απασχολεί σίγουρα- τον ελληνικό λαό. Ο μόνος που δεν ενδιαφέρεται είναι η ίδια η Κυβέρνηση. Διότι πέραν από τις όποιες επισημάνσεις έχουν γίνει από τους συναδέλφους -και μπορεί κάποιος να τις δει διαβάζοντας τη σύμβαση- υπάρχουν και κάποιες επιπλέον ρυθμίσεις, οι οποίες είναι πραγματικά σκανδαλώδεις και ανατρέχουν σε αυτό που είπα προηγουμένως, την αποικιοκρατική συμφωνία. Δημιουργείται, για παράδειγμα, ένας φορολογικός παράδεισος με το άρθρο 2, όπως ακριβώς προβλέπεται, που δεν υπάρχει προηγούμενό του. Και βεβαίως, σε σχέση με αυτό που λέγεται με το προσωπικό για τις ανώτερες θέσεις κ.λπ., ξέρουμε ότι αφού ανατρέχουμε και ξεσκεπάζουμε από το 1953 νομοθετικά διατάγματα, προκειμένου να υπηρετήσουμε αυτό το στόχο, καταλαβαίνουμε ποια αντίληψη διακατέχει την Κυβέρνηση. Διότι και οι Κινέζοι μπορούν πράγματι να έχουν αυτό το προσωπικό που θα φέρουν εδώ, μπορούν να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις να είναι όλο το προσωπικό ή, εν πάση περιπτώσει, ένας πολύ μεγάλος αριθμός προσωπικού σε ανώτερες θέσεις -και ξέρουμε πάρα πολύ καλά πώς μπορεί να γίνει αυτό- και όλα αυτά τα οποία μπορούν

να προκύψουν και είναι σίγουρο ότι θα προκύψουν με τις εξελίξεις, όπως ακριβώς διαμορφώνονται.

Ένα άλλο μεγάλο ζήτημα που τίθεται και νομίζω ότι πρέπει να το αναφέρουμε είναι το ότι στην πράξη είναι έτσι διατυπωμένη η σύμβαση, ώστε να μην γίνει κανένα από τα έργα για τα οποία υποτίθεται ότι δεσμεύονται οι Κινέζοι στην προκειμένη περίπτωση. Και δεν θα γίνει, γιατί δεν προβλέπεται καμμία ουσιαστικά ρήτρα, εάν δεν γίνουν τα συγκεκριμένα έργα. Απλά δίνεται μια παράταση, εάν γίνουν και η οποία τελικά κάνει τη σύμβαση από τα τριάντα πέντε στα σαράντα δύο χρόνια, όσο πάει και όσο αναγράφεται μέσα στα χαρτιά. Αυτή είναι κατάσταση που διαμορφώνεται. Και βεβαίως έχει πολύ μεγάλη σημασία να δούμε ποιες είναι οι επιπτώσεις στους εργαζόμενους. Οι επιπτώσεις στους εργαζόμενους είναι τρομακτικές, επιπτώσεις που δυστυχώς τις πληρώνει ξανά το ελληνικό δημόσιο. Το σκληρό το έχουμε ξαναδεί με την ALPHA BANK και σε άλλες περιπτώσεις, με νομοσχέδια και με προτάσεις νόμων που έχουν έρθει εδώ, με ρυθμίσεις που έχουν ψηφιστεί εδώ από την πλειοψηφία. Είναι μια κατάσταση, η οποία δυστυχώς δημιουργεί προηγούμενα εντελώς αρνητικά.

Εμείς σε όλα αυτά είμαστε αντίθετοι. Καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Και όχι μόνο το καταψηφίζουμε, όπως έχει δηλωθεί από τον εισηγητή μας και απ' όλους τους συναδέλφους του ΠΑΣΟΚ, αλλά ευελπιστούμε ότι θα βρούμε τους τρόπους και τις διαδικασίες μέσα στο νόμιμο πλαίσιο να αλλάξουμε αυτό το καθεστώς, το οποίο είναι μονοπωλιακό, είναι ολιγοπωλιακό, είναι καθεστώς που δημιουργεί υποτέλεια για τη χώρα. Εμείς νομίζουμε ότι στη σημερινή εποχή σε μια χώρα που είναι στον πυρήνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν ταιριάζουν τέτοιες εξελίξεις. Ευελπιστούμε ότι θα έχουμε τη δυνατότητα πραγματικά να διαμορφώσουμε προϋποθέσεις, ώστε και τα λιμάνια να αναπτυχθούν και οι μεταφορές να πάρουν τη θέση που τους ανήκουν, αξιοποιώντας τις όποιες λογικές έχουν διαμορφωθεί στην ίδια την Ευρωπαϊκή Ένωση, της οποίας είμαστε μέλος. Και θεωρούμε ότι αυτές είναι που εξυπηρετούν τα εθνικά μας συμφέροντα, αυτές είναι που ταιριάζουν στη δική μας ανάπτυξη, στην ανάπτυξη που εμείς θέλουμε. Αυτές είναι που θα μας αναδείξουν ως μια χώρα που έχει ρόλο στην Ανατολική Μεσόγειο, ως μια χώρα που είναι στο σταυροδρόμι των θαλασσίων οδών. Αυτό δεν αξιοποιήθηκε από τη Κυβέρνηση -οφείλουμε να το ομολογήσουμε, να το πούμε- παρά το ότι είχαν γίνει τα προηγούμενα χρόνια σημαντικές προσπάθειες στο να αξιοποιηθούμε όντως ως σταυροδρόμι και των θαλασσίων, αλλά και των άλλων οδών στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Στρατάκη.

Το λόγο έχει ο κ. Κεγκερόγλου για επτά λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι πολίτες αυτού του τόπου, σ' όποια κοινωνική τάξη και αν ανήκουν, βιώνουν με τον χειρότερο τρόπο τα αρνητικά αποτελέσματα των επιλογών της Κυβέρνησης Καραμανλή. Με την απαξίωση των δημόσιων αγαθών, τη συστηματική αποδόμηση του κοινωνικού κράτους, την οικονομική αλλά κυρίως τη φορολογική πολιτική οδηγήθηκε το χαμηλό και μεσαίο εισόδημα σε μεγάλη συρρίκνωση. Οι Έλληνες βιώνουν μια πρωτοφανή οικονομική κατάσταση που δεν είναι μόνο για τους πολίτες. Στα πέντε χρόνια της Κυβέρνησης Καραμανλή χάσαμε ό,τι είχαμε κερδίσει τα προηγούμενα χρόνια με θυσίες. Η δυναμική της οικονομίας κατέρρευσε, η ανταγωνιστικότητά της οπισθοχώρησε και κυρίως η παραγωγική βάση διαλύθηκε. Δεν είχατε και δεν έχετε σχέδιο για τη χώρα και τους πολίτες, είχατε όμως δεσμεύσεις και επιλογές για την διεύθετη συμπεριρόντων των ισχυρών και σχέδιο για τη λαφυραγώγηση του κράτους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το μεγαλύτερο όμως πλήγμα που δέχθηκε η χώρα μας από την Κυβέρνηση Καραμανλή ήταν η απώλεια της αξιοπιστίας. Απωλέσαμε και τον ουσιαστικό ρόλο που είχαμε κατακτήσει, αλλά και τον πειστικό λόγο που μέχρι το 2004 εκφέραμε. Η διεθνής κρίση μας βρήκε στην χειρότερη κατάσταση της τελευταίας δεκαετιας. Αφήσατε την Ελλά-

δα ανοχύρωτη, αφήσατε την οικονομία της ανοχύρωτη. Επιλέξατε στη συνέχεια να μεταφέρετε τα βάρη της πολυπλευρης κρίσης μόνο στους πολίτες. Το χειρότερο είναι ότι κάνετε ότι δεν καταλαβαίνετε ότι προκαλείτε ανεπανόρθωτη ζημιά στη χώρα μας. Συνεχίζετε την ίδια πολιτική και ζητάτε συνενόχους. Είμαστε αντίθετοι μ' αυτήν την πολιτική. Μια διαμετρικά αντίθετη πολιτική σας προτείνουμε με το δικό μας σχέδιο για την ενίσχυση της πραγματικής οικονομίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε κάθετα αντίθετοι και με την «αποικιοκρατική» σύμβαση παραχώρησης για μισό αιώνα του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας. Είμαστε αντίθετοι, γιατί πρώτον οι στρατηγικοί τομείς της οικονομίας πρέπει να παραμείνουν σε δημόσιο έλεγχο. Το ξεπούλημα των «ασημικών» έχει και αυτό τα όριά του, αλλά εδώ δεν πρόκειται περί ασημικών, δεν πρόκειται περί κάποιων αναλώσιμων. Εδώ πρόκειται για την σημαντικότερη πύλη εισόδου της χώρας. Παραχωρείτε σε άλλη χώρα, σε άλλο κράτος, παρά αυτά που λέτε για ιδιωτικοποίηση, την σημαντικότερη είσοδο της χώρας. Το ίδιο θέλετε να κάνετε και με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που έχει ιδιαίτερη σημασία για τα εθνικά συμφέροντα στα Βαλκάνια. Το ίδιο ξεκινάτε για το Τυμπάκι, πρόθυμοι να παραχωρήσετε τα πάντα, γη, αέρα, θάλασσα, για ευτελή ουσιαστικά ανταλλάγματα. Το ίδιο σκέφτεστε για δέκα λιμάνια της χώρας. Όταν βέβαια δεν έχετε σχέδιο για την ανάπτυξη της χώρας, αυτό που κάνετε είναι να ξεπουλάτε λίγο-λίγο τη χώρα προκειμένου να «μπαλώνετε τις τρύπες» των προϋπολογισμών. Αυτή είναι η πολιτική σας. Ταυτόχρονα όμως σπαταλάτε πολλές εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ όπως κάνατε για μελέτες στο Τυμπάκι και ύστερα έρχεστε και λέτε «δεν είναι στις προτεραιότητές μας, αλλάζουμε γνώμη». Όμως όλα αυτά έχουν σπαταληθεί. Ποιος θα τα πληρώσει; Ο Έλληνας φορολογούμενος;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς πιστεύουμε στον στρατηγικό ρόλο των λιμανιών μας και είμαστε σίγουροι ότι μπορεί να υλοποιηθεί ένα αποτελεσματικό σχέδιο αξιοποίησης και ανάπτυξης τους που χρειάζεται όμως και ένα ευρύτερο αναπτυξιακό όραμα για τη χώρα. Όταν δεν έχετε όραμα και στόχους για τη χώρα, φυσικά το μόνο που μπορείς να κάνεις είναι να πουλάς κομμάτι-κομμάτι για να προχωράς παραπέρα, για την επόμενη μέρα, όμως αυτό δεν είναι σήμερα το πρόβλημα της χώρας.

Δεύτερον, οι όροι αυτής της σύμβασης είναι καθαρά αποικιοκρατικοί, όπως είπα και προηγουμένως. Παραχωρείτε ζωτικά συμφέροντα της χώρας, δεσμεύετε για σαράντα δύο χρόνια έναντι εξευτελιστικών ουσιαστικά ποσών –αν τα κατανείμουμε στα σαράντα δύο αυτά χρόνια- και νομίζω ότι το πρόβλημα που σήμερα θέλετε να αντιμετωπίσετε με έκτακτους φόρους είναι πολλαπλάσιο σε σχέση μ' αυτά που θέλετε να εισπράξετε. Παρέχετε πρωτοφανείς φοροαπαλλαγές και ειδικά εργασιακά καθεστώτα. Μήπως μ' αυτές τις προνομιακές ρυθμίσεις το δημόσιο μάντζιμεντ θα ήταν πολύ πιο αποτελεσματικό; Μήπως τα οφέλη θα ήταν πολύ περισσότερα εάν οι παραχωρήσεις που κάνετε στο κινέζικο κράτος γίνονταν στο ελληνικό δημόσιο;

Τρίτος λόγος: Πιστεύουμε ότι η σύμβαση δεν εξασφαλίζει καν τη βιωσιμότητα στο πλαίσιο του ανύπαρκτου σχεδίου για την ανάπτυξη της χώρας. Υποστηρίχθηκε ότι με τα άδεια εμπορευματοκιβώτια θα εξαγάμε προϊόντα στην Κίνα. Είναι μια άποψη αυτή. Όταν χάνουμε τη μια μετά την άλλη τις μάχες των εξαγωγών, όταν έχει διαλυθεί η παραγωγική βάση της χώρας, εάν δεν ανασυγκροτήσουμε αυτήν την παραγωγική βάση της χώρας, για ποιες εξαγωγές θα μιλάμε στην Κίνα; Τι θα εξαγάγουμε δηλαδή; Άρα λοιπόν έρχεται και επανέρχεται αυτό που είπα στην αρχή ότι υπάρχει ανάγκη για ανασυγκρότηση της παραγωγικής βάσης της χώρας στο πλαίσιο ενός νέου σχεδίου ανάπτυξης. Μήπως και σήμερα δεν επιστρέφουν άδεια εμπορευματοκιβώτια στην Κίνα αλλά και σε άλλες χώρες; Γιατί δεν κάνουμε κάτι για να πάνε προϊόντα μ' αυτά τα άδεια εμπορευματοκιβώτια; Χρειάζεται να ξεπουληθεί το λιμάνι για να γίνει αυτό;

Τέταρτος λόγος: Μιλάτε για ιδιωτικοποίηση και προχωράτε σε ξενοκρατικοποίηση. Παραδέχεστε ότι το σημερινό ελληνικό κρατικό μάντζιμεντ του λιμανιού αδυνατεί να επεξεργαστεί και να εφαρμόσει ένα στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη του

λιμένα Πειραιώς. Μα, το ίδιο πρόβλημα υπάρχει με την Κυβέρνηση συνολικά. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να προχωρήσετε σε ανάλογη παράδοση της διακυβέρνησης της χώρας σε άλλο κράτος; Είναι σοβαρά πράγματα αυτά; Όχι, κύριοι συνάδελφοι, εκατόν πενήντα ένας συνάδελφοι της σημερινής Πλειοψηφίας. Είμαστε εντελώς αντίθετοι με το ξεπούλημα που επιχειρείτε.

Το ΠΑΣΟΚ θα αξιοποιήσει κάθε δυνατότητα για την ανατροπή των επιζήμιων όρων αυτής της σύμβασης. Το ΠΑΣΟΚ καταθέτει τη δική του πρόταση, δεν συναινεί, δεν γίνεται συνένοχο με τις πράξεις εθνικής μειοδοσίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κεγκερόγλου.

Το λόγο έχει ο κ. Χάιδος για επτά λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, προεκλογικά η Νέα Δημοκρατία κραδαίνοντας τη ρομφαία της κάθαρσης επί δικαίων και αδικών υποσχόταν ότι θα υπερασπιστεί τα «ασημικά» της χώρας μας -τα οποία υποτίθεται ότι «ξεπουλούσε» το ΠΑΣΟΚ -και ότι θα οδηγούσε την πατρίδα, την οικονομία της, τους στρατηγικούς σημασίας και κοινωνικού χαρακτήρα οργανισμούς της σε απάνεμα, σίγουρα λιμάνια προστασίας από τους όποιους επιβολείς.

Έφτασαν όμως πέντε χρόνια για να αποκαλυφθεί ότι όλα αυτά δεν ήταν παρά κούφια λόγια επικοινωνιακής σκοπιμότητας για να εξαπατηθεί πολιτικά ο λαός. Ως Κυβέρνηση τώρα όχι μόνο κάνει τα αντίθετα, αλλά με το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα στη Βουλή παραχωρεί και τα ίδια τα λιμάνια σε ξένους ιδιώτες, εκεί που υποτίθεται ότι θα οδηγούσε τη χώρα για ασφάλεια και για προστασία.

Τι να πρωτοθυμηθεί κάποιος; Η Ολυμπιακή, ο ΟΤΕ, η ΔΕΗ βγαίνουν από τη μια «στο σφυρί», αλλά από την άλλη αγοράζονται πανάκριβα η εταιρεία «ΓΕΡΜΑΝΟΣ» και η FINANCE BANK στην Τουρκία. Γιατί είστε ακριβίοι στα πύτουρα και φθινοί στο αλεύρι; Όταν σας ρωτάμε και σας εγκαλούμε πολιτικά για όλα αυτά, είτε γίνεστε «Τούρκοι» όταν πρόκειται για την εξαγορά της τράπεζας από τη γειτονική χώρα, είτε προβάλλετε τους σείχηδες του Κατάρ όταν πρόκειται για τον εθνικό αερομεταφορέα, είτε κάνετε τον Γερμανό όταν πρόκειται για τον ΟΤΕ, είτε παριστάνετε τον Κινέζο όταν πρόκειται για τα λιμάνια της χώρας μας.

Επειδή μιλάμε για εθνικής σημασίας, στρατηγικού ενδιαφέροντος, κοινωφελούς χαρακτήρα επιχειρήσεις, αυθόρμητα προκύπτει ένα ερώτημα: Τους Έλληνες πότε θα τους σκεφθείτε; Επειδή μιλάμε για τα κοινωνικά αγαθά της επικοινωνίας και της μετακίνησης, σε μια περίοδο που χρεοκόπησαν παγκόσμια οι ιδέες του ασύδοτου νεοφιλελευθερισμού, που απέτυχαν οι λογικές του άκρατου ανταγωνισμού, που κατέρρευσαν οι ανεξέλεγκτα λειτουργούσες αγορές, σας ρωτάμε γιατί επιμένετε σ' αυτές τις επιλογές της ιδιωτικοποίησης αυτών των δραστηριοτήτων που πρέπει να βρίσκονται υπό δημόσιο έλεγχο. Επειδή σ' όλον τον κόσμο, ακόμα και στις Ηνωμένες Πολιτείες που είναι η μητρόπολη του καπιταλισμού, ακόμα και συντηρητικές κυβερνήσεις της Ευρώπης σήμερα εφαρμόζουν πολιτικές στήριξης των δημόσιων επενδύσεων και ενίσχυσης της κρατικής παρέμβασης στην οικονομία και στην αγορά, σας ρωτάμε γιατί εσείς συνεχίζετε να κάνετε τα πολιτικά αντίθετα και γιατί επιμένετε σε μια τακτική που χαρακτηρίζεται από πολιτικό καιροσκοπισμό.

Άλλα λέγατε χθες, άλλα λέτε σήμερα. Άλλα κάνατε χθες, άλλα κάνετε σήμερα. Σε μια περίοδο μάλιστα που η συνέπεια, που τόσο πολύ την διακηρύττει ο Πρωθυπουργός με τα λόγια αλλά την ακυρώνει στην πράξη, είναι βασική προϋπόθεση για την ενδυνάμωση του κύρους της πολιτικής που τόσο δοκιμάζεται στις μέρες μας και από τις δικές σας ενέργειες.

Γιατί επιμένετε να χρησιμοποιείτε τον κοινωνικό λαϊκισμό για να ξεπεράσετε τα δικά σας προβλήματα ωθώντας μια επαγγελματική ομάδα εναντίον της άλλης; Έμποροι εναντίον λιμενεργατών, αγρότες εναντίον φορτηγατζήδων και τανάπαλιν, ρετιρέ εναντίον χαμηλόμισθων και αντίθετα. Σε μια περίοδο που η διαλλακτικότητα, η συναίνεση μεταξύ των κοινωνικών εταίρων και η κοινωνική ειρήνη και συνοχή είναι βασικές προϋποθέσεις για την αντιμετώπιση και την έξοδο από την κρίση.

Γιατί φορτώνετε τον λαό, την οικονομία και την χώρα μας με

το κόστος των αλληπάλληλων εθελουσίων εξόδων εργαζομένων σε δημόσιες επιχειρήσεις που ξεπουλάτε σε ιδιώτες; Μήπως για να τους απαλλάξετε από τα βάρη και τις οφειλές όπως κάνατε επανειλημμένα με τους τραπεζίτες; Δεν το κάνατε με τον ΟΤΕ; Δεν το κάνατε με την Ολυμπιακή; Δεν το κάνατε και τώρα με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς;

Και κάτι άλλο. Εσείς δεν χαρακτηρίζατε δια στόματος του κ. Παυλόπουλου όταν ήσασταν Αντιπολίτευση τα νομοσχέδια που είχαν πολλές ή άσχετες τροπολογίες ως φρουτιέρες; Το σημερινό νομοσχέδιο τι είναι; Κινέζικη σαλάτα; Πώς δένει σ' αυτό η τροπολογία για τις μετατάξεις και τις αποσπάσεις υπαλλήλων από τα νοσοκομεία σε άλλες υπηρεσίες; Δεν είναι άσχετη με το σχέδιο νόμου αυτή η ρύθμιση; Η μόνη συνάφεια την οποία μπορώ εγώ να διακρίνω είναι οι μεγάλες φουρτούνες που αντιμετωπίζουν από την πολιτική σας και τα νοσοκομεία όπως και τα λιμάνια. Εσείς δεν καταργήσατε επί των ημερών σας την διάταξη που σήμερα επαναφέρετε μ' αυτόν τον τρόπο; Γιατί λειτουργείτε χωρίς σχέδιο, χωρίς πρόγραμμα, πρόχειρα και αποσπασματικά μόνο με κριτήριο το ρουσφέτι και το μικροκομματικό συμφέρον;

Κύριοι της κυβέρνησης μη διαλαλείτε σάπια θέλητρα. Δεν είναι τα πράγματα όπως προπαγανδιστικά τα παρουσιάζετε. Όλοι θα θυμάστε –και θυμόμαστε εξάλλου– τις παλαιότερες θριαμβολογίες των τότε αρμοδίων υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας για την συμφωνία που θα απέφερε δισεκατομμύρια ευρώ από την παραχώρηση των λιμανιών. Σήμερα όμως τα άρθρα του νομοσχεδίου αποκαλύπτουν τα αντίθετα. Δίνετε προνόμια στην κινεζική εταιρεία εις βάρος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και την μετατρέπετε σε ιδιωτικό μονοπώλιο. Και υπάρχουν ευθύνες στην Κυβέρνηση για όλα αυτά οι οποίες δεν θα ξεχαστούν μέσα στο κύκλο των χαμένων ευθυνών που επιχειρείτε να σχηματίσετε για να καλύψετε τις πολιτικές σας ανομίες.

Οι πολίτες τα βλέπουν όλα αυτά, αντιδρούν και καταδικάζουν πολιτικά την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας η οποία βγάζει στο σφυρί κρατική περιουσία, εκχωρεί σε ξένους ανταγωνιστές οργανισμούς εθνικής σημασίας, ξεπουλάει σε ιδιώτες κερδοφόρες επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας. Και γι' αυτό στρέφουν το βλέμμα τους και τις ελπίδες τους στο ΠΑΣΟΚ και τον Πρόεδρό του Γιώργο Παπανδρέου για να εφαρμόσει σύντομα όταν γίνει πάλι κυβέρνηση μια άλλη προοδευτική κοινωνικά δίκαιη και πραγματικά αναπτυξιακή όπως επιτάσσει η συγκυρία, απαιτεί η κοινωνία και χρειάζεται ο τόπος.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το λόγο έχει ο κ. Μαγκριώτης για επτά λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, η Κυβέρνηση ζητά συναίνεση και ο κ. Καραμανλής αύριο ξεκινά τον κύκλο των επαφών με τους Αρχηγούς των κομμάτων της Αντιπολίτευσης. Ζητά συναίνεση όμως στην νομιμοποίηση της δικής του πολιτικής. Αυτής που δημιούργησε την κρίση. Της πολιτικής που βαθαίνει την κρίση. Της πολιτικής με την οποία και οι υπουργοί του πλέον δεν συμφωνούν όπως φάνηκε χθες από την κυβερνητική επιτροπή. Της πολιτικής που απορρίπτει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Της πολιτικής πάνω απ' όλα που έχει απορρίψει το σύνολο του ελληνικού λαού.

Θα είναι έγκλημα αν οι Αρχηγοί της Αντιπολίτευσης συνυπογράψουν τη συναίνεση στην συνέχεια αυτής της πολιτικής. Συναίνεση στην αλλαγή πολιτικής, στην συμφωνία πάνω σε minimum βάσεις για να σταματήσει ο κατήφορος της οικονομίας, ο κοινωνικός κατήφορος. Αυτό είναι το νόημα ενός εθνικού διαλόγου γύρω από την κρίση. Ο άλλος είναι απόδειξη ανοχής και αδυναμίας. Αυτή είναι η έκκληση του κυρίου Πρωθυπουργού χωρίς αντίκρισμα αλήθειας και ουσίας.

Συναίνεση, κύριοι Υπουργοί, είναι να αποσύρεται την σύμβαση για το λιμάνι του Πειραιά, στην οποία αντιδρά σύσσωμη η Αντιπολίτευση. Ένα κρίσιμο στρατηγικό ζήτημα για την ανάπτυξη της χώρας και όχι μόνο. Αυτή είναι συναίνεση στην πράξη. Αναστέλλετε την διαδικασία εκποίησης του λιμανιού του Πειραιά. Κηρύξτε άγιο τον διαγωνισμό για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για να σταματήσει επιτέλους η διάλυση του λιμανιού

και του παραγωγικού κόσμου της πόλης που σας εκλιπαρεί καθημερινά. Χθες ο σύνδεσμος εξαγωγών, προχθές τα επιμελητήρια, σήμερα ο εμπορικός σύλλογος Θεσσαλονίκης. Κηρύξτε, λοιπόν, άγιο έναν διαγωνισμό που είναι ουσιαστικά άγιος.

Γιατί δεν προχωράτε; Γιατί διαρρέετε σενάρια ότι θα πάτε σε διαδικασίες εξπρές εκποίησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης για να δημιουργήσετε ένα ξένο κρατικό μονοπώλιο σε μια κρίσιμη αναπτυξιακή και γεωστρατηγική περιοχή όπως είναι η Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της. Κάντε αυτά και θα ανοίξει ο δρόμος για την συναίνεση. Εμμένετε στην τυφλή νεοφιλελεύθερη πολιτική σας. Πώς να σας δώσει ο λαός συναίνεση; Πώς να σας δώσουν τα κόμματα της Αντιπολίτευσης;

Η πώληση των δυο μεγάλων λιμανιών είναι ενταγμένη όπως μας είπατε στην διεθνοποίησή τους. Η διεθνοποίηση των λιμανιών θα πρέπει να γίνεται με όρους ισοτιμίας, με όρους αποκλεισμού από τον παραγωγικό και κοινωνικό ιστό της χώρας. Δεν γίνεται με όρους εκποίησης στα ξένα κρατικά ή ιδιωτικά συμφέροντα για να οργανώσουν την αλυσίδα των δικών τους διακινήσεων εμπορευμάτων. Δεν είναι αυτό διεθνοποίηση. Αυτό είναι μια φούσκα στην εμπορευματική πολιτική των λιμανιών.

Είναι μια άλλη φούσκα που την είδατε διεθνώς να καταρρέει γιατί η Κίνα και γενικότερα η Άπω Ανατολή, η επίπλαστη ανάπτυξη της, υποχώρησε. Και υποχώρησε δραματικά και για την επόμενη πενταετία δεν προβλέπεται να ξαναβρεί τους ίδιους ρυθμούς για να δημιουργήσει τις ίδιες ανάγκες μεταφορών. Αυτή είναι η αλήθεια και η πραγματικότητα. Και το λιμάνι του Πειραιά και κάθε λιμάνι που θα έχει μονοσήμαντο προσανατολισμό σ' αυτές τις αγορές και σ' αυτά τα φορτία να παρακολουθεί αυτή τη διακύμανση και ούτε τα δημοσιονομικά οφέλη που προσδοκάτε θα έχετε. Πολύ περισσότερο θα είναι καταστροφή για τον παραγωγικό και κοινωνικό ιστό της χώρας και ιδιαίτερα των περιοχών αυτών.

Είναι λοιπόν μια παγκοσμιοποίηση με νεοφιλελεύθερα πρότυπα. Είναι μια φούσκα στον χώρο των λιμενικών υπηρεσιών. Γι' αυτό δεν μπορούμε να συναινέσουμε. Γιατί γνωρίζουμε τώρα πια όλοι και ο πιο αδαής ότι οι φούσκες της νεοφιλελεύθερης παγκοσμιοποίησης σκάνε η μια μετά την άλλη. Δεν μπορούμε λοιπόν να σπρώξουμε τα λιμάνια στην καταστροφή, εκεί που θέλετε να τα πάτε πιστοί στον τυφλό δογματισμό σας.

Όμως στη σύμβαση αυτή υπάρχουν και κάποια ιδιαίτερα θέματα και για τα οποία, κύριε Υπουργέ, στις κριτικές παρατηρήσεις τόσο του εισηγητή του ΠΑΣΟΚ και των άλλων συναδέλφων αλλά και των άλλων κομμάτων της Αντιπολίτευσης απαντήσατε αλλοιώνοντας την αλήθεια και την πραγματικότητα. Δυο πράγματα θα σας πω.

Είπατε ότι με βάση το προεδρικό διάταγμα 53 έχει συνομολογηθεί και η σύμβαση για την Αττική Οδό. Αυτό δεν είναι αλήθεια, κύριε Υπουργέ, και θα πρέπει να το ανακαλέσετε. Γιατί η Αττική Οδός δεν είχε ανάγκη μιας τέτοιας συμφωνίας γιατί δεν υπήρχαν ξένες επενδύσεις. Η «Αττική Οδός» ήταν Έλληνες επενδυτές. Το διάταγμα 53 είναι για την διασφάλιση ξένων επενδυτών. Το διάταγμα αξιοποιήθηκε και χρησιμοποιήθηκε για το «Ελευθέριος Βενιζέλος». Εκεί υπήρξε η ξένη επένδυση.

Υπάρχει όμως μια ριζική διαφορά. Το Ελευθέριος Βενιζέλος είναι μικτή εταιρεία –είναι joint venture– όπου το 55% έχει το ελληνικό κράτος. Δεν είναι η εκχώρηση του λιμανιού του Πειραιά. Υπάρχει μια μεγάλη διαφορά και δεν πρέπει να τα συγχέετε. Αν δεν το γνωρίζετε τότε θα πρέπει να το αποσαφηνίσετε με τους συνεργάτες σας για να υπάρχει ένας ειλικρινής και τίμιος διάλογος.

Δεν είναι όμως μόνο αυτό το θέμα. Το θέμα παρακάτω στους όρους αυτής της συμφωνίας γίνεται ακόμα πιο επώδυνο. Και βεβαίως δεν μπορεί να καταλάβω πως έχετε συνομολογήσει και πώς έχετε ενσωματώσει τέτοιες διατάξεις.

Τη μια με μεγάλη έμφαση τόσο ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ όσο και άλλοι συνάδελφοι από την Αντιπολίτευση σας την έθιξαν.

Είναι ο συμψηφισμός του ΦΠΑ και όχι για τις μισθωτές υπηρεσίες, αλλά για τις κατασκευές. Και αυτό δεν υπήρξε σε καμία σύμβαση παραχώρησης μέχρι τώρα. Είναι η πρώτη φορά που γίνεται.

Διαχωρίστε, λοιπόν, τις μισθωτές υπηρεσίες από τις κατασκευές.

Υπάρχει, όμως, ένα θέμα και ζητώ την ειλικρινή και καθαρή απάντησή σας, κύριε Υπουργέ: Γιατί ο Εσωτερικός Δείκτης Αποδοτικότητας, ο IRR, όπως είναι στη σύμβαση και στα αγγλικά με τους κωδικούς και τη συντομογραφία, είναι 16% για τη σύμβαση με την «COSCO» όταν την ίδια περίοδο το επιτόκιο της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας είναι 1,5% και λίγο πάνω, περίπου στο διπλάσιο, είναι το ευρίβορ και τα επιτόκια αυτή τη στιγμή; Μάρτη του 2009, γιατί 16% όταν η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα έχει 1,5%;

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Θα σας θυμίσω, κύριε Υπουργέ, πως όταν υπογράφονταν οι αντίστοιχες συμβάσεις το 1996 για την Αττική Οδό, τότε τα επιτόκια δανεισμού, τα εμπορικά, ήταν στο συν – πλην 10% και ο Εσωτερικός Δείκτης Αποδοτικότητας ήταν συν – πλην 11,5% και όχι 16%. Και τότε ως αξιωματική αντιπολίτευση μιλούσατε για σκάνδαλα, για διαπλοκή και διαφθορά, κατακραυμώντας την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ για μία δήθεν επαχθή σύμβαση.

Πώς, λοιπόν, σήμερα, με επιτόκιο της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας στο 1,5%, έχετε Εσωτερικό Δείκτη Αποδοτικότητας 16%; Είναι σκάνδαλο πρωτοφανές αυτό ή όχι, κύριε Υπουργέ; Εάν δεν το έχετε αντιληφθεί μέχρι τώρα ως Κυβέρνηση και σας έχουν παραπλανήσει οι συνεργάτες, σας καλώ αμέσως να το επαναδιαπραγματευτείτε και να το αλλάξετε, γιατί αυτό θα παρακολουθεί για τριάντα χρόνια τη χώρα. Διότι κυρώνετε τη σύμβαση με την ισχύ του διατάγματος 53, που σημαίνει αυξημένες πλειοψηφίες για την αλλαγή στη Βουλή.

Μην οδηγείτε, λοιπόν, «σιδηροδέσμιο» το λιμάνι και την οικονομία της χώρας σ' ένα ξένο κρατικό ολιγοπώλιο με αυτές τις διατάξεις.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Το λόγο έχει η κ. Αμανατίδου – Πασχαλίδου για επτά λεπτά.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ – ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και ο εισηγητής μας, ο Θοδωρής ο Δρίτσας και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο Παναγιώτης ο Λαφαζάνης, αλλά και όλοι οι συνάδελφοι οι οποίοι μίλησαν ή θα μιλήσουν για την κύρωση «ΟΛΠ – COSCO» ήταν αποκαλυπτικοί. Και δυστυχώς σήμερα συζητούμε για δεύτερη μέρα την εκχώρηση στο κινεζικό μονοπώλιο, που ακούει στο όνομα «COSCO», του ενός από τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας μας, του Πειραιά. Αυτή είναι η εκχώρηση που γίνεται.

Και το πιο σκανδαλώδες, κύριε Υπουργέ, από την πλευρά σας είναι ο χρόνος που γίνεται η συζήτηση της Κύρωσης του Μνημονίου Συνεργασίας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά με την off shore εταιρεία της Κινεζικής Δημοκρατίας, την «COSCO».

Μεθαύριο, την Παρασκευή 6 Μαρτίου, είναι η μέρα που εκδίδεται στο Συμβούλιο της Επικρατείας η εξ αναβολής προσφυγή της ΟΜΥΛΕ, της Ομοσπονδίας, κατά του ΟΛΠ. Αυτή η βιασύνη από την πλευρά της Κυβέρνησης αποδεικνύει για άλλη μία φορά πως όσα ισχυρίζεται για την παραχώρησή του, στρατηγικής σημασίας, μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας, του Πειραιά, όπως και του επόμενου στη σειρά λιμανιού, που είναι της Θεσσαλονίκης, το οποίο είχε και μία κερδοφορία 200% περίπου, είναι ένα μεγάλο ψέμα. Αυτό λέγεται εκχώρηση και όχι παραχώρηση.

Η εκχώρηση για τα επόμενα σαράντα χρόνια του προβλήτα II του λιμανιού του Πειραιά, η ομηρία των εργαζομένων του ΟΛΠ, που μέχρι το 2010 θα δουλεύουν για την «COSCO» ως υπεργολαβία, δίνει το δικαίωμα στην «COSCO» να λειτουργήσει ως μονοπώλιο, αφού ο ΟΛΠ δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστεί την «COSCO». Και βέβαια, η τιμολογιακή πολιτική της «COSCO» θα είναι ανεξέλεγκτη.

Ως ΣΥΡΙΖΑ ζητήσαμε κατ' επανάληψη να μας προσκομίσετε μετά το πέρας του διαγωνισμού αντίγραφα των τεχνικών και

οικονομικών προσφορών όλων των εταιρειών που πήραν μέρος στο διαγωνισμό. Ζητήσαμε αντίγραφα του πρακτικού της επιτροπής του διαγωνισμού και τα συνοδευτικά έγγραφα και τα αντίγραφα των ενστάσεων που υποβλήθηκαν, αλλά απορρίφθηκαν.

Η Διοίκηση του ΟΛΠ αρνήθηκε τότε να δώσει τα παραστατικά αυτά, όπως επίσης και το Υπουργείο, ενώ ο διαγωνισμός είχε λήξει.

Τα παρατήματα των δυόμισι χιλιάδων σελίδων μας τα δώσατε το βράδυ μετά την πρώτη συνεδρίαση επί της αρχής, όταν το επόμενο πρωί στις 09.00' θα είχαμε την ακρόαση των φορέων.

Άρα, όποιος μας ακούει, μπορεί να βγάλει τα δικά του συμπεράσματα.

Κύριοι της Κυβέρνησης, τι απέγινε εκείνο το πενταετές πλάνο για την ανάπτυξη του εμπορικού λιμανιού του Πειραιά; Τετρακόσια πενήντα εκατομμύρια ευρώ στο πενταετές πρόγραμμα για τον ΟΛΠ ΑΕ. Τι άλλαξε και ανέτρεψε τα σχέδιά σας; Γιατί απαξιώσατε αυτή την επένδυση που θα έδινε την προοπτική ανάπτυξης, θα εκσυγχρόνιζε τον προβλήτα II, θα ολοκλήρωνε τον προβλήτα I, θα θεμελιώνει τον προβλήτα III και θα την ολοκλήρωνε; Και ο ΟΛΠ ΑΕ θα είχε κέρδη, τα οποία τώρα τα δωρίζει στην «COSCO», αφού η κινεζική εταιρεία παραλαμβάνει, εκτός των άλλων, έτοιμη πελατεία.

Κύριε Υπουργέ, το «μαγαζί είναι γωνιακό», με θέα τη Μεσόγειο και όχι μόνο. Ποιος τελικά είναι αυτός που βγαίνει κερδισμένος; Ο ΟΛΠ ή η «COSCO»; Επιμένετε στις αναλήθειες, κύριε Υπουργέ.

Βέβαια, για να είμαι ακριβής, χθες ο κύριος Υπουργός είχε δίκιο στο κομμάτι εκείνο που ανέφερε ότι η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών ξεκίνησε με την εισαγωγή του ΟΛΠ και ΟΛΘ στο Χρηματιστήριο, όταν το ΠΑΣΟΚ ως κυβέρνηση έκανε τους οργανισμούς των λιμανιών ανώνυμες εταιρείες. Έτσι ήταν πιο εύκολος ο δρόμος για το ξεπούλημα, κύριε Υπουργέ, των «φιλέτων» της χώρας και όχι μόνο σ' αυτήν την περίπτωση, αλλά σε δεκάδες άλλες που κάθε μέρα βγαίνουν στο φως.

Άλλωστε, οι ιδιωτικοποιήσεις και τα ΣΔΙΤ είναι στις προτεραιότητές σας, όπως και στις πολιτικές επιλογές της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Δεν λαμβάνετε υπ' όψιν σας, μπροστά στις επιλογές σας για την τεράστια κερδοφορία που εκχωρείτε στην κινεζική εταιρεία, τους εργαζόμενους του ΟΛΠ, τους οποίους βγάζετε με εθελουσία και με μία παράταση ενός ακόμη έτους, μέσα από την τροπολογία που καταθέσατε χθες. Σε μία κρίσιμη περίοδο για την οικονομία της χώρας μας, σε μία κρίσιμη περίοδο που οι εργασιακές σχέσεις ελαστικοποιούνται, εσείς πετάτε τους εργαζόμενους στη χρήση της «COSCO», που βέβαια δεν διασφαλίζει τίποτα.

Οι προκλητικές φοροαπαλλαγές με το νόμο του Μαρκεζίνι που χρησιμοποιήθηκε και από το ΠΑΣΟΚ σε περιπτώσεις όπως το Μετρό της Θεσσαλονίκης, το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», Αττική Οδός, Ιόνια Οδός και αλλού, τη στιγμή που ακόμη και με έμμεσους φόρους προσπαθείτε να καλύψετε τα ελλείμματα της χώρας, βγάζει μάτι.

Σας καλούμε να πάρετε πίσω την αποικιοκρατική σύμβαση, να σώσετε το δημόσιο χαρακτήρα των λιμανιών μας, να σώσετε τις θέσεις εργασίας των συμπολιτών μας, διασφαλίζοντας τα δικαιώματά τους και να μη βοηθήσετε την κινεζική υπερδύναμη να διεισδύσει στη Μεσόγειο, εκεί που πρέπει τα ελληνικά λιμάνια να είναι πρωτοπόρα.

Ο ΣΥΡΙΖΑ καταψηφίζει την κύρωση της σύμβασης, είναι δίπλα στους εργαζόμενους και θα παλέψει για να ανατρέψει τις πολιτικές σας, που είναι αντιλαϊκές και κατά του δημόσιου πλούτου. Και αυτό το βλέπουμε κάθε μέρα, τελευταία τι κάνετε. Προσπαθείτε καταπατημένες εκτάσεις να τις νομιμοποιήσετε και να πάρετε χρήματα. Αν είναι δυνατόν!

Το μονοπώλιο της «COSCO» μακριά από τη χώρα μας! Δημόσιες επενδύσεις εδώ και τώρα. Το λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και όλα τα υπόλοιπα λιμάνια είναι ελληνικά. Μην τα κάνετε ασιατικά, κύριε Υπουργέ!

Εμείς αυτό που θέλουμε ως Συνσπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς είναι να πάρετε πίσω όσα έχετε κάνει μέχρι τώρα, διότι αυτά θα τα βρείτε όλα μπροστά σας.

Οι εργαζόμενοι σε λίγο θα είναι έξω από τη Βουλή. Δώστε σημασία, κύριε Υπουργέ. Είναι μεγάλη η αγωνία. Μη τους στέλνετε στα σπίτια τους. Μη διαρυσνείτε τις εργασιακές σχέσεις. Διασφαλίστε, αν μη τι άλλο, τους πολίτες της Ελλάδος και όχι την Κινεζική Δημοκρατία και την «COSCO».

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Το λόγο έχει ο κ. Γείτονας για επτά λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τόσο ο εισηγητής μας, ο κ. Διαμαντίδης, όσο και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο κ. Παπουτσής, αλλά και οι άλλοι συνάδελφοι που μίλησαν από το ΠΑΣΟΚ, ανέπτυξαν, πιστεύω αναλυτικά, τα της σύμβασης παραχώρησης –γιατί περί αυτού πρόκειται– των λιμενικών εγκαταστάσεων στους προβλήτες II και III του λιμανιού του Πειραιά. Είναι η σύμβαση την οποία κυρώνουμε.

Γι' αυτό, εγώ θα περιοριστώ σε ορισμένα σχόλια που έχουν ιδιαίτερη σχέση με την πολιτική του ΠΑΣΟΚ –για την οποία και πάλι έγινε απόπειρα διαστρέβλωσης– αλλά και με υπαρκτές ή όχι αναλογίες με προηγούμενες συμβάσεις παραχώρησης που υπογράφηκαν από κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ.

Ακούστηκε πάλι ότι το ΠΑΣΟΚ άνοιξε δρόμους για εκχώρηση των λιμανιών. Για να ξεκαθαρίσουμε τα πράγματα, θα ήθελα να πω ότι το ΠΑΣΟΚ δεν πρότεινε ποτέ ιδιωτικοποίηση των λιμανιών. Το ΠΑΣΟΚ είχε άλλη άποψη. Δημιούργησε το θεσμικό πλαίσιο, έτσι ώστε τα λιμάνια να λειτουργήσουν ως ανώνυμες εταιρίες και να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο. Έτσι και έγινε, για να αντλήσουν ουσιαστικά υγιή ιδιωτικά κεφάλαια για επενδύσεις. Δεν σκοπεύαμε ούτε στοχεύαμε σε ιδιωτικοποίηση λιμανιών. Άλλωστε, ο έλεγχος των λιμανιών και η διαχείριση έμειναν στο δημόσιο. Αυτό θα έπρεπε να συνεχίσει και να διασφαλίσει η Κυβέρνηση. Για να λέμε, λοιπόν, ότι το ΠΑΣΟΚ άνοιξε το δρόμο ή ότι συνεχίζεται μια πολιτική του ΠΑΣΟΚ αυτό είναι λάθος, για να μην πω σκόπιμη διαστρέβλωση. Πιστεύω ότι κάποιοι φίλοι και από την πλευρά της Αριστεράς θα αντελήφθησαν, μετά την παγκόσμια κρίση που εκδηλώθηκε, ότι υπάρχει πάρα πολύ μεγάλη διαφορά σε πολιτικές που άσκησε το ΠΑΣΟΚ και στις πολιτικές που βασίζονται ή συντρέχουν με δόγματα και ιδεοληψίες νεοφιλελευθερισμού που εφαρμόζει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Αυτά, για να μην δημιουργήσουμε σύγχυση στους πολίτες.

Το ΠΑΣΟΚ δέχεται και αναδέχεται τις ευθύνες για ό,τι έκανε. Όμως, εκείνο που δεν δεχόμαστε και δεν ανεχόμαστε σε καμία περίπτωση –πιστεύουμε ότι είναι και προσβολή προς τους πολίτες, οι οποίοι επανειλημμένα με μεγάλα ποσοστά εψήφισαν το ΠΑΣΟΚ– είναι το να διαστρεβλώνονται οι θέσεις μας. Οι θέσεις μας είναι καθαρές. Για εμάς, στρατηγικής σημασίας επιχειρήσεις και υποδομές μένουν υπό τον έλεγχο του δημοσίου. Και αν αυτό ήταν μια θέση η οποία τεκμηριωνόταν από την ιστορία, τώρα μετά από την πρόσφατη εκδήλωση της οικονομικής κρίσης, αυτό πιστεύω ότι αποτελεί πλέον και πρέπει να αποτελεί οδηγό μας. Δεν μπορεί να παραιτηθεί το κράτος από την οικονομία. Πρέπει να το καταλάβουν κάποιοι. Δεν μπορούμε σε καμία περίπτωση να αφήσουμε το μέλλον των κοινωνιών και της ανθρωπότητας στις δήθεν αυτορρυθμιζόμενες αγορές. Αυτά όλα τα ιδεολογήματα αποδείχθηκαν φούσκες. Αυτή η φούσκα έσκασε!

Κύριε Υπουργέ, όταν η Κυβέρνησή σας επανειλημμένα, καθημερινά ο κύριος Πρωθυπουργός επικαλείται την κρίση, καλό θα είναι να μας πει και δύο ακόμα πράγματα, τα οποία ξεχνά.

Πρώτον, ξεχνά από τι προέκυψε αυτή η κρίση. Μήπως ήρθε από τον ουρανό ως πληγή του Φαραώ; Όχι. Η κρίση είναι η φούσκα του νεοφιλελευθερισμού που έσκασε. Των ιδεοληψιών και δογματισμών εκείνων με τις οποίες συμπορευτήκατε, όπως τα περί αυτορρυθμιζόμενης αγοράς, τα της απόσυρσης του κράτους από την οικονομία και μια σειρά από άλλα τέτοια ιδεολογήματα.

Το δεύτερο που ξεχνά να μας πει η Κυβέρνηση είναι, ότι πριν χτυπήσει η διεθνής κρίση την πόρτα της Ελλάδος, σε κακή

κατάσταση ήταν η ελληνική οικονομία. Απεδείχθη –δεν τα λέμε εμείς, τα λένε τώρα πια η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι διεθνείς οργανισμοί– ότι το «καράβι» της ελληνικής οικονομίας επί των ημερών σας ήταν θαλασσοδαρμένο, πριν τη διεθνή κρίση. Αυτά ήθελα να πω, όσον αφορά την πολιτική του ΠΑΣΟΚ. Αυτό ήταν το πρώτο μου σχόλιο.

Το δεύτερο σχόλιο έχει σχέση με τη σύμβαση παραχώρησης για τους προβλήτες και με την προσπάθεια που γίνεται να χρησιμοποιηθεί ως ανάλογο το παράδειγμα του Αεροδρομίου των Σπάτων. Είμαι ένας εκ των Υπουργών εκείνων που είχαν την τιμή να υπογράψουν αυτήν τη σύμβαση και να γίνει επιτέλους αυτό το σπουδαίο έργο, το Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Θέλω να σας πω ότι δεν έχει καμμία σχέση το ένα με το άλλο. Επρόκειτο κατ' αρχάς για τη δημιουργία ενός καινούργιου έργου από την αρχή, με σύμβαση παραχώρησης, όπου από το χωράφι πήγαμε σε αεροδρόμιο, ενώ επίσης η εταιρεία διαχείρισης του αεροδρομίου είναι μεικτών συμφερόντων με πλειοψηφία του ελληνικού δημοσίου. Εδώ στο λιμάνι γίνεται εκχώρηση στρατηγικών υποδομών, των προβλητών II και III για τα εμπορευματοκιβώτια, σε ξένο ιδιώτη στον οποίο δίνονται και φορολογικά προνόμια, για τα οποία μάλιστα υπάρχει παρατήρηση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής ότι μπορεί να δημιουργήσουν πρόβλημα επιδότησης του κράτους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, άρα πρόβλημα σε σχέση με την ισχύ της σύμβασης.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, καμμία βάση σύγκρισης. Εδώ είχαμε υποδομές. Έχουμε τον προβλήτα II και ένα λιμάνι που λειτουργεί. Ερχόμαστε και εκχωρούμε το «ψαχνό».

Το τρίτο στοιχείο που έχει σχέση με αυτό, είναι ότι σε όλες τις συμβάσεις παραχώρησης, όπως ξέρετε, προβλέπεται ότι δεν μπορούν να γίνουν για την περίοδο της παραχώρησης «ανταγωνιστικά έργα». Εδώ αφήνετε δήθεν τον προβλήτα I στον ΟΛΠ, δημιουργώντας όμως για τον ΟΛΠ, συνθήκες άνισου ανταγωνισμού.

Από τη μια μεριά, δίνετε τον προβλήτα II. Υπάρχει βέβαια το ενδεχόμενο να γίνει ο προβλήτας III –αυτό είναι ουσιαστικά στον αέρα, αλλά δεν στέκομαι σ' αυτό– και λέτε –όπως αναφέρετε στην εισηγητική έκθεση– ότι ο προβλήτας I θα μείνει στην ευθύνη και προς αξιοποίηση του ΟΛΠ υπό –όπως σας λέω εγώ– συνθήκες ανταγωνισμού, κάτω από δυσμενείς όρους ανταγωνισμού. Αυτή είναι η αλήθεια.

Άρα, το θέμα αυτής της σύμβασης στην ουσία του είναι θέμα στην ουσία αποκλειστικής εκχώρησης της στρατηγικής υποδομής των προβλητών για τα εμπορευματοκιβώτια στην κινεζική εταιρεία «COSCO». Αυτή είναι στην πράξη η απόφασή σας. Σε αυτήν τη λύση εμείς είμαστε αντίθετοι, την καταψηφίζουμε και επιφυλασσόμαστε, όταν εμείς γίνουμε κυβέρνηση, να αξιοποιήσουμε όλες τις δυνατότητες που μας παρέχουν η σύμβαση, το εθνικό και το Κοινοτικό Δίκαιο για τη βελτίωση αυτής της συμφωνίας την οποία έχετε κάνει.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

Το λόγο έχει ο κ. Λιντζέρης για επτά λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΙΝΤΖΕΡΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνεται σήμερα ένα δράμα. Έρχεται σε αυτήν την Αίθουσα η ολοκλήρωση μιας αντιλαϊκής επιλογής. Όμως, ολοκληρώνεται στα χαρτιά, γιατί η ίδια η πράξη, η ίδια η ζωή, ο ίδιος ο λαός, οι ίδιοι οι εργαζόμενοι που αντιδρούν θα καταστήσουν αυτή τη σύμβαση γράμμα κενό περιεχομένου.

Ισχυρίζεστε ότι με αυτόν τον τρόπο, με αυτή τη σύμβαση, θα εισρεύσουν χρήματα στην πατρίδα μας, θα υπάρχει αναπτυξιακή διαδικασία, θα βρουν θέση εργασίας. Εμείς ισχυριζόμαστε ότι εκποιείτε περιουσία του ελληνικού λαού ως μη οφείλατε και ως μη έχοντες το δικαίωμα. Η ίδια η ζωή θα αποδείξει ποιος έχει δικίο και ποιος άδικο. Άλλωστε, μία από τις αρετές ενός πολιτικού είναι και η πρόβλεψη. Ως προς την πρόβλεψη, λοιπόν, θα δούμε στην πορεία του χρόνου ποιος θα δικαιωθεί, εσείς ή εμείς.

Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώνετε εκ του περισσού στυγνό τρόπο την πολιτική του προκατόχου σας, του κ. Βουλγαράκη, σε σχέση με την εκποίηση του λιμανιού, την εκποίηση παγίων στοιχείων του ελληνικού λαού.

Εμείς διαφωνούμε και διαφωνούμε για λόγους εθνικούς, οικονομικούς, αναπτυξιακούς, εργασιακούς και κοινωνικούς. Σας λέμε πως, για τη δημοκρατική παράταξη, οι κυβερνήσεις εκείνο που οφείλουν να κάνουν είναι να αντιλαμβάνονται για τον εαυτό τους ότι είναι εφήμεροι διαχειριστές της περιουσίας του ελληνικού λαού και όχι ιδιοκτήτες της.

Γιατί εμείς σας λέμε ότι αυτή η περιουσία, κατά που λέει και ο ποιητής: «Δεν ανήκει ούτε σε εσάς, ούτε σε εμάς. Ανήκει στους ζωντανούς, στους νεκρούς και τους αγέννητους». Και οι κυβερνήσεις εκείνο που οφείλουν να πράττουν, είναι να προσπίτουν και να αυξάνουν την περιουσία του ελληνικού λαού, όχι να την εκχωρούν με τρόπους και όρους επιζήμιους.

Κυρίες και κύριοι, το λιμάνι του Πειραιά είναι μία πολύπαθη ιστορία. Όσοι από εμάς γεννηθήκαμε και μεγαλώσαμε σ' αυτές τις περιοχές, γνωρίζουμε απολύτως τι έχει συμβεί από τότε που ο ιδρυτής σας, ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, εκχώρησε όλη την ακτογραμμή, από τον Πειραιά μέχρι το Πέραμα, στον ΟΛΠ. Γιατί μιλάμε για παραθαλάσσιες περιοχές, χωρίς πρόσβαση στη θάλασσα. Εσείς τώρα ολοκληρώνετε μετά από πολλά χρόνια αυτήν την πράξη. Πουλάτε και αυτές τις ακτογραμμές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να βάλω κάποια ερωτήματα νηφάλια, για να αναλογιστείτε, έστω και την ύστατη στιγμή, ποιος είναι ο λόγος για τον οποίο εμείς αντιδρούμε. Βεβαίως, είσατε συνεπείστατοι στην πολιτική και ιδεολογική σας τοποθέτηση. Δεν γνωρίζετε, όμως, φαίνεται ή δεν παίρνετε τα μηνύματα των καιρών. Σήμερα στον παγκόσμιο καπιταλισμό υπάρχει ένα δόγμα, κύριε Υπουργέ, ότι δεν μπορεί να λειτουργήσει και να αναπτυχθεί ο καπιταλισμός σε μία οικονομία, όπου πωλούνται τα πάντα και εσείς αυτό κάνετε.

Κυρίες και κύριοι, δεν θα μπορούσα να φανταστώ Υπουργό –και όμως το βλέπω, το πράττετε- να αφαιρεί γεωστρατηγικά και γεωπολιτικά πλεονεκτήματα της χώρας του. Να αφαιρεί το αυτεξούσιο του κράτους και μάλιστα, χωρίς ασφαλιστική δικλίδα και χωρίς οδό επιστροφής. Ποιος θα ασκεί από εδώ και μπρος την πολιτική των εξαγωγών; Απαντήστε ειλικρινά. Ποιος θα είναι υπεύθυνος για την πολιτική των τιμών, όταν πάρα πολύ εύκολα ένα προϊόν, αν δεν εισέλθει στην αγορά σήμερα, αλλά μετά από δέκα μέρες, απογειώνεται η τιμή του; Ποιος θα ελέγχει το λιμάνι; Το κράτος; Όχι. Εκχωρείτε στην πράξη το λιμάνι και όλη την οικονομική και αναπτυξιακή διαδικασία σε μία ξένη κινέζικη εταιρεία.

Δεν θα ήμουν υπερβολικός αν έλεγα ότι στην ουσία επιχειρείτε ένα εξευρωπαϊσμό των κινεζικών προϊόντων. Γνωρίζετε βέβαια ότι και η ευρωπαϊκή αγορά και η ελληνική αγορά χειμάζεται από το φθινό κινέζικο προϊόν. Διότι βεβαίως αυτό δεν είναι ανταγωνισμός.

Κύριε Υπουργέ, δεν μπορείτε να κάνετε τους Έλληνες εργαζόμενους να διαβιώνουν με μία κούπα ρύζι και όσο και αν στύψετε τους Έλληνες εργαζόμενους, άλλη υπεραξία δεν μπορείτε να παράξετε. Ως εδώ! Κυρίες και κύριοι, στο Πέραμα είναι όλοι αναστατωμένοι, εκεί που υποτίθεται ότι θα φτιάξετε τον τρίτο προβλήτα. Σας λένε όλοι οι κάτοικοι, με επικεφαλής τη δημοτική αρχή ότι αυτό το έργο δεν θα γίνει και ξέρετε τι σημαίνει αυτό. Σημαίνει και προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας που έχουν συμβεί, σημαίνει όμως και λαϊκή οργή και λαϊκή αντίδραση. Και ακούστε, δεν μπορείτε να κάνετε ή να βαφτίσετε ανάπτυξη και εξέλιξη κάτι που κινείται σε απόλυτη αντίθεση με τους κοινωνικούς φορείς, τους εργαζόμενους και τους κατοίκους της περιοχής. Αυτό δεν λέγεται ανάπτυξη, μάλλον περί τυραννίας πρόκειται.

Κυρίες και κύριοι, το ΠΑΣΟΚ λέει ένα ξεκάθαρο «όχι» στη σύμβαση που υπογράφεται και δεν λέει μόνο όχι σε αυτή τη σύμβαση και σε αυτούς τους όρους, λέει ένα ξεκάθαρο «όχι» σε σιδηρόποτε αναίρει το δημόσιο και κοινωνικό χαρακτήρα του λιμανιού. Και μια και βλέπω τη συντοπίτισσά μου, την κ. Νικολαΐδου, η οποία ισχυρίζεται ότι αυτή η σύμβαση έγινε σε στέρεο έδαφος των νόμων του ΠΑΣΟΚ, κυρία Νικολαΐδου, η μνήμη σας,

σας απατά προφανώς. Γιατί μέχρι τώρα, τα τελευταία χρόνια έχουμε δει δύο νομοθετήματα από μεριάς Κυβέρνησης, προκειμένου να μπορεί να σταθεί αυτή η σύμβαση.

Εν πάση περιπτώσει, το ψέμα σε κάθε περίπτωση έχει κοντά ποδάρια. Και εμείς έχουμε δηλώσει ξεκάθαρα ότι θα μετέλθουμε όλα εκείνα τα νόμιμα μέσα, ούτως ώστε να αποκαταστήσουμε τη νομιμότητα και το συμφέρον του ελληνικού λαού στη συγκεκριμένη περιοχή.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε συνάδελφε.

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, είκοσι πέντε μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί-καθηγητές από το 1ο Γυμνάσιο Σαλαμίνας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κ. Κουτσούκος έχει το λόγο.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το τι συμβαίνει στο λιμάνι του Πειραιά και στον ΟΛΠ είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα των γενικότερων αδιεξόδων και της κυβερνητικής περιδίνησης, η οποία σε μία δύσκολη περίοδο για τη χώρα, για το λαό και τον τόπο διαπιστώνουμε για μία ακόμη φορά, ότι επιλέγει τις εύκολες λύσεις, τις λύσεις δηλαδή του να εκποιεί δημόσιου στρατηγικού χαρακτήρα επιχειρήσεις και δίκτυα επικοινωνίας εμπορευματικής κίνησης κ.λπ., επειδή δεν έχει ένα σχέδιο ολοκληρωμένο για την ανάπτυξη τους, δεν έχει ένα σχέδιο για τη χώρα. Δεν μπόρεσε μέχρι σήμερα, πέντε χρόνια που κυβερνά, να δώσει τη δυνατότητα να αναπτυχθούν αυτές οι δημόσιες επιχειρήσεις, να αντλήσει κεφάλαια, να έχει ένα επενδυτικό σχέδιο, με βάση το οποίο να οδηγήσει στην ανάπτυξη τους, με διπλό στόχο την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας και την προστασία του γενικότερου εθνικού συμφέροντος. Έτσι, λοιπόν, είδαμε την Κυβέρνηση να έρχεται εδώ και δύο χρόνια περίπου, να μας φέρνει ένα νομοθέτημα με το οποίο εκχωρούσε τη δημόσια περιουσία στον ΟΛΠ ΑΕ, με στόχο προφανώς να μας οδηγήσει στη σημερινή σύμβαση. Μία σύμβαση, η οποία όπως αναπτύχθηκε, τόσο από τους εισηγητές του κόμματός μας, όσο και από τον Κοινοβουλευτικό του Εκπρόσωπο είναι μία σύμβαση με αποικιακά χαρακτηριστικά, μία σύμβαση ιδιαίτερα προβληματική.

Εκείνο που έχει σημασία και νομίζω ότι πρέπει να αναδειχθεί από τη σημερινή συζήτηση είναι ότι η Κυβέρνηση μπροστά στην αδυναμία της να διαπραγματευτεί ακόμη και αυτή τη σύμβαση και μπροστά στα αδιέξοδα στα οποία οδηγείτο η πολιτική της με την αποχώρηση των Κινέζων από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, με την πτώση της εμπορευματικής κίνησης στο λιμάνι του Πειραιά, όπως δείχνουν και τα επίσημα στοιχεία που υπάρχουν στην εισηγητική έκθεση, έφθασε στο σημείο να δώσει «πανωπρόικι» στους Κινέζους, προκειμένου να υπογραφεί η σύμβαση.

Διότι, ως γνωστόν, αγαπητοί συνάδελφοι, μέσα στην προκήρυξη οι όροι που περιέχονται στο δεύτερο και στο τρίτο άρθρο του νομοσχεδίου που θα ψηφίσει η Πλειοψηφία, δεν περιλαμβάνονταν. Οι όροι αυτοί ήταν πρόσθετες παροχές της Κυβέρνησης προς την πλευρά της κινέζικης εταιρείας, ώστε να υπογραφεί η σύμβαση. Και είναι όροι αποικιακοί, διότι μας επαναφέρουν στο νομοθετικό διάταγμα του 1953 από τη μια μεριά και από την άλλη καθιστούν το χώρο του λιμανιού, ένα χώρο φορολογικής ασυλίας με απαλλαγές, οι οποίες προσβάλλουν, προκαλούν τον απλό Έλληνα πολίτη, ο οποίος έχει, αν έχει στην κατάσταση που φθάσαμε, μερικά ευρώ κατάθεση και όταν πάει να ενημερώσει το βιβλιάριό του, διαπιστώνει ότι του έχει αφαιρεθεί η φορολογία των τόκων. Και γι' αυτά και για πολλά άλλα η Κυβέρνηση δίνει απαλλαγές στην κινέζικη εταιρεία, όπως είναι η δυνατότητα της μεταφοράς των ζημιών για πάνω από την πενταετία, δηλαδή πέρα από τα όρια που έχει μια απλή ελληνική επιχείρηση να μεταφέρει τις ζημιές της.

Η Κυβέρνηση, αγαπητοί συνάδελφοι, δεν μπόρεσε αυτά τα δύο χρόνια να βρει ένα διαυλο επικοινωνίας και συνεννόησης με τους εργαζόμενους, οι οποίοι δεν υπερασπιζόντουσαν απλά, όπως έχουν υποχρέωση, ένα ζήτημα εθνικής σημασίας που είναι σε ποια κατεύθυνση δουλεύει, ποιους εξυπηρετεί το μεγάλο λιμάνι της χώρας, αλλά υπερασπιζόντουσαν και τα εργασιακά τους δικαιώματα. Οδηγήθηκε σε ατελείωτες συγκρούσεις, σ' ένα κρυφτούλι, σ' έναν κλεφτοπόλεμο και σε μεγάλες βεβαίως κινητοποιήσεις. Και έφθασε χθες εδώ ο Υπουργός απ' ό,τι ενημερώθηκα να κάνει ορισμένες διορθωτικές παρεμβάσεις σε ό,τι αφορά τη δυνατότητα της απόλυσης των νέων εργαζομένων.

Επειδή έψαξα νωρίτερα και δεν βρήκα αυτές τις τροποποιήσεις, βελτιώσεις, δεν ξέρω με ποια μορφή θα τις καταθέσει στο νομοσχέδιο, θέλω να τον ρωτήσω, πάρα πολύ απλά, κύριε Υπουργέ, ποιος είναι ο λόγος να δίνετε διαβεβαιώσεις από το Βήμα της Βουλής ότι για τους νέους εργαζόμενους δεν θα ισχύουν τα του νόμου Αλογοσκούφη, περί των απολύσεων, αλλά μόνο όταν υπάρχουν προσωπικοί λόγοι θα οδηγούνται σε απόλυση;

Η δυνατότητα που έχετε είναι πάρα πολύ εύκολη και απλή. Να πείτε ότι για όλους τους εργαζόμενους, για το σύνολο των απασχολούμενων στον ΟΛΠ ΑΕ. θα ισχύει η Συλλογική Σύμβαση εργασίας και θα ισχύει και ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού του ΟΛΠ ΑΕ, ο οποίος παρέχει ένα πλαίσιο εργασιακής σχέσης με εγγυήσεις και ασφάλεια για τους εργαζόμενους. Δεν υπάρχει τίποτα πιο εύκολο απ' αυτό, αλλά προφανώς αυτό δεν μπορείτε να το πείτε διότι στη φιλοσοφία σας και στην πολιτική σας είναι να διαιρέσετε, να διασπάσετε και στο τέλος να υπονομεύσετε τα ίδια τα εργασιακά δικαιώματα που έχουν κατακτήσει με τους αγώνες τους και με πολιτικές που λειτούργησαν σ' αυτή την κατεύθυνση οι εργαζόμενοι στο λιμάνι. Διαφορετικά δεν θα βρισκόνησαν σε κινητοποιήσεις ακόμη και τη μέρα που ψηφίζεται η σύμβαση, γιατί σε λίγο, από ό,τι έχω ενημερωθεί τουλάχιστον αναμένουμε εδώ στο Κοινοβούλιο.

Είναι μια ευκαιρία λοιπόν, σε ένδειξη καλής θέλησης απέναντί τους, σε ένδειξη μιας προσπάθειας να διασκεδάσετε όσα σας κατηγορούν, αλλιώς δεν μπορείτε να το ξεπεράσετε, να πείτε ότι θα ισχύουν για όλους τους εργαζόμενους οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας και ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού. Όλα τα υπόλοιπα είναι εκ του πονηρού.

Επίσης θέλω να αναφερθώ στο ζήτημα των δυσμενών όρων που έχει αυτή η σύμβαση. Αυτό δεν αφορά μόνο τα ζητήματα της ασφάλειας, τα οποία αναδείχθηκαν και από χθεσινά δημοσιεύματα, δηλαδή με την εκχώρηση της αρμοδιότητας στον παραχωρησιούχο για τα ζητήματα της ασφάλειας, που θα δυσκολέψει την εφαρμογή του επιχειρησιακού σχεδίου της Κυβέρνησης για όλα τα λιμάνια της χώρας, αλλά και τις δυνατότητες που ενδεχόμενα αποκτούν οι Κινέζοι, για να πάμε σε «βαφτίσια» μέσα στο λιμάνι. Διότι ξέρετε ότι είμαστε στην εποχή των «κουμπάρων» όπου κυριαρχούν τα «βαφτίσια» των ξένων προϊόντων σε ελληνικά -αυτό γίνεται κατά κύριο λόγο στα αγροτικά προϊόντα, γίνεται και στα βιομηχανικά- και υποπτευόμαστε όλοι ότι αυτός ο χώρος θα αξιοποιηθεί για τα «βαφτίσια» των κινεζικών προϊόντων σε ευρωπαϊκά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την απόλυτη πεποίθηση ότι αυτό το σχέδιο της Κυβέρνησης θα ανατραπεί πολύ γρήγορα διότι το απαιτεί η τοπική κοινωνία του Πειραιά διότι είναι αντίθετοι οι εργαζόμενοι, διότι στο λιμάνι του Πειραιά δεν μπορούν να πάμε σε εργασιακές συνθήκες μεσαίωνας, σαν αυτές που εφαρμόζουν οι Κινέζοι όπου έχουν κυριαρχήσει, που κατά τη ρήση ενός καθηγητή Εργατικού Δικαίου: «Καίνε εργάτες για την ανάπτυξη». Και θα ανατραπεί βεβαίως διότι πολύ σύντομα θα έρθει η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και θα εξαντλήσει και όλα τα νομικά μέσα, μέσα από μια επαναδιαπραγμάτευση για να αποκτήσει η χώρα μας την εθνική κυριαρχία στο λιμάνι του Πειραιά με ένα εθνικό αναπτυξιακό σχέδιο που θα ωφελεί την εθνική οικονομία και τον τόπο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

Το λόγο έχει η κ. Ράγιου για επτά λεπτά.

ΝΑΤΑΣΑ ΡΑΓΙΟΥ-ΜΕΝΤΖΕΛΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι πρωτότυπο, αλλά επιβεβλημένο να επαναλάβουμε ότι από αρχαιοτάτων χρόνων η ναυτιλία άνοιγε καινούριους δρόμους στην παγκόσμια συνεργασία, στο διεθνές εμπόριο, στην οικονομική ανάπτυξη, στην πολιτιστική δημιουργία. Έφερνε πιο κοντά μακρινούς τόπους και συνέβαλε στην πρόοδο και την ευημερία όλων όταν επίσης οι διαφορετικοί λαοί ένωναν τους πολιτισμούς τους.

Από τα μέσα του 20ου αιώνα χάρις στην έμπνευση πολλών, αλλά και τη δουλειά ακόμα περισσότερων ανθρώπων, η Ελλάδα, αναβιώνοντας την παράδοση αιώνων, βρίσκεται στην πρωτοπορία της παγκόσμιας Εμπορικής Ναυτιλίας.

Επίσης δεν είναι πρωτότυπο να πούμε ότι η Αντιπολίτευση από χθες και σήμερα κάνει τα πάντα και έχει επιδοθεί σε μια λυσσαλέα μάχη εντυπώσεων διότι ο σκοπός είναι ένας. Δεν είναι ούτε ο Πειραιάς ούτε η Θεσσαλονίκη ούτε η Πάτρα. Είναι να γίνει κυβέρνηση το ΠΑΣΟΚ. Και επειδή εν μέσω τέτοιας οικονομικής κρίσης το νούμερο ένα ζήτημα της χώρας δεν μπορεί να είναι πότε θα γίνει κυβέρνηση το ΠΑΣΟΚ, παρακαλώ ελάτε να δούμε το θέμα που εξετάζει το σημερινό νομοσχέδιο και να δούμε ποια είναι η πραγματική ερώτηση.

Η ουσιαστική ερώτηση είναι γιατί ενώ η Ελλάδα έχει αυτό το πλεονέκτημα που της δίνει η θέση της, δεν έχει καταφέρει ποτέ να αναπτύξει μια λιμενική βιομηχανία και ένα δίκτυο λιμένων το οποίο να λειτουργήσει για την ελληνική οικονομία ως θρυαλλίδα όλων των οικονομικών εξελίξεων;

Όταν άνοιξαν οι αγορές της Άπω Ανατολής, ειδικά της Κίνας και της Ιαπωνίας και των άλλων χωρών, αποδείχθηκε ότι αυτές οι χώρες με πολύ φθινό εργατικό κόστος μπορούν να παράγουν εμπορεύματα. Αυτό σηματοδότησε μια τάση των βιομηχανιών να φύγουν από την Ευρώπη και να πάνε να εγκατασταθούν εκεί. Παράλληλα έδειξε μια τάση που απαιτούσε τα εμπορεύματα να επιστρέψουν στην Ευρώπη και με αυτόν τον τρόπο άνοιξε ο δρόμος της διεθνούς ναυτιλίας.

Οι «παίκτες» που είδαν ότι ξαφνικά αποκτούν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα φρόντισαν να δημιουργήσουν ναυπηγεία για να φτιάχνουν καράβια, να έχουν καράβια που να μεταφέρουν τα εμπορεύματα αφού ούτως ή άλλως στην περιοχή τους είχαν εμπορεύματα. Συγκρότησαν στρατηγική συμμαχία οι ίδιοι και έκτοτε έξι επτά μεγάλοι operators παγκοσμίως ουσιαστικά ελέγχουν το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Σήμερα οι οικονομικοί leaders της Εμπορικής Ναυτιλίας αναζητούν λιμάνια προορισμού για να μπορέσουν να μεταφέρουν τα εμπορεύματα. Τα τελευταία χρόνια έχουν συνάψει συμμαχίες με τα περισσότερα ευρωπαϊκά λιμάνια και πρόσφατα έχουν αρχίσει να γίνονται συμφωνίες και με τα λιμάνια της περιοχής μας. Πήγαν στη Σμύρνη, στο Δυρράχιο, στην Κωσταντζα, πράγμα που σημαίνει ότι σε λίγο τα ελληνικά λιμάνια θα κινδυνεύσουν να απαξιωθούν λόγω του ότι δεν θα είναι πια προορισμός εμπορευμάτων. Θα πηγαίνουν αλλού. Τι σημαίνει αυτό; Ότι τα ελληνικά λιμάνια δεν θα ανταγωνίζονται άλλα ανεξάρτητα λιμάνια, αλλά θα ανταγωνίζονται τους μεγάλους operators οι οποίοι διακινούν το παγκόσμιο εμπόριο.

Αν εξαιρέσει κάποιος το λιμάνι του Πειραιά και το μικρό λιμάνι της Θεσσαλονίκης όλα τα υπόλοιπα λιμάνια που διαθέτει η χώρα μας είναι πάρα πολύ μικρά και δεν θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν ούτε καν την επιβατηγό ναυτιλία, αλλά ούτε και να αποτελέσουν σημεία ανάπτυξης των μεταφορών σε όλο το μήκος και το πλάτος της γεωγραφίας μας. Αυτά γιατί δεν τα λέει κάποιος; Αυτά γιατί δεν τα άκουσα χθες από καμμία πτέρυγα μέσα στην Αίθουσα; Γιατί προφανώς δεν εξυπηρετούν τον αντιπολιτευτικό λόγο.

Συγκροτείται, λοιπόν, μια λιμενική πολιτική που προσπαθεί να βάλει τα λιμάνια μας στο επίκεντρο, είτε δημιουργώντας λιμάνια εκεί που δεν υπάρχουν είτε εκσυγχρονίζοντας άλλα λιμάνια τα οποία πρέπει να εκσυγχρονιστούν, είτε βελτιώνοντας τις υποδομές σε κάποια απ' αυτά και συνάπτοντας συμμαχίες με μεγάλους, παγκόσμιους διαχειριστές, έτσι ώστε να υπάρξει δυναμική αναβάθμιση και περαιτέρω αξιοποίηση των ελληνικών

λιμένων.

Στόχος είναι η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων, αλλά και σύγχρονης τεχνολογίας. Επίσης στόχος είναι να γίνουν τα λιμάνια μας κέντρα μεταφόρτωσης στη Νοτιανατολική Ευρώπη. Να γίνει η Ελλάδα ένα σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο, κόμβος διεθνούς εμπορίου.

Με αυτό το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής που συζητάμε, θεωρώ ότι μπαίνουν οι βάσεις προς αυτή την κατεύθυνση, διότι τα οφέλη που προκύπτουν είναι πολλά. Τα ανέπτυξε ο κ. Κεδίκογλου αναλυτικά. Αναφέρω ενδεικτικά τα εγγυημένα έσοδα 2,4 δισεκατομμύρια, μόνο για την περίοδο παραχώρησης. Επενδύσεις της αναδόχου εταιρείας άνω των 600.000.000 ευρώ κατά τη διάρκεια της παραχώρησης. Τριπλασιασμός της δυναμικότητας του λιμανιού. Χίλιες μόνιμες θέσεις εργασίας και διακόσιες θέσεις στα έργα που θα κατασκευαστούν. Τρεις χιλιάδες νέες θέσεις απασχόλησης στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, μια περιοχή που όπως όλοι ξέρουμε, έχει και αυτή τεράστιο πρόβλημα ανεργίας.

Δεν θα μπω, λοιπόν, πάλι στη λογική των Βουλευτών της Αντιπολίτευσης που μίλησαν για ξεπούλημα δημόσιας περιουσίας, για «προίκες», για «προικοθήρες», για «τυραννίες» και όλα αυτά. Είναι ξεκαθαρισμένο με κάθε σαφήνεια ότι δεν πουλάμε αλλά ενοικιάζουμε μέρος των δραστηριοτήτων. Δεν ιδιωτικοποιούμε αλλά διατηρούμε ξεκάθαρα το δημόσιο χαρακτήρα του λιμανιού. Δεν θα γίνουν απολύσεις. Αντίθετα θα δημιουργηθούν νέες θέσεις απασχόλησης. Δεν επιβαρύνεται ο Έλληνας φορολογούμενος, αλλά εξασφαλίζουμε άμεσες ξένες επενδύσεις και σε κάθε περίπτωση θεωρούμε πως πρέπει να προχωρήσουν τέτοιες διαδικασίες και σε άλλα λιμάνια της χώρας μας.

Θα μου επιτρέψετε εδώ, ως Βουλευτής του Νομού Αχαΐας να πω ότι όσο το δυνατόν γίνει ταχύτερα η ολοκλήρωση των εργασιών του Γ' Τμήματος του λιμανιού της Πάτρας με τις αναβαθμισμένες υπηρεσίες τόσο καλύτερα, κύριε Υπουργέ, ώστε να μπορέσει να προσφέρει και να λειτουργήσει αν θέλετε και ως ατμομηχανή που θα μπορέσει να αναδείξει την Πάτρα ως ένα κέντρο συνδυασμένων μεταφορών, ιδίως αν δει κάποιος την ολοκλήρωση του έργου με τα υπό εξέλιξη μεγάλα έργα που αφορούν την ευρύτερη περιοχή και τα οποία είναι η αναβάθμιση της εθνικής οδού στο πλαίσιο της ΠΑΘΕ, η ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού και βεβαίως ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου από τον ΟΣΕ. Παράλληλα θα πρέπει να πω, με αφορμή τα πρόσφατα θλιβερά γεγονότα στο λιμάνι των Πατρών, γιατί κάθε μέρα λόγω του θέματος των Αφγανών έχουμε -και το επαναλαμβάνουμε αυτό- σοβαρά θέματα, ότι χρειάζεται να επισπευστούν οι ενέργειες που θα αποτρέψουν το να καταστεί το λιμάνι της Πάτρας εστία κινδύνου για τον κοινωνικό ιστό της πόλης και της ζωής των πολιτών. Η ασφάλεια των λιμανιών είναι πρωτεύον ζήτημα και αυτό οφείλουμε να έχουμε μπροστά μας.

Και τελειώνω με το εξής. Σε μια περίοδο που βιώνουμε τη μεγαλύτερη μεταπολεμική παγκόσμια οικονομική κρίση, δεν χωρούν παιχνίδια μικροκομματικών σκοπιμοτήτων σε ζητήματα που έχουν να κάνουν με την ενίσχυση, τη θωράκιση και το μέλλον της ελληνικής οικονομίας όσο και για τη διεθνή παρουσία της χώρας μας.

Νομίζω πως προέχει το συμφέρον και το αύριο της Ελλάδος. Ο καθένας μας κρίνεται για το επίπεδο των επιχειρημάτων που αναπτύσσει και καταθέτει εδώ και όχι από τις κενού περιεχομένου αντιπολιτευτικές κορώνες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Λεβέντης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η βάση της αποικιοκρατίας από τα πανάρχαια χρόνια ήταν να έχει κάποιος λιμάνια, βάσεις παραθαλάσσιες, από την εποχή του Μίνωα, των Αρχαίων Ελλήνων, των Περσών, των Ρωμαίων και έπεται συνέχεια, Άγγλοι, Γάλλοι, Πορτογάλοι και φθάσαμε σήμερα στους Κινέζους. Και θυμάμαι έναν θυμώσοφο καθηγητή της Ιατρικής που μας έλεγε: «Μην ανησυχείτε, εμείς θα προλά-

βουμε να φάμε καρπαζιά από Κινέζο»! Και μου φαίνεται ότι ήλθε η ώρα. Το βλέπουμε αυτό.

Η Κίνα αυτή την ώρα είναι μια μεγάλη δύναμη αναμφισβήτητα, αναπτύσσεται ραγδαία, επεκτατικά, επιθετικά με ένα πρωτόγνωρο τρόπο που δεν μπορούν να το παρακολουθήσουν οι άλλοι, με τον τεράστιο πληθυσμό της και την άγρια εκμετάλλευση αυτού του πληθυσμού.

Θυμάστε, κύριε Κεδίκογλου, σε μια διακομματική αποστολή στις Φιλιππίνες που ήμασταν και μας έλεγαν: οι Φιλιππίνες που έπαιρναν 2 και 3 δολάρια για δώδεκα ώρες εργασίας όταν τους λέγαμε πως τα βγάζουν πέρα και δεν μιλούν. Τι να πούμε, μας έλεγαν. «Απέναντι εργάζονται με 1 δολάριο για δεκαοκτώ ώρες εργασίας την ημέρα, δηλαδή στην Κίνα»! Αυτή είναι η βάση.

Έρχεται, λοιπόν, αυτή η κατάσταση σήμερα εδώ και πλημμυρίζει η ελληνική αγορά, η Ευρώπη και όλη η υφήλιος από φθηνά και χαμηλής, κατά κανόνα, ποιότητας κινεζικά προϊόντα. Συνέπεια. Ναι, μεν δημιουργούνται καινούργιες θέσεις εργασίας -συζητήσιμο βέβαια- αλλά πόσες θέσεις χάνονται;

Εδώ το ελληνικό εμπόριο πάει να αφανιστεί σ' αυτόν τον ανταγωνισμό. Είναι αδύνατον να μπορέσει να τα βγάλει πέρα. Και βλέπετε ότι εμείς από την άλλη προχωράμε δίνοντας ακόμη περισσότερα, θα έλεγα ανοίγοντας κερκόπορτες στο κινεζικό εμπόριο, στο μαλακό υπογάστριο της Ευρώπης.

Μα, θα μου πείτε τώρα, είσατε υπερβολικοί. Και η κ. Ράγιου, είπε γιατί δεν λέμε τούτα ή εκείνα. Εγώ, μελετώντας αυτή τη συμφωνία, προσπάθησα να δω τι θα βάλουν οι Κινέζοι τελικά. Αυτό που προκύπτει είναι ότι τα πέντε πρώτα χρόνια θα βάλουν 300.000.000 ευρώ. Είπε και η κ. Ράγιου, προηγουμένως ότι σε όλη τη διάρκεια αυτής της παραχώρησης θα βάλουν 600.000.000 ευρώ. Δηλαδή σε τριάντα-σαράντα χρόνια θα βάλουν 600.000.000 ευρώ! Υπάρχει λόγος δηλαδή να εκχωρήσουμε τη βάση του εμπορικού μας στόλου, τη βάση της ναυτικής μας παρουσίας, το λιμάνι του Πειραιά, στην Κίνα μ' αυτόν τον τρόπο, μ' αυτή την αποικιοκρατική συμφωνία; Και βέβαια δεν είναι μόνο αυτό. Έπεται και συνέχεια. Είναι η Θεσσαλονίκη. Η όρεξη έχει ανοίξει και για άλλα λιμάνια στην περιοχή της Αττικής, όπως είναι της Ελευσίνας, του Λαυρίου, ενδεχομένως και της Ραφήνας. Θα μου πείτε, θα γίνουν όλα αυτά; Δεν ξέρω. Μένει να αποδειχτεί, γιατί ως τώρα βγάλαμε στο σφυρί τις επιχειρήσεις οι οποίες μας έβαζαν μέσα, ανάμεσα στα άλλα επικαλούμαστε και την Ολυμπιακή. Συζητήσιμα είναι όλα επί του παρόντος. Αλλά η Κυβέρνηση έχει αρχίσει τα τελευταία χρόνια και ξεπουλά όσο-όσο και κερδοφόρες επιχειρήσεις, ΟΤΕ, Ταχυδρομικό Ταχυμετήριο και τώρα τα λιμάνια. Το λιμάνι του Πειραιά είναι ή δεν είναι κερδοφόρο; Γιατί δεν μπορούμε αυτά τα 300.000.000 ευρώ που θα μας δώσουν σε τόσα χρόνια, εμείς να τα εξασφαλίσουμε και να έχουμε το λιμάνι του Πειραιά στα δικά μας χέρια; Θα μου πείτε θα έλθει το κινεζικό εμπόριο.

Αναρωτιέται όμως κανείς τι βρίσκεται πίσω απ' όλα αυτά; Και βρίσκεται αυτό που είναι γνωστό. Είναι οι Έλληνες εφοπλιστές, εξυπηρετούνται τα συμφέροντα των Ελλήνων εφοπλιστών και αυτοί οι οποίοι κηδεμονεύουν την πολιτική, οικονομική και κοινωνική ζωή της χώρας επιβάλλουν τις θελήσεις τους γιατί έτσι θα μπορούν να κινούνται καλύτερα. Βέβαια και αυτοί θα πρέπει να έχουν αρχίσει να αντιλαμβάνονται ότι η Κίνα μ' αυτές τις επεκτατικές διαθέσεις που έχει δείξει, σε λίγο θα δημιουργήσει, ήδη δημιουργεί, και το δικό της εμπορικό στόλο που θα απειλεί και τον ελληνικό εμπορικό στόλο.

Προσπάθησα να δω εδώ ποια άλλα πλεονεκτήματα μπορεί να μας παρέχουν. Και λέει ότι αναλαμβάνει σχεδόν το σύνολο των κινδύνων ο ιδιωτικός λιμενικός διαχειριστής. Αυτό το «σχεδόν το σύνολο των κινδύνων» δεν προσδιορίζεται. Ποιοι είναι αυτοί οι κίνδυνοι τους οποίους αναλαμβάνει; Φοβούμαι ότι αν υπάρξει πρόβλημα οικονομικό, πάλι οι Κινέζοι δεν θα είναι αυτοί που θα πληρώσουν, αλλά η χώρα μας και ο ελληνικός λαός.

Και βέβαια θεωρεί η Κυβέρνηση και το Υπουργείο που φέρνει αυτή τη σύμβαση ότι δεν συνιστά εκποίηση δημόσιας περιουσίας. Δεν την πουλάει στο διηνεκές, αλλά την πουλάει για πενήντα χρόνια! Είναι όμως πενήντα κρίσιμα χρόνια που κανείς δεν ξέρει τι θα συμβεί μετά γιατί μετά το 2050, αν διάβαζε κανείς τις κυριακάτικες εφημερίδες, βλέπει το ζοφερό μέλλον

που επικρέμαται πάνω στην ανθρωπότητα με τις τεράστιες κλιματικές αλλαγές που έρχονται και που φοβάμαι ότι μπορεί να έλθουν ακόμη γρηγορότερα.

Δεν υπονομεύει, λέει το εθνικό συμφέρον και δημιουργούνται χιλιάδες θέσεις εργασίας! Συζητήσιμο είναι πόσες θα είναι αυτές οι θέσεις εργασίας, αλλά σίγουρο είναι ότι θα χαθούν πολύ περισσότερες χιλιάδες θέσεις εργασίας. Και ανάμεσα στα άλλα ποιες θα είναι οι συνθήκες εργασίας των Ελλήνων εργαζομένων; Θα είναι οι κινεζικές συνθήκες εργασίας; Θα έλθει μια νέα οδηγία Μπολκενστάιν σήμερα, αύριο, μεθαύριο που θα τους εντάξει και αυτούς στο καθεστώς των κινεζικών συνθηκών εργασίας;

Εμείς ξέρουμε ότι επί χρόνια, τρία τουλάχιστον χρόνια, γινότουσαν μυστικές διαπραγματεύσεις. Αγνοήθηκαν οι τοπικές κοινωνίες, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, τα κόμματα, ο ελληνικός λαός και φθάσαμε σ' αυτήν τη λεόντειο συμφωνία με ένα μεγάλο μονοπώλιο υποτίθεται κομμουνιστικού τύπου, μιας και είναι κινέζικο, αλλά είναι ο πιο ανελέητος καπιταλισμός και έγιναν και διαγωνισμοί με αμφιλεγόμενες διαδικασίες εφόσον υπήρχε προαναγγελία του αποτελέσματος. Και βέβαια όλα αυτά οδηγούν σε μια κατάσταση που θα επηρεάσει καθοριστικά την οικονομική ζωή και το εμπόριο.

Ένα τελευταίο που το ανέφερε και ο εισηγητής του κόμματός μας χθες. Οι εργαζόμενοι, λέει, θα εκπαιδεύονται σε μια σχολή της οποίας όμως το εκπαιδευτικό περιεχόμενο θα το προσδιορίζει η «COSCO». Και βέβαια τα όποια πτυχία θα παίρνουν δεν θα έχουν καμιά ισχύ πουθενά αλλού, αλλά μόνο για εκεί και θα είναι υποτελείς στο διηνεκές. Αυτά είναι απαράδεκτα πράγματα, μια αποικιοκρατική απαράδεκτη σύμβαση την οποία εμείς καταψηφίζουμε, όπως βλέπω κάνουν το ίδιο και όλα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης αλλά και ολόκληρος ο ελληνικός λαός.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): 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 είκοσι έξι μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί καθηγητές από το 6ο Γυμνάσιο Αθήνας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο τώρα έχει ο συνάδελφος κ. Ζωίδης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακολούθησα χθες τον αξιότιμο κύριο Υπουργό ο οποίος χαρακτήρισε την προς κύρωση σύμβαση ως μια σπουδαία σύμβαση και ως μια μεγάλη μεταρρύθμιση. Είναι η σύμβαση που έχει συνάψει η «ΟΛΠ ΑΕ», που έχει την αποκλειστική διαχείριση και εκμετάλλευση του λιμένα του Πειραιά για τα επόμενα σαράντα με εκατό χρόνια σύμφωνα με την περσινή νομοθετική κύρωση των συμβάσεων μεταξύ του ελληνικού κράτους και των ΟΛΠ και ΟΛΘ, ένα νομοσχέδιο που είχε την τιμή να είμαι εισηγητής από την πλευρά της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης πάλι τέτοιες μέρες, την επομένη της Καθαράς Δευτέρας. Φαίνεται ότι αυτή η Κυβέρνηση είναι συνεπής και αρχίζει τη νηστεία κάθε χρόνο με θαλασσινά, πέρυσι εγχώριας προέλευσης από τα νερά του Αργοσαρωνικού και του Θερμαϊκού, φέτος από θάλασσες που κολυμπούν πολύ μεγαλύτερα ψάρια, από τον Ειρηνικό Ωκεανό.

Να δούμε λίγο τα τεχνικά χαρακτηριστικά της σύμβασης. Έχουμε έναν έτοιμο προβλήτα II που παραχωρείται στην «COSCO», έναν ημιέτοιμο προβλήτα I που οφείλει ιδίαις δαπάναις να επισκευάσει ο ΟΛΠ για να λειτουργήσει και έχουμε τη δυνατότητα στον προβλήτα III, αν κατασκευαστεί ποτέ, πάλι να εγκατασταθεί η «COSCO». Ο προβλήτας II παραχωρείται με προίκα στον κύριο πελάτη του ΟΛΠ, την «MSC» και επίσης ο προβλήτας I πρέπει να επισκευαστεί με χρήματα από τον ίδιο τον ΟΛΠ, τον πτωχό ΟΛΠ όπως δηλώνουν οι ιθύνοντες, αυτοί που τον διοικούν μέχρι σήμερα.

Και μια μεταρρύθμιση, κύριοι της Κυβέρνησης, προφανώς θα περιμέναμε ότι θα γινόταν ασμένως δεκτή από όλους εμπλεκό-

νται, από όσους περιμένουν να δουν τα οφέλη από αυτή τη μεγάλη μεταρρύθμιση.

Έχουμε, λοιπόν, από τη μια μεριά τους εργαζόμενους. Οι λιμενεργάτες διαδηλώνουν εδώ και χρόνια πλέον, από τότε που ακούστηκε ότι επίκειται να γίνει αυτή η συμφωνία και δεν αποδέχονται καν την εξαγορά που πλουσιοπάροχα ενδεχομένως τους δίνετε για εθελούσιες εξόδους με 50.000.000 ευρώ τα οποία θα δώσει η «COSCO» για να τους βγάλει από τη μέση και να εφαρμόσει τα δικά της μέτρα και σταθμά όσον αφορά τις εργασιακές σχέσεις και τις συνθήκες λειτουργίας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά.

Έχουμε τους εκφραστές των τοπικών κοινωνιών, την Αυτοδιοίκηση με μία σθεναρή αντίδραση από τη Νομαρχία Πειραιά και με κραυγές αγωνίας από τους παραλυμένους δήμους. Είδαμε στην επιτροπή και τον Δήμαρχο Πειραιά και το Δήμαρχο Περάματος άλλα όνειρα να έχουν για τους δήμους τους και τους κατοίκους τους.

Από εκεί και πέρα, έχουμε την αγωνία των παραγωγικών τάξεων διότι προφανώς παραδίδεται το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο μονοπωλιακά σε μία εταιρεία, απομονώνονται οι τοπικές οικονομίες χωρίς ανάπτυξη και χωρίς ουσιαστικά συνεργασία με το λιμάνι.

Επίσης, έχουμε μία κατάργηση του κανονισμού της εργασίας και των συλλογικών συμβάσεων στο νέο τοπίο, το οποίο προοιωνίζεται ότι αγόμεθα προς μεσαιωνικές εργασιακές σχέσεις. Οι εργαζόμενοι δε, αμφισβητούν και τη νομιμότητα των διαδικασιών που ακολουθήθηκαν. Είναι γνωστό ότι υπάρχει προσεπικλήση του Συμβουλίου της Επικρατείας και η συζήτηση θα γίνει τώρα κοντά.

Παρά ταύτα η Κυβέρνηση βιάζεται να κυρώσει και τη σύμβαση για να κλείσει τη συμφωνία και τη μεγάλη μεταρρύθμιση έτσι όπως εκείνη τη λέει. Επίσης, υπάρχουν υποψίες ότι ουσιαστικά Κινέζοι, οι οποίοι προφανώς είναι οι ιδιοκτήτες και οι επισπεύδοντες στη διαδικασία, ενδεχομένως να θέλουν να στήσουν και ένα κέντρο μεταποίησης. Ακούστηκαν πολλά για το κτήριο «Παπαστράτος». Δεν επιβεβαιώθηκαν. Εν πάση περιπτώσει, ίσως οι σκοποί να είναι άλλοι πέραν αυτών που διαλαμβάνονται ή που φαίνονται στην παρούσα σύμβαση.

Και έχουμε μία αιτιολογική έκθεση η οποία κάνει συχνές αναφορές στις πρωτοβουλίες του ΠΑΣΟΚ, σαν να ντρέπεται η Κυβέρνηση γι' αυτό που κάνει σήμερα. Λέει: «Βρήκαμε και πατήσαμε». Δεν είναι έτσι βέβαια και αυτό αναλύθηκε. Επίσης, δηλώνει στην αιτιολογική έκθεση ότι δεν συνιστά εκποίηση της δημόσιας περιουσίας η παραχώρηση για σαράντα πέντε χρόνια του λιμανιού του Πειραιά και ότι δεν υπονομεύει τα συμφέροντα των εργαζομένων. Οι εκφράσεις είναι της αιτιολογικής έκθεσης διότι προφανώς υποκρύπτονται ενοχές.

Τι προβλέπεται τώρα με αυτή την ιστορία; Θα τριπλασιαστεί η δυναμικότητα και από το 1,7 TEU θα φθάσουμε στα 4,7 TEU και θα διπλασιαστεί ο κύκλος των εργασιών και του τζίρου των εταιρειών με παραλυμένες δραστηριότητες. Θολό, χωρίς αποδείξεις τοπίο, το οποίο προφανώς δεν είναι δυνατόν να μας καθησυχάσει ότι έτσι θα γίνει. Κανείς δεν μπορεί να εικάσει το πώς σ' αυτήν την κρίση θα διαμορφωθεί η αγορά, το πώς θα λειτουργήσει η σύμβαση.

Και έχουμε και διακήρυξη της ανταγωνιστικότητας, ότι εδώ πλέον δεν θα έχουμε ένα δικαιοπάροχο αλλά δύο, την «COSCO» και τον ΟΛΠ. Ο ΟΛΠ, δηλαδή, ως πτωχός συγγενής με τον προβλήτα I χωρίς τα φορτία του μεγαλύτερου του πελάτη, ο οποίος παραχωρείται στην «COSCO», θα είναι ο ανταγωνιστής ο οποίος θα συναγωνιστεί την «COSCO» που με δεδομένες τις εργασιακές σχέσεις που θα επιβάλει θα έχει ένα χαμηλόμισθο προσωπικό και θα μπορέσει να επιβάλει τις δικές του πολιτικές.

Ουσιαστικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μία παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ για τριάντα πέντε έως σαράντα χρόνια οριστικά για ετήσιο ενοίκιο 17,5 εκατομμυρίων ευρώ.

Και υπάρχει μία προδικασία. Υπενθυμίζω ότι όταν ψηφίζαμε σ' αυτήν την Αίθουσα το νομοσχέδιο για την ασφάλεια των λιμένων, είχαμε ψηφίσει το άρθρο 5 που έλεγε ότι μπορεί η εποπτεία ή οι έλεγχοι, ακόμα και οι τελωνειακοί, να γίνονται από

ιδιωτικές εταιρείες security και ότι οι υπεύθυνοι ασφαλείας του λιμένα μπορεί να είναι κάποιος ιδιώτης που μπορεί να έχει τα προσόντα. Αυτά ως προς την προδικασία.

Όσον αφορά αυτήν καθεαυτή τη συμφωνία, αναλύθηκε από τον εισηγητή μας και από τους υπόλοιπους συναδέλφους.

Από εκεί και πέρα, υπάρχει και μια επόμενη λειτουργία που έχει να κάνει με το πώς μας ήρθε αυτή η σύμβαση, η οποία έχει συγκεκριμένα πράγματα. Πρώτα, πρώτα, εκτός από αυτή καθεαυτή τη συμφωνία, έχει μια εξαιρετική φορολογική μεταρρύθμιση στο δικαιοπάροχο η οποία προφανώς του ανοίγει το δρόμο να μην πληρώσει φόρους στο ελληνικό δημόσιο ποτέ. Έχει την υπαγωγή της σύμβασης στις διατάξεις του ν.δ. 2687/1953 περί προστασίας κεφαλαίων του εξωτερικού, λες και είμαστε στο 1953, όταν ασμένως ψάχναμε να έρθουν χρήματα στην Ελλάδα. Επίσης, στο ακροτελεύτιο άρθρο θεσπίζει εξαιρετικό προνομιακό καθεστώς ασυλίας της ίδιας της σύμβασης, για να μην μπορεί να την αγγίξει κανείς όταν και αν αυτή υπογραφεί.

Εν τέλει, η Κυβέρνηση με την υπό συζήτηση συμφωνία είναι σαν να σηκώνει τα χέρια ψηλά για άλλη μία φορά. Ίσως τηρεί τις υποσχέσεις της προς τρίτους. Παραδέχεται έμπρακτα και περίτρανα ότι δεν μπορεί να οργανώσει η ίδια τη χώρα. Συγκεκριμένα εδώ τον Πειραιά, το κέντρο του διαμετακομιστικού εμπορίου της Ελλάδος το παραχωρεί με χαρά στα χέρια των ξένων. Αποδέχεται την ανικανότητά της. Οι όροι προφανώς δεν είναι οι ευνοϊκότεροι δυνατοί. Ο λαός και οι εργαζόμενοι είναι στο σκοτάδι. Το κράτος μεθοδεύμένα παγώνει την ανικανότητα να οργανώσει και να ελέγξει τον εαυτόν του. Η δύναμη της Ελλάδας και η ποιότητα της ζωής των Ελλήνων πολιτών αυτοαπαξιώνεται εκ των έδων και αυτό ονομάζεται σπουδαία συμφωνία και μεγάλη μεταρρύθμιση.

Βεβαίως, δεν είναι η πρώτη από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Φαίνεται, όμως, ότι αν περάσει, θα είναι η τελευταία. Ο λαός ξύπνησε. Δεν αντέχει άλλες μεταρρυθμίσεις από τη Νέα Δημοκρατία και σας δείχνει το δρόμο της εξόδου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός κ. Καμμένος για εννέα λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα για την κύρωση της συμφωνίας μεταξύ του ΟΛΠ και της «COSCO» για την παραχώρηση χρήσης του λιμανιού, για μία συμφωνία η οποία αποτελεί μια πολύ μεγάλη μεταρρύθμιση για την ελληνική οικονομία, για την εθνική μας οικονομία, μία μεταρρύθμιση στην οποία συμφωνεί το 57% του ελληνικού λαού σε τελευταία δημοσκόπηση που δημοσιεύτηκε σε μεγάλη κυριακάτικη εφημερίδα. Σε τέτοιες συμφωνίες ο ελληνικός λαός είναι πολύ πιο τολμηρός από τα κόμματα της Αντιπολιτεύσεως. Προχθές δημοσιεύτηκε ότι το 88% του ελληνικού λαού συμφωνεί στην παραχώρηση της Ολυμπιακής στην «MIG» του κ. Βγενόπουλου και είδαμε ότι σήμερα σε ανακοίνωσή του ο υπεύθυνος τομέαρχης του ΠΑΣΟΚ απάντησε ότι το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως είναι αντίθετο.

Εάν κάποιος άκουγε τη συζήτηση χθες και σήμερα, θα πίστευε ότι δεν πρόκειται περί μίας επενδύσεως ξένων επενδυτών στη χώρα μας, στην εθνική μας οικονομία, από τη μεριά της Κίνας, αλλά περί μίας σχεδόν εισβολής των Κινέζων στην Ελλάδα. Για να δούμε, λοιπόν, αυτά που ακούστηκαν. Όσον αφορά τα επίθετα, δεν μπορούν να απαντηθούν, θα απαντηθούν όμως τα επιχειρήματα και οι μύθοι αυτής της κατ' αρχήν συζητήσεως. Ο εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως μίλησε για σκάνδαλο, για προίκα, για προικισμούς, για συνενόχους, για έλλειψη σοβαρότητας και πειθούς. Μας ανακοίνωσε ότι το 1953 στην Ελλάδα υπήρχε χούντα και μιλούσε για την εκλεγμένη κυβέρνηση Παπάγου. Ακούσαμε ότι στη Βαρκελώνη δεν έχει γίνει παραχώρηση χρήσεως, αλλά η παραχώρηση χρήσεως στη Βαρκελώνη δεν ανήκει μόνο σε μία εταιρεία αλλά σε περισσότερες των τριών. Μίλησε ο κ. Δρίτσας για ανατροπή της συμβάσεως, την οποία θα προτείνει ο Συνασπισμός. Από τη μεριά

του ΛΑΟΣ ο κ. Πολατίδης, ο εισηγητής, μίλησε για μία ενέργεια της κομμουνιστικής Κίνας και μάλιστα για τον άξονα της ελληνικής οικονομίας που είναι οι μεταφορές, ο τουρισμός και η εξόρυξη, λες και η ναυτιλία δεν αποτελεί την πρώτη οικονομική δραστηριότητα, έχοντας τη χώρα μας στην πρώτη θέση στο παγκόσμιο στερέωμα. Ακούσαμε τις εισηγήσεις της κ. Ξενογιαννακοπούλου για τους λόγους αρχής, για τους λόγους στρατηγικής σημασίας που δεν μπορεί ένα δημόσιο έργο να δοθεί, για αποικιοκρατικές συμβάσεις, για Μεσαίωνα εργασιακό. Αναφέρθηκαν μέχρι σε κίνδυνο αλλοιώσεως του αρχαιολογικού χώρου της Σαλαμίνας με το φόβο ότι ίσως θα χτιστεί μια παγόδα και για «yellow golden boys». Μίλησαν από την πλευρά του ΠΑΣΟΚ ο κ. Σπηλιόπουλος για χερσαίες ζώνες, λιμενικές ζώνες, λες και αυτές δεν τις παραχώρησε η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ με νόμο τον οποίο ψήφισε πριν αναλάβει αυτή εδώ η Κυβέρνηση την ευθύνη για τον τόπο. Οι συμβάσεις αυτές παραχώρησης έγιναν όταν έγιναν τα λιμάνια ανώνυμες εταιρείες και προσδιορίστηκαν στη χερσαία ζώνη του λιμένα. Τότε δεν εδόθη η έξοδος στο λιμάνι της Πάτρας, τώρα εδόθη επί της δικής μας Κυβερνήσεως. Άκουσα με πολλή προσοχή τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ, τον κ. Παπουτσή, και οφείλω δημοσίως να πω ότι θα μπορούσε σήμερα και ίσως αυτήν την ύστατη στιγμή το ΠΑΣΟΚ να ακολουθήσει, να διεκδικήσει ένα μέρος αυτής της μεγάλης μεταρρυθμίσεως, αυτής της μεγάλης επιτυχίας, διότι πραγματικά συνέβαλε κάνοντας τον πρώτο νόμο για τη δυνατότητα παραχώρησης χρήσεως των λιμένων.

Ποια είναι όμως η αλήθεια; Τι έγινε τότε και τι γίνεται τώρα; Κατηγορούμαστε για ξεπούλημα της δημοσίας περιουσίας από εκείνους που πούλησαν στο Χρηματιστήριο το 25% του ΟΛΠ σε τιμή αξίας 40.000.000 δραχμών. Δηλαδή το ΠΑΣΟΚ που σήμερα αντιδρά για την παραχώρηση χρήσης του λιμένα για 655.000.000, τότε πουλούσε τον ΟΛΠ 220.000.000. Όχι ενοικίαζε, ούτε παραχωρούσε, ξεπουλούσε τον ΟΛΠ στο ένα τρίτο της τιμής που η σημερινή Κυβέρνηση κατάφερε να ενοικιάσει, να παραχωρήσει τη χρήση και μάλιστα όχι του συνόλου του λιμανιού, αλλά των δυο από τους τρεις προβλήτες. Τι απαντάει, λοιπόν, το ΠΑΣΟΚ; Τότε ξεπουλούσατε τη δημόσια περιουσία; Τότε ήσασταν αντίθετοι με την πολιτική της παραχώρησης χρήσης; Τότε δεν ήταν εθνική περιουσία και στρατηγικής σημασίας τα λιμάνια; Και τώρα που αυτή εδώ η Κυβέρνηση κατάφερε να παραχωρήσει μόνο τους δυο από τους τρεις προβλήτες είναι ξεπούλημα, κρατώντας την ιδιοκτησία του λιμανιού, στην τριπλάσια δε τιμή;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να είμαστε ειλικρινείς σε τούτη εδώ την Αίθουσα και αντί να ακούγονται κορόνες για κινέζικη μαφία η οποία έρχεται και μάλιστα να συστήνουν οι περισσότεροι εκ των συναδέλφων της Αντιπολιτεύσεως, συμπεριλαμβανομένης και της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως, το βιβλίο «Γόμορα» στην Κυβέρνηση, να το χάριζαν στον Πρόεδρο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, όταν επισκέφτηκε τον κ. Παπανδρέου. Γιατί δεν του είπατε τότε για τα «Γόμορα»; Γιατί δεν του είπατε τότε για την κινέζικη μαφία; Γιατί είπατε ότι συμφωνείτε κατ' αρχάς στις επενδύσεις, αλλά δεν συμφωνείτε με τον τρόπο που έγιναν.

Ποιοι είναι οι μύθοι; Ειπώθηκε αρκετές φορές ότι δεν έγινε διάλογος με τους εργαζόμενους και τους Βουλευτές. Καταθέτω στα Πρακτικά της Βουλής, όσον αφορά τους συναδέλφους Βουλευτές, ένα πλήθος επιστολών και προσκλήσεων Βουλευτών αλλά και των Σωματείων. Εκλήθη στις 13/11/2008 η κ. Αράπογλου, ο κ. Διαμαντίδης, ο κ. Λαφαζάνης, ο κ. Λιντζέρης, η κ. Μανωλάκου, το σύνολο τέλος πάντων των συναδέλφων Βουλευτών της Α' και Β' Πειραιώς και δεν προσήλθαν στη συνάντηση που πρότεινε ο ΟΛΠ. Αναφέρομαι στην κ. Τσουρή, την υπεύθυνη του τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του ΠΑΣΟΚ. Μόνο από τη διοίκηση του ΟΛΠ τής απαντήθηκε με επιστολή στις 7/7 για το άρθρο στο «ΚΕΡΔΟΣ». Έλαβε επιστολή στις 30/9 για τη μη παροχή στοιχείων. Επιστολή στις 23/10 για απάντηση σε άρθρο στη «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΧΙΟΥ».

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Χάρη μας κάνετε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής):

τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Επιστολή στις 30/10/2008 για αποστολή σύμβασης παραχώρησης. Επιστολή στις 7/11/2008 για την αποστολή των παραρτημάτων της σύμβασης. Το ίδιο με επιστολή στις 23/6 στον κ. Δρίτσα και στον κ. Λαφαζάνη. Ενημέρωση των συνδικαλιστών η τελευταία στις 6/10 και πλήθος συναντήσεων, πάνω από είκοσι συναντήσεις με την Ένωση Μονίμων και Δοκίμων Λιμενεργατών και την ΟΜΥΛΕ, τις οποίες καταθέτω στη Βουλή για να υπάρχουν ως απάντηση για την έλλειψη του διαλόγου.

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

Δεύτερος μύθος: «Δεν έγιναν προσλήψεις». Ο ΟΛΠ τα τελευταία δυο χρόνια προσέλαβε εκατόν εβδομήντα εργαζόμενους. Μιλήσατε για εργασιακό Μεσαίωνα και μιλάτε για επιστροφή στον εργασιακό Μεσαίωνα σαν όλες οι ιδιωτικές επιχειρήσεις να μην τηρούν την εργασιακή νομοθεσία, να είναι παράνομες και μόνο ο ΟΛΠ να φαίνεται ότι ζει στην εργασιακή Αναγέννηση. Ξεχνάτε ότι, ενώ σε όλα τα λιμάνια το εργατικό κόστος είναι μόλις το 45% του συνόλου του κόστους, εδώ αγγίζει το 75%, η δε παραγωγικότητά τους είναι περίπου στο μισό των άλλων λιμανιών. Τίποτα δεν αλλάζει στην εργατική νομοθεσία, είτε σήμερα είτε αύριο, ανεξαρτήτως της παραχώρησης χρήσης των δύο προβλητών. Οι εργαζόμενοι και ιδιαίτερα οι Έλληνες λιμενεργάτες έχουν εξασφαλιστεί πλήρως από αυτήν την Κυβέρνηση και θα συνεχίσει και αυτή η Κυβέρνηση και η πολιτεία να στηρίζει τους Έλληνες λιμενεργάτες, οι οποίοι έχουν χύσει και ιδρώτα και αίμα σε τούτο εδώ το λιμάνι, και αυτή ήταν η πρώτη μας προτεραιότητα και η πρώτη εντολή του Πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή.

Τρίτος μύθος: «Καμμία εγγύηση για τους εργαζόμενους, μόνο συμπίεση του εργατικού κόστους». Κατετέθη και ειδική τροπολογία για την επέκταση των ευνοϊκών ρυθμίσεων σε όλους τους εργαζόμενους. Τέταρτος μύθος: Μίλησαν για μαζικό εκτοπισμό των εργαζομένων. Ουδείς εκτοπίζεται. Εθελουσία έξοδος για εκείνους που το επιθυμούν, μετάταξη για εκείνους που επιθυμούν, παραμονή στην εταιρεία για εκείνους που το επιθυμούν, στο νέο φορέα για εκείνους που θα το επιλέξουν.

Ακούστηκε επανειλημμένως το θέμα μη εφαρμογής του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου. Πέμπτος μύθος: Ο ΟΛΠ, σύμφωνα με το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο που υπεγράφη από την Κυβέρνηση, υλοποιεί τώρα επένδυση 160.000.000 ευρώ για τον προβλήτα Ι, ο οποίος και έχει ενταχθεί στο παραπάνω πρωτόκολλο. Έχει ήδη δανειοδοτηθεί με 35.000.000 και αναμένει έγκριση για επιπλέον 45.000.000 ευρώ. Διευκρινίζεται πάντως ότι η συμμετοχή των κεφαλαίων της ΕΤΕΠ δεν μπορεί να ξεπεράσει το 50% της υλοποιούμενης επενδύσεως.

Έκτος μύθος: Ο ΟΛΠ δεν έχει εξασφαλιστεί πλήρως από την «COSCO». Έχει εξασφαλιστεί πλήρως μάλιστα σε μία περίοδο κρίσεως και θα σας θυμίσω ότι στον περσινό νόμο με τον οποίο συζητήσαμε σε αυτήν εδώ την Αίθουσα το επιχείρημα του ΠΑΣΟΚ τότε ήταν ότι με την άνοδο της ναυτιλίας, με την άνοδο των ναυλοσυμφώνων, με την άνοδο που υπάρχει στο διεθνές εμπόριο, η Κυβέρνηση στην τιμή αυτήν ξεπουλά τα λιμάνια για την παραχώρηση χρήσεως. Σήμερα τι έχετε να πείτε για τη διεθνή κρίση που μαστίζει και τη ναυτιλία και τη λιμενική πολιτική; Μας λέτε ότι την ώρα που δεν νοικοιάζεται ούτε διαμέρισμα, την ώρα που ακυρώνεται το σύνολο των επενδύσεων, εσείς δεν ψηφίζετε σε τούτη εδώ την Αίθουσα αυτό που κατάφερε, όχι η Νέα Δημοκρατία, η ελληνική Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση της πατρίδας σας, δηλαδή να εξασφαλίσει ένα μόνιμο εισόδημα για τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς για τα επόμενα σαράντα χρόνια και έχοντας εξασφαλίσει μια διεθνή συνεργασία με έναν διεθνή διακινητή, έχοντας κάνει τον Πειραιά την είσοδο στην Ευρώπη των εμπορευμάτων από την Ασία, την είσοδο στη Νοτιανατολική Μεσόγειο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η αναγκαιότητα της λήψης των αποφάσεων στην παραπάνω κατεύθυνση ήταν απαραίτητη γιατί, όταν αναλάβαμε, το λιμάνι λειτουργούσε στα όρια της

δυναμικότητάς του. Τα μηχανήματα ήταν πεπαλαιωμένα και τα περισσότερα είχαν κλείσει το χρόνο ζωής τους. Οι κανονισμοί του Οργανισμού είχαν ξεπεραστεί από την εξέλιξη της τεχνολογίας. Οι χρήστες διαμαρτύρονταν για την κακή, δηλαδή την αργή και ακριβή εξυπηρέτηση. Ήδη είχε προαναγγελθεί καταγγελία δύο εκ των χρηστών στην Επιτροπή Ανταγωνισμού για κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης, μονοπωλιακή κρατική συμπεριφορά με αντιανταγωνιστικά προβλήματα και τη μη τήρηση της ίσης μεταχείρισης μεταξύ των χρηστών, άρα δηλαδή βασική παραβίαση της σύμβασης παραχώρησης.

Τα επενδυτικά προγράμματα τα οποία έγιναν βασίστηκαν σε παλαιότερες μελέτες και σε επενδυτικά σχέδια που είχαν γίνει το 2001. Η απόφαση είχε εγκριθεί από το τότε διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ και περιελάμβανε και τον προβλήτα ΙΙΙ. Τροποποιήσαμε και επικαιροποιήσαμε αυτήν τη μελέτη σε δύο σημαντικά κατά τη γνώμη μας σημεία. Υποδιπλασιάσαμε, δηλαδή μειώσαμε στο ήμισυ τον προβλήτα ΙΙΙ λαμβάνοντας υπ' όψιν τις πιθανές ενστάσεις των κατοίκων του Περάματος παρ'όλο που όλες οι άδειες ήταν εν εξελίξει, καθώς επίσης και η περιβαλλοντική μελέτη που τελικώς αργότερα εδόθη χωρίς πρόβλημα για ολόκληρο τον προβλήτα. Ακόμη μεγαλώσαμε τον προβλήτα Ι για να λειτουργεί αυτόνομα και ανεξάρτητα ο τερματικός σταθμός λόγω των πλεονεκτημάτων. Μεγάλα βυθίσματα, μεγάλο μηχανος προβλήτα κατάλληλο για μεγάλα πλοία που κτιζόντουσαν ή κτιζόνται.

Αυτές είναι οι παρεμβάσεις που κάναμε στο δικό σας επιχειρησιακό σχέδιο και με τη σύμφωνη γνώμη της τοπικής κοινωνίας. Γιατί ως Βουλευτές της Β' Περιφέρειας Πειραιώς, συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, δεν αντιδρούσατε τότε σε εκείνες τις ρυθμίσεις οι οποίες ήταν πολύ πιο επιβαρυντικές για την περιοχή του Περάματος και των γύρω δήμων; Αυτές βελτιώθηκαν με τη συμμετοχή των πανεπιστημίων που συμμετείχαν στις μελέτες περιβαλλοντικής μετατροπής. Γιατί δεν μιλάτε για τα συμπεράσματα στα οποία είχε καταλήξει το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΠ το 2001 κατά τη δήλωσή του τότε διευθύνοντος συμβούλου καθηγητή κ. Χαρίλαου Ψαραύτη; Γιατί έρχεστε τώρα σαν να άρχισε από την αρχή η συζήτηση για το λιμάνι, μια αρχή την οποία εσείς ξεκινήσατε και καλώς ξεκινήσατε; Και θέλω δημόσια να συγχαρώ τον τότε Υπουργό κ. Παπουτσή, γιατί πράγματι έβαλε το μαχαίρι μέχρι το κόκαλο για να ξεκινήσουν αυτές οι αλλαγές. Τώρα γιατί κάνετε πίσω;

Είναι η ώρα σε αυτές τις δύσκολες στιγμές για την πατρίδα μας, σε αυτές τις δύσκολες στιγμές της διεθνούς οικονομικής κρίσης να συμπορευθούμε όλοι μαζί και να ψηφίσετε αυτήν εδώ τη σύμβαση. Να προχωρήσουμε από κοινού σε προσπάθεια για να γίνουν επενδύσεις στην πατρίδα μας, για να βρουν δουλειά νέοι άνθρωποι για να μπορέσουμε να έχουμε εισροή κεφαλαίων στην Ελλάδα, που μπορεί σ' αυτήν την παγκόσμια κρίση να αποτελέσει τη λύση για το αύριο της ευρωπαϊκής οικονομίας.

Κλείνοντας θέλω να βεβαιώσω ότι τηρήθηκαν όλες οι διαδικασίες και οι κανόνες νομιμότητας και διαφάνειας. Ενημερώθηκαν τα σώματα με συνεχή διάλογο. Πήραν τη μελέτη. Και πήραμε μόνο μια περιληψη που και αυτή καταλήγει στο αναμφισβήτητο συμπέρασμα ότι τα κέρδη του ΣΕΜΠΟ θα έπρεπε να κινούνται στο επίπεδο των 35.000.000 ετησίως για να τολμήσουν να υλοποιήσουν τέτοιο επιχειρηματικό σχέδιο. Ενημερώθηκε το διοικητικό συμβούλιο σε πολλές συνεδριάσεις και συμμετείχαν οι εργαζόμενοι. Οι εργαζόμενοι για μας είναι η πρώτη προτεραιότητα. Η εθνική οικονομία είναι το εθνικό μας καθήκον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας καλώ να στηρίξετε αυτή τη σύμβαση και να προχωρήσουμε μαζί για ένα καλύτερο αύριο της πατρίδας μας αφήνοντας στο πλάι μικροκομματικά οφέλη και μικροκομματικές λογικές μπροστά σε μια εθνική κρίση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι προφανές ότι δεν είναι πάντοτε ευχάριστο στην Αντιπολίτευση να διαπιστώνει ότι ο Κανονισμός της Βουλής εφαρμόζεται με τόσο μεγάλη απλοχεριά από το Προεδρείο. Αλλά στην προκει-

μένη περίπτωση είναι ευχάριστο και ικανοποιητικό δεδομένου ότι όσο περισσότερο μιλάει η Κυβέρνηση τόσο περισσότερο αποκαλύπτεται και εκτίθεται.

Η αλήθεια είναι, κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ, ότι εμείς δεν έχουμε ερωτηματικά, δεν έχουμε απορίες, δεν έχουμε παρεμφερείς προτάσεις όσον αφορά τη σύμβασή σας. Εμείς διαφωνούμε με την επιλογή για εθνικούς λόγους και κυρίως διότι στρέφεται εις βάρος του δημόσιου συμφέροντος. Εμείς διαφωνούμε με το μοντέλο της οργάνωσης του λιμανιού έτσι όπως το επιλέξατε. Γι' αυτό καταψήφισαμε τη σύμβαση και το νομοσχέδιο με το οποίο την εισηγείστε.

Δεν θα σταθώ στα όσα οι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ και ο εισηγητής μας κ. Διαμαντίδης έχουν σταθεί με συγκεκριμένες λεπτομέρειες. Θέλω να μείνω σε ορισμένα σχόλια. Βλέπω και χθες και σήμερα στην Αίθουσα οι συνάδελφοι του Συνασπισμού, του ΚΚΕ και βεβαίως οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας και οι εκπρόσωποι της Κυβέρνησης με την εξαίρεση των συναδέλφων του ΛΑΟΣ – αυτό θέλω να το επισημάνω – να επιδίδονται σε μια σοβαρότατη προσπάθεια να πείσουν εαυτούς και αλλήλους ότι το νομοθέτημα το οποίο εισηγείστε βασίζεται στη νομοθεσία την οποία εισήγαγε το ΠΑΣΟΚ. Προφανώς όλοι το αντιλαμβάνομαστε και ο καθένας έχει τους λόγους του. Αλλά είναι υποχρέωσή μας να υπερασπιστούμε την αλήθεια. Η αλήθεια είναι πολύ συγκεκριμένη και για την ακρίβεια είναι αυταπόδεικτη.

Εάν πράγματι ήταν έτσι, εάν πράγματι υλοποιείτε αυτήν τη μεγάλονη πολιτική του ΠΑΣΟΚ ή τη ζημογόνο κατά άλλους πολιτική του ΠΑΣΟΚ για το εθνικό συμφέρον τότε γιατί χρειαζόσταν δύο νομοθετικές πρωτοβουλίες για να τροποποιηστεί και την νομοθεσία και τη σύμβαση παραχώρησης που έκανε το ΠΑΣΟΚ το 2001; Για ποιο λόγο; Γιατί δεν προχωρούσατε τότε μόνοι σας; Γιατί δεν υλοποιούσατε; Η απάντηση είναι απλή. Γιατί δεν μπορούσατε να προχωρήσετε στο ξεπούλημα, γιατί δεν μπορούσατε να υλοποιήσετε αυτήν τη σύμβαση, γιατί δεν μπορούσατε όχι μόνο να προχωρήσετε αλλά ούτε καν να διαπραγματευτείτε, γιατί ο ΟΛΠ δεν είχε κανένα δικαίωμα σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης να προχωρήσει σε κάτι τέτοιο.

Και, δεύτερον, γιατί δεν είχατε τη δυνατότητα να προχωρήσετε στην παραχώρηση της δυνατότητας να ασκεί λιμενικές υπηρεσίες η «COSCO». Δεν την είχατε. Την αποκτήσατε με το νόμο του κ. Βουλγαράκη πριν από ένα χρόνο, δηλαδή με την τροποποίηση στη δική μας νομοθεσία. Και για να φρεσκάρω τη μνήμη σας, σας υπενθυμίζω ότι το αντικείμενο των συμβάσεων της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ ήταν η παραχώρηση του αποκλειστικού δικαιώματος της χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, των κτηρίων και των άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται επί της χερσαίας λιμενικής ζώνης στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, υπό τον προσηγορισμό των ειδικότερων πόρων και παραχωρήσεων αυτών. Δηλαδή για να γίνω πιο σαφής εδώ συμπεριελάμβανε όλες τις παραχωρήσεις που δόθηκαν στους Δήμους Περάματος, Σαλαμίνας και σε όλους τους άλλους δήμους συμπεριλαμβανομένου και του Πειραιά.

Με αυτόν τον τρόπο το ΠΑΣΟΚ εξασφάλισε τη λειτουργία των λιμανιών με ευέλικτες μεθόδους εργασίας προσιδιάζουσες πράγματι στην ιδιωτική οικονομία, αλλά θωρακίζοντας ταυτόχρονα την κυριαρχία του ελληνικού λαού στα λιμάνια δυνάμει του όρου τον οποίο ξεχνάτε διαρκώς, δηλαδή του όρου των συμβάσεων και του νόμου μας με βάση τον οποίο παραμένει το δημόσιο καθ' όλη την διάρκεια αυτών των συμβάσεων κύριος μέτοχος των ανωνύμων εταιρειών με ποσοστό συμμετοχής στο μετοχικό τους κεφάλαιο τουλάχιστον το 51%. Αυτά έπραξε το ΠΑΣΟΚ. Και με βάση αυτήν τη νομοθεσία παρήχθη πλούτος για τη χώρα, πλούτος για τους οργανισμούς, πλούτος για τις τοπικές κοινωνίες και για τον ελληνικό λαό. Επιπλέον διασφαλίσαμε επενδυτές με τις μετοχές του ΟΛΠ και του ΟΛΘ οι οποίες βεβαίως εισήχθησαν στο Χρηματιστήριο.

Σας ρωτώ, λοιπόν, κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ. Θα συνιστούσατε σε κάποιον φίλο σας ή σε κάποιο μέλος της οικογενείας σας τα επόμενα χρόνια να αγοράσουν μετοχές του ΟΛΠ όταν θα λειτουργεί δίπλα η «COSCO», όταν το μοναδικό

πελάτη που έχει σήμερα ΟΛΠ τον έχετε δώσει στη «COSCO», όταν η «COSCO» και η άλλη εταιρεία η οποία θα λειτουργεί στο όνομα της «COSCO» και για το λογαριασμό των συμφερόντων της «COSCO» θα έχει διαρκείς φοροαπαλλαγές για όλες τις πράξεις, ενώ ο ΟΛΠ δεν θα έχει; Θα συνιστούσατε, λοιπόν, να αγοράσουν μετοχές, επειδή μας λέτε ακριβώς ότι διασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον; Ο ΟΛΠ θα παραμείνει στο δημόσιο συμφέρον έτσι και αλλιώς.

Το δεύτερο και με αυτό τελειώνω, αφορά τη συνεχιζόμενη συζήτηση από πολλούς συναδέλφους, μα τι μας λέτε, για φοροαπαλλαγές αυτά έχουν γίνει. Η ίδια η Βουλή νομοθέτησε και ισχύουν στο αεροδρόμιο των Σπάτων και σε άλλα δημόσια έργα.

Και όμως υπάρχουν διαφορές και σ' αυτές τις διαφορές θέλω να είμαι απολύτως σαφής. Πρώτα απ' όλα, στην πρώτη περίπτωση οι συμβαλλόμενοι είναι το δημόσιο με ιδιωτικές εταιρείες για την κατασκευή ενός έργου, ενώ στη συγκεκριμένη περίπτωση έχουμε εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο με βασικό μέτοχο το ελληνικό δημόσιο από τη μία πλευρά και από την άλλη μία άλλη εταιρεία με βασικό μέτοχο την COSCO.

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

Το δεύτερο σημαντικό στοιχείο είναι ότι το αεροδρόμιο, η γέφυρα στο Ρίο-Αντίρριο έχουν ένα χαρακτηριστικό, είναι μοναδικά έργα. Έχουν κύριο χαρακτηριστικό τη μοναδικότητα, ενώ εδώ στην προκειμένη περίπτωση η επένδυση που γίνεται στην προβλήτα II από την «COSCO» είναι στην πραγματικότητα μία επένδυση, η οποία θα λειτουργεί ανταγωνιστικά στην εταιρεία δημοσίου συμφέροντος που είναι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς και θα λειτουργεί στην πρώτη προβλήτα.

Από πού και ως πού, λοιπόν, πρόκειται περί ιδίων περιπτώσεων; Στην πραγματικότητα νομοθετείτε την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της εταιρείας «COSCO» και της «ΑΕΑΣ», η οποία θα λειτουργεί εις βάρος του ανταγωνισμού και της ανταγωνιστικότητας της εταιρείας δημοσίου συμφέροντος...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ολοκληρώστε, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η επιλογή μας επομένως για την καταψήφιση του νομοσχεδίου το οποίο εισηγείται η Κυβέρνηση είναι πολιτική επιλογή. Αφορά την έννοια του δημόσιου συμφέροντος.

Έχουμε εξηγήσει με όλους τους τόνους και με όλους τους τρόπους τις διαφωνίες μας. Θέλουμε να δώσουμε την ευκαιρία και σε όλους τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας, οι οποίοι δεν μας τίμησαν με τη συμμετοχή τους στην επί της αρχής συζήτηση του νομοσχεδίου, να εντυπώσουν και εκείνοι και με αίσθημα ευθύνης να τοποθετηθούν.

Γι' αυτόν το λόγο, επειδή θεωρούμε ότι πρόκειται περί ενός κορυφαίου ζητήματος, εμείς κύριε Πρόεδρε, με την ολοκλήρωση της συζήτησης επί της αρχής του νομοσχεδίου, καταθέτουμε αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας και παρακαλώ πάρα πολύ να την λάβετε υπ' όψιν σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): 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, τριάντα επτά μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί καθηγητές από το 5ο Γυμνάσιο Καλλιθέας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρία Νικολαΐδου, έχετε το λόγο για τρία λεπτά.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, συνεχίσατε με πολλή αγωνία την προσπάθειά σας να πείσετε να ψηφίσει η Ολομέλεια το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, αλλά πιστεύω ότι είστε πολύ σίγουροι ότι με μεγάλη μοναξιά η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και οι Βουλευτές της θα το ψηφίσουν. Φυσικά μεγάλη είναι και η ευθύνη σας απέναντι στον ελληνικό λαό.

Επικαλεστήκατε διάφορες δημοσκοπήσεις με μεγάλα ποσοστά. Πιστεύω ότι δεν σας είναι άγνωστη η μέθοδος της απαξίωσης, του τεμαχισμού και του ξεπουλήματος. Δεν το έχουμε μόνο στα λιμάνια. Μέχρι τώρα το έχουμε δει σε πολλές δημόσιες επιχειρήσεις, στα νοσοκομεία και δεν ξέρω μέχρι πού θα πάει.

Απαξίωση, λοιπόν, του λιμανιού, ταλαιπωρία του κόσμου. Αν γίνει και μία ερώτηση «τι θέλετε να ιδιωτικοποιηθεί ή όχι;», πολύ απλά θα απαντήσουν για να εξυπηρετηθούν, χωρίς να σκεφτούν, το «ναι». Αυτό όμως δεν λέει τίποτα.

Δεν έχετε πείσει όμως τους εργαζόμενους, γιατί όλη σας η προσπάθεια είναι επικοινωνιακή. Αν είχατε πείσει τους εργαζόμενους, δεν θα βρίσκονταν αυτήν τη στιγμή σε κινητοποίηση έξω από τη Βουλή, αν έχουν φτάσει βέβαια, γιατί η συνάντησή τους ήταν στην πλατεία Κλαυθμώνος. Αν τους είχατε πείσει, δεν θα είχαν αυτήν τη συνεχή δραστηριοποίηση και κινητοποίηση, διεκδικώντας τη δουλειά τους. Αυτό διεκδικούν.

Μιλάτε για πρόνοια απέναντι στους εργαζόμενους. Ποια πρόνοια; Το ότι φροντίζετε κάποιους να τους βγάλετε στην ηλικία των πενήντα χρόνων, όταν φέρνεται και ψηφίζετε μαζί με τα υπόλοιπα κόμματα –το ΠΑΣΟΚ στην προκειμένη περίπτωση, παλιότερα γιατί αυτήν τη φορά δεν ψήφισαν τον ασφαλιστικό νόμο– και φτάνετε το όριο ηλικίας στα εξήντα επτά χρόνια και μάλιστα πηγαίνει ακόμα πιο πάνω με τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης...

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

Τι λέει; Παρακαλώ, αν θέλετε, μετά να απαντήσετε.

Συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, ακούω όλους με προσοχή, αλλά δεν επιτρέπονται οι διακοπές και τα σχόλια.

Δεν έχετε πείσει, λοιπόν, τους εργαζόμενους και αυτό είναι το πρόβλημά σας. Επειδή κάνατε μεγάλη αναφορά για τη μεγάλη, τέλος πάντων, μεταρρύθμιση και πως ο ΟΛΠ έχει εξασφαλιστεί πλήρως από την «COSCO», θέλω να πω ότι πάρα πολλά σημεία μέσα στη σύμβαση είναι αυτά που δείχνουν ακριβώς το αντίθετο, προκλητικά υπέρ της «ΑΕΑΣ», δηλαδή της κινέζικης εταιρείας, αφού της δίνετε το δικαίωμα μέσα από τη σύμβαση για παράταση, ακόμα και για καθυστέρηση οποιασδήποτε άδειας και για οποιονδήποτε λόγο.

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

Είναι γνωστό ότι οι άδειες των όσων θα επιχειρήσουν να χτίσουν στο χώρο αυτόν, δεν θα δίνονται από την πολεοδομία, ούτε διά της ενοχλητικής ίσως νομαρχίας που δεν θα τη δίνει, αλλά από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων.

Επίσης, η ίδια ανώνυμη εταιρεία που δουλεύει για λογαριασμό της κινέζικης εταιρείας έχει το δικαίωμα να ζητήσει τεράστια ποινική ρήτρα για κάθε μέρα καθυστέρησης παράδοσης του ΣΕΜΠΟ, 30.000 ευρώ. Ποια εξασφάλιση, λοιπόν, του ΟΛΠ υπάρχει από τη στιγμή που τον αλυσοδένετε στην κυριολεξία;

Και το πιο σοβαρό, η «ΑΕΑΣ», αυτή η συγκεκριμένη εταιρεία, μπορεί να αποφύγει τη βασική και απαραίτητη υποχρέωση που προβλεπόταν από τη διακήρυξη, δηλαδή να κατασκευάσει και να λειτουργήσει την προβλήτα III, πληρώνοντας ένα μικρό ποσό σε σχέση με το αντικείμενο αυτό. Είστε σίγουροι, κύριοι της Κυβέρνησης ότι η προβλήτα III θα κατασκευαστεί; Πάντως αυτό δεν φαίνεται από πάρα πολλά σημεία της σύμβασης.

Και ένα τελευταίο και πολύ σημαντικό είναι ότι ο «ΟΛΠ ΑΕ» υποχρεούται με δικά του έξοδα να μετακινήσει τον προβλήτα των πετρελαιοειδών. Το πού θα πάει βέβαια είναι μία άλλη ιστορία και είναι σίγουρο ότι δεν πρόκειται να το δεχτεί, ιδιαίτερα ο Δήμος του Περάματος.

Μη μας βάζετε όλους στο ίδιο τσουβάλι, γιατί αυτούς τους σχεδιασμούς σας, το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας με το Βουλευτή του –όταν είχε– ή με τη δημοτική του κίνηση δεν συμφωνούσε και αυτά έχουν καταγραφεί.

Δεν το λέγατε λοιπόν στη διακήρυξη, γιατί αυτό θα το μάθαιναν και οι άλλοι επενδυτές, το είχατε φαίνεται κρυφό μυστικό για τους Κινέζους, αναφορικά με την απομάκρυνση του προβλήτα. Πρόκειται για άλλη μια κατά την άποψή μας καραμπίνατη περίπτωση παραβίασης όλων των κανόνων περί ανταγωνισμού –αυτών που εσείς πιστεύετε– υπέρ της κινέζικης εταιρεί-

ας.

Η δική μας θέση για την ιδιωτικοποίηση λιμανιών, βουνών, παραλιών είναι ξεκάθαρη. Ήταν, είναι και θα είναι αρνητική, ανεξάρτητα από το τίμημα, από τον τρόπο της ιδιωτικοποίησης και από την προέλευση, αν θέλετε, του αγοραστή. Για μας το πρόβλημα είναι σε αυτόν που πουλάει. Κάποιος θα βρεθεί να το αγοράσει. Στην προκειμένη περίπτωση η πολυεθνική «COSCO» που τόσα ακούστηκαν. Εν πάση περιπτώσει, αν έχει όλα αυτά τα αρνητικά –που εμείς δεν διεκδικούμε να καλύψουμε κανέναν– γιατί την παραχωρείτε;

Το σίγουρο είναι ότι έχει πολλά σημεία η ίδια η συμφωνία που δεν έχουν καμμία σχέση –το τονίζουμε από την πρώτη μέρα, απλά δεν μας έχετε απαντήσει– με τη διακήρυξη του περιβόητου διαγωνισμού. Ψηφίστε τη, λοιπόν, μόνοι σας, πάρτε και την ευθύνη και θα τα πούμε στη συνέχεια επί των άρθρων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει για να δευτερολογήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Παναγιώτης Λαφαζάνης για έξι λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Πρέπει να ομολογήσω μία παράλειψη. Είχα υποσχεθεί στον κύριο Υπουργό να του φέρω σήμερα το βιβλίο «Γόμορα» και το ξέχασα.

Μέχρι το τέλος της συζήτησης όμως θα το έχετε στα χέρια σας και ελπίζω να του ρίξετε μία ματιά, ιδιαίτερα στις πρώτες σελίδες, γιατί είναι αποκαλυπτικό για τα έργα της «COSCO» στη Νάπολη και την περίφημη αυτή στρατηγική συμμαχία που έκαναν οι Ιταλοί, που προηγήθηκαν, με την «COSCO» και κατ' επέκταση με την Κίνα, όπως και τα θεάρεστα αποτελέσματά της.

Το ερώτημα που είναι καταπληκτικό και αιωρείται εύλογα και είναι μία υποβάθμιση-υποτίμηση αυτής της χώρας και του ελληνικού λαού, είναι γιατί το ελληνικό κράτος είναι άχρηστο και δεν μπορεί να κάνει απολύτως τίποτα και όλα τα άλλα κράτη –συμπεριλαμβανομένου και του Ντουμπάι– μπορούν να κάνουν επιχειρήσεις, οι οποίες λειτουργούν άριστα και επενδύουν στη χώρα μας και μάλιστα σε στρατηγικούς τομείς;

Γιατί το κινέζικο κράτος να είναι καλύτερο από το ελληνικό και μπορεί να είναι παγκόσμιος διαχειριστής, όπως λέτε, με μία εταιρεία, έκπη σε μέγεθος στον κόσμο και η Ελλάδα, μία ναυτική χώρα, με τεράστια παράδοση στη ναυτιλία, να έχει πουλήσει τη ναυπηγική της βιομηχανία πλήρως σε ιδιώτες και στους Γερμανούς και δεν κάνει απολύτως τίποτα στο ναυπηγικό χώρο –η ναυτιλία της έχει τα προβλήματα που έχει, δεν επεκτείνονται– και εν πάση περιπτώσει, δεν μπορεί να στηρίξει μία λιμενική πολιτική με δικές επιχειρήσεις; Γιατί το Γερμανικό κράτος μπορεί να έχει τις τηλεπικοινωνίες της Ελλάδας και να μην τις έχει το ελληνικό κράτος; Τι είναι το ελληνικό κράτος; Το νέο υποτελές κράτος; Αυτό, το οποίο είναι «μπαρναία» και προτεκτοράτο της νεοφιλεύθερης καπιταλιστικής παγκοσμιοποίησης, όπου γυρεύει προστάτες παντού ανά τον κόσμο; Αυτό είναι το ελληνικό κράτος; Αυτή είναι η φιλοδοξία σας;

Και εν πάση περιπτώσει, γιατί επιστρέφετε σε αυτά; Δεν απαντάτε σε αυτά τα ερωτήματα. Γιατί πηγαίνετε στο 1953 και γιατί αυτές οι ειδικές, εξαιρετικές, προνομιακές φορολογικές ρυθμίσεις για την «COSCO»; Νέο κράτος «εν κράτη» θα γίνει η «COSCO» στη χώρα μας; Επικαλείσθε και μας λέτε ότι ανάλογες ειδικές φορολογικές ρυθμίσεις έχετε κάνει για το Αεροδρόμιο, το Ρίο-Αντίρριο και την Αττική Οδό. Δεν είναι όλες βεβαίως αυτές που περιέχονται, δεν βλέπω αυτές οι συμβάσεις να υπάγονται στο ν. 2687/1953. Εν πάση περιπτώσει, αυτά είναι τα μοντέλα σας; Το μοντέλο είναι η Αττική Οδός; Η Αττική Οδός, δηλαδή, ήταν επωφελής για το δημόσιο συμφέρον; Δεν μιλάω για το έργο αυτό καθαυτό ως έργο. Μιλάω για τη οικονομική του διαχείριση. Το Ρίο- Αντίρριο, που το έχουν οι Γάλλοι, είναι επωφελές στη διαχείρισή του για το δημόσιο συμφέρον; Ξέρετε πόσο χρειάζεται για να περάσεις απέναντι; Πάνω από 12 ευρώ, αν θυμάμαι καλά, με την τελευταία αύξηση που έγινε. Χρυσορυχείο το Ρίο-Αντίρριο. Αυτά είναι τα μοντέλα σας; Το Αεροδρόμιο; Το πιο ακριβό Αεροδρόμιο σε όλη τη Μεσόγειο, το οποίο έχει υποβαθμίσει και τον τουρισμό μας; Αυτό είναι μήπως το μοντέλο της «COSCO», το οποίο επιχειρείται στο λιμάνι του Πειραιά; Να βγάζει δηλαδή όσα θέλει, όσα μπορεί η «COSCO»

και να κερδίζει σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος; Αυτή είναι η προοπτική σας; Γιατί, για να μας εκθειάζετε αυτές τις ρυθμίσεις που κάνατε για αυτές τις επενδύσεις, φαίνεται πως αυτά σκέφτεστε για την «COSCO».

Και βεβαίως, αυτή η ρύθμιση για τη μεταφορά των ζημιών εσαεί μέχρι το τέλος της τριακονταπενταετίας ή των σαράντα χρόνων, αν θα πάει η σύμβαση, τι νόημα έχει; Γιατί το κάνετε αυτό; Γιατί αυτή η ειδική ρύθμιση; Να σας πω γιατί το κάνετε: Διότι δεν θα εμφανίσει ποτέ κέρδη η «COSCO». Δεν είναι κορόιδο μία εταιρεία από τις Μπαχάμες να εμφανίσει κέρδη στην Ελλάδα για να τα φορολογεί το ελληνικό κράτος, αφού έχετεβάλει κιόλας ότι θα είναι έξοδα το ελάχιστο ποσό αποζημίωσης που θα δίνει στον ΟΛΠ. Αυτό θα δίνει, θα το χρεώνει στα λειτουργικά έξοδα της επιχείρησης και δεν θα εμφανίζει ποτέ κέρδη. Και θα μεταφέρει τις ζημιές μέχρι το τέλος του χρόνου. Έτσι θα έχουμε μία συμφωνία, η οποία θα είναι απολύτως σε βάρος του δημοσίου.

Κλείνω με ορισμένες παρατηρήσεις.

Άκουσα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ, ο οποίος περίπου μας είπε ότι βάλλεται πανταχόθεν και μάλιστα αναίτιως. Και τα δύο βεβαίως είναι λάθος. Δεν ακούει καλά το τι λέμε ίσως. Ούτε βάλλεται πανταχόθεν –δεν ξέρω εάν έχει κάποιο σύνδρομο μανίας καταδιώξεως και δεν μπορώ να το εξηγήσω- ούτε αναίτιως γίνεται μία κριτική από τη δική μας πλευρά, αλλά νομίζω και από άλλες πλευρές. Θα έλεγα το εξής: Ο ΟΛΠ ήταν 100% μία δημόσια εταιρεία. Ποιος εγκαινίασε αυτή την τακτική, να εισαχθεί η εταιρεία αυτή στο Χρηματιστήριο και να αρχίσει μέρος της να παραδίδεται σε ιδιώτες; Δεν ξέρετε ότι όταν εγκαινιάστηκε αυτή η τακτική, ήταν αντίθετοι οι πάντες –ακόμη και οι πέτρες- στον Πειραιά, όπως είναι και τώρα ενάντια στην πώληση της «COSCO»; Και όμως, κόντρα σε όλους τους φορείς, εργατικά κέντρα, σωματεία, στο λιμάνι, στους εργαζόμενους, στην κοινωνία του Πειραιά, ξεκίνησε η μετοχοποίηση του ΟΛΠ και η μερική ιδιωτικοποίησή του. Δεν ξέρετε όταν ξεκινάνε αυτές οι διαδικασίες, πού καταλήγουν; Στο τέλος θριαμβεύουν τα ιδιωτικά συμφέροντα στις επιχειρήσεις. Αυτό γίνεται.

Θα έλεγα ακόμα το εξής: Άκουσα από την πλευρά των εισηγητών του ΠΑΣΟΚ και των εκπροσώπων του να λένε: «Βεβαίως να έρθουν κεφάλαια και καινούργια κεφάλαια, ιδιωτικά, στο λιμάνι. Ακόμα και από την Κίνα ας έρθουν κεφάλαια». Δεν κατάλαβα. Θα έρθει, δηλαδή, η «COSCO» με κεφάλαιά της ή οποιαδήποτε κινέζικα κεφάλαια και θα τα βάλει στη διαχείριση του λιμανιού για να έχει το πάνω χέρι το δημόσιο; Αυτό είναι το περίφημο μικτό σχήμα που ονειρεύεστε και για την Ολυμπιακή, ένας εύσχημος τρόπος που στο τέλος καταλήγει σε ιδιωτικοποίηση περίτταν;

Άκουσα επίσης να λέτε ότι δεν πρέπει να καταργηθεί η σύμβαση ή ότι δεν μπορείτε να την καταργήσετε εν πάση περιπτώσει και ζητάτε και επαναδιαπραγμάτευση. Αυτοί που ζητάνε επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης αποδέχονται την αρχή της και ζητάνε καλύτερους όρους για τη σύμβαση. Ζητάνε καλύτερους όρους για τη σύμβαση και θέλουν να επαναδιαπραγματευθούν. Θεμιτός ο στόχος. Αυτό είναι όμως το πρόβλημα; Να βελτιώσουμε τους όρους ή να καταργήσουμε αυτή τη σύμβαση; Θα μου πείτε, πάει να της δώσει η Κυβέρνηση συνταγματικές κατοχυρώσεις, απαράδεκτες. Απαράδεκτες για μία σύμβαση που πάει να τη συνδέσει με το νόμο του 1953, που έχει παραμείνει επί δεκαετίες και δεν έχει καταργηθεί. Απαράδεκτη. Αλλά και τα συντάγματα κάθε τόσο τροποποιούνται. Και υπάρχουν και χίλιοι δύο άλλοι τρόποι να υπονομεύσει την παρουσία της «COSCO» μία Κυβέρνηση, η οποία θέλει να προσπίσει την ουσιαστική νομιμότητα και το συμφέρον του ελληνικού λαού.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλλης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΛΑΟΣ κ. Αστέριος Ροντούλης.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύρια Νικολαΐδου, είστε μία κοινοβουλευτικός εγγυημένος ήθους και θα αναγνωρίσετε και εσείς ότι στην υπερψήφιση αυτών των ασφαλιστικών νόμων, τους οποίους μπορεί να ψήφι-

σε το ΠΑΣΟΚ και τα άλλα κόμματα, δεν συμμετείχε ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός. Για να βάζουμε τα πράγματα στη σωστή τους διάσταση.

Κύριε Υπουργέ, θα πρέπει κάτι να πείτε στην Αίθουσα αυτή για τα όσα συμβαίνουν στο λιμάνι της Πάτρας. Από όλες τις πτέρυγες υπήρξαν διάφορες τοποθετήσεις χθες. Μία υπεύθυνη δική σας τοποθέτηση δεν ακούσαμε. Και σας θέτω ευθέως δύο ερωτήματα: Πρώτον, τι θα γίνει με το ζήτημα της δημόσιας υγείας στην περιοχή –είναι ένα τεράστιο ζήτημα, ωρολογιακή βόμβα έχει χαρακτηριστεί από πολλούς- και δεύτερον, τι θα γίνει με τα παιδάκια που είναι εκεί στον υποτιθέμενο καταυλισμό; Και αναφέρομαι στα παιδιά ιδιαίτερα, διότι έχουν γίνει είτε αντικείμενο εκμετάλλευσης είτε πληγώνονται καθημερινά είτε εξαφανίζονται καθημερινά. Και το Υπουργείο Εσωτερικών δεν μιλάει καθόλου, αλλά και εσείς εδώ, ο παριστάμενος Υπουργός, δεν μιλάτε καθόλου.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο.

Σας έκανα μίαν ερώτηση χθες. Απάντηση δεν έλαβα. Στις 6 Μαρτίου εκδικάζεται η προσφυγή των εργαζομένων στο Συμβούλιο της Επικρατείας για τη νομιμότητα των όλων διαδικασιών της διακήρυξης. Σας ρώτησα και χθες, σας ρωτώ και σήμερα: Ποια βία σας έχει πιάσει και φέρατε προς ψήφιση το νομοσχέδιο, χωρίς να περιμένετε την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας; Δηλαδή, αν ερχόταν μετά από μία εβδομάδα το νομοσχέδιο προς ψήφιση, τι θα άλλαζε; Εκτός και αν θέλετε να επηρεάσετε τη δικαιοσύνη. Θα πρέπει να δώσετε μίαν επίσημη απάντηση στο Κοινοβούλιο.

Διατυπώθηκαν από όλες τις πτέρυγες κάποια σημαντικά ερωτήματα, όσον αφορά το καθεστώς μονοπωλίου και το καθεστώς μείωσης του ανταγωνισμού που θα επιφέρει η σύμβαση με την «COSCO».

Κι εσείς αντιπτείνετε την εξής επιχειρηματολογία. Είπατε δηλαδή ότι δεν τίθεται ζήτημα μείωσης του ανταγωνισμού, ούτε ζήτημα μονοπωλιακών συνθηκών στο Λιμάνι, διότι υπάρχει ο προβλήτας Ι, που είναι ιδιοκτησίας ΟΛΠ και θα κάνει την ίδια δραστηριότητα. Άρα θα υπάρχει ένας εσωτερικός ανταγωνισμός, μεταξύ ΟΛΠ και «COSCO». Δεν θα υπάρχει μία εταιρεία, η κινεζική εν προκειμένω εταιρεία, που θα διαμορφώνει την τιμολογιακή πολιτική, διότι ο προβλήτας Ι, ιδιοκτησίας και χρήσης ΟΛΠ, θα μπορεί να εξυπηρετεί πλήρως το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο.

Είπατε επίσης ότι υπάρχει και η Επιτροπή Ανταγωνισμού για να επέμβει. Λέγοντας βέβαια για την Επιτροπή Ανταγωνισμού πρέπει να σας πω ότι αυτό προκαλεί το γέλιο όλων. Διότι αν δούμε την υποστολέχωση της περιβόητης Επιτροπής Ανταγωνισμού και τη μέχρι τώρα δράση της σε ζητήματα μικρότερης σημασίας, θα διαπιστώσουμε ότι δεν φημίζεται και τόσο πολύ για την αποτελεσματικότητά της, παρ' όλο που θα έπρεπε.

Όμως αποκρύπτετε ή μάλλον λέτε τη μισή αλήθεια. Η άλλη μισή αλήθεια, που την αποκρύπτετε, είναι η εξής. Οι φοροπαλλαγές του άρθρου 2, κύριε Υπουργέ, ισχύουν και για τον ΟΛΠ; Δεν ισχύουν. Ισχύουν μόνο για την «COSCO». Άρα λοιπόν, πώς θα αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό ο ΟΛΠ; Αυτό δεν είναι ένα ανταγωνιστικό «βαρίδι» για τον ΟΛΠ; Διότι δεν ισχύουν τα ίδια. Και αυτό λέει η ναυτιλιακή αγορά, η ναυτιλιακή πιάτσα, που την ξέρετε καλά.

Υπάρχει όμως κι ένα άλλο κομβικής σημασίας επιχείρημα, για να δείτε ότι δημιουργούνται μονοπωλιακές συνθήκες και προβλήματα στον ανταγωνισμό, που είναι το εξής: Πότε θα ολοκληρωθεί ο προβλήτας Ι, δηλαδή θα βρίσκεται σε πλήρη ανάπτυξη, σε πλήρη εξέλιξη, προκειμένου να μπορεί να ανταγωνιστεί την προβλήτα ΙΙ; Αυτό το αποκρύπτετε. Με όλα τα ευνοϊκά σενάρια θα χρειαστούν τουλάχιστον δύο χρόνια. Αν πάρουμε τα δυσμενή σενάρια θα φθάσουμε στην τετραετία-πενταετία. Άρα λοιπόν τι θα γίνει στην περίπτωση αυτή; Δεν θα έχει ένα προβάδισμα, ένα πλεονέκτημα ανταγωνισμού η κινεζική εταιρεία «COSCO», που είναι κρατική εταιρεία;

Και βεβαίως δεν απαντήσατε, μολονότι το θέξατε στην ομιλία σας, σ' αυτό που είπαμε για το βιβλίο «Γόμορα». Και μας παραπέμψατε στον κ. Παπανδρέου που συναντήθηκε με τον Κινέζο Πρόεδρο. Άρες, μάρες, κουκουναρές! Εμείς θα πάμε στον

Παπανδρέου τη στιγμή που εσείς κάνετε μία σύμβαση; Και σας λέμε το αντίστοιχο, το τι έγινε στο λιμάνι της Νάπολης. Ξέρετε λοιπόν τι έγινε στη Νάπολη; Δεν διαβάσατε το βιβλίο προφανώς. Εκεί η κινεζική μαφία, σε διαπλοκή με την ιταλική «καμόρα» δημιούργησαν ένα εκτεταμένο δίκτυο λαθρεμπορίου, δημιούργησαν μια «μαύρη τρύπα» στην τοπική οικονομία της περιοχής. Αυτό σας λέμε. Και αν θέλετε η αγωνία του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού είναι τι θα γίνει με τους βιοτέχνες της περιοχής και τι θα γίνει με τις άλλες δραστηριότητες στην περιοχή. Διότι ξέρετε πολύ καλά ότι σύμφωνα με δηλώσεις του προέδρου της «COSCO» ειπώθηκε ότι βεβαίως η εταιρεία θα ασχοληθεί και με μεταφορές, θα ασχοληθεί και με μεταποίηση, με τυποποίηση, με logistics, άρα λοιπόν να έχουμε και επέκταση των δραστηριοτήτων της «COSCO». Δεν θα πληγούν οι τοπικοί παραγωγοί, η τοπική παραγωγική βάση πέρειξ του Λιμένος –να μην πάω ευρύτερα- δεν θα πληγεί; Αυτό δεν το συνηγορούσατε;

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Και θέλω, κύριε Υπουργέ, να σας κάνω μία ερώτηση, διότι έχετε «κοντή» μνήμη. Πείτε μου σας παρακαλώ πολύ και ακούστε το αυτό, κύριε Παπουτσή, γιατί δεν το άκουσα από την πλευρά του ΠΑΣΟΚ. Το καλοκαίρι του 2006 κάνατε ένα προσχέδιο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για διακρατική συμφωνία Ελλάδος- Κίνας προκειμένου η «COSCO» να πάρει το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων στο Λιμάνι του Πειραιά και το Σεπτέμβριο του 2006 η κοινοτική επίτροπος επί του ανταγωνισμού, σας σταμάτησε; Δηλαδή, είχατε μία προειλημμένη απόφαση από το 2006 ντε και καλά, χωρίς διεθνή διαγωνισμό να το δώσετε στην «COSCO», σε συγκεκριμένη εταιρεία δηλαδή, πράγμα που προσβάλλει τις συνθήκες περί ανταγωνισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση και γι' αυτό σας σταμάτησαν, διαφορετικά θα είχατε προχωρήσει από το 2006. Και βεβαίως, ολοκληρώθηκε το σχέδιό σας το 2009. Ερώτημα: Είχατε προειλημμένη απόφαση για συγκεκριμένη εταιρεία; Γιατί αυτό είναι ένα μείζον θέμα, το οποίο θα πρέπει επίσης να απαντηθεί σ' αυτήν την Αίθουσα.

Άλλο ερώτημα, επίσης σημαντικό: Οι περιβόητες φοροαπαλλαγές του άρθρου 2 υπήρχαν στην αρχική διακήρυξη, στη διακήρυξη του διαγωνισμού; Διότι αν δεν υπήρχαν, μπορεί ευλόγως να υποθέσει κάποιος ότι και άλλες εταιρείες θα έκαναν κάποιες άλλες προσφορές και έτσι θα δινόταν ένα καλύτερο τίμημα σε συνθήκες ανόθευτου ανταγωνισμού.

Και τέλος, -τελειώνω και ευχαριστώ για την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε- θα μας πείτε και κάτι άλλο, κύριε Υπουργέ; Η διεθνής πρακτική είναι η πρακτική που εσείς ακολουθήσατε; Και σε άλλα λιμάνια γίνονται παραχωρήσεις, αλλά αυτός που παίρνει, ο παραχωρησιούχος, κάνει ο ίδιος την προβλήτα, ψάχνει να βρει τους πελάτες του, εγκαθιστά τις εγκαταστάσεις του και συνεχίζει τον κύκλο εργασιών του. Εσείς τι κάνατε; Έτοιμο πελατολόγιο το δώσατε στην «COSCO». Έτοιμη η προβλήτα II, τη δώσατε στην «COSCO». Έτσι ο καθένας μπορεί να επενδύσει εκ του ασφαλούς, πόσω μάλλον όταν έχει και μια σωρεία φοροαπαλλαγών που νοθεύουν τον υγιή ανταγωνισμό. Να ξέρετε ότι επί του άρθρου 2 θα δημιουργηθεί και πρόβλημα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, διότι πράγματι νοθεύεται ο ανταγωνισμός σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ευχαριστώ για την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Δεν υπάρχει αίτημα δευτερολογίας μέχρι στιγμής από εισηγητές ή από άλλο συνάδελφο Βουλευτή ομιλητή.

Κύριε Υπουργέ, θα δευτερολογήσετε;

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ολοκληρώνεται η συζήτηση.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα μιλήσω μετά, επί των άρθρων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Επομένως, κυρίες

και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Σύμβασης παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» (ΟΛΠ Α.Ε.) και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

Έχει υποβληθεί αίτηση διεξαγωγής ονομαστικής ψηφοφορίας επί της αρχής του νομοσχεδίου από Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:

«ΑΙΤΗΣΗ

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ

Οι υπογράφοντες Βουλευτές ζητούμε να γίνει ονομαστική ψηφοφορία επί της αρχής του Σχεδίου Νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Κύρωση της Σύμβασης παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ανώνυμης εταιρείας «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.» (ΟΛΠ ΑΕ) και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

Οι Βουλευτές

- 1) Χρήστος Παπουτσή
- 2) Νίκος Ζωΐδης
- 3) Ελπίδα Τσουρή
- 4) Πάνος Μπεγλίτης
- 5) Γρηγόρης Νιώτης
- 6) Μαριλίζα Ξενογιαννακοπούλου
- 7) Χρήστος Χάϊδος
- 8) Κώστας Σπηλιόπουλος
- 9) Δημήτρης Ρέππας
- 10) Γιάννης Διαμαντίδης
- 11) Γιάννης Κουτσούκος
- 12) Αλέξανδρος Αθανασιάδης
- 13) Δημήτρης Τσιρώνης
- 14) Βασίλης Κεγκέρογλου
- 15) Δημήτρης Βαρβαρίγος
- 16) Θεόδωρος Δρίτσας
- 17) Παναγιώτης Λαφαζάνης
- 18) Νικόλαος Τσούκαλης
- 19) Απόστολος Κασιφάρας
- 20) Δημήτρης Λιντζέρης
- 21) Γιάννης Δριβελέγκας
- 22) Χρήστος Αηδόνης
- 23) Χρυσή Αράπογλου
- 24) Ηλίας Λαμπίρης
- 25) Δημήτρης Κουσελάς
- 26) Ροδούλα Ζήση
- 27) Παναγιώτης Ρήγας
- 28) Τηλέμαχος Χυτήρης
- 29) Ηλίας Μπεριάτος
- 30) Μάρκος Μπόλαρης»

Θα αναγνώσω και τον κατάλογο των υπογραφόντων την αίτηση της ονομαστικής ψηφοφορίας, για να διαπιστωθεί αν υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός για την υποβολή της.

Ο κ. Χρήστος Παπουτσή. Παρών.

Ο κ. Νικόλαος Ζωΐδης. Παρών.

Η κ. Ελπίδα Τσουρή. Παρούσα.

Ο κ. Παναγιώτης Μπεγλίτης. Παρών.

Ο κ. Γρηγόριος Νιώτης. Παρών.

Η κ. Μαριλίζα Ξενογιαννακοπούλου. Παρούσα.

Ο κ. Χρήστος Χάϊδος. Παρών.

Ο κ. Κωνσταντίνος Σπηλιόπουλος. Παρών.

Ο κ. Δημήτριος Ρέππας. Παρών.

Ο κ. Ιωάννης Διαμαντίδης. Παρών.

Ο κ. Ιωάννης Κουτσούκος. Παρών.

Ο κ. Αλέξανδρος Αθανασιάδης. Παρών.

Ο κ. Θεόδωρος Δρίτσας. Παρών.

Ο κ. Παναγιώτης Λαφαζάνης. Παρών.

Ο κ. Νικόλαος Τσούκαλης. Παρών.

Ο κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου. Παρών.

Ο κ. Δημήτριος Βαρβαρίγος. Παρών.

Ο κ. Απόστολος Κατσιφάρας, Παρών.

Κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός υπογραφόντων την αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών.

Συνεπώς, διακόπτουμε τη συνεδρίαση για δέκα λεπτά (10), σύμφωνα με τον Κανονισμό.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Επαναλαμβάνεται η διακοπή συνεδρίασης.

Εισερχόμαστε τώρα στη συζήτηση των άρθρων του νομοσχεδίου.

Η ονομαστική ψηφοφορία θα διεξαχθεί αύριο Πέμπτη στις 12.00' το μεσημέρι και κατόπιν θα ακολουθήσει η ψήφιση και των άρθρων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Οι τροπολογίες θα συζητηθούν μετά την ψηφοφορία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Και οι τροπολογίες θα συζητηθούν αύριο. Θα συνεχιστεί η συζήτηση επί των άρθρων αύριο, στις 12.00' η ώρα εκτιμώ ότι πιθανόν να μην έχει ολοκληρωθεί η συζήτηση επί των άρθρων, θα γίνει η ονομαστική ψηφοφορία και μετά θα συνεχίσει η διαδικασία επί των άρθρων.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Η συνεδρίαση θα αρχίσει αύριο στις 9.30' ή στις 10.00' η ώρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Έχει επίκαιρες ερωτήσεις στην αρχή. Συνήθως αρχίζει στις 9.30' η ώρα.

Εν πάση περιπτώσει, αν η συζήτηση επί των άρθρων ολοκληρωθεί σήμερα, θα συνεχίσουμε αύριο έτσι όπως ανακοινώθηκε, με τις τροπολογίες και την ψήφιση επί της αρχής και μετά με την ψήφιση επί των άρθρων.

Το λόγο έχει λοιπόν ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Συμεών Κεδικόγλου.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να απευθυνθώ στην κοινή λογική, μακριά από ιδεοληψίες για φιλελευθερισμούς, κρατισμούς, προστατευτισμούς.

Έχουμε ορισμένα δεδομένα που δεν αλλάζουν. Πρώτο δεδομένο: Το λιμάνι του Πειραιά χρειάζεται επενδύσεις της τάξης των 500.000.000 ευρώ. Δεύτερο δεδομένο: Αυτές οι επενδύσεις πρέπει να γίνουν μέσα σε διάστημα το πολύ πέντε-έξι ετών, ένα ασφυκτικά στενό χρονοδιάγραμμα. Αυτές οι επενδύσεις, ακόμα και να θέλαμε, δεν μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το ελληνικό κράτος. Από την στιγμή που ο ΟΛΠ είναι στο Χρηματιστήριο, δεν μπορούμε λόγω των κοινοτικών κανονισμών να χρηματοδοτήσουμε από το ελληνικό κράτος ακόμα και αν υπήρχε η άνεση, ακόμα και αν δεν βρισκόμασταν σ' αυτήν την οικονομική δυσπραγία, ακόμα και αν δεν υπήρχαν τόσες ανάγκες στην ελληνική κοινωνία, στην υγεία, στην παιδεία, στα έργα υποδομής. Είναι απαγορευτικό.

Ακούστηκαν πάρα πολλά για τη δυνατότητα να χρηματοδοτηθεί το έργο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Ακόμα και η μελέτη της ΓΣΕΕ λέει ότι χρειάζονται κέρδη 35.000.000 ευρώ για να μπορέσει να χρηματοδοτηθεί και ακόμα και στην καλύτερη χρονιά του ο ΟΛΠ έφτασε τα 30.000.000 και αυτά δεν ήταν από τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων. Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων είχε κέρδη μόνο 7.000.000 ευρώ και είναι γνωστό ότι δεν μπορεί να χρηματοδοτηθεί από άλλες δραστηριότητες η επένδυση στον ΣΕΜΠΟ. Είναι μονόδρομος και θα επαναλάβω ότι υπάρχει και η άλλη διάσταση. Θέλουμε να αυξήσουμε την κίνηση του λιμανιού, θέλουμε να αυξήσουμε τη δυναμικότητα. Μ' αυτόν τον τρόπο που σχεδιάζουμε θα τριπλασιάσουμε την δυναμικότητα, αλλά προσέξτε, αυτή η ανάπτυξη, αυτή η αύξηση θα έλθει από την αύξηση της μεταφόρτωσης. Ακόμα το επίπεδο των ελληνικών εισαγωγών και εξαγωγών δεν πρόκειται να αλλάξει σημαντικά μέσα στα επόμενα χρόνια. Θα θέλαμε πάρα πολύ οι εξαγωγές να αυξηθούν σημαντικά, αλλά αυτό δεν είναι κάτι που μπορούμε να το προβλέψουμε με ασφάλεια. Η αύξηση θα είναι από την αύξηση της μεταφόρτωσης και γι' αυτό χρειάζεται η συμμαχία μ' έναν παγκόσμιο λιμενικό διαχειριστή, γιατί πρέπει να εξασφαλιστεί και το φορτίο. Ακόμα και

αν είχαμε τη δυνατότητα να κάνουμε την επένδυση μόνοι μας, ακόμα και αν είχαμε τη δυνατότητα να αυξήσουμε το δυναμικό του λιμανιού, δεν έχουμε τη δυνατότητα να φέρουμε αυτά τα φορτία. Ήταν απαραίτητη αυτή η στρατηγική συμμαχία.

Επειδή ακούστηκαν πάρα πολλά, νομίζω ότι η παρουσία του Προέδρου της Κίνας και του Πρωθυπουργού της Ελλάδας στη συνυπογραφή αυτής της συμφωνίας δείχνει το επίπεδο της συμμαχίας που συνάπτεται.

Ειπώθηκαν πολλά, γιατί απαξιώθηκε ο ΟΛΠ με σχέδιο το ξεπούλημά του, όπως είπατε. Δύο είναι οι λόγοι της απαξίωσης του ΟΛΠ. Ο σημαντικότερος –κι εδώ το ΠΑΣΟΚ φέρει ευθύνη– είναι ότι από το 1995 δεν έγιναν οι απαραίτητες επενδύσεις. Θα ήταν πάρα πολύ χρήσιμο, αν αυτήν την ευαισθησία και τη σπουδή που δείχνετε τώρα την είχατε δείξει το 1995, το 1996, το 1999. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ξεκίνησε επενδύσεις. Τα έργα στον προβλήτα Ι επί των ημερών μας ξεκίνησαν.

Ο άλλος λόγος της απαξίωσης –γι' αυτόν το λόγο έπεσε πάρα πολύ η κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά πέρσι– είναι οι απεργίες. Στην υποκίνησή τους θα πρέπει να σκεφτόμαστε πάντα και τις συνέπειές τους, γιατί χάθηκαν θέσεις εργασίας. Ακούσαμε τους εκπροσώπους του επιχειρηματικού και του εμπορικού κόσμου του Πειραιά να λένε για επιχειρήσεις που αναγκάστηκαν να προβούν σε απολύσεις, γιατί τα Χριστούγεννα δεν κατέστη δυνατό να προχωρήσουν εισαγωγές προϊόντων ή να προχωρήσουν οι απαραίτητες εξαγωγές ελληνικών προϊόντων από το λιμάνι του Πειραιά λόγω της απεργίας.

Ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ είπε ότι οι χρήστες δεν είχαν συμφωνήσει. Θα σας υπενθυμίσω τι είπαν οι εκπρόσωποι του Εμπορικού Επιμελητηρίου, του Εμπορικού Συλλόγου και πώς περιέγραψαν τη σημερινή εικόνα του λιμανιού του Πειραιά. Επειδή στον χρήστη στοχεύει κανονικά το σύστημα του λιμανιού, θα σας θυμίσω τι μας είπαν. Αυτή είναι η εικόνα που πρέπει να αλλάξει. Λένε: «Το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών είναι κακό, με διαδικασίες χρονοβόρες, με παραγωγικότητα που αυξομειώνεται κατά βούληση, επιβραδύνοντας τη διακίνηση των αγαθών, με συχνές μακροσκελείς απεργίες ανατιολόγητα και απροειδοποίητα που οδηγούν σε αδιέξοδο την αγορά και πλήττουν άμεσα τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, με αστάθεια στο συναλλακτικό καθεστώς που δημιουργεί τετελεσμένους και εκθέτει τους εμπόρους και βιοτέχνες σε ρήτρες και απαιτήσεις των πελατών τους από καθυστερήσεις για τις οποίες όμως δεν ευθύνονται, με υψηλά κόστη στα πλαίσια μιας τιμολογιακής πολιτικής με μονοπωλιακή αντίληψη που δεν λαμβάνει υπ' όψιν τις συνθήκες αγοράς. Υπάρχουν αναχρονιστικοί κανονισμοί που υποβαθμίζουν την ποιότητα, αλλά και την ταχύτητα της παροχής υπηρεσιών και ανεβάζουν δυσανάλογα το κόστος για τους συναλλασσόμενους και τους ταλαιπωρούν με γραφειοκρατικές διαδικασίες, παλαιά μηχανήματα, απηρχαιωμένους μηχανολογικούς εξοπλισμούς με συχνές βλάβες και μη πελατοκεντρική πολιτική, αφού οι χρήστες-πελάτες για τον ΟΛΠ είναι καταδικασμένοι να υφίστανται τις όποιες συνέπειες, επειδή δεν έχουν εναλλακτική λύση». Εδώ θα σας θυμίσω ότι ο ΟΛΠ έχει ήδη παραπεμφθεί στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Ειπώθηκαν πολλά για το ότι δεν θα λειτουργήσει ο ανταγωνισμός, γιατί ο ΟΛΠ δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστεί την «COSCO» επειδή η «COSCO» θα έχει διαφορετική αντιμετώπιση. Ξεχνάτε κάτι σημαντικό. Εδώ έχουμε μία ιδιότυπη περίπτωση ανταγωνισμού. Ο ΟΛΠ θα πληρώνεται από την «COSCO». Είναι από τις λίγες περιπτώσεις, όπου ο ένας ανταγωνιστής πληρώνει τον άλλο με 1,7 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτά δίνουν στον ΟΛΠ μία μεγάλη ελαστικότητα και στην τιμολογιακή πολιτική και στο πώς θα μπορέσει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό.

Κάτι ακόμα: Εδώ έχουμε μία πολύ ξεχωριστή συμφωνία. Σ' όλες τις άλλες συμφωνίες για τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, για το αεροδρόμιο των Σπάτων, για τους δρόμους, παραχωρείται στον παραχωρησιούχο και η πελατεία ήδη έτοιμη. Εδώ πέρα ο παραχωρησιούχος πρέπει να φέρει την πελατεία.

Δύο άλλα στοιχεία: Ειπώθηκε ότι έπεσε η διακίνηση. Η διακίνηση έμεινε σταθερή με την εξαίρεση του 2008 λόγω των απεργιών. Από το 2002 μέχρι το 2007 είχε σταθερή διακίνηση, αλλά

όταν έχεις σταθερή διακίνηση σε μία εποχή όπου όλοι αναπτύσσονται, τότε κατρακυλάς.

Πού στοχεύουμε; Στοχεύουμε στο να αποκατασταθεί ένα σταθερό συναλλακτικό καθεστώς, να εκσυγχρονιστεί ο ΟΛΠ αναλαμβάνοντας λόγω και ουσία κυρίαρχο ρόλο στη λιμενική αγορά της Μεσογείου. Δεν φοβόμαστε τον ανταγωνισμό και δεν θα πρέπει κανείς να τον φοβάται. Δεν νομίζω ότι τα φοβικά σύνδρομα εξυπηρετούν σε συνθήκες όπως οι σημερινές. Εάν χάσουμε εμείς την ευκαιρία, θα την αρπάξουν άλλοι.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλλης): Το λόγο έχει ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ κ. Διαμαντίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου που ως σκοπό έχει την κύρωση της σύμβασης του ΟΛΠ με την «COSCO» θα έπρεπε να έχει ένα μόνο άρθρο και το ακροτελεύτιο για την έναρξη ισχύος. Συνήθως έτσι γίνεται με όλες τις συμβάσεις που περνάνε από το Κοινοβούλιο. Ωστόσο αποτελείται από τέσσερα άρθρα. Εμπεριέχει δεύτερο και τρίτο άρθρο που αφορούν τη σύμβαση. Συνέβη το εξής: Αυτά τα δύο άρθρα δεν υπήρχαν στην αρχική σύμβαση του πλειοδοτικού διαγωνισμού, δηλαδή οι ενδιαφερόμενοι δεν το γνώριζαν, γιατί φυσικά αν είχαν υπόψη τους αυτά τα δύο άρθρα, ενδεχομένως να ήταν διαφορετική η πορεία των πραγμάτων για τη σύμβαση αυτή.

Φαίνεται όμως ότι ο κύβος είχε ριφθεί προ πολλού για να πάει το λιμάνι στους κινέζους.

Θα αναρωτιόταν, λοιπόν, εύλογα, κάθε καλόπιστος πολίτης, γιατί να δίνουνται τόσο σκανδαλώδεις φοροαπαλλαγές στον αναδόχο ο οποίος υποτίθεται ότι θα φέρει κέρδη στον ΟΛΠ και φυσικά στον εαυτό του και θα αυξήσει κατακόρυφα τις κινήσεις και τα έσοδα στο ΣΕΜΠΟ. Αλλιώς, αν ήταν διαφορετικά, θα πρέπει να μας απαντήσετε, γιατί θα έπρεπε με τις διατάξεις του άρθρου 2, παράγραφος 1 να απαλλάσσεται την εταιρεία αυτή από τον φόρο εισοδήματος επί των δεδουλευμένων τόκων; Γιατί με την παράγραφο 4 προβλέπεται η άμεση επιστροφή του ΦΠΑ και μάλιστα έντοκα πέραν των εξήντα ημερών; Γιατί με την παράγραφο 5 δίνεται στην «COSCO» στην ΑΕΑΣ η δυνατότητα συμψηφισμού επ' άπειρον των συσσωρευμένων ζημιών, ενώ για κάθε άλλο νομικό πρόσωπο ισχύει η πενταετία; Γιατί χρειαζόταν και η απαλλαγή για τα τέλη χαρτοσήμου της παραγράφου 8;

Είναι μία σειρά ερωτημάτων τα οποία καθιστούν την σύμβαση αυτή προνομιακή, δημιουργούν έναν αθέμιτο ανταγωνισμό, όπως είπαν όλοι οι ομιλητές σε σχέση με τον ΟΛΠ που έχει την ευθύνη του προβλήματος 1 και βεβαίως είναι αντίθετη και με το κοινοτικό δίκαιο. Και βεβαίως, όλη αυτή η κατάσταση δημιουργεί περίξ του Πειραιά –εμείς οι Πειραιώτες το ξέρουμε και ακούγονται και το ξέρετε πολύ καλά και εσείς- διάφορα πράγματα. Ακούγεται παραδείγματος χάριν ότι η «COSCO» θα πάρει τον Παπαστράτο. Υπάρχει ένα θέμα εκεί. Θα τον πάρει για να κάνει τα γραφεία της; Θα τον πάρει για να κάνει ένα μεταποιητικό κέντρο; Ακούσαμε στην επιτροπή ότι υπήρξαν οι αντιρρήσεις και αν θέλετε και οι ανησυχίες του προέδρου εμπορικού συλλόγου Πειραιά του κ. Κροκίδη. Όλα αυτά τα λάβατε υπό όψιν σας;

Τέλος σε αντίθεση με κάθε άλλο ιδιώτη και τον ίδιο τον ΟΛΠ, θα έλεγα, η ΑΕΑΣ εξαιρείται ακόμα και από οποιαδήποτε διαδικασία αναγκαστικής απαλλοτρίωσης για χρέη προς το δημόσιο.

Όλα αυτά καθιστούν τη σύμβαση αυτή μία «λεόντειο σύμβαση» με άρωμα αποικιοκρατικού χαρακτήρα. Βεβαίως βλέπετε και το άρθρο 3, που έχει αναφορά σε ένα διάταγμα του 1953, του χουντικού Πρωθυπουργού, του Μαρκεζίνη. Γιατί το κάνετε αυτό; Το ζήτησε ποιος;

Και βεβαίως υπάρχουν και πολλά άλλα ερωτήματα που αφορούν την επανεξαγωγή του εισαχθέντος κεφαλαίου για εξαγωγή κερδών σε ποσοστά μεγαλύτερα των επιτρεπομένων. Για την χρησιμοποίηση αλλοδαπών για τις θέσεις του προσωπικού -και θα επανέλθω σ' αυτό στο συγκεκριμένο άρθρο- και με αμοιβές σε συνάλλαγμα μεταφερόμενο στο εξωτερικό. Για εξαίρεση των αλλοδαπών εργαζομένων από την προβλεπόμενη διαδικασία προέγκρισης εισόδου για εργασία στην χώρα. Φορολογία χαμηλότερη της ισχύουσας. Όλα αυτά είναι πολύ σοβαρά θέματα

και έρχονται σε αντίθεση με το κοινοτικό δίκαιο. Τα λάβατε υπό όψιν σας;

Έρχομαι στο άρθρο 12, στην κατασκευή των έργων. Είχατε πει ότι η «COSCO» θα επενδύσει χρήματα για να φτιάξει τον προβλήτα III. Ρωτήθηκε η τοπική κοινωνία; Ακούσαμε τον δήμαρχο Περάματος. Και πρέπει να σας πω, επειδή το γνωρίζω πολύ καλά, μεταφέρει την άποψη όλων των παρατάξεων της δημοτικής αρχής και της παράταξης που πρόσκειται στην Νέα Δημοκρατία, αλλά και των άλλων παρατάξεων της Αριστεράς. Είναι αντίθετοι μ' αυτό. Το λάβατε υπό όψιν σας; Έχετε λάβει υπόψη σας τις αντιδράσεις που θα υπάρξουν την περίοδο εκείνη; Δεν τις λάβατε υπό όψιν σας. Ούτε φυσικά τις απόψεις της νομαρχίας που θα πρέπει να εγκρίνει τους περιβαλλοντικούς όρους και τις συνθήκες. Τίποτα απ' όλα αυτά.

Προχωρώ παρακάτω. Στο άρθρο 27, στους εργαζόμενους, λέτε πως αν οι εργαζόμενοι στον ΟΛΠ γνώριζαν ότι η παραχώρηση αυτή του ΣΕΜΠΟ θα έφερνε κέρδη, θα αντιδρούσαν; Εδώ έχουμε συνεχείς κινητοποιήσεις που οδήγησαν σε ζημιές και βεβαίως απαξίωσαν και τον ΟΛΠ, χωρίς την ευθύνη των εργαζομένων. Και εσείς δεν κάνατε τίποτα για να τους φέρετε έγκαιρα στο ίδιο τραπέζι και να καθίσουν να συζητήσουν, αλλά τους φέρατε στο τέλος μια σύμβαση και τους λέτε: «Πάρτε τη σύμβαση, αυτή είναι». Και έρχεστε με κάτι ψιλορυθμίσεις τώρα που τα τέσσερα χρόνια γίνονται πέντε και τα πέντε γίνονται 6 κ.λπ., χωρίς ένα ουσιαστικό αντίκρισμα.

Πώς εξηγείτε ότι επί ενάμιση χρόνο γίνονται αυτές οι κινητοποιήσεις στο λιμάνι του Πειραιά και εσείς δεν τις λαμβάνετε καθόλου υπό όψιν; Δηλαδή, οι εργαζόμενοι είναι χαμηλότερο διανητικό επιπέδου; Δεν έβλεπαν το συμφέρον τους όπως εσείς το νοείτε; Όχι βέβαια. Δεν είναι έτσι τα πράγματα. Απλώς κατάλαβαν ότι τους δίνετε χάντρες και καθρεφτάκια, σαν να ήταν ημίμαρκοι ιθαγενείς, προκειμένου κάποιοι να πάρουν το χρυσάφι που τους δίνετε, την εθελούσια έξοδο, την σύνταξη ή τη μετάταξη. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Διαλέγετε λοιπόν και μας λέτε. Ή ότι οι εργαζόμενοι δεν ξέρουν τι θέλουν ή ότι η Αντιπολίτευση δεν αντιλαμβάνεται το καλό της χώρας κ.λπ.. Είναι το μεγάλο αγκάθι αυτό της σύμβασης, της πολιτικής της κόμησης και όλων των ζημιών που έχει υποστεί ο εμπορικός κόσμος του Πειραιά, το εισαγωγικό και το εξαγωγικό μας εμπόριο.

Ευθύς εξ' αρχής, κύριε Υπουργέ, торπιλίσατε –επαναλαμβάνω αυτό που είπα και στην συζήτηση επί της αρχής, όχι εσείς αλλά οι προηγούμενοι υπουργοί- την οποιαδήποτε πιθανότητα διαλόγου και συναίνεσης με τους εργαζομένους. Γίναμε μάρτυρες εμείς οι Βουλευτές του Πειραιά όλων των κομμάτων, οι δήμαρχοι, ο δήμαρχος Πειραιά, ο νομάρχης, αυτού που συνέβη στο λιμάνι. Προπηλακιστήκαμε. Δεν βγήκε ένας από την κυβέρνηση να ζητήσει ένα συγγνώμη για όλα αυτά που γίνανε. Και μας λέτε τώρα ότι δεν πήραμε την σύμβαση. Μας καλέσατε από τον ΟΛΠ για να πάρουμε την σύμβαση να την διαβάσουμε. Μα εσείς δεν αφήσατε τους ίδιους τους εργαζόμενους, αυτούς που θεσμικά μετείχαν στο διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ να μπουν μέσα να πουν την άποψή τους. Βεβαίως θα ήταν μειοψηφία. Έρχεστε και λέτε τώρα ότι μας δώσατε την σύμβαση και μας καλέσατε να μιλήσουμε; Τους κατ' εξοχήν υπεύθυνους και αρμόδιους δεν τους ενημερώσατε και αναφέρετε γιατί δεν κληθήκαμε εμείς να πούμε την άποψή μας εκ των υστέρων.

Υπάρχει το άρθρο 29 που είναι πάρα πολύ σημαντικό. Αφορά την ασφάλεια. Ξέρουμε πολύ καλά όλοι ότι περάσατε έναν νόμο για την ασφάλεια των δώδεκα λιμένων της πατρίδας μας. Το άρθρο 29 αναφέρει ότι η «COSCO» θα φτιάξει το σχέδιο ασφαλείας του λιμένα, το οποίο βεβαίως θα είναι υπό την έγκριση του ΟΛΠ. Αυτό όμως ξέρετε τι σημαίνει; Ότι αλλάζουν όλα τα δεδομένα σε σχέση με τα δώδεκα λιμάνια. Ποια είναι η πρόβλεψή σας; Και αν ο ΟΛΠ αύριο διαφωνήσει, οι υπηρεσίες ασφαλείας του τόπου, τι θα κάνετε με την «COSCO»; Θα αλλάξετε την σύμβαση; Όχι βέβαια. Θα πρέπει να αλλάξετε τα σχέδια για την ασφάλεια των δώδεκα λιμένων. Με ό,τι αυτό συνεπάγεται και το ακούσαμε από πολλούς συναδέλφους με τα προβλήματα που έχουν στο λιμάνι της Πάτρας.

Επίσης, θα προβλέπεται κάποιο όργανο διαχείρισης για το

συντονισμό και την παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας; Ξέρετε τι έγινε στο λιμάνι της Algesiras –που είναι και το μεγαλύτερο στον Κόλπο του Γιβραλτάρ, με πολύ μεγάλη κίνηση- στην Ισπανία; Αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση. Έγινε ένα ναυάγιο, το «New Flame» και όπως παραδόχθηκε ο Πρόεδρος της Ισπανίας δεν ανάλαβε την ευθύνη η εταιρεία που είχε αναλάβει την διαχείριση του λιμανιού. Τι θα γίνει σε περίπτωση θαλάσσιου ναυαγίου ή ρύπανσης στο λιμάνι του Πειραιά; Τι γίνεται με τη δημόσια υγεία, που αναφέρθηκε; Όλα αυτά είναι ερωτηματικά πολύ σημαντικά. Τι θα γίνει με τα ανταποδοτικά τέλη στους γύρω δήμους. Θα συνεχίζετε την ίδια τακτική, να χρησιμοποιείτε δηλαδή όλη την παραθαλάσσια ζώνη των δήμων της Β' Περιφέρειας του Πειραιά, το Κερατσίνι, την Δραπετσώνα, τη Σαλαμίνα, τον ΟΛΠ και να μην δίνει 1 ευρώ; Πού ακούστηκαν αυτά τα πράγματα;

Τι θα γίνει με την εκπαίδευση του προσωπικού; Θα πάρει προσωπικό η «COSCO» και το προσωπικό αυτό θα το εκπαιδεύσει ο ΟΛΠ. Είναι σοβαρά πράγματα αυτά; Να γιατί εμείς λέμε ότι αυτή η σύμβαση είναι αποικιοκρατική.

Κύριε Πρόεδρε, η Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός όταν ζητούν συναίνεση, κατά την άποψή μας υποκρίνονται. Απλά, ζητούν συνενόχους για την αποτυχία της πολιτικής τους. Το ΠΑΣΟΚ δεν μπορεί να συνανέσει με τίποτα στην ανεύθυνη πολιτική της Κυβέρνησης.

Δεν μπορούμε να συνανέσουμε στον πόλεμο νεύρων που εξαπολύσατε σε υπαλλήλους και λιμενεργάτες του ΟΛΠ.

Δεν μπορούμε να συνανέσουμε στην πραξικοπηματικού τύπου συνεδριάσεις του ΔΣ του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, κύριε Υφυπουργέ, γιατί κάνατε μία τέτοια αναφορά προηγουμένως, που ενέκριναν αυτό το σχέδιο.

Δεν να συνανέσουμε, αφού αποκρύπτετε την αλήθεια και τα γεγονότα. Και εκτός του ότι δεν ενημερώσατε τη Βουλή και τα κόμματα της Αντιπολίτευσης για τους όρους του διαγωνισμού, ακόμα και τώρα δεν μας ενημερώσατε, όταν ήρθε στην επιτροπή για τα παραρτήματα που φέρατε και τα φέρατε τελευταία στιγμή.

Δεν μπορούμε να συνανέσουμε στον υποτιθέμενο ανταγωνισμό με τον ανάδοχο, την ΟΛΠ, που θα βελτιώνει τάχα τις παρεχόμενες υπηρεσίες στους χρήστες, τη στιγμή που διαφαίνεται πως εγκαθιδρύεται μονοπώλιο στον Πειραιά. Γίνεται μία China Town, όπως πολύ σωστά ειπώθηκε από πολλούς.

Δεν μπορούμε να συνανέσουμε, όταν η τοπική κοινωνία, οι δημοτικές αρχές και η Νομαρχία είναι αντίθετες με τη δημιουργία του «προβλήτα III». Δεν μπορούμε να συνανέσουμε στις επικοινωνιακές υπερβολές του πρώην Υπουργού, του κ. Βουλγαράκη, όταν αναδείχθηκε η «COSCO» πλειοδότη, για δήθεν πρόταση «μαμούθ», προσφορά «μαμούθ». Και το κυριότερο, δεν μπορούμε να συνανέσουμε στην πολιτική του ψεύδους, με την οποία επιμένετε να κυβερνάτε όλα αυτά τα χρόνια την πατρίδα μας.

Δεν λέτε, κύριοι της Κυβέρνησης, την αλήθεια στο λαό. Δεν λέτε την αλήθεια στους εργαζόμενους, στους επιχειρηματίες, ακόμα και στους Βουλευτές σας, στους Βουλευτές της παράταξής σας, αφού ισχυριστήκατε ότι θα εφαρμοστεί στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ –το είπε και ο κύριος Υπουργός χθες- το μοντέλο της Βαρκελώνης.

Για την ιστορία, θέλω να πω δύο λόγια γι' αυτό. Με τη «λεόντεια» σύμβαση, που θα κυρώσετε, θα εγκατασταθεί η «COSCO» για τριάντα πέντε, συν πέντε χρόνια, συν δύο. Και βεβαίως, να πω ότι στη Βαρκελώνη, κύριε Υπουργέ, έχουν δραστηριοποιηθεί έξι εταιρείες με συμβάσεις μίσθωσης για επτά έως δέκα χρόνια και συμμετοχή του δημόσιου οργανισμού στο εταιρικό σχήμα με 51% και με θεμελιωμένες εργασιακές σχέσεις με συλλογική σύμβαση. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς καταψηφίζουμε το σχέδιο νόμου, γιατί θεωρούμε ότι η ιδιωτικοποίηση του πιο κερδοφόρου τμήματος του ΟΛΠ, του ΣΕΜΠΟ, δηλαδή του κομματιού εκείνου που έφερε τα περισσότερα κέρδη –πάνω από 70%- στο λιμάνι του Πειραιά, είναι ένα ξεπούλημα και θα καταστήσει δυσοίωνα και αμφιβόλου προοπτικής την ανάπτυξη του μεγάλου μας λιμανιού, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την οικονομία,

για την απασχόληση και για την κοινωνική συνοχή του Πειραιά και των πέριξ δήμων.

Δημιουργείτε έναν αθέμιτο ανταγωνισμό και αυτό είναι απαράδεκτο και κοινοτικά.

Εν μέσω της διεθνούς κρίσης δεν μπορούμε πλέον να ασχολούμεθα με τις ασκήσεις υποκρισίας της Κυβέρνησης. Είμαστε έτοιμοι να αναλάβουμε την ευθύνη της διακυβέρνησης της χώρας στη δύσκολη αυτή συγκυρία όποτε κι αν γίνουν εκλογές, για να την ανορθώσουμε οικονομικά και να την ανακαινίσουμε από τις ζημιές και τις δοκιμασίες που την έχει υποβάλει η Κυβέρνηση του κ. Καραμανλή.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κα Βέρα Νικολαΐδου.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεύτερη ημέρα συνεδρίασης. Μπήκαμε στη συζήτηση των άρθρων, γιατί απ' ό,τι φαίνεται η Κυβέρνηση δεν έχει διάθεση να αποσύρει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και έχει αποφασίσει να το ψηφίσει τελειώς μόνη, από τη στιγμή που όλη η Αντιπολίτευση έχει δηλώσει –ο καθένας για τους δικούς του λόγους- ότι θα το καταψηφίσει.

Η θέση που πιστεύω ότι είναι ξεκάθαρη και δεν χρειάζεται να επαναλάβουμε για ποιους λόγους δεν συμφωνούμε με τις ιδιωτικοποιήσεις όπως κι αν γίνονται, απ' όπου κι αν προέρχονται.

Παρακολούθησαμε με πολλή προσοχή τον Υπουργό, στη συνέχεια τον Υφυπουργό, να κάνουν μία περιγραφή της Σύμβασης, ότι θα επιφέρει γεωπολιτικά οφέλη, οικονομικά οφέλη, τριπλασιασμό του όγκου κίνησης του λιμανιού, νέες θέσεις εργασίας, υπερδιπλασιασμό δουλειάς και κίνησης πλοίων στη ζώνη. Άλλος ομιλητής, κυβερνητικός, μας μίλησε και για δογματική νεοφιλελεύθερη πολιτική για την εξασφάλιση δουλειάς στους εργαζόμενους.

Ο Υφυπουργός, όμως, σε κάποια φάση ανέφερε το θέμα των απεργιών, ότι είναι αιτία απώλειας θέσεων εργασίας, κάτι βέβαια που ακούστηκε και από τους εμπορικούς και κάποιους φορείς ακόμα στην ακρόαση φορέων.

Αναμενόμενη, αν θέλετε, ήταν και η αντιπαράθεση μεταξύ ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας. Η αντιπαράθεση εστιάστηκε στο ποιο θα είναι το ανταγωνιστικό μοντέλο, αυτό που θα επιλεγεί το επόμενο διάστημα, η βιωσιμότητα του εγχειρήματος και ότι το ΠΑΣΟΚ θα αναθεωρήσει τη σύμβαση, την οποία χαρακτήρισε αποικιοκρατική και δεν ξέρω πώς αλλιώς. Δεν λέει ότι θα την καταργήσει, αλλά ότι θα την αναθεωρήσει και ότι θα διατηρήσει το δημόσιο έλεγχο σε επιχειρήσεις στρατηγικού χαρακτήρα.

Είχαμε, βέβαια, και τις ανάλογες απαντήσεις από τη Νέα Δημοκρατία.

Έγιναν αρκετές αναφορές από την Αντιπολίτευση για προσπάθεια διαστρέβλωσης των θέσεων του ΠΑΣΟΚ, μας είπε ο κ. Γείτονας. Ο συντοπίτης μου, κ. Λιντζέρης, ο οποίος λείπει, αλλά φαντάζομαι ότι θα ενημερωθεί, έκανε και συγκεκριμένη αναφορά στην κ. Νικαλαΐδου, ότι έχει απώλεια μνήμης και κατηγορεί το ΠΑΣΟΚ. Επειδή είναι και γιατρός θα του συστήσω να ανατρέξει για απώλεια μνήμης στο ΠΑΣΟΚ –και ίσως και στον ίδιο- να θυμηθεί ορισμένα πράγματα. Στη συνέχεια ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος μας κατηγορήσε όλους μαζί της Αντιπολίτευσης ότι τα έχουμε βάλει με το ΠΑΣΟΚ.

Φαίνεται ότι το ΠΑΣΟΚ πράγματι δεν θέλει να θυμάται ότι με τον ν. 2688/1999, για παράδειγμα, έναν δημόσιο Οργανισμό, που ήταν το λιμάνι, τον μετέτρεψε σε ανώνυμη εταιρεία, για να τον βάλει στο Χρηματιστήριο. Και αυτό είναι πάρα πολύ απλό και λογικό με τη λογική του ΠΑΣΟΚ.

Δεν θυμάται τις συμβάσεις παραχώρησης που ακολούθησαν το συγκεκριμένο νόμο. Το 2001, για παράδειγμα, και το 2002 ανάλογες αποφάσεις υπογράφηκαν από τους πρώην Υπουργούς κ.κ. Παπουτσή και Ανωμερίτη.

Στη συνέχεια –το έχουμε υπερτονίσει- ακολούθησαν, τα τελευταία χρόνια, δύο νομοθετικές πρωτοβουλίες από τη Νέα

Δημοκρατία, η οποία διαλαλεί ότι πατάει στο στέρεο έδαφος της νομοθεσίας που βρήκε από το ΠΑΣΟΚ.

Δικομματική σφραγίδα και οι δύο. Το έγκλημα του ΟΛΠ μπορεί να ξεκίνησε το 1999, ολοκληρώνεται, βέβαια, τώρα. Γι' αυτό δεν μπορεί ούτε η Κυβέρνηση να κατοχυρώνεται πίσω από τις ευθύνες του ΠΑΣΟΚ –βρήκα έτοιμη νομοθεσία, τώρα εγώ τη χρησιμοποιώ και προχωρώ- ούτε βέβαια και το ΠΑΣΟΚ να ξεχνάει ή να κάνει πως ξεχνά, τις δικές του ευθύνες.

Είναι κοινό το πλαίσιο, κύριοι Βουλευτές και των δύο κομμάτων, της πολιτικής σας. Είναι η στρατηγική συμφωνία της απελευθέρωσης της αγοράς και της στήριξης της ανταγωνιστικότητας. Είναι -και ιδιαίτερα το 1992- οι γνωστές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ και τις αξίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που είναι η ελευθερία κεφαλαίου, εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών.

Αυτές τις συνέπειες πληρώνουμε τώρα. Κι έχετε πολύ μεγάλη ευθύνη όσο ψηφίσατε τότε τη Συνθήκη του Μάαστριχτ.

Βέβαια, δεν μένουμε μόνο στο 1992, γιατί το 2007, για παράδειγμα, στις Βρυξέλλες έγινε η συγκεκριμένη συζήτηση για την απελευθέρωση της αγοράς και πώς θα υλοποιηθεί αυτή, στις θαλάσσιες μεταφορές. Το ψηφίσατε, αγαπητοί συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, και αυτό.

Πώς, λοιπόν, θέλετε όλα αυτά να ξεχαστούν όταν υπάρχουν συγκεκριμένες αποδείξεις; Η απόφαση των Βρυξελλών είναι η COM (2007) 616. Βρείτε την και θα θυμηθείτε τι είπαν οι Ευρωβουλευτές σας και πώς την ψήφισαν.

Υπάρχει ευθύνη –και μεγάλη- από την προηγούμενη κυβέρνηση, αλλά δεν είναι η μόνη. Σήμερα, αυτήν τη στιγμή, την κύρια ευθύνη την έχετε εσείς, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, γιατί εσείς είστε Κυβέρνηση και γιατί θα ολοκληρώσετε το έγκλημα που ξεκίνησαν οι προηγούμενοι.

Δεν μπορούμε, λοιπόν, να παίζουμε το ποιος έχει μεγαλύτερη ή μικρότερη ευθύνη. Έχετε την ίδια ευθύνη και ακριβώς υπάρχει η δικομματική σφραγίδα και στους δύο.

Όσο γι' αυτά που μας περιγράφουν τα δύο, τρία άρθρα και προσπαθήσατε κι εσείς να περιγράψετε -αυτή η ωριοποίηση του σχεδιασμού- θα έχει επιπτώσεις σε όλο το λαό και όχι μόνο στους εργαζόμενους στο χώρο του λιμανιού, μέχρι και τον τελευταίο καταναλωτή.

Μην προσπαθείτε, λοιπόν, να τα παρουσιάσετε διαφορετικά. Κατ' αρχάς δεν λέτε την αλήθεια, ότι το 80% του εγχώριου φορτίου θα γίνεται μέσα από το λιμάνι του Πειραιά και ότι οι επιπτώσεις στους εργαζόμενους, για τους οποίους κόπτεστε ότι υπάρχει μεγάλη κοινωνική μέριμνα θα είναι –και το ξέρουν πολύ καλά οι εργαζόμενοι, είπα ξανά ότι δεν μπορέσατε να τους πείσετε, η όλη σας προσπάθεια η επικοινωνιακή είναι να πείσετε τον κόσμο που δεν ασχολείται πολύ με το θέμα, δεν έχει ακόμα πάρει είδηση το τι τον περιμένει, θα το δει και πολύ σύντομα... (Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής)

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα λίγο χρόνο από αυτόν που χρησιμοποιήσε ο προηγούμενος ομιλητής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Θα τον έχετε.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ.

...Θα υπάρξει, λοιπόν, απώλεια χιλιάδων θέσεων, πλήρους, σταθερής, μόνιμης εργασίας με συγκροτημένα δικαιώματα, στο βαθμό που υπάρχουν, σε σχέση με τα ωράρια, την ασφάλιση, τις συμβάσεις.

Μεγάλες επιπτώσεις θα υπάρξουν και στις εργασιακές σχέσεις των ναυτεργατών. Στη ζώνη δεν θα υπάρξει ανάπτυξη, αλλά συρρίκνωση, διότι μία σειρά μικρών μονάδων και αυτοαπασχολούμενων θα εκποτιστεί. Και δεν συζητάμε για το τι έχουν να πάθουν οι εκτελεστές, οι οποίοι ουσιαστικά θα τελειώσουν, ή οι μικρές μεταφορικές επιχειρήσεις και οι αυτοαπασχολούμενοι στο λιμάνι. Θα υπάρξει απώλεια εσόδων από τον ΟΛΠ στους δήμους οι οποίοι γειτνιάζουν με το λιμάνι και πιο συγκεκριμένα, στον Πειραιά και στο Πέραμα, εκτός του ότι οι επιπτώσεις για τους εργαζόμενους και για τους υπόλοιπους δήμους στον Πειραιά θα είναι πολύ μεγάλες για το βιοτικό τους επίπεδο, από τη στιγμή που οι απώλειες θα φθάσουν μέχρι τον τελευ-

ταίο καταναλωτή.

Ξέρετε, αγαπητοί κύριοι Υπουργοί και Υφυπουργοί, κατά κάποιο τρόπο εσείς από τον Πειραιά είστε περαστικοί, όπως και να έχει. Εμείς, στο χώρο τουλάχιστον του Πειραιά –και δεν είναι μόνο ο Πειραιάς, αλλά θα ακολουθήσουν η Θεσσαλονίκη και άλλα δέκα λιμάνια- όσοι γειτνιάζουμε, τέλος πάντων, με λιμάνι αυτές τις επιπτώσεις θα τις ζούμε για πολλά χρόνια. Γι' αυτό και η ευθύνη σας είναι πάρα πολύ μεγάλη.

Δεν είναι, όμως, μόνο αυτές οι ευθύνες, που αφορούν στους εργαζόμενους, στο βιοτικό επίπεδο και σε μία σειρά από μικρές μονάδες. Το πιο σοβαρό είναι ότι δεν κάνατε καμμία κουβέντα για τις επιπτώσεις στα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας μας. Όταν μιλάμε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, για το λιμάνι του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης ή για τα υπόλοιπα, μπαίνουν ζητήματα στρατηγικής σημασίας, ζητήματα συνόρων, άμυνας, ασφάλειας. Δεν έχει γίνει κουβέντα για αυτά. Αυτό που πρέπει να καταλάβει κανείς, από αυτούς, τουλάχιστον, που μας παρακολουθούν, είναι ότι θα χάσουν πολλά. Στην κυριολεξία, θα τα χάσουν με όλοι και όλα. Είναι πάρα πολύ σοβαρό το νομοσχέδιο που κουβεντιάζουμε και γι' αυτό ακριβώς είναι και πολύ μεγάλη η σημερινή ευθύνη της Κυβέρνησης, χωρίς φυσικά να παίρνει άφεση αμαρτιών η προηγούμενη για το ότι έφθασε μέχρι εδώ και διευκόλυνε τη σημερινή.

Επιώθηκαν πολλά για τους εργαζόμενους. Ας σταματήσουν, όμως, τα ψέματα, ότι κανείς δεν απολύεται, ότι δεν αλλάζει το εργασιακό καθεστώς, ότι θα υπάρξει σχέδιο και πρόγραμμα εθελούσιας εξόδου, ότι χίλιες νέες θέσεις συν άλλες τρεις χιλιάδες προβλέπεται -ούτε Πυθίες να ήσασταν!- να δημιουργηθούν μέσα σε αυτήν την αναμειγνύμενη όπως και καινούργιες θέσεις και μετατάξεις σε άλλους δημόσιους οργανισμούς.

Γιατί δεν λέτε την αλήθεια; Αυτό είναι ένα μεγάλο ψέμα. Η αλήθεια είναι ότι θα υπάρξει ένας μαζικός εκτοπισμός μέσα από τους όρους της σύμβασης. Αύριο, βέβαια, θα κουβεντιάσουμε τις τροποποιήσεις, αλλά σε σχέση με τις εθελούσιες αποχωρήσεις που προγραμματίζετε είπα και προηγουμένως ότι διώχνετε τους πενηντάρηδες, τους βγάζετε αναγκαστικά σε σύνταξη -το πιο πιθανό είναι ότι κάποιοι θα ακολουθήσουν, παρ' ότι φαίνεται ότι ξέρουν γιατί παλεύουν και γι' αυτό είναι σε διαρκή κινητοποίηση- την ίδια ώρα που ανεβάζετε τα συνταξιοδοτικά όρια και κοντεύετε να τα φθάσετε και πάνω από τα εβδομήντα. Κάποιοι μάλλον στην άλλη ζωή θα παίρνουν σύνταξη. Και βέβαια αυτή η περιουσία του λιμανιού, που εσείς ξεπουλάτε, είναι περιουσία που έχουν δημιουργήσει οι ίδιοι οι εργαζόμενοι, από τους οποίους, εκτός από αυτούς που έχουν χάσει τη ζωή τους πάνω στη δουλειά, υπάρχουν και πάρα πολλοί σακάτηδες και πολλοί που δεν ζουν για να απολαύσουν έστω και αυτήν τη σύμβαση. Αυτούς τους εργαζόμενους τους δυσφημίζετε κιόλας –εξαρτάται ποιος είναι στη Κυβέρνηση και ποιος στην Αντιπολίτευση- ή τους υπερασπίζετε ανάλογα.

Σας κάνω μια πολύ απλή ερώτηση. Γιατί δεν υλοποιήσατε –την είχε σταματήσει και το ΠΑΣΟΚ- τη συμφωνία, μια και μιλάτε για μεγάλους μισθούς, να πληρώνονται με την ανώτατη κλάση του ΙΚΑ; Τότε την είχε εφαρμόσει η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, για να πείσει τους εργαζόμενους να δεχθούν τη μετατροπή του ΟΛΠ σε «ΟΛΠ ΑΕ». Το πετύχατε και μόλις το πετύχατε, αμέσως το σταματήσατε και μετά αρχίζει και η κατασκευοφάντηση των εργαζομένων. Ποιος παρανομεί, λοιπόν, οι εργαζόμενοι ή οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις;

Εμείς λέμε ότι όλοι έχετε ευθύνη. Έτσι, λοιπόν, η Νέα Δημοκρατία προχωρά και με γρήγορους ρυθμούς τις αντιδραστικές μεταρρυθμίσεις για τους δικούς της λόγους. Το ΠΑΣΟΚ, φυσικά, μας τάζει πως, όταν γίνει Κυβέρνηση, θα αλλάξει τα πάντα και όλα θα πηγαίνουν καλά.

Θέλω να πω μόνο μία κουβέντα για το επόμενο άρθρο, που στην κυριολεξία είναι ένας φορολογικός παράδεισος για την «COSCO», για την «ΑΕΑΣ». Απαλλάσσονται σχεδόν των πάντων, ουσιαστικά και από την κατασκευή του προβλήτα III, με τους όρους και τα σημεία που έχει η σύμβαση.

Φυσικά, το τόκορωμα –το τόκοσαν και άλλοι συνάδελφοι- είναι ότι μετά από αίτημα της «COSCO», με την παρούσα σύμβαση ξεπουλήματος, μπορεί να έχει και την προστασία του

ν.2687/1953. Τον χαρακτηρίσατε χουντικό, αναχρονιστικό, αλλά τον διατηρήσατε μια χαρά μέχρι σήμερα και οι μεν και οι δε.

Γι' αυτό πρέπει να σταματήσει κάθε διαδικασία ξεπουλήματος. Οι εργαζόμενοι πρέπει να συνεχίσουν τον αγώνα τους. Παρά τους ελιγμούς που κάνετε σε κάποια φάση των κινητοποιήσεων τους πριν από ένα χρόνο -και όντως τους σταματήσατε τότε- στην κυριολεξία τους ξεγελάσατε και γι' αυτό ακριβώς θα πρέπει να έχουν βγάλει και πολιτικά συμπεράσματα. Πρέπει να προσπαθήσουν να απαντήσουν στο ερώτημα ποιον εξυπηρετεί αυτή η πολιτική, είτε εφαρμόζεται σήμερα από τη Νέα Δημοκρατία είτε εφαρμόστηκε χθες από το ΠΑΣΟΚ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Θεόδωρος Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ενώ στην Αίθουσα είναι δυστυχώς ελάχιστα μέλη του Κοινοβουλίου, έξω από το Κοινοβούλιο, στους δρόμους της πλατείας Συντάγματος, στη Βασιλίσση Σοφίας, εκατοντάδες εργαζόμενοι του ΟΛΠ και του λιμανιού του Πειραιά διαδηλώνουν, διαμαρτύρονται και εκφράζουν την αγωνία τους για την επιχειρούμενη εκχώρηση του δημόσιου πλούτου σε ιδιωτικά συμφέροντα. Και το εάν είναι κρατική εταιρία η «COSCO» δεν σημαίνει ότι τα συμφέροντα δεν είναι κερδοσκοπικά και μόνο και δεν έχουν καμμία σχέση με τη φίλδια και τη συναδέλφωση την λαών, με την επικοινωνία και την ισόρροπη ανάπτυξη όλων των κοινωνιών.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ**.)

Πρόκειται για μια ανώνυμη εταιρία αποκλειστικού σκοπού, όπως λέγεται, αυτή η οποία αναλαμβάνει να εκμεταλλευτεί το δημόσιο ελληνικό λιμάνι του Πειραιά, με μόνο μέτοχο αυτήν τη στιγμή την «COSCO». Και αυτό ο κύριος Υπουργός το ονόμασε χθες «στρατηγική συμμαχία». Πρόκειται για μια λεόντειο συμμαχία, για μια συμμαχία αποκλειστικού σκοπού, απόλυτης ελεύθερης κερδοφορίας από την πλευρά των Κινέζων. Αυτό μπορεί κανείς να το δει τόσο στην ίδια τη σύμβαση όσο και στα υποκρυπτόμενα, αλλά εμφανή κατά τα άλλα ζητήματα, στα οποία στοχεύει η συνολική στρατηγική των Κινέζων για την αξιοποίηση του λιμανιού του Πειραιά και της πύλης εισόδου στην Ευρώπη, από την οποία το ελληνικό δημόσιο και η ελληνική κοινωνία δεν μας έπεισε η Κυβέρνηση πού και πώς πραγματικά θα ωφεληθεί, παρά μόνο με αβάσιμες υποσχέσεις για τρεις χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας, για τις οποίες ζητήσαμε να μας έρθει μια μελέτη για να δούμε το πώς και μας ήρθε μόνο το επιχείρημα ότι «αφού θα τριπλασιαστεί σε σαράντα δύο χρόνια ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων, άρα θα τριπλασιαστούν και οι θέσεις εργασίας». Με αυτήν την προγραμματική βάση οργανώνει η Ελληνική Κυβέρνηση τη σύμβαση αυτή. Είναι λεόντειος συμμαχία αποκλειστικού σκοπού, όπως προανέφερα, και χωρίς να έχει καμμία σχέση με στρατηγικό προγραμματικό.

Κύριε Υπουργέ, παρίσταται εδώ και είναι εκ των συμβούλων σας θεσμικός εκπρόσωπος της Γραμματείας Λιμένων, ο κ. Βλάχος, αξιότιμος καθ' όλα εκπρόσωπος του ελληνικού δημοσίου. Σε όλα τα κράτη του κόσμου αυτοί οι οργανισμοί φτιάχνουν τη στρατηγική πολιτική, η οποία είναι μακροπρόθεσμη, είναι ανεξάρτητη από τη διαδοχή των κυβερνήσεων και από εκεί και πέρα, λύνονται διάφορα ζητήματα σε σχέση με το πώς παραχωρείται ή πώς δεν παραχωρείται, πώς οργανώνεται η εκμετάλλευση των λιμενικών υπηρεσιών.

Πού είναι η στρατηγική σας, κύριε Υπουργέ, σε σχέση με τις λιμενικές πολιτικές, την οποία επικαλείστε και στην οποία εντάσσετε την «COSCO»; Συμφωνήσατε με την «COSCO» με άλλους όρους και αυτό το θεωρείτε τώρα πια στρατηγική. Είναι χυδαία τακτική κερδοσκοπικής λύσης για τα οργανωμένα συμφέροντα με τα οποία συμφωνείτε. Είναι πολιτική σας επιλογή, αλλά δεν έχει καμμία σχέση με τη στρατηγική. Αλλιώς ο κ. Βλάχος ή ο προηγούμενός του ή ο επόμενός του, θα έπαιζαν τον κυρίαρχο ρόλο, όπως παίζουν σε όλες τις χώρες του κόσμου.

Να σας πω επ' αυτού ότι ο διαγωνισμός δεν ήταν τυχαίο που ήταν μόνον πλειοδοτικός. Πουθενά δεν συμβαίνει αυτό. Σε όλη την Ευρώπη αυτό δεν συνηθίζεται. Οι διαγωνισμοί δεν είναι κατά κανόνα πλειοδοτικοί. Αντίθετα το οικονομικό αντάλλαγμα

μοριοδοτείται με ένα ποσοστό που κυμαίνεται στο 50%, και συχνά στο 30% με 40%. Ο κ. Βλάχος τα ξέρει αυτά.

Και μεταξύ άλλων η εταιρεία που θα διεκδικήσει ένα terminal, πρέπει να καταθέσει ένα πλήρες business plan και να εξηγήσει πώς θα προσελκύσει φορτίο στο terminal, τι τεχνολογία θα φέρει, τι καινοτομία και όλα αυτά. Αυτά δεν χρειάζονταν εδώ γιατί η πελατεία υπήρχε και είναι δεδομένο το γεγονός ότι ο Πειραιάς αποτελεί λιμάνι-φιλέτο, λιμάνι εξαιρετικού εμπορικού ενδιαφέροντος με δυναμική και μην προσπαθείτε -όπως έχετε κάνει για την παιδεία, για τα ελληνικά πανεπιστήμια, για όλα αυτά- να το απαξιώσετε για να εμφανίσετε ότι δίνετε λύση. Δίνετε λύση σε μια απαξιωμένη λειτουργία του λιμανιού την οποία εσείς προκαλέσατε και μεθοδεύσατε.

Ως προς αυτό, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, επικαλούμαι στοιχεία τα οποία έχουν δημοσιευθεί και σας τα διαβάζω. Στο Ρότερνταμ το οικονομικό σκέλος είναι 40%, το business plan είναι 25%, η βιωσιμότητα της προσφοράς είναι 20% και η αντίληψη για το terminal είναι 15%. Αντίστοιχα στην Βαρκελώνη έχουμε άλλα ποσοστά και για τα τεχνικά και για το οικονομικό σκέλος και για το business plan και για όλα αυτά. Πού υπήρχαν τέτοιου είδους σχεδιασμοί σ' αυτήν τη διαδικασία; Προελημμένη απόφαση που μεθοδεύτηκε 100% για να δοθεί το λιμάνι του Πειραιά στους Κινέζους και αντίστοιχα και της Θεσσαλονίκης.

Στο ελληνικό Κοινοβούλιο, λοιπόν, πρέπει να είμαστε ειλικρινείς, όπως και παντού άλλωστε, διότι με την αιρσιανή ψήφιση δεν τελειώνει η ιστορία του τόπου. Επομένως δεν μπορούμε να ισχυριζόμαστε ότι εντάσσεται η πώληση του λιμανιού του Πειραιά σε ένα στρατηγικό σχέδιο. Είναι ανύπαρκτο και η χώρα πρέπει να αποκτήσει στρατηγικό σχέδιο.

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

Κυρία Πρόεδρε, δώστε μου δύο λεπτά.

Για να δούμε, λοιπόν, συγκριτικά τα οικονομικά ανταλλάγματα, με βάση τα 110.000.000 έσοδα του ΟΛΠ το 2007 και τα 35.000.000 κέρδη μόνο από τον ένα προβλήτα, τον προβλήτα II, σε μια διαδικασία προοπτικής, επενδύσεων, ανάπτυξης, εξορθολογισμού και εκσυγχρονισμού. Τι σημαίνει για το δημόσιο λιμάνι η κερδοφορία του και πόσα, αν υπολείπεται των αποδόσεων της οικονομικής εκμετάλλευσης -πράγμα που αμφισβητώ- άλλα οφέλη τα οποία χάνονται δια αυτής της υπογραφής αυτής της λεοντείου συμβάσεως δεν τα διαθέτει πλέον το ελληνικό δημόσιο και να δούμε συγκριτικά εκεί αν είναι συμφέρουσα ή όχι για το ελληνικό δημόσιο.

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

Προχωρώ, κύριε Πρόεδρε, σε μερικές επισημάνσεις. Είπα και στην πρωτολογία μου ότι η τιμολογιακή πολιτική είναι δεσμευτική για τη νέα εταιρεία μέχρι την 1-6-2010. Το λέει το άρθρο 7. Από εκεί και πέρα απελευθερώνεται η τιμολογιακή πολιτική.

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

Ο ΟΛΠ υποχρεώνεται, όπως λέει η σύμβαση, να μη μεταβάλει το αναπτυξιακό σχέδιο του λιμενικού συγκροτήματος της «ΟΛΠ ΑΕ» ούτως ώστε να δημιουργήσει οποιοδήποτε άλλο, εκτός του ΣΕΜΠΟ, τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων κ.λπ., κ.λπ.. Τελειώνει η οποιαδήποτε προοπτική για αυτά τα σαράντα δύο χρόνια οποιασδήποτε άλλης λύσης εντός των πλαισίων δράσεων του ΟΛΠ αυτήν τη στιγμή. Και δεν είναι μόνο αυτά.

Λέει στα άρθρα 8 έως 11: «Η μοναδική μέτοχος της ανωνύμου εταιρείας αποκλειστικού σκοπού και η εκ τρίτου συμβαλλόμενη εταιρεία «COSCO», καθώς και οι εκάστοτε διάδοχοί της, υποχρεούνται να...». Έχουμε ανοικτή τη διαδικασία των διαδόχων. Την έχουμε ανοικτή και με την παροχή του δικαιώματος στους μετόχους της εταιρείας αυτής να ζητήσουν οποτεδήποτε, με την έναρξη της ισχύος της σύμβασης και μετά από προηγούμενη συγκατάθεση του ΟΛΠ -γιατί να μην τη δώσει με όλα αυτά τα δεδομένα;- την εισαγωγή των μετοχών της «ΑΕΑΣ» στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και προς τούτο να προβούν στην έκδοση νέων μετοχών, καθώς και στην πώληση υφισταμένων μετοχών. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ανοιχτό δρόμο για την

«COSCO» να διαπραγματευθεί στην παγκόσμια αγορά τα στρατηγικά της συμφέροντα χωρίς να ρωτάει κανέναν, με μόνον κριτήριο το οικονομικό της και επιχειρηματικό της συμφέρον και χωρίς δυνατότητα του ελληνικού δημοσίου να έχει την παραμικρή παρέμβαση.

Συμφωνείται ρητά -προχωρώ παρακάτω- μέχρι την ημερομηνία έναρξης κατασκευής του προβλήτα III, ο ΟΛΠ να παραδώσει το χώρο του προβλήτα πετρελαιοειδών ελεύθερο από τις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών, χωρίς να μας έχει ανακοινωθεί -γιατί αυτό συνδέεται με πολύ σημαντικά ζητήματα περιβαλλοντικά, χωροταξικά, κοινωνικά και άλλα- πού θα πάνε οι εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών.

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

Έχω πάρα πολλά να επισημάνω σε διάφορα που περιλαμβάνει η σύμβαση, αλλά δεν έχω το χρόνο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσον αφορά τα εργασιακά, επτακόσιοι εργαζόμενοι τεχνίτες και τεχνικοί είναι αυτή τη στιγμή, συν το διοικητικό προσωπικό, που ασχολείται με το ΣΕΜΠΟ. Ο προβλήτας Ι, έχει δυναμικότητα το 1/3 του προβλήτα 2, όταν θα κατασκευαστεί και όταν θα είναι έτοιμη να λειτουργήσει. Δηλαδή μπορεί να απορροφήσει περίπου διακόσια πενήντα άτομα. Μένουν πεντακόσιοι άνεργοι μόνο από τους τεχνίτες. Πού θα πάνε αυτοί; Στην εθελουσία έξοδο; Υπολογίζονται το πολύ εκατό ότι θα είναι στην εθελουσία έξοδο. Στις μετατάξεις; Πού; Όπως είπε εύστοχα και ο Πρόεδρος των λιμενεργατών, κ. Νουχουτιδής, στην επιτροπή, από τεχνίτη υψηλής κατάρτισης να πάει σε υπηρεσία να βγάζει φωτοτυπίες; Πού ακριβώς θα πάει αυτός ο ειδικός εκπαιδευτής τεχνίτης και ειδικής κατάρτισης άξιος εργαζόμενος; Πού ακριβώς θα μεταταγεί; Και πάλι, όσοι και αν μεταταγούν, δεν τους μένει παρά ή να μείνουν άνεργοι ή να προσχωρήσουν στο δουλεμπορικό καθεστώς της «COSCO» υπό τις συνθήκες της επισφαλούς εργασίας που έχουμε περιγράψει. Και αυτό λέγεται εξασφάλιση εργασιακών σχέσεων! Όχι, κύριε Υπουργέ. Τα πράγματα είναι προφανή και μιλούν από μόνα τους και με τους αριθμούς και με όλα.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, δεν θέλω να καταχραστώ άλλο την ανοχή σας.

Στο δεύτερο άρθρο του νομοσχεδίου αυτού, που έρχονται όλες οι φορολογικές απαλλαγές, έχουμε αναφερθεί και εμείς και άλλοι συνάδελφοι και δεν θα επιμείνω ιδιαίτερα. Είναι, όμως, καραμπινάτη περίπτωση αντισυμβατικής ρύθμισης σε σχέση με το διαγωνισμό που δεν προέβλεπε τέτοιου είδους παροχές που δίδονται τώρα προς την «COSCO».

Απορώ. Από πού βρήκατε το δικαίωμα να εκχωρήσετε και να υποκύψετε στους εκβιασμούς των Κινέζων που ήθελαν και άλλα απ' αυτά που τους είχαν δώσει; Από πού το βρήκατε αυτό το δικαίωμα και μάλιστα να υποβαθμίσετε τον ΟΛΠ ως προς αυτές τις ρυθμίσεις που κάνετε εδώ;

Τέλος, δεν έχω πάρει απάντηση στο ερώτημα που έθεσα και στη συζήτηση στην επιτροπή. Προς τι το άρθρο 3; Ναι, καταλαβαίνουμε, βρήκατε το νόμο Μαρκεζίνι, εφαρμόζεται και σε διάφορες άλλες χαριστικές ρυθμίσεις με εφοπιστικές εταίρειες κ.λπ., αλλά αυτό ο ίδιος ο νόμος του Μαρκεζίνι, του 1953, που είναι ένα ακόμα χαριστικό μέτρο για την «COSCO», προβλέπει αίτηση της ενδιαφερομένης εταιρείας, όταν θα κάνει την εισαγωγή κεφαλαίων προς επένδυση, να καταθέσει όλα τα δικαιολογητικά και μια ειδική επιτροπή, εφόσον πράγματι η εταιρεία αυτή έχει αυτά τα προαπαιτούμενα, να εγκρίνει την ένταξή της στο νόμο αυτό.

Υπάρχει ο νόμος. Δεν έχει καταργηθεί. Εσείς γιατί το νομοθετείτε εδώ; Αυτό είναι εντελώς περιεργό. Γιατί νομοθετείτε το δικαίωμα της «COSCO» να κάνει χρήση ένταξης στο ν. 2687/53 ενώ το έχει αυτό το δικαίωμα; Ή μήπως δεν το έχει; Ή μήπως δεν πληροί τους όρους; Δεν απαντήσατε στην επιτροπή, ελπίζω να απαντήσετε εδώ.

Με αυτά κύριε Πρόεδρε, δεν υπάρχει καμιά περίπτωση να ψηφίσουμε κανένα από τα άρθρα του νομοσχεδίου. Και όχι μόνο αυτό, αλλά για μια ακόμη φορά δηλώνουμε ότι και για μας αλλά και για τους εργαζόμενους στο λιμάνι μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου αυτού ο αγώνας αρχίζει από την αρχή για την

οριστική και πλήρη ανατροπή του. Η «COSCO» πρέπει να λάβει υπ' όψιν της το πνεύμα και τη θέληση του ελληνικού λαού και της ελληνικής κοινωνίας, να μη συμπράξει με μια κυβέρνηση μειοψηφίας στην κοινωνία αυτήν τη στιγμή και να μην ισχυρίζεται ο κύριος Υφυπουργός ότι έχει δημοσκοπική πλειοψηφία. Δεν είναι ούτε αυτό αλήθεια. Όλοι οι δήμοι, η Νομαρχία Πειραιά, όλοι οι κοινωνικοί φορείς έχουν ξεσηκωθεί και μόνον κάποιες εμπορικές ενώσεις προσδοκούν κάποια οφέλη, αλλά δεν έχουν αποδείξει και αυτές εάν πραγματικά μπορούν να τα κατοχυρώσουν ανησυχώντας, ταυτόχρονα, πάρα πολύ για τις εξελίξεις αυτές.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): 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 τριάντα εννέα μαθητήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί καθηγητές από το Γενικό Λύκειο Λούσικον Αχαΐας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Ηλίας Πολατίδης.

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι σαφές ότι στην Κυβέρνηση η συγκεκριμένη σύμβαση έχει μια ιδιαίτερη βαρύτητα. Η Κυβέρνηση η οποία το 2004 ήλθε με στόχο την επανίδρυση του κράτους, τη νεοφιλελεύθερη αλλαγή του κράτους προς μια κατεύθυνση που αυτή φυσικά επιθυμεί, την ξεκίνησε σε διάφορους τομείς. Φυσικά σε όλους τους τομείς έκανε πίσω. Τελικά για την τιμή των όπλων μένει αυτός ο τομέας των λιμανιών και συγκεκριμένα του λιμένα Πειραιώς, διότι για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει ήδη ναυαγήσει η διαδικασία. Και πίσω απ' αυτήν την επιλογή είναι φυσικά η επίσκεψη του Πρωθυπουργού το 2005 στην Κίνα. Αρα μιλάμε για μία προαποφασισμένη κατάσταση η οποία έρχεται εδώ να ομολογηθεί. Γι' αυτό και παρ' όλο που άλλαξαν τρεις Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας φαίνεται ότι αυτή η επιλογή είναι καθαρά του Πρωθυπουργού διότι η πολιτική ήταν σταθερή. Σε άλλα Υπουργεία συνήθως η αλλαγή Υπουργών έφερνε και κάποιες αλλαγές στην πολιτική. Στο συγκεκριμένο, όμως, Υπουργείο δεν υπήρξε αυτό. Άρα η πηγή του κακού για εμάς, εντός εισαγωγικών για εσάς, είναι ο ίδιος ο Πρωθυπουργός.

Η ελίτ των χωρών της Ευρώπης, όχι μόνον της Ελλάδας, έχουν χάσει πλέον κάθε έννοια εθνικής ταυτότητας και ο μοναδικός τους σκοπός και το μοναδικό τους ενδιαφέρον είναι το χρήμα. Και πώς θα κάνουν το χρήμα; Συνεργαζόμενες με κάποιες αντίστοιχες κινεζικές ελίτ οι οποίες εκμεταλλεύονται βέβαια με απάνθρωπο τρόπο τους δικούς τους εργαζόμενους έτσι ώστε να παραχθούν προϊόντα χαμηλής ποιότητας και αυτά να μεταφερθούν στην Ευρώπη και να πωληθούν σε τιμές οι οποίες βέβαια είναι ευρωπαϊκές. Παράγονται με κινεζικές τιμές, αλλά πωλούνται με ευρωπαϊκές. Αυτό δημιουργεί μια τεράστια διαφορά αξίας την οποία μοιράζονται αυτές οι δύο ελίτ. Αυτός είναι και ο σκοπός που οι μεταφορές πλέον έχουν αποκτήσει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και για την Ευρωπαϊκή Ένωση και γενικώς για την παγκοσμιοποίηση και για τις ΗΠΑ και για την Κίνα, διότι η κομμουνιστική Κίνα έχει καταντήσει να είναι ο πυλώνας της παγκοσμιοποίησης. Αυτό βέβαια για όσους έχουν ακόμα εμμονές σε τέτοιες ιδεοληψίες.

Εφ' όσον, λοιπόν, προχώρησε αυτή η διαδικασία της υπογραφής της Συνθήκης, εκεί κατάλαβαν οι Κινέζοι, διότι είναι σκληροί διαπραγματευτές, ότι έχουν στα χέρια τους ένα πολύ μεγάλο όπλο. Έχουν την εμμονή της Κυβερνήσεως να δείξει κάποιο έργο από τη μια πλευρά και από την άλλη αυτούς να είναι στην ισχυρή θέση διότι κανείς άλλος δεν ενδιαφέρθηκε.

Ξεκινήσατε έναν διεθνή διαγωνισμό και λέτε μάλιστα ότι ήταν πετυχημένος, όταν έχουν δείξει ενδιαφέρον μόνο δύο εταιρείες. Θα γνωρίζετε πολύ καλά ότι αν γινόταν προμήθεια ενός φωτοτυπικού μηχανήματος και εμφανίζονταν δύο προμηθευτές, μια οποιαδήποτε υπηρεσία του δημοσίου, θα θεωρούσε άγονο τον διαγωνισμό. Εσείς γι' αυτό το τόσο μεγάλο λιμάνι το οποίο

θέλετε να εκχωρήσετε, θεωρείτε ότι είναι καλός ο διαγωνισμός και μάλιστα ότι είναι γόνιμος, παρ' όλο που έρχονται μόνο δύο εταιρείες και μάλιστα κινεζικές. Και αυτό δεν σας ενοχλεί.

Έρχεται, λοιπόν, η συγκεκριμένη κινεζική εταιρεία. Σας θέσαμε ορισμένα ερωτήματα. Δεν θέλετε σ' αυτά να απαντήσετε. Θα επανέλθω, παρ' όλο που η συζήτηση είναι επί των άρθρων.

Δηλώνετε ότι είναι πολύ μεγάλη η επένδυση των 600.000.000.. Στα πέντε χρόνια 300.000.000 και 600.000.000 στο βάθος των τριάντα πέντε-σαράντα ετών. Σας έθεσα χθες το εξής απλό ερώτημα. Η Εθνική Τράπεζα πλήρωσε την προηγούμενη χρονιά περίπου 850.000.000 ευρώ επενδύοντας στην Τουρκία, μία επένδυση από την οποία όλοι οι οικονομικοί αναλυτές λένε ότι όχι μόνο δεν θα εισπράξει κέρδη, αλλά θα χάσει και το κεφάλαιό της διότι αυτή με αυτήν την επένδυση γίνεται ταυτόχρονα, και μετατροπή στο τουρκικό νόμισμα το οποίο ήδη από την πρώτη εξαγορά των μετοχών έχει υποτιμηθεί γύρω στο 40%. Άρα η Εθνική με παρέμβαση της Κυβερνήσεως –και μη κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας– έκανε μια επένδυση στην Τουρκία 800.000.000 ευρώ σε ένα χρόνο. Η επένδυση των 800.000.000 ευρώ μπορεί να γίνει από την Εθνική Τράπεζα και από την ελληνική οικονομία στην Τουρκία, η επένδυση, όμως, των 600.000.000 ευρώ σε βάθος σαράντα ετών θεωρείται τόσο σημαντική ούτως ώστε να δικαιολογεί όλα αυτά που μας φέρνετε εδώ! Και τι μας φέρνετε;

Να πούμε για το άρθρο 2; Είναι κλασική περίπτωση ραγιαδικής συμπεριφοράς, για να την πούμε με έναν άλλο όρο διότι έρχεται και η 25η Μαρτίου.

Τι κάνετε, λοιπόν, εδώ; Παραχωρείτε τα πάντα. Έρχονται οι Κινέζοι γνωρίζοντας ότι εσείς θέλετε επιτέλους ως Κυβέρνηση να δείξετε κάποιο έργο, και τι ζητάνε; Ζητάνε απαλλαγή φόρου εισοδήματος από τους δεσμευμένους τόκους. Το δίνετε. Ζητούν να υπάγεται σε φόρο προστιθέμενης αξίας όπως είπε και ο κ. Σγουρίδης χθες εδώ, άρα στην ουσία όσον αφορά τις πληρωμές να μην πληρώνει ποτέ φόρο προστιθέμενης αξίας αυτή η εταιρεία. Να υπάρχει επιστροφή σε εξήντα μερές και μάλιστα από κει και πέρα εντόκως το ΦΠΑ, όταν στις υπόλοιπες εταιρείες γίνεται δύο και τρία χρόνια μετά και ατόκως. Γιατί να μην ισχύσουν όλα αυτά και στις άλλες εταιρείες; Γιατί να υπάρξει ειδική μεταχείριση; Τι ακριβώς θα μας προσφέρει; Αυτή τη «φοβερή» επένδυση των 600.000.000 ευρώ σε βάθος σαράντα ετών; Είμαστε σοβαροί όταν λέμε αυτά τα πράγματα;

Επιπλέον δίνετε το δικαίωμα οι εταιρείες οι οποίες έχουν έδρα την αλλοδαπή να μην πληρώνουν φορολογία εισοδήματος όταν παρέχουν υπηρεσίες στην «COSCO».

Θα σας πω το εξής: γιατί να επιλέξει κάποιον Έλληνα υπεργολάβο η «COSCO» για να κάνει μια εργασία στο λιμάνι ο οποίος Έλληνας υπεργολάβος θα υφίσταται φόρο εισοδήματος και να μην επιλέξει κάποιον οποιονδήποτε σε κάποιον φορολογικό παράδεισο ο οποίος δεν θα πληρώνει φορολογία εισοδήματος; Δεν θα δώσει χαμηλότερη προσφορά ο ξένος υπεργολάβος έναντι του Έλληνα; Άρα χρήματα απ' αυτές τις επενδύσεις με τις ρυθμίσεις που κάνατε δεν πρόκειται να μπουν στην ελληνική αγορά. Όλα στην ουσία θα πάνε από την Κίνα στην Κίνα, θα έλθουν Κινέζοι εργαζόμενοι για να κάνουν όλα αυτά και δεν θα υπάρξει εδώ ούτε ένα ευρώ όφελος για την ελληνική οικονομία.

Υπάρχει μια γενικότερη πολιτική η οποία επιβάλλει να χρησιμοποιήσετε και το ν. 2687/53. Αυτός ο νόμος έχει, όμως, και ορισμένες υποχρεώσεις για την εταιρεία, π.χ. δεν μπορεί να βγάλει ποσοστό πάνω από 10% από το συνάλλαγμα το οποίο έχει κάνει εισαγωγή. Θα ισχύσει αυτό για την «COSCO»; Ή εφαρμογή του νόμου αυτού θα γίνει επιλεκτικά; Θα μπορεί η «COSCO» μεν να τον επικαλείται όποτε θέλει για τους δικούς της λόγους, θα μπορεί να έχει τα πλεονεκτήματα να μην μπορεί να γίνει ποτέ κατάσχεση και απαλλοτρίωση των εγκαταστάσεων της και του εξοπλισμού της, αλλά όταν θα έρχεται να εφαρμοστεί για το ότι δεν μπορεί να βγάλει το συνάλλαγμα, που έχει κάνει εισαγωγή εκτός, εκεί δεν θα υπάρχει εφαρμογή; Εκτός αν σκοπεύετε να εφαρμόσετε και αυτό. Και θα θέλαμε μια απάντηση για το συγκεκριμένο θέμα.

Για το θέμα των αλλοδαπών, αν θα μπορούν να εργάζονται αλλοδαποί με την επίκληση πάλι του ν. 2687. Οι θέσεις εργα-

σίας είναι κυρίως θέσεις τεχνικές, είναι κυρίως θέσεις χειριστών, τεχνικών και διοικητικών. Δεν δίνετε καμμία απάντηση σ' αυτό. Δηλώνετε μόνο ότι θα υπάρξει κάποια ανάπτυξη στην περαιτέρω περιοχή.

Κλείνοντας θέλω να θέσω μόνο ένα θέμα. Μέσα στην εισηγητική έκθεση στη σελίδα 14 γράφετε ξεκάθαρα ότι κυρίως η αύξηση της διακινήσεως εμπορευμάτων εξαρτάται από την αύξηση του ΑΕΠ. Εσείς μιλάτε για πύλη εισόδου προς τα Βαλκάνια και προς την ανατολική Ευρώπη κινεζικών προϊόντων. Τελικά ξεκαθαρίστε: Θα είναι ένας απλός διαμετακομιστικός κόμβος στον οποίο κάποια κοντέινερ θα μένουν προσωρινά μέχρι να πάρουν την οδό προς τον προορισμό τους ή θα είναι κάποιος πραγματικά που θα αφήνει χρήματα στην Ελλάδα; Διότι αν περάσουν φορτηγά, τρένα ή οτιδήποτε μέσα από την ελληνική επικράτεια, θα μπορούν σε κάποια περιοχή, παραδείγματος χάριν στην Λάρισα ή στη Θεσσαλονίκη πηγαίνοντας τα φορτηγά να βάλουν καύσιμα, να φάει ο οδηγός, τέλος πάντων να έχει κάποια επίπτωση στην ελληνική οικονομία. Η απλή μεταφόρτωση των κοντέινερς μέσα στην ελεύθερη ζώνη του λιμανιού δεν θα έχει το παραμικρό όφελος πέρα από αυτό που προδιαγράφεται στην ελληνική οικονομία. Και υπάρχει και ο κίνδυνος να μεταβληθεί όλη η περιοχή εκεί σε μία China Town. Και δεν το λέω υποτιμώντας τους Κινέζους. Φαίνεται σαφώς από τη συνθήκη ποιοι θα έπρεπε να υποτιμούν ποιον απ' ότι υπογράφετε εσείς. Είναι, όμως, μια περιοχή στην οποία όπως έχει δείξει μέχρι σήμερα η πρακτική, όπως έχει δείξει το λιμάνι της Νάπολης, θα υπάρξει η δημιουργία μιας μαφίας τοπικής η οποία μόνον κοινωνική και πολιτιστική και οικονομική ανάπτυξη δεν θα φέρει.

Γι' αυτό σας καλούμε, τουλάχιστον, αν θέλετε να είστε συμβατοί με τα δικά σας, αυτά τα δύο άρθρα, τα άρθρα 2 και 3, να τα αποσύρετε. Δεν προσφέρουν τίποτα και αφαιρούν μόνο από το ελληνικό δημόσιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΕΛΣΑ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ο κ. Κατσιφάρας έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, η Κυβέρνηση επιμένει στην άνευ όρων παράδοση του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας, του λιμανιού του Πειραιά σε ξένα μεγάλα μονοπωλιακά συμφέροντα, χωρίς τη συναίνεση των κομμάτων της Αντιπολίτευσης, χωρίς τη συναίνεση των τοπικών κοινωνιών, χωρίς τη συναίνεση των κοινωνικών εταίρων και χωρίς τη συναίνεση των εργαζομένων.

Ουσιαστικά, κύριε Υπουργέ, εκχωρούμε δημόσιο συμφέρον, εκχωρούμε δημόσιες υπηρεσίες κερδοφόρες και βιώσιμες σε μια κρίσιμη περίοδο στην οικονομία και στην παραγωγική διαδικασία της χώρας. Αντίστοιχες πολιτικές σήμερα παρά τα όσα ισχυρίζεστε εσείς ως Κυβέρνηση δεν γίνονται πουθενά στην Ευρώπη. Χώρες που έχουν και θέλουν να έχουν σοβαρές παραγωγικές δραστηριότητες με βάση την αξιοποίηση των λιμανιών ενισχύουν τις λιμενικές τους υποδομές, τις κάνουν ανταγωνιστικές, έχουν σχέδια στρατηγικής ανάπτυξης και δεν εκχωρούν το πλεονέκτημα του δημοσίου συμφέροντος που έχουν. Θα είναι καταστροφικό για τη χώρα μας μακροπρόθεσμα να υπονομευτεί στο σημαντικό κομμάτι της ναυτιλίας η χώρα μας.

Ισχυρίζεστε, κύριε Υπουργέ, ότι μέσα απ' αυτήν την συμφωνία θα βελτιωθεί ο ανταγωνισμός. Και το κάνετε αυτό όταν γνωρίζετε ότι η ίδια η εταιρεία αύριο, που θα έχει πάνω από το 70% της διακίνησης στο σταθμό εμπορευματοφορτίων, θα έχει δεσποζούσα θέση. Θα μπορούσατε αυτό να το αποτρέψετε, αν είχατε ένα άλλο σχέδιο ανάπτυξης κάτω από τον ΟΛΠ του υπόλοιπου μέρους του λιμανιού, κάτι που δεν το παρουσιάζετε.

Επίσης, λέτε ότι θα έρθουν σοβαρές επενδύσεις στη χώρα μας. Κατ' αρχάς, πείτε μας συγκεκριμένα. Θα είναι τα 320.000.000 που ισχυρίζεται η «COSCO»; Θα είναι τα 620.000.000 ευρώ που ισχυρίζεται το Υπουργείο; Και πραγματικά θεωρείτε ότι ακόμη και τα 620.000.000 ευρώ είναι μία σοβαρή επένδυση; Το ύψος του είναι τόσο σοβαρό στο βάθος σαράντα πέντε χρόνων, όταν σήμερα η χώρα μας πραγματικά μπορεί

να διαθέσει αυτά τα κεφάλαια, να κάνει και ανάπτυξη, να κρατηθεί κάτω από το δημόσιο και κάτω από το εθνικό συμφέρον και να είναι βιώσιμο και επικερδές για το κράτος;

Ισχυρίζεστε επίσης ότι θα έρθουν νέες θέσεις εργασίας και αγνοείτε ότι θα χαθούν υγιείς θέσεις εργασίας. Ουσιαστικά μέσα και από αυτήν την πώληση θα αλλάξουν οι εργασιακές σχέσεις και θα έρθει η φθηνή αμοιβή στην εργασία και στα μεροκάματα. Είναι κάτι που θα πρέπει ως χώρα πλέον να το αποφεύγουμε, εάν θέλουμε πραγματικά να κρατήσουμε μία χώρα συνοχής με εισόδημα, εργασία και αγοραστική δύναμη.

Σε μια κρίσιμη περίοδο, κύριε Υπουργέ, το κράτος πρέπει να μπει μπροστά και είναι η ευκαιρία του να αναλάβει πρωτοβουλίες και να διαμορφώσει βασικές υποδομές σε όλα τα λιμάνια της χώρας. Είχατε μιλήσει για σχέδια. Είχατε μιλήσει για την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα. Είχατε μιλήσει για μια μεγάλη γερμανική τράπεζα που θα ερχόταν και θα έκανε μεγάλες επενδύσεις ως εταίρος σε συγχρηματοδότηση.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, αυτά τα σχέδια που έχουν πάει; Η πλειοψηφία των λιμενικών υποδομών, η πλειοψηφία των λιμάνων σε επίπεδο υποδομών έχει φθάσει στο σημείο που να μην εξελίσσεται κανένας εκσυγχρονισμός, να μην στήνονται νέες προεκτάσεις, να μην βελτιώνονται οι βασικές υποδομές.

Πάντως, κύριε Υπουργέ, είναι μία βασική ευθύνη δική σας μεσούσης της κρίσης να μπει μπροστά, να μπει το κράτος μπροστά και να φτιάξει αυτές τις υποδομές, για να ενισχυθεί και το πλεονέκτημα της χώρας μας αλλά ταυτόχρονα να διαφυλάξουμε και σε επίπεδο ΑΕΠ το κομμάτι της παραγωγικής διαδικασίας που φέρνει σε επίπεδο εθνικού πλούτου κοντά στο 25% κατ' έτος στη χώρα μας.

Κύριε Υπουργέ, αυτήν την πολιτική δεν την έχετε σήμερα ή τουλάχιστον δεν αναπτύσσεται σε κανένα επίπεδο. Είναι, όμως, ευθύνη και χρέος σας να την αναδείξετε, να αξιοποιήσετε το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, να ρίξετε χρήματα στην αγορά, να ενισχύσετε τις υπηρεσίες δημόσιας χαρακτήρα στα λιμάνια.

Κύριε Υπουργέ, αξιοποιώ την ευκαιρία. Το γνωρίζετε και εσείς και έχει τεθεί από όλους τους συναδέλφους μου από την Αχαΐα. Έχω, όμως και εγώ χρέος να το θέσω όχι ως επανάλυση αλλά ως ευθύνη ακριβώς για να διαφανεί η δύναμη της φωνής της Αχαΐας.

Το πρόβλημα σήμερα στην πόλη της Πάτρας είναι εκρηκτικό. Έχει ξεπεράσει κάθε προηγούμενο και χρειάζεται άμεσα σχέδιο για να αντιμετωπιστεί. Πάνω από τρεις χιλιάδες λαθρομετανάστες σήμερα βρίσκονται δίπλα και έξω από το λιμάνι, περιμένοντας την ελπίδα τους για την Ευρώπη. Είναι οι συγκρούσεις καθημερινές, η τοπική οικονομία έχει μαραζώσει, η κοινωνική ζωή έχει σταματήσει.

Κύριε Υπουργέ, και εσείς το γνωρίζετε και εμείς το γνωρίζουμε ότι μόνοι σας -και εννοώ ως Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας- δεν μπορεί να δώσετε λύση σε ένα τόσο μεγάλο θέμα. Πρέπει να ασχοληθούν τα τρία συναρμόδια Υπουργεία και κατ' επέκταση πρέπει η Κυβέρνηση να θέσει αυτό το θέμα της αντιμετώπισης των λαθρομεταναστών και των επιπτώσεων στην πόλη της Πάτρας ως ένα μεγάλο θέμα και άμεσης αντιμετώπισης και πρέπει, κύριε Υπουργέ, να κατέβετε στην Πάτρα, να μιλήσετε με τους φορείς, να παρουσιάσετε ένα σχέδιο, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Τάξης και το Υπουργείο Εξωτερικών.

Κύριε Υπουργέ, κανένα Υπουργείο από μόνο του, όποια μέτρα και αν πάρει, δεν θα λύσει το θέμα. Επίσης, όταν δεν ασχολείται η Κυβέρνηση, δεν θα λυθεί το θέμα, άρα χρειάζεται ένα κυβερνητικό σχέδιο καλά επεξεργασμένο, να είναι βιώσιμη η λύση του, να είναι εφικτή και να αποκτήσει τη συναίνεση. Θεωρώ ότι η δέσμευση του κ. Παυλόπουλου να κατέβει ως Υπουργός Εσωτερικών προς το τέλος του Μαρτίου στην Πάτρα πρέπει να γίνει πιο γρήγορα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Τελειώνω.

Και μαζί με τον κ. Παυλόπουλο να κατέβετε και εσείς αλλά και το Υπουργείο Εσωτερικών. Η κατάσταση δεν πάει άλλο.

Και θέτω και το τελευταίο αίτημα της πόλης μου, κυρία Πρό-

εδρε. Είναι και αυτό γνωστό σ' εσάς. Αφορά την παραχώρηση στους πολίτες της Πάτρας και στην τοπική κοινωνία μεγάλου μέρους της παραλιακής ζώνης, όπου δεν υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις, όπου δεν υπάρχουν δραστηριότητες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κύριε συνάδελφε, δέκα λεπτά!

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

...για να αποκατασταθεί και μια αδικία μακροχρόνια που γίνεται στην πόλη της Πάτρας. Είναι ένα ζήτημα στο οποίο είναι ενωμένες οι τοπικές και κοινωνικές δυνάμεις, είναι ένα θέμα που το γνωρίζετε και έχετε όλα τα περιθώρια με την ολοκλήρωση του νέου λιμανιού να αποδώσετε γρήγορα αυτά τα οποία επιθυμούν και διεκδικούν οι πολίτες της Πάτρας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ να τηρείται το οκτάλεπτο.

Το λόγο έχει η κ. Αράπογλου.

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ.

Άκουσα πριν από λίγο το συνάδελφο τον Απόστολο Κατσιφάρα να μιλάει για τους λαθρομετανάστες στην Πάτρα και θέλω να πω ότι και γι' αυτό υπάρχει λύση. Ρομπέρτο Σαβιάνο στα «Γόμορα», στις δέκα πρώτες σελίδες μπορείτε να δείτε τι γίνεται σ' ένα χώρο στον οποίο δεν υπάρχει πρόσβαση ούτε από τη δημόσια λιμενική αρχή, κύριε Υπουργέ, γιατί έχει δοθεί εξ ολοκλήρου ο προβλήτας και μπορείτε να δείτε το εφιαλτικό σενάριο, τι μπορεί να συμβεί δηλαδή στους λαθρομετανάστες. Και αυτό δεν είναι μία ταινία η οποία παίχτηκε στους κινηματογράφους φέτος, είναι μία οδυνηρή πραγματικότητα. Όσο δε για τα «Γόμορα», επειδή έχει γίνει αρκετή αναφορά τις δυο αυτές ημέρες, δεν είναι -ξέρετε- το τι θα συμβεί μόνο σε ό,τι αφορά στη λαθραία εισαγωγή, είναι το τι θα συμβεί στη περιλιμνία περιοχή, διότι η λαθραία εισαγωγή δεν είναι απλώς ότι υπάρχει μία διαφυγή κερδών για το δημόσιο, το ελληνικό, το ιταλικό ή οπουδήποτε γίνεται αυτό. Κύριε Υπουργέ, υπάρχει αλλαγή του αστικού ιστού, της παραγωγικής βάσης, επί το αθιότερον, εννοείται σ' όλη την περιλιμνία περιοχή.

Έχω τη χαρά να είμαι επικεφαλής δημοτικής παράταξης στο Δήμο Θεσσαλονίκης και πριν λίγο καιρό πραγματοποιήσαμε μία εκδήλωση για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με κεντρικό τίτλο: «Η Θεσσαλονίκη δεν είναι άλλη μια πόλη με λιμάνι, η Θεσσαλονίκη είναι το λιμάνι της». Το ίδιο θα έλεγα και για τον Πειραιά, καθώς σήμερα συζητάμε τη σύμβαση του Πειραιά. Και αυτό δεν αφορά συναισθηματικά θέματα, είναι ότι ολοκλήρωσε η πόλη και στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη έχει δομηθεί, έχει χτιστεί γύρω από τις αρχικές εγκαταστάσεις και λειτουργίες του λιμανιού της. Έτσι, λοιπόν, ερχόμαστε και ρωτάμε: Τι ακριβώς έχετε λάβει υπ' όψιν σας; Γιατί θα βάλετε την υπογραφή σας, κύριε Υπουργέ. Και κάποτε, αν αυτά όλα συμβούν και δεν μας προλάβει η κρίση, γιατί το μόνο για το οποίο μπορούμε στην κρίση να είμαστε ευγνώμονες είναι ότι τουλάχιστον στην Θεσσαλονίκη ανέβαλε τα αποτελέσματα αυτού του αγοραίου, εθνικά και πολιτικά ακατανόητου, για να μην πω καταστροφικού και αντιδημοκρατικού, τρόπου ξεπουλήματος του πλέον σημαντικού πόρου για όλη την Ελλάδα, δηλαδή Θεσσαλονίκη και Πειραιά, γιατί θέλετε να ακολουθήσουν πάρα πολύ γρήγορα και τα άλλα λιμάνια της βόρειας Ελλάδας, των σημαντικότερων εθνικών προσόδων που είναι οι οργανωμένες θαλάσσιες πύλες για την Ελλάδα. Και σας ρωτώ, κύριε Υπουργέ, και εσάς και τον προκάτοχό σας: Με ποιο δικαίωμα όλη αυτή η μυστικότητα; Θεωρείτε εσείς προσωπικά, θεωρεί η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ότι μπορεί να διαχειρίζεται μ' αυτήν τη μυστικότητα τις μεγαλύτερες εθνικές προσόδους; Τι έχετε ακριβώς να κρύψετε;

Και προχωρώ πολύ γρήγορα. Χωρίς όρους και χωρίς πολιτικά όρια. Βεβαίως υπάρχει η πάγια αντίληψη της Νέας Δημοκρατίας, φανερά παρωχημένη από τη ραγδαία εξέλιξη της παγκόσμιας πραγματικότητας, ότι κάθε ιδιώτης είναι καλύτερος από το δημόσιο και βέβαια και μια αντικιωνική αντίληψη ότι η συμπίεση των αμοιβών προωινίζεται έτσι και αλλιώς και χωρίς προϋποθέσεις αύξηση των οικονομικών αποτελεσμάτων. Πολύ ωραία. Ας δεχτούμε αυτήν την πολιτική αντίληψη και φιλοσο-

φία, η οποία ανήκει στο παρελθόν και βεβαίως την έχουν βάλει στο χρονοντούλαπο της ιστορίας όχι σοσιαλιστικά κράτη, αλλά η Μέκκα του καπιταλισμού, οι ίδιες οι Ηνωμένες Πολιτείες, εδώ και πάρα πολλά χρόνια σ' ό,τι αφορά τις λιμενικές τους εγκαταστάσεις. Αυτή είναι η πιο αθώα εκδοχή για τον τρόπο με τον οποίο προσπαθήσατε και προσπαθείτε να ξεπουλήσετε τα λιμάνια της χώρας. Και σας ρωτώ: Με ποια διαδικασία διαλόγου, όταν τα λιμάνια αυτά βρίσκονται στο κέντρο των πόλεων, του αστικού ιστού; Με ποια διαδικασία διαλόγου, κύριε Υπουργέ;

Με ποιο δικαίωμα ο προκάτοχός σας ήρθε στη διάρκεια συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Θεσσαλονίκης, η οποία διήρκεσε τριάντισι λεπτά; Τριάντισι λεπτά ήμασταν όλοι απ' έξω, οι εργαζόμενοι, οι Βουλευτές, τα δακρυγόνα μας τίμησαν, δεν μας ζήτησε κανείς ούτε μια συγγνώμη, μήπως μέσα, όταν καταφέραμε και ρίξαμε την πύλη, είχαν περάσει τριάντισι λεπτά. Το διοικητικό συμβούλιο είχε φυγαδευτεί με πλοiάριο προς το «Μακεδονία Παλλάς», όπου ήταν ινκόγκνιτο ο προκάτοχός σας. Απίθανα πράγματα. Έκτοτε έχει περάσει ένας χρόνος. Ζητάμε -και σας παρακαλώ πολύ, κυρία Πρόεδρε- σήμερα από τον Υπουργό να καταθέσει τη σύμβαση παραχώρησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με τα δεκατρία παραρτήματα. Έναν χρόνο κοινοβουλευτικά ζητάμε τα δεκατρία παραρτήματα. Εξηγήστε μου για ποιο λόγο δεν τα καταθέτετε. Με ποιο δικαίωμα δεν τα δίνετε; Εξηγήστε μου από πού εκπορεύεται το δικαίωμα της Κυβέρνησης τα δεκατρία παραρτήματα, τα οποία υποθηκεύουν το μέλλον της πόλης, να μην τα καταθέτετε. Διαβάζω από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τους κανονισμούς της σε εισαγωγικά και μεταφρασμένα: «Οι πόλεις και τα λιμάνια τους εξακολουθούν να έχουν σχέση αλληλεξάρτησης, η οποία πρέπει να διέπεται από μακροπρόθεσμη στρατηγική, προοπτική και προγραμματισμό [...] και όλα αυτά είναι θέματα που πρέπει να επαφίενται, κυρίως, στα ίδια τα λιμάνια της περιφέρειας και τα κράτη-μέλη». Και βεβαίως όχι στα διορισμένα διοικητικά συμβούλια των τριάντισι λεπτών και όχι όλα αυτά εν κρυπτώ.

Ελάτε και στη Θεσσαλονίκη, κύριε Υπουργέ. Δεν είναι πρόταση και πρόσκληση αυτή, είναι υποχρέωσή σας. Μπορείτε να έρθετε στη Θεσσαλονίκη και κάποιος εν πάση περιπτώσει από την Κυβέρνηση να αναλάβει το κόστος -και για τον Πειραιά και για τη Θεσσαλονίκη- της διάλυσης των λιμανιών εδώ και ένα χρόνο, για μεν τη Θεσσαλονίκη η οποία έχει καταλήξει σ' ένα φιάσκο της παραχώρησης, για δε τον Πειραιά που σήμερα βλέπουμε μ' έναν τρόπο να επικυρώνεται από τη Βουλή και δεν ξέρουμε ακριβώς τι θα γίνει και τον επόμενο καιρό, διότι εκκρεμούν όλες αυτές οι προσφυγές; Και τι ακριβώς σημαίνει, κύριε Υπουργέ, ότι η Θεσσαλονίκη θα περιμένει την ολοκλήρωση της διαδικασίας του λιμανιού του Πειραιά; Τι ακριβώς κρύβεται πίσω από αυτό; Με ποιο δικαίωμα διαχειρίζεστε αυτές τις εθνικές προσόδους, επαναλαμβάνω, γιατί αυτές οι ώρες είναι ιστορικές γι' αυτό που θα συμβεί στο λιμάνι του Πειραιά και αργότερα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και αν τα σχέδιά σας προχωρούσαν και στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης πάρα πολύ σύντομα και σ' άλλα λιμάνια της χώρας.

Η ερώτησή μου έχει να κάνει με το πού ακριβώς τα δίνετε, τι ακριβώς συμβαίνει; Διότι υπάρχει ένα αρχαιακό ερώτημα, όχι γιατί ξεπουλάτε, αλλά πού τα δίνετε; Τα δίνετε σε μεγάλες εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών. Η «COSCO» δεν είναι διαχειριστής λιμενικών εγκαταστάσεων. Προκύπτει ότι γίνεται διαχειριστής λιμενικών εγκαταστάσεων όταν της εκχωρούνται λιμενικές εγκαταστάσεις για τις δικές της ανάγκες. Η «COSCO», η «HUTSISON» και όλες αυτές οι μεγάλες εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών βεβαίως έχουν ανάγκη να βγουν σε αγορές όπως είναι τα Βαλκάνια. Εμείς δεν λέμε ότι δεν πρέπει να βγουν. Όμως ξανασκεφθείτε το. Για ποιο λόγο δεν κάνετε μια άλλου τύπου διαπραγμάτευση; Για ποιο λόγο πρέπει να μπουν μέσα στις πόλεις; Και μέσα στις συμβάσεις τις οποίες προχωράτε έχετε πρόνοιες για θέματα περιβάλλοντος; Έχετε πάρει στα χέρια σας περιπτώσεις παραχωρήσεων τμήματος προβλητών; Υπάρχει και το θέμα του ανταγωνισμού που για σας είναι μια ιστορία που δεν σας αφορά.

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

Έχετε δει τι πρόνοιες περιβάλλοντος υπάρχουν; Η πρόνοιες επιπλέον κυκλοφοριακού φόρτου μέσα στην πόλη; Άλλο ζητήμα: Ποια είναι η προστιθέμενη αξία, διότι πρόκειται στην ουσία για τράνζιτ μεταφερόμενα προϊόντα. Έρχονται τα κοντέινερς -αυτό λέει η προσομοίωση- βγαίνουν και φεύγουν στα Βαλκάνια. Αυτή είναι η δική σας προσομοίωση, διότι προσομοίωση στα «Γόμορα» και στη Νάπολη λέει ακόμη κάτι χειρότερο, ότι πολλά από αυτά δεν φεύγουν απλώς, αλλά μένουν γιατί πρέπει να επανασυναρμολογηθούν, γιατί έρχεται ένα κοντέινερ δεξί παπούτσι και ένα κοντέινερ αριστερό και υπάρχουν αποθήκες παντού στην περιλιμνία περιοχή και μικρές ή μεγαλύτερες μονάδες μεταποίησης χωρίς φυσικά κανέναν έλεγχο απολύτως από κανέναν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Σας παρακαλώ, έχει τελειώσει ο χρόνος σας.

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Ποιο είναι το αναπτυξιακό σχέδιο στο οποίο εντάσσεται αυτή η παραχώρηση ακόμη και με τον τρόπο με τον οποίο εσείς θέλετε να την κάνετε; Δεν αναφέρομαι στα εργασιακά, γιατί έχουν αναφερθεί πάρα πολλοί συνάδελφοι. Όμως, θέλω να συγχαρώ τους εργαζόμενους οι οποίοι παρά τις προσφορές για εθελούσιες εξόδους και τα εφάπαξ δίνουν έναν αγώνα εδώ και πάρα πολύ καιρό. Και με το δικό τους αγώνα κατά κύριο λόγο αν θα μπορούσαμε να κερδίσουμε κάτι αν το κερδίσουμε.

Η ερώτησή μου είναι προς τι όλη αυτή η σπουδή για την παραχώρηση των λιμανιών και η ανυπαρξία διαλόγου για την ισχυροποίηση των λιμενικών αρχών; Σε ποια χώρα του αναπτυγμένου κόσμου της ανατολής και της δύσης υπάρχει αυτή η σπουδή να δώσουμε τις λιμενικές εγκαταστάσεις κατ' αποκλειστικότητα με τους χειρότερους όρους αποικιοκρατίας χωρίς να έχουμε απολύτως καμμία πρόνοια για τις εσωτερικές παραγωγές, δηλαδή για τη διακίνηση προϊόντων και πρώτων υλών, καμμία πρόνοια για τη σχέση πόλεως και λιμανιού, καμμία πρόνοια για περιβαλλοντικά ζητήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Σας παρακαλώ, κυρία Αράπογλου.

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Και περιμένω για να είναι σοβαρός και αποτελεσματικός ο διάλογος μέσα στη Βουλή ο Υπουργός να απαντήσει στα ερωτήματα τα οποία θέσαμε και να κατατεθούν τα δεκατρία παραρτήματα της σύμβασης της Θεσσαλονίκης σήμερα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρία Πρόεδρε, θα απαντήσω στις παρατηρήσεις των κυρίων συναδέλφων κατά τη σειρά των άρθρων της προς κύρωση σύμβασης.

Σχετικά με το άρθρο 1 -με το θεσμικό πλαίσιο- ο κ. Παπουτσης ισχυρίστηκε ότι στη σύμβαση ΟΛΠ-δημοσίου δεν προβλεπόταν περαιτέρω παραχώρηση. Στην παράγραφο 3 εδάφιο 1 του άρθρου 3 της αρχικής σύμβασης παραχώρησης δημοσίου-ΟΛΠ οριζόταν η έννοια των όρων χρήση και εκμετάλλευση των παραχωρούμενων στον ΟΛΠ γηπέδων, κτηρίων και εγκαταστάσεων στη ζώνη λιμένος του Πειραιά. Το έχω μπροστά μου. Στην περίπτωση III αυτής της παραγράφου προβλεπόταν ότι στην έννοια της εκμετάλλευσης από τον ΟΛΠ αυτών των εκτάσεων περιελάμβανε και η περαιτέρω παραχώρηση κατά χρήση αυτών των εκτάσεων σε τρίτο. Συνεπώς από το ίδιο το κείμενο της αρχικής σύμβασης δημοσίου-ΟΛΠ προβλεπόταν ευθέως η δυνατότητα του ΟΛΠ να προβεί σε περαιτέρω παραχώρηση της χρήσης των χώρων αυτών σε τρίτο ως τρόπου άσκησης του δικαιώματος εκμετάλλευσης που του είχε παραχωρηθεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μου επιτρέπετε;

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Βεβαίως.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Πρέπει να σας πω ότι έχετε δίκιο, αλλά πρέπει να ξέρετε ότι σ' αυτήν τη σύμβαση δεν μπορείτε να βρείτε πουθενά όσο και αν διαβάσετε τον όρο λιμενική λειτουργία. Για να το βρείτε αυτόν τον όρο πρέπει να φθάσετε στην τροποποίηση του νόμου την οποία έκανε ο προκάτοχός σας κ.

Βουλγαράκης. Χωρίς τον όρο λιμενική λειτουργία δεν μπορείτε να κάνετε διαπραγμάτευση για τη σύμβαση.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Εάν με αφήνατε να τελειώσω θα κρίνατε και εσείς ότι η παρέμβασή σας είναι περιττή. Γιατί θα σας θυμίσω ότι μέσα στις λιμενικές υπηρεσίες δεν είναι μόνο η φόρτωση και η εκφόρτωση, αλλά είναι και η παροχή υπηρεσιών σε πλοία, οι ναυπηγήσεις, οι επισκευές κ.λπ.. Θα σας θυμίσω ακόμη ότι αυτό το δικαίωμα του ΟΛΠ που ισχυρίζομαι ότι υφίσταται, δηλαδή να προβεί σε περαιτέρω παραχώρηση, όχι μόνον προβλεπόταν από τη σύμβαση, αλλά και έχει πλείστες όσες φορές ασκηθεί, καθώς έχουν παραχωρηθεί σε τρίτους χώροι της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος. Σε είκοσι περιπτώσεις περίπου, σε είκοσι εταιρείες που έχουν εγκατασταθεί εκεί και μάλιστα επί των δικών σας ημερών. Ναι ή όχι;

Ακόμα, αυτό το δικαίωμα του ΟΛΠ να προβεί σε περαιτέρω παραχώρηση της χρήσης τμημάτων της ζώνης λιμένος επαναδιατυπώθηκε και στο ν. 3654/2008 με τον οποίο κυρώθηκε νομοθετικά η σύμβαση παραχώρησης του ελληνικού δημόσιου και ΟΛΠ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Αναστάσης Παπαληγούρας καταθέτει για τα Πρακτικά το σχετικό άρθρο το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στο άρθρο 2.3 που μιλάει για συναφείς συμβάσεις ασκήθηκε κριτική πάλι από τον κ. Παπουτσή ότι εκχωρείται στην «COSCO» η σύμβαση με τη MSC, που είναι ο μεγαλύτερος πελάτης του ΟΛΠ. Κατ' αρχάς να πω ότι η σύμβαση του ΟΛΠ με την MSC σύμφωνα με την οποία η τελευταία έχει δεσμευτεί για ελάχιστο όγκο πεντακοσίων χιλιάδων κινήσεων μεταφόρτωσης ετησίως προβλέπει ρητά ότι η εξυπηρέτηση της εταιρείας θα γίνεται καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης στη δυτική πλευρά του προβλήτα II. Αυτό για τεχνικούς λόγους, που ειδικότερα έχουν να κάνουν με το μεγαλύτερο βάθος που χρειάζεται η MSC και το μεγαλύτερο μέγεθος γερανογεφυρών που επίσης χρειάζεται η MSC. Άρα, το αντικείμενο της σύμβασης μεταξύ του ΟΛΠ και της MSC είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την χρήση του προβλήτα II για τους τεχνικούς λόγους τους οποίους προανέφερα. Ακόμα επί της ουσίας κύριε Παπουτσή, μικρότερης σημασίας απ' ό,τι ακούγεται σε πρώτη ακοή νομίζω ότι είναι ο ισχυρισμός σας γιατί ήδη έχει εξαντληθεί το μεγαλύτερο μέρος της διάρκειας της σύμβασης, η οποία προβλεπόταν δεκαετής. Έχουν ήδη διανυθεί τα οκτώ χρόνια, δηλαδή τα 4/5 της διάρκειας που προβλέπεται και άρα μικρή σημασία έχει πια να διατηρηθεί αυτή η σχέση με την MSC και πάντως πολύ μικρότερη από ότι σε πρώτη ακοή ακούγεται.

Άρθρο 2 παράγραφος 4 εδάφιο 3, δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης. Αμφισβητήθηκε από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας -και ειδικότερα από την κ. Νικολαΐδου- η δυνατότητα άσκησης ελέγχου των υπηρεσιών του κράτους στο παραχωρούμενο κατά χρήση χώρο των προβλητών II και III για την προστασία του δημόσιου συμφέροντος και της εθνικής ασφάλειας.

Πρώτον, θέλω να σας πω ότι ρητά διευκρινίζεται ότι δεν μεταβάλλεται, κυρία Νικολαΐδου, το καθεστώς ελέγχου του τερματικού σταθμού των προβλητών II και III από τις αρμόδιες κατά περίπτωση κρατικές αρχές. Αναφέρω ενδεικτικά το τελωνείο, το λιμεναρχείο, τις υπηρεσίες του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και αυτές έχουν αρμοδιότητα. Παραμένουν οι ίδιες αρμοδιότητες.

Ο προβλήτας II δεν εκχωρείται, πάρτε το επιτέλους χαμπάρι! Δεν εκχωρείται, ενοικιάζεται για ορισμένο χρόνο, προκειμένου μια ανώνυμη εταιρεία να παρέχει σ' αυτόν συγκεκριμένες λιμενικές υπηρεσίες. Αυτό το γεγονός της ενοικίασης δεν μεταβάλλει, δεν περιορίζει ούτε κατά μια κεραία τη δυνατότητα ελέγχου -κατά το λόγο της αρμοδιότητας εκάστης- όλων των κρατικών υπηρεσιών στη λιμενική ζώνη. Όπως δεν επηρεάζεται παραδείγματος χάρι από τη χρήση της περιοχής αυτής σήμερα από τον ΟΛΠ. Όλες αυτές οι αρχές που ανέφερα δεν έχουν σήμερα αρμοδιότητα;

Ακόμα όμως και στο συμβατικό κείμενο της παραχώρησης, μεταξύ ΟΛΠ και «COSCO» -άρθρο 2, παράγραφος 4 εδάφιο 3- ρητά διευκρινίζεται ότι το δημόσιο διατηρεί το δικαίωμα άσκησης δημόσιας εξουσίας για την προστασία του δημόσιου συμφέροντος και της εθνικής ασφάλειας, καθώς και το δικαίωμα παρέμβασης σε έκτακτες περιπτώσεις όπου αυτό απαιτείται. Είναι αστειό να μιλούμε για αδυναμία άσκησης της εθνικής κυριαρχίας σ' ένα κομμάτι της ελληνικής επικράτειας.

Άρθρο 2 παράγραφος 5 εδάφιο γ, κατασκευή του προβλήτα III. Διατυπώθηκε ότι με την κατασκευή του νέου προβλήτα III θα υποβαθμιστεί το περιβάλλον και η ποιότητα ζωής των κατοίκων του Περάματος. Κατ' αρχάς να θυμίσω ότι υπάρχει εγκεκριμένο χωροταξικό σχέδιο, υπάρχει εγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την κατασκευή του προβλήτα III. Υπάρχει από τη δική σας εποχή, κύριε Παπουτσή.

Δεύτερο που θέλω να σημειώσω είναι ότι τελικά δεν κατασκευάζεται ολόκληρος ο προβλήτας III, όπως αρχικά είχε σχεδιαστεί, αλλά ο μισός και μάλιστα το τμήμα εκείνο το οποίο είναι στραμμένο προς τα ανατολικά και άρα επηρεάζει, εάν θέλετε, το σημερινό λιμάνι, όχι όμως το Πέραμα.

Τρίτον, σε απάντηση κάποιου ειδικότερου ισχυρισμού συναδέλφου ότι τάχα θα επιβαρυνθεί η περιοχή από τη δραματική αύξηση της κυκλοφορίας φορτηγών, θέλω να τονίσω -όσο πιο κατηγορηματικά μπορώ- ότι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων που θα εναποτίθενται στον προβλήτα III δεν θα διοχετεύεται στην ενδοχώρα. Δεν έχουν δουλειά με την ελληνική αγορά οι προβλήτες II και III.

Αντίθετα, πρόκειται αποκλειστικά για φορτία τράνζιτ, για να είμαι ακριβέστερος για φορτία transshipment, που σημαίνει τι; Ότι τα φορτία αυτά εναποτίθενται στον προβλήτα και ένα άλλο πλοίο, μικρότερο συνήθως, είναι που τα παραλαμβάνει και προχωρεί την όλη διαδρομή προς το καταναλωτικό κοινό. Δεν μιλάμε λοιπόν για φορτία που διέρχονται από την πόλη, αλλά για φορτία που έρχονται, μεταφορτώνονται σε μικρότερα πλοία και φεύγουν δια θαλάσσης. Δεν περνούν μέσα από την πόλη.

Δεν αυξάνει, λοιπόν, ούτως ή άλλως -και θεωρητικά αν θέλετε να το προσεγγίσουμε- το φορτίο που διέρχεται από τον Πειραιά. Η εγχώρια κατανάλωση δεν μεταβάλλεται. Η ελληνική αγορά είναι ανελαστική, ό,τι και να έλθει στον Πειραιά. Θα ήταν μωρό να διοχετευθούν στη χώρα μέσω του Πειραιά ποσότητες που δεν πρόκειται να καταναλωθούν.

Αν, για να είναι πάλι ακριβέστερος, υπάρχει κάποια ελαστικότητα στη ζήτηση της ελληνικής αγοράς, αυτή αναφέρεται και μόνο σε μεταβολή του ΑΕΠ. Αν έχετε αύξηση του ΑΕΠ, έχετε αντίστοιχη μικροαύξηση της ελαστικότητας της ζήτησης.

Δεν έχουν λοιπόν, να κάνουν με την ενδοχώρα, δεν έχουν να κάνουν με την Ελλάδα, δεν έχουν να κάνουν με την κυκλοφορία στους ελληνικούς δρόμους όλα αυτά τα φορτία. Τράνζιτ είναι.

Άρθρο 3 παράγραφος 1, θέση της Σύμβασης σε ισχύ. Ο εκπρόσωπος του ΛΑ.Ο.Σ. ισχυρίστηκε ότι καθώς η Σύμβαση θα ελεγχθεί από το Συμβούλιο της Επικρατείας, μετά την έγκρισή του από τη Βουλή, θα δημιουργήσει τάχα με βεβαιότητα απαιτήσεις από την COSCO, ενώ θα έπρεπε να κατατεθεί στη Βουλή μετά την οριστική απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για να αποφευχθούν συνέπειες μίας ενδεχομένως αρνητικής απόφασης.

Να θυμίσω τα εξής: Ένα, οι εργαζόμενοι, όπως είναι γνωστό, είχαν ασκήσει αίτηση αναστολής στο Συμβούλιο της Επικρατείας που απορρίφθηκε. Σύμφωνα λοιπόν, τόσο με την εθνική όσο και με την κοινοτική νομοθεσία, η αναθέτουσα αρχή -στην περίπτωση αυτή ο ΟΛΠ- δεν κωλύεται να προχωρήσει στην υπογραφή σύμβασης και την κύρωσή της νομοθετικά πριν από την έκδοση αίτησης ακύρωσης και μάλιστα αφού δεν πιθανολογήθηκε η ευδοκίμηση της αίτησης ακύρωσης -λόγος για τον οποίο απορρίφθηκε η αίτηση της αναστολής.

Δεύτερον, προφανώς συντρέχει λόγος δημοσίου συμφέροντος για την ταχύτερη κατά το δυνατό ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής.

Τρίτον, προβλέπεται ρητά στη σύμβαση ότι σε περίπτωση που η κύρωση από τη Βουλή δεν έχει ολοκληρωθεί εντός οκταμήνου από την υπογραφή της σύμβασης, κάθε μέρος δικαιού-

ται να δηλώσει ότι δεν επιθυμεί την ενεργοποίησή της. Σε μια τέτοια περίπτωση λύεται αυτοδικαίως και αζημίως για τα μέρη η σύμβαση αυτή. Όπως είναι εύκολα αντιληπτό, το δημόσιο δεν θα μπορούσε να ολιγωρήσει προκειμένου να κυρωθεί η σύμβαση εντός της οκτάμηνης προθεσμίας και δεν θα μπορούσε να αναμείνει την έκδοση της απόφασης από το Συμβούλιο της Επικρατείας επί της αίτησης ακύρωσης, σε χρόνο άγνωστο, με αποτέλεσμα στην περίπτωση αυτή να τεθεί σε κίνδυνο η ενεργοποίηση της σύμβασης παραχώρησης.

Τέταρτο, πέρα από τους λόγους στους οποίους αναφέρθηκα, με τη λογική του ισχυρισμού σας, κύριε συνάδελφε, κανένα σημαντικό έργο στην Ελλάδα δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί ποτέ. Τίποτα δεν θα υλοποιείτο, αν αναμέναμε πριν από την υλοποίηση των επενδύσεων την έκδοση –μετά από μακρό χρόνο, το ξέρουμε όλοι– οριστικών αποφάσεων, ενώ μάλιστα το ίδιο το Συμβούλιο της Επικρατείας έχει ήδη απορρίψει την αντίστοιχη αίτηση αναστολής, μη πιθανολογώντας δηλαδή ευδοκίμηση της αίτησης ακύρωσης.

Άρθρο 3 παράγραφος 3, διάρκεια της παραχώρησης. Συνάδελφοι κατήγγειλαν ως υπερβολική την προβλεπόμενη διάρκεια της παραχώρησης. Θέλω κατ' αρχάς να γίνει αντιληπτό ότι σε οποιαδήποτε τέτοιου είδους, τέτοιου αντικείμενου σύμβαση, η διάρκεια της παραχώρησης είναι πρόδηλα άμεσα συνδεδεμένη με το ύψος των επενδύσεων, προκειμένου, όπως όλοι αντιλαμβάνεστε, να είναι εφικτή η απόσβεση της επένδυσης. Διεθνώς, λοιπόν, η χρονική διάρκεια...

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

Κυρία Πρόεδρε, προσπαθώ να απαντήσω σε όσο το δυνατόν περισσότερα ερωτήματα συναδέλφων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συντομεύετε όσο μπορείτε, σας παρακαλώ.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Μπορώ να χρησιμοποιήσω το μικρόφωνο και σε άλλη ενδεχομένως φάση της συζήτησης, αλλά νομίζω ότι θα ήταν ευχερέστερο για όλους να παρακολουθήσουν συνολικά τις απόψεις της Κυβέρνησης, αν μου δώσετε ακόμα επτά, οκτώ λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Θεωρώ ότι συμφωνούν οι συνάδελφοι.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Διεθνώς, λοιπόν, η χρονική διάρκεια της παραχώρησης της χρήσης των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων κυμαίνεται μεταξύ τριάντα και εξήντα ετών, αγαπητοί συνάδελφοι, με μέσο όρο τα σαράντα τρία χρόνια.

Καταθέτω πίνακα για τα Πρακτικά με τα δέκα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης που ο αντίστοιχος χρόνος της παραχώρησης κυμαίνεται μεταξύ τριάντα και εξήντα χρόνων.

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

Είναι τα εξής λιμάνια. Αλγεθίρας στην Ισπανία: τριάντα χρόνια. Αμβέρσα: σαράντα χρόνια. Βαρκελώνη: τριάντα χρόνια. Βρέμη: σαράντα χρόνια. Γενοβα: εξήντα χρόνια. Κάβρη: τριάντα έξι χρόνια. Μάλτα: εξήντα πέντε χρόνια. Μασσαλία: τριάντα πέντε χρόνια. Ρότερνταμ: σαράντα χρόνια. Σουέζ: σαράντα εννέα χρόνια.

ΧΡΥΣΗ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Σ' έναν πάροχο;

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Εμείς έχουμε προβλέψει τριάντα πέντε χρόνια κι είμαστε οπωσδήποτε κάτω από το μέσο όρο.

Θα αναφερθώ πάλι επί του άρθρου 6, του σχετικού με τη χρηματοδότηση του έργου. Ισχυρίστηκαν κάποιες φωνές της Αντιπολίτευσης –νομίζω πρόχειρα, αβασάνιστα– ότι θα μπορούσαμε τάχα να υλοποιήσουμε την ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά με ίδιους πόρους. Παραγνωρίζουν πλήρως το γεγονός ότι αυτοί

οι ίδιοι που σήμερα έχουν αυτές τις ιδέες εγκατέλειψαν για μια δεκαετία το λιμάνι χωρίς τεχνολογικό εκσυγχρονισμό, χωρίς βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων από αυτό υπηρεσιών, απαξιωνόντάς το, όταν όλα τα άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια της μείζονος περιοχής μας ανασυγκροτούνταν, εκσυγχρονίζονταν. Δεν έλαβαν καν υπ' όψιν μελέτες των έγκριτων πανεπιστημιακών ιδρυμάτων που προκάλεσε ο ΟΛΠ, ούτε εκείνες του Πανεπιστημίου Πειραιώς που προκάλεσε η ΓΣΕΕ και η Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμένων Ελλάδος και οι οποίες μελέτες αναδεικνύουν τις αντικειμενικές αδυναμίες πρόκρισης οποιασδήποτε άλλης στρατηγικής επιλογής πλην αυτής στην οποία καταλήξαμε εμείς, της παραχώρησης δηλαδή, της προσέλευσης παγκόσμιου λιμενικού διαχειριστή για την ανάπτυξη του πρώτου λιμανιού της χώρας. Γιατί;

Γιατί, πρώτον, το ύψος της επένδυσης είναι απαγορευτικό για τον ΟΛΠ. Ακόμα και με τους ευνοϊκούς όρους του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων ο ΟΛΠ μπορεί να εξασφαλίσει κατά μέγιστο το 50% της απαιτούμενης συνολικής επένδυσης. Με ποιο τρόπο θα εξασφαλιστούν τα άλλα μισά αναγκαία κονδύλια μιας από τις μεγαλύτερες επενδύσεις που έγιναν στον τόπο;

Ο ΟΛΠ έχει ήδη λάβει δάνειο 35.000.000 ευρώ για την επένδυση στον προβλήτα Ι. Διαπραγματεύεται ακόμη πρόσθετο δάνειο 45.000.000 για την κάλυψη της επένδυσης συνολικού ύψους 160.000.000. Η ανάληψη περαιτέρω επενδύσεων στα πλαίσια του υπάρχοντος συστήματος θα έθετε σε κίνδυνο την ίδια την επιβίωση του ΟΛΠ.

Σε κάθε περίπτωση θέλω ακόμη να προσθέσω ότι δεν μπορεί ο ΟΛΠ να προσδοκά ευθεία ενίσχυση από εθνικούς πόρους δεδομένου ότι σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο κάτι τέτοιο θα αποτελούσε απαγορευμένη κρατική ενίσχυση καθώς θα νόθευε τον ανταγωνισμό.

Και το σπουδαιότερο, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι ότι ο ΟΛΠ αδυνατεί να προσελκύσει φορτία. Αυτό είναι το κρίσιμο. Δεν διαθέτει ούτε ναυτιλιακές εταιρίες, ούτε αποτελεί παγκόσμιο λιμενικό διαχειριστή για να διασφαλίσει τα αναγκαία φορτία.

Για όλους αυτούς τους λόγους καταλήξαμε στη λύση αυτή της παραχώρησης-ενοικίασης σε παγκόσμιο λιμενικό διαχειριστή.

Ο αγαπητός κ. Παπουτσή θεώρησε –έρχομαι στο άρθρο 11 παράγραφος 3, για την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο– ότι η δραστηριοποίηση της COSCO θα απαξιώσει την μετοχή του ΟΛΠ και συνεπώς θα βλάψει τα συμφέροντά του. Διερωτήθηκε ακόμα αν θα προέτρεπα κάποιον να αγοράσει μετοχές του ΟΛΠ.

Κύριε Παπουτσή, η οποιαδήποτε υπεραξία δημιουργηθεί από την ανάπτυξη του λιμανιού είναι θετική για τον ΟΛΠ, εξ ορισμού θετική. Αυτό άλλωστε προσδοκούμε, σ' αυτό στοχεύουμε αφ' ενός με τις επενδύσεις που έχει αναλάβει η «COSCO» και αφ' ετέρου με την προσέλκυση νέων φορτίων που υποχρεούται πλέον να πραγματοποιήσει. Όσο καλύτερα πηγαίνει η «COSCO» τόσο περισσότερα κερδίζει ο ΟΛΠ. Διπλά μάλιστα κερδίζει, πρώτον γιατί εισπράττει το _ των εσόδων της Cosco –όχι των κερδών, αλλά των εσόδων της Cosco– και δεύτερον, γιατί καρπούται την υπεραξία που δημιουργεί η Cosco αφού άλλωστε και οι εγκαταστάσεις αυτές στον ΟΛΠ ανήκουν. Ναι, λοιπόν, δεν θα ήταν κακή η επιλογή αγοράς μετοχών του ΟΛΠ.

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

Άρθρο 13, παράγραφος 1, όσον αφορά τις άδειες. Συνάδελφος διερωτήθη...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Υπουργέ, μιλάτε για είκοσι δύο λεπτά.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα σταματήσω τότε, κυρία Πρόεδρε, και θα πάρω ξανά το λόγο αργότερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Με συγχωρείτε, αλλά προσπαθώ να τηρήσω τον Κανονισμό. Στη δευτερολογία σας μπορείτε να συμπληρώσετε.

Πριν δώσω το λόγο στον κ. Παπουτσή, επιτρέψτε μου να κάνω μια ανακοίνωση, γιατί έχουμε ταλαιπώρα παιδάκια που

μας περιμένουν είκοσι λεπτά. Αφού, λοιπόν, απολογηθώ στα παιδιά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής, τριάντα επτά μαθητρίες και μαθητές και τρεις συνοδοί καθηγητές από το Γυμνάσιο Αυλωναρίου Ευβοίας. Καλώς ήρθατε παιδιά και Καλή Πρόοδο!

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κ. Κεδικόγλου, Βουλευτής Ευβοίας, χειροκροτεί ιδιαίτερω!

Ο κ. Παπουτσής έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Παίρνω το λόγο γιατί θα ήθελα να διευκρινίσω δύο-τρία σημεία από τα σχόλια του κυρίου Υπουργού. Ο κύριος Υπουργός ανέγνωσε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Παίρνετε το λόγο για να κάνετε την τοποθέτησή σας, για το οκτάλεπτο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όχι, δεν θα χρησιμοποιήσω το οκτάλεπτο. Μια μικρή παρέμβαση θα κάνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ορίστε, συνεχίστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Θα ήθελα να σχολιάσω δύο-τρία σημεία από την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού και κυρίες όσον αφορά το σημείο το οποίο ανέγνωσε και στην συνέχεια κατέθεσε στα Πρακτικά της Βουλής αναφερόμενος στο άρθρο 3 της σύμβασης παραχώρησης του ελληνικού δημοσίου προς τον ΟΛΠ, του 2001. Αυτή η σύμβαση, την οποία ανέγνωσε ο κ. Υπουργός, είναι μια σύμβαση η οποία δεν επιτρέπει, δεν δίνει τη δυνατότητα ούτε στον ΟΛΠ ούτε στην ελληνική Κυβέρνηση να προχωρήσει στη σύμβαση με την «COSCO». Για να γίνει αυτό, για να πραγματοποιηθεί η σύμβαση με την Cosco η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με το άρθρο 3 του ν.3564, για το οποίο έγινε τεράστια συζήτηση στη Βουλή επί τρεις ημέρες όπου καταλήξαμε με ονομαστική ψηφοφορία, αφού καταγγείλαμε την Κυβέρνηση για ένα μεγάλο πολιτικό και οικονομικό σκάνδαλο, με εκείνον το νόμο και μόνο με εκείνον το νόμο τροποποιήσατε κατά παράβαση του δικαίου τη σύμβαση την ίδια -όχι μόνο την νομοθετική πράξη αλλά τη σύμβαση την ίδια- κι επιπλέον προσθέσατε το εξής, τη δυνατότητα στην «COSCO» να ασκεί λιμενικές λειτουργίες και επιπλέον να διαχειρίζεται η ίδια τα θέματα της ασφάλειας του προβλήτα. Αυτά τα δύο στοιχεία δεν υπάρχουν στο κείμενο το οποίο μου διαβάσατε.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Αρκεί αυτό το οποίο υπάρχει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Δεν υπάρχουν. Ψάξτε το, διαβάστε το όσες φορές κι αν θέλετε. Όμως λιμενική λειτουργία, όπως ορίζεται από το π.δ. 441/1970 -επαναλαμβάνω, της μοναδικής νομοθετικής πράξης του ελληνικού δημοσίου, της ελληνικής νομολογίας όπου αναφέρεται και ορίζεται ο όρος «λιμενική λειτουργία»- σημαίνει τη δημόσια εξουσία όσον αφορά την οικονομική λειτουργία σε συγκεκριμένα τμήματα του λιμανιού. Επειδή όμως από το 1970 μέχρι σήμερα τα πράγματα έχουν εξελιχθεί, οι οικονομικές δραστηριότητες έχουν διαφοροποιηθεί -μεταξύ αυτών υπάρχει κι η απελευθέρωση της λειτουργίας των αγορών και ο ανταγωνισμός, όπως εφαρμόζεται στο πεδίο των λιμένων- σας λέω, κύριε Υπουργέ -γιατί κι εγώ έκανα αρκετό χρόνο μέχρι να μάθω- ότι ένα από τα στοιχεία του ανταγωνισμού είναι κι ο χρόνος άφιξης του καραβιού στο λιμάνι. Ο χρόνος όπου τα δύο μέρη συμβάλλονται και συμφωνούν προκειμένου να κάνουν την εκφόρτωση, ο χρόνος που το ένα πλοίο της μιας εταιρείας μπαίνει στο λιμάνι και το άλλο περιμένει για κάποιες μέρες εκτός του λιμανιού.

Όλα αυτά είναι στοιχεία τα οποία έχετε μεταφέρει στην «COSCO» σύμφωνα με τη σύμβαση την οποία υπογράφετε. Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι η εταιρεία «ΟΛΠ Α.Ε.» όταν θα έχει στη διάθεσή της τον πρώτο προβλήτα θα λειτουργεί με όρους δυσμενέστερους από ανταγωνιστικής απόψεως σε σχέση με την εταιρεία «COSCO» που θα λειτουργεί στον προβλήτα II. Από κει και πέρα δεν αντιλαμβάνομαι με ποιον τρόπο

λειτουργεί υπέρ του δημοσίου συμφέροντος. Γι' αυτό σας λέμε ότι με τη νομοθεσία του ΠΑΣΟΚ όπως διαμορφώθηκε μετά από πλήρη συναίνεση, διαβούλευση και συνεργασία μ' όλους τους τοπικούς φορείς, ανταποκρινόμενοι σ' ένα συγκεκριμένο όραμα του λαού της περιοχής, των κατοίκων της περιοχής για την ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή και ταυτόχρονα για τη μεγιστοποίηση της ανταγωνιστικής δυνατότητας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, αυτό είναι άλλο πράγμα, είναι άλλο μοντέλο ανάπτυξης απ' αυτό που παρουσιάζετε και που περιγράφετε με τη σύμβαση την οποία προωθείτε με την «COSCO». Είναι άλλο το ένα και άλλο το άλλο. Επειδή ακριβώς είναι άλλο το ένα και άλλο το άλλο, μ' ένα νομοσχέδιο που περιέχει τα άρθρα 2 και 3, δηλαδή με τις φορολογικές ελαφρύνσεις και τις διευκολύνσεις τις οποίες παρέχετε προς την «COSCO» ενώ δεν έχει ο ΟΛΠ τις ίδιες ελαφρύνσεις, τις ίδιες φορολογικές απαλλαγές, γι' αυτό σας λέμε ότι με το σημερινό νομοσχέδιο τι κάνετε; Προχωράτε ένα βήμα παραπάνω, ενισχύετε τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα της «COSCO» εις βάρος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Αυτήν την αλήθεια δεν μπορείτε να την ανατρέψετε, ότι και αν πείτε, όποια κείμενα και αν παρουσιάσετε, γιατί είναι αποτέλεσμα της αυθεντικής ερμηνείας και ανάγνωσης του δικού σας νόμου.

Αυτή εξάλλου είναι και η επιδίωξή σας. Δεν είχατε άλλη επιδίωξη. Το ομολόγησε άλλωστε και ο πρόεδρος της «COSCO» ο οποίος σε συνεντεύξεις του στα ελληνικά Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης αναφερόμενος στο ταξίδι του Πρωθυπουργού το 2006 στην Κίνα -και γι' αυτό είχε δίκιο ο κ. Ροντούλης όταν αναφέρθηκε προηγουμένως στην ομιλία του και υπενθύμιζε εκείνη την περίοδο. Το 2006, λοιπόν, ο Πρωθυπουργός κάλεσε τον πρόεδρο και του ζήτησε να εκφράσει το ενδιαφέρον του το 2006 προκειμένου η «COSCO» να συμμετάσχει στην ιδιωτικοποίηση του λιμανιού όπως ο ίδιος έλεγε.

Από το 2006 μέχρι σήμερα, δηλαδή μέχρι να φτάσουμε στη σημερινή σύμβαση, έχουμε αλλάξει τρεις θέσεις της Κυβέρνησης. Η πρώτη ήταν αυτή που σας υπενθύμιζε ο κύριος Ροντούλης, δηλαδή το πρώτο σχέδιο προκειμένου να εκχωρήσετε το σύνολο του λιμανιού στην COSCO. Ήταν αυτό με το οποίο ξεκινήσατε και με το οποίο ξεκίνησε την πρώτη συζήτηση ο Πρωθυπουργός στην Κίνα.

Κυρία Πρόεδρε, επειδή αναγνωρίζω την ευθύτητα του κυρίου Υπουργού και την ευγένεια με την οποία υπερασπίζεται τις θέσεις της Κυβέρνησης και αντιλαμβάνομαι ότι και ο ίδιος ενδιαφέρεται να υπάρχει μια ευπρέπεια στην Αίθουσα, θα ήθελα να τον παρακαλέσω να απευθυνθεί στους συνεργάτες του από πίσω και να τους παρακαλέσει να μην κουνούν το κεφάλι τους και, κυρίως, να μην κάνουν μορφασμούς όταν μιλούν οι συνάδελφοι στο Κοινοβούλιο. Δεν επιτρέπεται κάτι τέτοιο. Γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι σ' ορισμένους από τους συνεργάτες σας τρέφω μια ιδιαίτερη εκτίμηση, αλλά μορφασμούς δεν επιτρέπω.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε τον κ. Παπουτή.

Το λόγο έχει η κυρία Τσουρή.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι αυτές τις δύο εβδομάδες που συζητάμε τη σύμβαση παραχώρησης του λιμανιού του ΟΛΠ στην «COSCO» ακούστηκαν διάφορα περιεργα πράγματα, ανακρίβειες, έως και ψεύδη. Σήμερα ακούσαμε και τον πρωτοφανή ισχυρισμό ότι υπήρχε η νομική δυνατότητα με το ν. 2932/2001, δηλαδή επί ΠΑΣΟΚ, να παραχωρήσει η «ΟΛΠ ΑΕ», τους ΣΕΜΠΟ σε μία τρίτη εταιρεία.

Στο εύλογο ερώτημα γιατί χρειάστηκαν δύο νομοθετικές παρεμβάσεις από τη σημερινή Κυβέρνηση έως ότου φτάσουμε στην κύρωση της σύμβασης από τη Βουλή αυτές τις μέρες, ο κύριος Υπουργός απάντησε: «Απλώς επαναδιατυπώσαμε τη δυνατότητα που μας έδινε ο νόμος του ΠΑΣΟΚ». Εγώ, με όποιες νομικές γνώσεις έχω, νομοθετική παρέμβαση, καθιέρωση νομοθετικής διάταξης απλώς για επαναδιατύπωση δυνατότητας η οποία ήδη είχε ψηφιστεί και ήδη ίσχυε στο ελληνικό δίκαιο

πρώτη φορά ακούω. Αν υπάρχει συνάδελφος ο οποίος έχει αντίστοιχο προηγούμενο στην ελληνική Βουλή, παρακαλώ να το καταθέσει.

Το άλλο καινοφανές που ακούστηκε σήμερα είναι ότι η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας η οποία απορρίπτει την αίτηση αναστολής των εργαζομένων που έχει ήδη εκδικαστεί, προδικάζει και την έκβαση της κύριας υπόθεσης. Ή λοιπόν εμείς, κύριε Υπουργέ, πρέπει να ξεχάσουμε τις όποιες νομικές γνώσεις έχουμε, ή να μας πείτε εάν εσείς γνωρίζετε κάτι παραπάνω από μας. Είναι πάρα πολύ σοβαρό αυτό που είπατε και οφείλετε να δώσετε εξηγήσεις. Εν πάση περιπτώσει, εμείς επιμένουμε. Μία στο εκατομμύριο εάν για τον οποιονδήποτε λόγο κάνει δεκτή την προσφυγή των εργαζομένων το Συμβούλιο της Επικρατείας, τι θα γίνει σήμερα η σύμβαση την οποία κυρώνει η ελληνική Βουλή; Ποιο θα είναι το αποτέλεσμα για το ελληνικό δημόσιο; Έχετε διασφαλίσει τις υποχρεώσεις του ελληνικού δημοσίου σ' αυτήν την περίπτωση; Απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν πήραμε. Μας είπατε μ' άλλα λόγια ότι περίπου η προσφυγή θα απορριφθεί. Αν αυτό ισχύει, παρακαλώ να το επιβεβαιώσετε. Ή το ένα όμως ισχύει, ή το άλλο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλώντας για το άρθρο 1 του υπό συζήτηση σχεδίου νόμου το οποίο περιλαμβάνει τη σύμβαση, θα έλεγα με δυο λόγια ότι πέρα από όσα έχουν ακουστεί αυτές τις μέρες η σύμβαση χαρακτηρίστηκε από παντελή απουσία του αυτονομίτου, δηλαδή την πρόβλεψη αποτελεσματικών όρων εποπτείας του αναδόχου. Συμβαίνει το πρωτοφανές παράδοξο από τη μια να εκχωρούμε δημόσια εξουσία και από την άλλη να μην υπάρχει οποιονδήποτε ελεγκτικός και εποπτικός ρόλος του δημοσίου. Αντίθετα, έχει χαρακτηρίσει λερόντεια υπέρ του αναδόχου σύμβασης με προφανή βλάβη των συμφερόντων του δημοσίου η οποία σε αρκετά σημεία διαφοροποιείται μάλιστα και σε σχέση με το σχέδιο που αποτέλεσε μέρος της διακήρυξης, πάντοτε βέβαια υπέρ του αναδόχου και σε βάρος της «ΟΛΠ ΑΕ». Για του λόγου το αληθές και μόνο αναφέρω χαρακτηριστικά: «Η τιμολογιακή πολιτική το αργότερο μετά από την 1η Ιουνίου 2010 θα είναι ανεξέλεγκτη».

Στο άρθρο 9 παράγραφος 1 περιπτώσεις β' και η' επιβάλλονται πρόσθετες υποχρεώσεις στην «ΟΛΠ Α.Ε.» οι οποίες δεν προβλέπονταν στην διακήρυξη.

Στο άρθρο 21 παράγραφος 2 η «ΟΛΠ ΑΕ» έχει δικαίωμα να καταγγείλει την παρούσα σε περίπτωση κατά την οποία η «ΑΕΑΣ» εγκαταλείψει τη λειτουργία και εκμετάλλευση του νέου ΣΕΜΠΟ για συνεχές χρονικό διάστημα δεκαπέντε ημερών, ενώ αντίθετα στην διακήρυξη προβλεπόταν συνεχές χρονικό διάστημα πέντε μόνο ημερών.

Ορίζονται ως γεγονότα ανωτέρας βίας μεταξύ άλλων και οι απεργίες. Η διακήρυξη δεν θεωρεί την απεργία ως γεγονός ανώτερης βίας. Διευκρινίζεται με το άρθρο 9 παράγραφος 2 ότι η «ΟΛΠ ΑΕ» δεν θα δημιουργήσει ούτε θα λειτουργήσει οποιονδήποτε άλλο εκτός του νέου ΣΕΜΠΟ τερματικό σταθμό σε σημείο που δεν προβλέπεται από το ισχύον σήμερα γενικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης. Ο περιορισμός αυτός δεν εμπεριέχεται στην διακήρυξη.

Άρθρο 3 παράγραφος 2: Ο τρόπος παράδοσης του ΣΕΜΠΟ στην «ΑΕΑΣ» ο οποίος προβλέπει μεταξύ άλλων και την κατάπτωση ποινικών ρητρών σε βάρος της «ΟΛΠ ΑΕ» σε περίπτωση καθυστέρησης δεν προβλέπεται στην διακήρυξη.

Άρθρο 3 παράγραφος 3 περίπτωση 1: Η παράταση της διάρκειας παραχώρησης που προβλέπεται σε περίπτωση επέλευσης γεγονότων ανώτερης βίας δεν προβλέπεται στην διακήρυξη.

Άρθρο 25 παράγραφος 1: Οι λόγοι ανυπαίτιας καθυστέρησης στην περίπτωση των οποίων παρατείνεται η διάρκεια της σύμβασης δεν προβλέπονται στην διακήρυξη.

Άρθρο 18 παράγραφος 2 περίπτωση 2: Εάν οι ποινικές ρήτρες ανέλθουν στο ύψος των εγγυητικών επιστολών καλής εκτέλεσης του άρθρου 17, δηλαδή 63.000.000 ευρώ που αφορούν τόσο στο έργο της αναβάθμισης του προβλήτα II όσο και στα έργα κατασκευής της ανατολικής πτέρυγας του προβλήτα III και υπό την προϋπόθεση ότι εξακολουθούν να υφίστανται οι λόγοι επιβολής της ποινής, η ΟΛΠ δικαιούται να καταγγείλει τη

σύμβαση εξαιτίας της, οπότε και θα καταπίπτει υπέρ αυτής η αντίστοιχη εγγυητική επιστολή.

Στη διακήρυξη προβλεπόταν ότι αν οι ποινικές ρήτρες που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο ανέλθουν σε ποσοστό 5% επί του συνολικού προϋπολογισθέντος κόστους επένδυσης και υπό την προϋπόθεση ότι εξακολουθούν να υφίστανται οι λόγοι της επιβολής της ποινής η ΟΛΠ δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση εξαιτίας υπαιτιότητας της εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 31.

Άρθρο 18, παράγραφος 4. Η ποινική ρήτρα κατά της «ΟΛΠ ΑΕ» που είναι 10.000 ευρώ την ημέρα σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης του προβλήτα πετρελαιοειδών δεν προβλεπόταν στη διακήρυξη.

Άρθρο 28, παράγραφος 6. Η αναδιάρθρωση του καθεστώτος ασφάλισης των κινδύνων λόγω μεταβολής των συνθηκών δεν προβλέπεται στη διακήρυξη. Δυστυχώς δεν έχω χρόνο να αναφερθώ σε όλα.

Είναι προφανές ότι με τη σύμβαση αυτή η «ΟΛΠ ΑΕ» παραχωρεί το πιο κερδοφόρο και εν λειτουργία κομμάτι της από το οποίο αποκομίζει έσοδα άνω των 100.000.000 ευρώ και κέρδη άνω των 20.000.000 ευρώ ετησίως. Και σαν να μην έφτανε αυτό με τα άρθρα 2 και 3, για τα οποία ήδη έχουν λεχθεί πολλά, η Κυβέρνηση επιβάλλει εκ των υστέρων εκτός σύμβασης και εκτός προδιαγραφών διαγωνισμού μια σειρά φορολογικών –και όχι μόνο– προνομίων.

Οι ρυθμίσεις του άρθρου 2 θα ισχύουν μέχρι το πέρας της ολοκλήρωσης του προβλήτα III. Τι θα συμβεί αν αυτή δεν γίνει και πραγματοποιηθεί μόνο η αναβάθμιση του προβλήτα II; Όλο αυτό το διάστημα η εταιρεία δεν θα διαχειρίζεται και δεν θα αποκομίζει έσοδα από τον προβλήτα II; Προς τι αυτή η ευνοϊκή έως και σκανδαλώδης μεταχείριση;

Και επιπλέον θέλω να υπενθυμίσω ότι από την αρχή όλα αυτά σας τα είχαμε επισημάνει. Και σας είχαμε κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου ότι υπάρχει γνωστοποίηση της αλλαγής –και μάλιστα επί του ευμενέστερου– όρων υπέρ του αναδόχου στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το κάνατε; Αν το κάνατε τι σας απάντησαν; Και αν δεν το κάνατε ποιος αναλαμβάνει την ευθύνη για το τι θα συμβεί στα ευρωπαϊκά δικαστήρια από εδώ και πέρα;

Και κλείνοντας, κυρία Πρόεδρε, με την υπαγωγή της επένδυσης στο νομοθετικό διάταγμα 2687/1953 θα πρέπει κάποιος να μας απαντήσει, ακριβώς όμως, ποια είναι τα οικονομικά και όχι μόνο οφέλη για την εταιρεία και αντίστοιχα ποιες είναι οι απώλειες για το δημόσιο. Μας είπατε ότι τη ζήτησαν οι τράπεζες. Δηλαδή, ουσιαστικά παρείχατε κρατική εγγύηση για την επένδυση της «COSCO». Και αυτό απαγορεύεται από τα ευρωπαϊκά όργανα όπως είναι γνωστό. Είναι ή δεν είναι αυτό σκάνδαλο; Και τι άλλο πρόκειται να τους εξασφαλίσετε στη συνέχεια με την υπογραφή των κοινών υπουργικών αποφάσεων;

Νομίζετε ότι αμβλύνετε τις εντυπώσεις θολώνοντας τα νερά. Μатаιοπονείτε. Είναι προφανές ότι δεν διασφαλίζεται ο ελεύθερος και δίκαιος ανταγωνισμός, δεν προστατεύονται οι εργαζόμενοι, το εμπόριο, οι καταναλωτές και πολύ περισσότερο το δημόσιο συμφέρον. Απλά εξυπηρετούνται εξειδικευμένες προσδοκίες του αναδόχου. Αυτό είναι προφανές. Και κανέναν δεν μπορείτε να εξαπατήσετε επικαλούμενοι μάλιστα κάποια ποσοστά δημοσκοπήσεων. Εκτός αν υποτιμάτε την νοημοσύνη του ελληνικού λαού.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ο κ. Μπέζας έχει το λόγο για οκτώ λεπτά. Έχουμε ξεχειλώσει ανεπίτρεπτα.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αναφερθώ στο δεύτερο άρθρο του σχεδίου νόμου στο οποίο προβλέπεται η ρύθμιση θεμάτων συναφών με φορολογικά ζητήματα.

Πρέπει να πω ότι τέτοιου είδους διατάξεις υπάρχουν στην πλειονότητα των συμβάσεων παραχώρησης οι οποίες έχουν κυρωθεί με νόμο εδώ στο Κοινοβούλιο όπως είναι η σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, όπως είναι η σύμβαση της Αττικής Οδού, η σύμβαση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, η σύμβαση του μετρό της Θεσσαλονίκης, η σύμβαση της Ιονίας Οδού.

Πρέπει επίσης να τονίσω ότι ανέκαθεν προβλέπεται η χορή-

γηση φορολογικών ελαφρύνσεων στους ξένους επενδυτές με σκοπό να υπάρχει εισροή μεγάλων επενδύσεων στη χώρα μας και γενικά να στηριχθεί η ανάπτυξη της οικονομίας και η δημιουργία μεγάλων έργων. Άλλωστε για την προστασία των ξένων επενδύσεων υπάρχει και συνταγματική πρόβλεψη. Το άρθρο 107 του Συντάγματος το οποίο είναι σε ισχύ, μιλάει ξεκάθαρα για την προστασία των κεφαλαίων του εξωτερικού. Έρχομαι πιο συγκεκριμένα στις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο δεύτερο άρθρο του σχεδίου νόμου.

Στην παράγραφο 1 προβλέπεται η απαλλαγή της «COSCO» από το φόρο εισοδήματος επί των δεδουλευμένων τόκων που αποκτά κατά το χρονικό διάστημα μέχρι την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του προβλήτα III. Ανάλογη διάταξη υπάρχει στον νόμο 2338/1995 στην κύρωση, δηλαδή, της σύμβασης του αεροδρομίου των Σπάτων. «Η εταιρεία του αεροδρομίου», διαβάζω ακριβώς από την συγκεκριμένη διάταξη του ν. 2338/95 «θα απαλλάσσεται από τον φόρο επί των δεδουλευμένων τόκων που αποκτώνται απ' αυτήν μέχρι το χρόνο έναρξης λειτουργίας του Αεροδρομίου».

Ανάλογη διάταξη υπάρχει στον ν. 3555/2007 στο άρθρο 36 για τη σύμβαση παραχώρησης της Ιονίας Οδού: «ο παραχωρησιούχος απαλλάσσεται του φόρου εισοδήματος επί των δεδουλευμένων τόκων που αποκτά μέχρι την ημερομηνία πέρας της περιόδου μελετών, κατασκευών».

Ανάλογη διάταξη υπάρχει στον ν. 3535/2007 για τη σύμβαση παραχώρησης της υποθαλάσσιας αρτηρίας Θεσσαλονίκης. Αναφέρεται στη σύμβαση ότι «ο παραχωρησιούχος απαλλάσσεται του φόρου εισοδήματος επί των δεδουλευμένων τόκων που αποκτά μέχρι την ημερομηνία έναρξης περιόδου λειτουργίας του έργου».

Στην παράγραφο 5 προβλέπεται η δυνατότητα της «COSCO» να μεταφέρει τυχόν ζημιές συσσωρευμένες προς συμψηφισμό με φορολογητέα κέρδη επόμενων χρήσεων χωρίς να υπάρχει χρονικός περιορισμός.

Ανάλογη διάταξη υπάρχει στο ν. 2395/1996 στη σύμβαση για την κατασκευή της γέφυρας του Ρίου-Αντιρρίου. «Οι τυχόν συσσωρευμένες ζημιές» αναφέρεται στον νόμο «του αναδόχου δύνανται να μεταφέρονται προς συμψηφισμό με φορολογητέα κέρδη επομένων χρήσεων χωρίς χρονικό περιορισμό».

Ανάλογη διάταξη υπάρχει στη σύμβαση της υποθαλάσσιας αρτηρίας Θεσσαλονίκης. «Οι τυχόν συσσωρευμένες ζημιές του παραχωρησιούχου δύνανται να μεταφέρονται προς συμψηφισμό με φορολογητέα κέρδη επομένων χρήσεων χωρίς χρονικό περιορισμό».

Στην παράγραφο 6 προβλέπεται η κατ' επιλογή της COSCO διαδικασία απόσβεσης του συνολικού κόστους της επένδυσης. Πρέπει να σας πω ότι αυτή η απόσβεση του συνολικού κόστους της επένδυσης μπορεί να γίνει είτε με την σταθερή μέθοδο καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης είτε με την μέθοδο που προβλέπεται στην κείμενη νομοθεσία στο ν. 1914/1990. Και ανάλογη επιλογή μεθόδου απόσβεσης υπάρχει και στην σύμβαση της Αττικής Οδού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αλλάζει και ενδιάμεσα;

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Όχι.

Επίσης με τις διατάξεις της παραγράφου 7 προβλέπεται ότι οι εταιρείες ή κοινοπραξίες που έχουν την έδρα τους εκτός Ελλάδας δεν θα υπόκεινται στον ελληνικό φόρο εισοδήματος νομικών προσώπων για τα υλικά, τις εργασίες ή τις υπηρεσίες που θα παρέχουν στην «COSCO» εκτός Ελλάδος. Επαναλαμβάνω ότι ανάλογη διάταξη υπάρχει στη σύμβαση της Αττικής Οδού.

Τα αναφέρω όλα αυτά για να μη θεωρηθεί ότι υπάρχουν κάποιες πρωτόγνωρες, σκανδαλώδεις και προνομιακές διατάξεις φορολογικής μεταχείρισης της «COSCO».

Πρέπει να σας πω ότι σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 100 και 99 του ν. 2238/1994 οι αλλοδαπές επιχειρήσεις φορολογούνται στην Ελλάδα μόνο όταν αποκτούν στην Ελλάδα, προϋποθέσεις οι οποίες δεν υφίστανται στη συγκεκριμένη περίπτωση. Παρ' όλα αυτά για να μην υπάρχει καμμία παρέκκλιση και

από τα διεθνώς υφιστάμενα σε σχέση με τη φορολογική νομοθεσία τίθεται και η προϋπόθεση να υπάρχει διμερής σύμβαση αποφυγής διπλής φορολογίας μεταξύ της Ελλάδας και της χώρας που έχουν την έδρα τους οι εταιρείες ή οι κοινοπραξίες.

Έρχομαι τώρα στα θέματα του ΦΠΑ. Στην παράγραφο 2 προβλέπεται ότι η πληρωμή από την «COSCO» του προβλεπόμενου στη σύμβαση οικονομικού ανταλλάγματος αποτελεί έσοδο της ΟΛΠ και υπαγόμενο σε ΦΠΑ. Αυτό νομίζω ότι είναι ευμενές και θετικό για το δημόσιο. Με την παράγραφο 3 προβλέπεται η επιστροφή πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ προς την «COSCO» και ορίζεται ότι για την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα ΦΠΑ το κατασκευαστικό αντικείμενο που προβλέπεται από τη σύμβαση παραχώρησης και κάθε συναφή, προς το σκοπό αυτό, παροχή αγαθών, θεωρούνται ως ενιαίο αγαθό επένδυσης για την «COSCO». Ενώ στην παράγραφο 4 προβλέπεται η διαδικασία επιστροφής του πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ.

Πρέπει να τονίσω ότι όλες οι διατάξεις είναι απόλυτα συμβατές με την κοινοτική νομοθεσία, δηλαδή, με την οδηγία περί φόρου προστιθέμενης αξίας. Είναι απόλυτα συμβατές, δεν υπάρχει απολύτως καμμία παρέκκλιση απ' την κοινοτική νομοθεσία.

Ανάλογες διατάξεις υπήρχαν και σ' άλλες συμβάσεις, στη σύμβαση παραχώρησης της Ιονίας Οδού, στη σύμβαση παραχώρησης του έργου αυτοκινητόδρομου Ελευσίνας – Κορίνθου – Πάτρας και Πάτρας – Πύργου – Τσακώνας.

Ενδεικτικά να διαβάσω από το νόμο για την Ιονία Οδό ότι, το πιστωτικό υπόλοιπο, που προκύπτει σε κάθε φορολογική περίοδο από την έκπτωση του φόρου των εισροών για τα αγαθά και τις υπηρεσίες, επιστρέφεται στον παραχωρησιούχο, ανεξάρτητα από το βαθμό ολοκλήρωσης του έργου.

Ανάλογη διάταξη υπήρχε στο ν.3535 για τη σύμβαση παραχώρησης του έργου της υποθαλάσσιας αρτηρίας της Θεσσαλονίκης. Το πιστωτικό υπόλοιπο, που προκύπτει σε κάθε φορολογική περίοδο από την έκπτωση του φόρου των εισροών για τα αγαθά και τις υπηρεσίες, επιστρέφει στον παραχωρησιούχο ανεξάρτητα από το βαθμό ολοκλήρωσης του έργου.

Ανάλογη διάταξη υπάρχει και στη σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων.

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

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Τελειώνω σε δύο λεπτά, κυρία Πρόεδρε.

Με την παράγραφο 8 ορίζεται ότι οι συμβάσεις δανείων που συνάπτονται με τη χρηματοδότηση του έργου της σύμβασης παραχώρησης και οι παρεπόμενες αυτών των συμβάσεων, απαλλάσσονται από τα τέλη χαρτοσήμου.

Με την παράγραφο 9 ορίζεται ότι οι συμβάσεις μεταξύ των δανειστών απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος χαρτοσήμου, εισφορά, δικαίωμα ή κράτηση υπέρ του δημοσίου ή τρίτων με την επιφύλαξη πάντα –ακριβώς για να μην υπάρχει καμία παρέκκλιση από την κοινοτική νομοθεσία- των διατάξεων του Κώδικα ΦΠΑ, αλλά και του νόμου που θέτει το θεσμικό πλαίσιο για το φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων, του ν.1676/1986.

Επίσης, με την παράγραφο 10 ορίζεται ότι κάθε είδους αποζημιώσεις, οι οποίες καταβάλλονται από την «ΟΛΠ ΑΕ» και βρίσκονται εκτός πεδίου εφαρμογής του Κώδικα ΦΠΑ, απαλλάσσονται από τα τέλη χαρτοσήμου.

Να πω κι εδώ ότι ανάλογες διατάξεις υπάρχουν στην κύρωση της σύμβασης του αεροδρομίου των Σπάτων. Διαβάζω από την κύρωση της σύμβασης του αεροδρομίου των Σπάτων: «Όλες οι συμβάσεις δανείων ή πιστωτών, που συνάπτονται από την εταιρεία του αεροδρομίου, η εξόφλησή τους και η πληρωμή τόκων επ' αυτών απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλη χαρτοσήμου, εισφορά, δικαίωμα ή οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του ελληνικού δημοσίου».

Επίσης, ακριβώς ανάλογη διάταξη υπάρχει και στη σύμβαση για το έργο της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου. Διαβάζω, επίσης, από τη σύμβαση: «Όλες οι συμβάσεις δανείων ή πιστώσεων, που συνάπτονται από τον ανάδοχο, η εξασφάλισή τους και η πληρωμή τόκων επ' αυτών απαλλάσσονται αντικειμενικά από κάθε φόρο, τέλη χαρτοσήμου, εισφορά, δικαίωμα ή οποιαδήποτε

τε άλλη επιβάρυνση υπέρ του ελληνικού δημοσίου.»

Συμπερασματικά: Οι φορολογικές διευκολύνσεις, οι οποίες υπάρχουν στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου υπάρχουν και σε άλλες συμβάσεις παραχώρησης, οι οποίες έχουν κυρωθεί με νόμους. Το νομοθετικό διάταγμα 2687/53, που αφορά επενδύσεις εξωτερικού και επικυρώθηκε, όπως ανέφερα και προηγουμένως, με το άρθρο 107, παράγραφος 2 του Συντάγματος του 1975 κι έχει αυξημένη τυπική ισχύ, καλύπτει και τη συγκεκριμένη επένδυση. Σύμφωνα με αυτόν τον νόμο, λόγω της συνταγματικής κατοχύρωσής του, σε ό,τι αφορά την εθνική οικονομία δεν τίθεται κανένα απολύτως θέμα κρατικής ενίσχυσης.

Να σημειώσω εδώ ότι η υπαγωγή της επένδυσης στο νομοθετικό διάταγμα 2687/1953 υπάρχει και στη σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων.

Το νόμο και το Σύνταγμα τον γνώριζαν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι ανταγωνιστές. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχει καμμία ιδιαίτερη φορολογική μεταχείριση. Δεν υπάρχει καμμία σκανδαλώδης μεταχείριση. Δεν τίθεται θέμα κρατικής ενίσχυσης, ούτε υπάρχει αιφνιδιασμός των ανταγωνιστών από τις φορολογικές διευκολύνσεις και τις φορολογικές διατάξεις, οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Πριν δώσω το λόγο στον κ. Λαφαζάνη, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής, είκοσι πέντε μαθήτριες και μαθητές, καθώς και πέντε συνοδοι-δασκαλοί από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Παραλίας Αχαΐας.

Καλωσορίζουμε τα παιδιά και τους ευχόμαστε καλή πρόοδο.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ορίστε, κύριε Λαφαζάνη, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Για τρία λεπτά θα μιλήσω, κυρία Πρόεδρε. Θα κάνω παρέμβαση και αύριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Να γραφεί με κεφαλαία στα Πρακτικά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Να γραφεί. «Γράψε και κλάψε», που λένε.

Κυρία Πρόεδρε, είτε το ήθελε είτε όχι ο κ. Μπέζας αυτό που έπλεξε αυτήν τη στιγμή με την ομιλία του είναι ένα μεγάλο εγκώμιο στην αποικιοκρατία, στη νεοαποικιοκρατία, για να το πω πιο κομψά και στη νεοϋποτέλεια.

Κύριε Υπουργέ, με συγχωρείτε, πρότυπο είναι αυτές οι συμβάσεις, τις οποίες μας εκθέσατε; Πρότυπο είναι η σύμβαση του αεροδρομίου; Είναι πρότυπο αυτή η σύμβαση; Έχουμε κάνει το ακριβότερο αεροδρόμιο σε όλη την ευρύτερη περιοχή, άκρως μη ανταγωνιστικό, μη αποδοτικό.

Η «HOCHTIF» κερδίζει άκοπα λεφτά από τη λεηλασία του ελληνικού λαού και του ελληνικού τουρισμού, που αντιμετωπίζει κρίση. Και τις σχετικές υπερπρονομιακές παραχωρήσεις που έκανε το δημόσιο εδώ, μας τις θέτετε εδώ ως πρότυπο γι' αυτά που πρέπει να αποκτήσει ως προνόμια η «COSCO»;

Δεν μου λέτε, είστε ευχαριστημένοι ως δημόσιο, την ώρα που έχετε πρόβλημα εσόδων, από τα έσοδα που παίρνετε από την Αττική Οδό; Δύο ευρώ και εβδομήντα λεπτά πληρώνει ο απλός πολίτης, που έχει ένα αυτοκίνητο και διέρχεται από την Αττική Οδό. Το κόστος αυτό είναι υπέρογκο. Ξέρετε ότι για να βγει από την Αθήνα θέλεις 2,80 ευρώ σε διόδια, για να κάνετε αυτές τις λεόντειες συμβάσεις, τις νεοαποικιοκρατικές συμβάσεις με αυτούς τους όρους;

Είναι λογική να μας φέρνετε ως παράδειγμα το Ρίο – Αντίριο και την αποικιοκρατική παραχώρηση στη γαλλική εταιρεία, που για να περάσεις απέναντι θέλεις πάνω από 12 ευρώ; Αφήστε το κόστος μεταφοράς των φορτηγών.

Αυτά είναι τα πρότυπά σας;

Εν πάση περιπτώσει, εδώ τα πράγματα είναι ακόμα χειρότερα. Εδώ τα πράγματα είναι πολύ χειρότερα. Διότι θα μπορούσε να επικαλεστεί κάποιος –κακώς βεβαίως, κάκιστα θα έλεγα– ότι αυτές είναι οι υποδομές. Εδώ δεν έχουμε υποδομές. Έχουμε και μία επιχείρηση η οποία θέλει να πάρει ένα λιμάνι που λει-

τουργεί -που θα εγκατασταθεί για να λειτουργήσει- ένα λιμάνι κερδοφόρο, μία επένδυση που δεν έχει κανένα απολύτως ρίσκο και σχεδόν έχει μονοπωλιακό, άντε να το δικαιολογήσω, ολιγοπωλιακό, χαρακτήρα και της δίνετε όλα αυτά τα υπερπρονόμια που αναφέρετε, των δεδουλευμένων τόκων; Γιατί, δηλαδή, χρειάζεται οι δεδουλευμένοι τόκοι να απαλλάσσονται από το φόρο; Γιατί δεν απαλλάσσετε και το μικρό καταθέτη που έχει 1.000 ευρώ στην τράπεζα και πληρώνει τόκο για την κατάθεσή του; Δέκα τοις εκατό του παίρνετε, ανεξαρτήτως εισοδήματος. Ακόμα κι αν δεν έχει καθόλου εισόδημα, αν είναι άνεργος, θα το πάρετε το 10%. Κι ερχόσαστε στην «COSCO» να κάνετε αυτές τις ειδικές παραχωρήσεις;

Δεν μου λέτε, τι λογική είναι αυτή η μεταφορά των συσσωρευμένων ζημιών στο διηνεκές; Τι είναι αυτό το πράγμα; Γιατί; Από πού κι ως πού θα έχει ζημιές και θα τις μεταφέρει στο διηνεκές η «COSCO»; Η ΟΛΠ, που διαχειριζόταν μέχρι τώρα το ΣΕΜΠΟ, είχε ζημιές; Είχε ζημία; Καμία ζημία δεν είχε. Θα δικαιολογούσε ποτέ η ΟΛΠ να διεκδικούσε οι ζημιές στο διηνεκές να συμψηφίζονται με τα τυχόν κέρδη, για τριάντα πέντε και δεν ξέρω πόσα ακόμα χρόνια;

Αυτά δεν γίνονται. Αυτά καμμία χώρα, ούτε τριτοκοσμική –με συγχωρείτε, είναι κακός ο όρος- δεν θα τα έκανε. Κι ερχόσαστε να τα δικαιολογείτε στο 2009, από το Βήμα, να δικαιολογείτε ακόμα και το σύμβολο του μετεμφυλιακού καθεστώτος, αυτό τον επαισχυντο νόμο που διατηρείτε ακόμα κατά απαράδεκτο τρόπο, τον 2687/1953 κι έχει και συνταγματική κατοχύρωση;

Και δεν μου λέτε, πώς εσείς αποκλείετε ότι τα ειδικά προνόμια που περιέχει ο ν.2687 –και φορολογικά ακόμα προνόμια, ακόμα και προνόμια ειδικού χαρακτήρα που αφορούν θέματα που άπτονται της εθνικής ασφάλειας- δεν θα χρησιμοποιηθούν από την «COSCO», αφού το προσθέτετε ως άρθρο 3; Δεν λέτε ότι με βάση αυτά που προβλέπει η σύμβαση, θα εφαρμόζεται ο 2687/1953. Είναι υπεράνω και πάνω από τη σύμβαση, ως πρόσθετο άρθρο κατοχύρωσης αυτής της επένδυσης.

Αυτά τα πράγματα είναι κατάπτυστα. Είναι ντροπή για την Ελλάδα ότι γίνονται τέτοιου είδους συμβάσεις και τέτοιου είδους παραχωρήσεις.

Να σας πω να τα πάρετε πίσω; Έχετε, όμως, μία ιστορική ευθύνη, διότι δίνετε το χειρότερο μήνυμα μέσα στη χειρότερη κρίση που έχει περάσει ο καπιταλισμός για το μέλλον και ιδιαίτερα για το μέλλον της νεολαίας. Λυπάμαι πάρα πολύ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ο κ. Νικητιάδης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αντιπαρεχόμενος τις αριστερές ενοχές του προλαλήσαντος, θα τον καλέσω να σκεφθεί πώς θα ήταν η Ελλάδα με τις αποικιοκρατικές συμβάσεις, όπως τις χαρακτήρισε, χωρίς τη γέφυρα στο Ρίο-Αντίριο, χωρίς το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Γιατί δεν κατάλαβα; Πώς θα ήταν...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Σκεφθείτε μόνο πώς θα ήταν η Ελλάδα χωρίς το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος»...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αμετανόητοι!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Άλλη Ελλάδα, άλλη εικόνα, εκατό χρόνια πίσω.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Με τα δύο έργα που κάνατε;

Εκατό χρόνια πίσω!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Θα έρθετε, κύριε συνάδελφε, να μιλήσετε.

Θα καλέσω τον προλαλήσαντα Υπουργό να σκεφθεί τι σχέση μπορεί να έχει ο προβλήτας, που θα κτίσουν οι Κινέζοι, με το «Ελευθέριος Βενιζέλος», με το Ρίο-Αντίριο, με την Αττική Οδό, με το μετρό, με όλα αυτά τα μεγάλα έργα που άλλαξαν μας και διά παντός το χάρτη της χώρας, που και τα εγγόνια σας και τα δισέγγονά σας, κύριοι συνάδελφοι, που διαμαρτύρεστε, και τα τρισεγγόνιά σας θα τα βλέπουν, θα τα ζουν και θα τα απολαμβάνουν, ως έργα κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δρόμους δεν κάνατε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ –απευθύνομαι σε εσάς, κύριε Παπαληγούρα- δεν ξέρω τι θα λέγατε, εάν ζούσε η

αείμνηστη Μελίνα Μερκούρη και σας έλεγε ότι «εγώ δεν ξανατραγουδώ τα παιδιά του Πειραιά, έτσι που τον κάνετε τον Πειραιά, δεν γίνεται». Τι θα λέγατε στον Χατζηδάκι, που και αυτός είναι βέβαιο ότι δεν θα έγραφε το τραγούδι, εάν είχε υπ' όψιν του αυτήν την άνευ όρων εισβολή των Κινέζων, δεν επρόκειτο να γράψει το τραγούδι ο Χατζηδάκις.

Προσπαθήσαμε στην επιτροπή όλοι οι συνάδελφοι από το ΠΑΣΟΚ να σας εξηγήσουμε το διαφορετικό τρόπο που προσεγγίζουμε εμείς αυτά τα ζητήματα. Προσπαθήσαμε να σας εξηγήσουμε ότι εμείς κάναμε μεν νόμους, αλλά ο στόχος μας ήταν να έρθουν επενδυτές, για να ωφεληθεί η χώρα, ο ελληνικός λαός, για να απολαμβάνουν τα έργα όλοι όσοι είναι γύρω από το αεροδρόμιο. Μπορείτε να πάτε και να τους ρωτήσετε σήμερα, όπως και όλους όσοι κατοικούν γύρω από το Ρίο-Αντίρριο, εάν είναι ευχαριστημένοι, εάν έχει ανέβει το βιοτικό τους επίπεδο και εάν έχει αλλάξει τελείως η ζωή τους.

Θέλουμε, λοιπόν –και γι' αυτόν το λόγο κάναμε νόμους- να προσελκύσουμε επενδυτές, χωρίς να εκχωρούμε οποιοδήποτε δημόσιο συμφέρον, προστατεύοντας χωρίς καμμία υποχώρηση, χωρίς καμμία διαπραγμάτευση το δημόσιο. Αυτός είναι ο βασικότερος λόγος, με τον οποίο διαφωνούμε με τον τρόπο που προσεγγίζετε εσείς τα πράγματα.

Ο δεύτερος βασικός λόγος είναι ότι δεν πιστεύουμε πως είστε ικανοί να κάνετε μια καλή σύμβαση για τη χώρα. Είναι θέμα ικανότητας, δηλαδή, το οποίο θα εξηγήσω και παρακάτω.

Θέλω να σας ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, το εξής: Υπήρχε και από ποιους οίκους η εκτίμηση του διατεθέντος, του εκμισθωθέντος προϊόντος, του μίσθιου; Ξέραμε ποια ήταν η αξία του πράγματος που δίνουμε στους Κινέζους; Πήραμε κάποιες εκτιμήσεις από κάποιους οίκους;

Επίσης, θέλω να σας ρωτήσω το εξής: Ξέρουμε ποια είναι η αξία του επενδυτή, ποιο είναι το μετοχικό κεφάλαιο της «COSCO»; Ξέρουμε ποιος ελέγχει το μετοχικό κεφάλαιο της «COSCO»; Ξέρουμε πόσα χρήματα είναι και τι εγγυήσεις υπάρχουν πίσω από την «COSCO»; Τα ξέρουμε όλα αυτά;

Ακόμη, θέλω να σας ρωτήσω: Πώς μπορούν να μεταβιβαστούν οι μετοχές της «COSCO»; Έχετε ψάξει; Σας το είπα και στην επιτροπή ότι εάν αύριο, μεθαύριο οι μετοχές της «COSCO», που στην ουσία ελέγχει όλη τη διαχείριση του λιμανιού, βρεθούν στα χέρια κάποιου που δεν συμπαθεί τόσο την Ελλάδα, κύριε Καμμένε, ενός πιθανού εχθρού μας, εάν ξαφνικά οι γείτονες εκεί βρίσκονται με το πλειοψηφικό πακέτο της «COSCO» και ελέγχουν το λιμάνι του Πειραιά, έχετε προβλέψει –αυτά για τα περί ανικανότητας που είπα πριν- πώς θα αποφευχθεί κάτι τέτοιο σ' αυτήν τη σύμβαση;

Θέλετε να δούμε άλλες λεπτομέρειες; Είπατε κάποια πράγματα –έχετε κάνει Υπουργός Δικαιοσύνης, είστε νομικός- αναφέρθηκε και η συνάδελφός μου, η κ. Τσουρή. Έρχεστε εδώ, κύριε Υπουργέ, και λέτε ότι επειδή απέρριψε το Συμβούλιο της Επικρατείας την αίτηση αναστολής, αυτό διασφαλίζει ότι θα απορριφθεί και η αίτηση της ακύρωσης; Επειδή υπάρχει μια απλή πιθανολόγηση; Ως πρώην Υπουργός Δικαιοσύνης εσείς, δεν ξέρετε ότι υπάρχουν εκατοντάδες, χιλιάδες αιτήσεις ακύρωσης που έγιναν δεκτές, ενώ είχε απορριφθεί η αίτηση αναστολής; Είναι λόγος αυτός, τον οποίο φέρνετε και στο Εθνικό Κοινοβούλιο;

Πάμε και υπογράφουμε μια σύμβαση. Αναρωτιέμαι: Δεν ενοχλεί κανέναν ότι υπάρχει μία περίπτωση να ευδοκιμήσει αυτή η προσφυγή, μια στο εκατομμύριο, όπως σας είπε και η κ. Τσουρή; Δεν ενοχλεί το ότι η Νομαρχία Πειραιά δεν θέλει αυτήν την κατασκευή του προβλήτα, δεν ενοχλεί ότι ο Δήμος Περάματος δεν το θέλει και λέτε ότι δεν θα γινόταν ποτέ κανένα έργο, εάν τα βλέπαμε αυτά; Μα, περιέγραψα προηγουμένως έργα σημαντικά, τα σημαντικότερα που έχουν γίνει στην πατρίδα μας. Για όλα αυτά εμείς δεν είχαμε υπ' όψιν μας τις δικές σας θεωρίες περί αναστολών και ακυρώσεων και τι μπορεί να ευδοκιμήσει ή όχι στο Συμβούλιο της Επικρατείας; Μόνο εσείς τα είχατε; Εμείς πώς προχωρήσαμε τα έργα, χωρίς να περιέχονται τέτοιου είδους αναστολές ή αιρέσεις ή φόβοι; Γιατί δεν είναι μόνο από τη δική σας πλευρά. Από τη δική σας πλευρά είναι μόνο η πρεμούρα, άντε να υπογράψουμε να τελειώνουμε. Τα ιδεολογι-

κά σας συμπλέγματα, μην τυχόν και δεν ευδοκιμήσει η ιδεολογία σας περί αναπτύξεως, όπως εσείς την αντιλαμβάνεστε, να έρθουν ξένοι. Ποιοι ξένοι; Μόνο η «COSCO» ήρθε για δικούς της λόγους και με όρους δικούς της στο τέλος-τέλος.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ**)

Θέλετε να δούμε τα άλλα άρθρα για τις φοροαπαλλαγές που μας είπε πριν ο κ. Μπέζας, ο οποίος έφυγε; Μιλάμε σοβαρά, όταν ερχόμαστε εκ των υστέρων, χωρίς να προβλέπεται από τη διακήρυξη τίποτα, και βάζουμε στη σύμβαση φοροαπαλλαγές; Εγώ ξέρω επενδυτές που θα ήθελαν να συμμετάσχουν στο διαγωνισμό, εάν ήξεραν ότι θα έχουν και φοροαπαλλαγές, ότι θα ενταχθούν και στο νέο αναπτυξιακό νόμο. Εκ των υστέρων, χωρίς να προβλεφθούν στη διακήρυξη, έρχονται αυτές οι διατάξεις τώρα και προστίθενται χαριστικά στην «COSCO»;

Έρχομαι στο άρθρο 26 και στην ανωτέρα βία. Προσέξτε, ανακαλύψατε νέα θεωρία –ως πρώην Υπουργός Δικαιοσύνης καταλαβαίνετε τι εννοώ- περί ανωτέρας βίας. Δεν είναι πια ανωτέρα βία οι σεισμοί, ο πόλεμος, τα απρόβλεπτα γεγονότα τα οποία είναι καταστροφικά. «Γεγονότα, λέτε, που δεν θα μπορούσαν να είχαν προβλεφθεί ακόμη και με καταβολή ιδιαίτερης επιμέλειας». Προσέξτε το υποκειμενικό στοιχείο που θα το κρίνει το δικαστήριο. Θα έρθει, δηλαδή, το δικαστήριο και θα κρίνει ότι ένα γεγονός ήταν ανωτέρας βίας για πρώτη φορά, επειδή εσείς το περιλάβατε σε μία σύμβαση, επειδή προφανώς το απαιτήσαν η «COSCO» και οι Κινέζοι. Και εγώ λέω: Νέες θεωρίες περί ανωτέρας βίας ανακαλύψατε έτσι, μέσα στη πρεμούρα σας να υπογράψετε μια σύμβαση.

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

Κλείνω σε μισό λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δημιουργούνται τεράστια προβλήματα μ' αυτήν τη σύμβαση. Πραγματικά δεν μπορώ να προβλέψω –πολλοί συνάδελφοί μου το ανέφεραν- την εξέλιξη της και πόσο θα σταθεί αυτή η σύμβαση στο τέλος με τόσες προσφυγές και αντιρρήσεις που υπάρχουν.

Σας είπα και στην επιτροπή ότι ο τρόπος αυτός υπογραφής συμβάσεων, όταν εκχωρούνται τόσο σοβαρά δημόσια συμφέροντα, δεν είναι ο πρόβλεπτος. Δεν λέω ότι δεν είναι σοβαρός, παρά το ότι θα μπορούσα να το πω. Εγώ είχα καταθέσει στην επιτροπή το έγγραφο της «PRICEWATERCOOPER», η οποία, απευθυνόμενη στον πελάτη της, στους Κινέζους, είπε ότι η παρούσα επιστολή παρέχεται αποκλειστικά για το σκοπό που αναφέρεται στην παράγραφο 2 και δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί για άλλο σκοπό ή να διανεμηθεί σε τρίτους. Αυτό η «PRICEWATER» το έδωσε στην «COSCO» και η «COSCO» στα δέκα χιλιάδες παραρτήματα. Εσείς τόσο σέβεστε το ελληνικό δημόσιο, τόσο αντιλαμβάνεστε την προσβολή που υφίσταμεθα από το να χρησιμοποιούνται έγγραφα τα οποία εδόθησαν στους Κινέζους με την εμπιστευτικότητα και προχωρείτε στην υπογραφή τέτοιων συμβάσεων!

Ελπίζω κάποια απ' αυτά που σας είπαμε να τα απαντήσετε στη δευτερολογία σας. Η συνάδελφός από τη Θεσσαλονίκη σας ζητήσε δεκατρία παραρτήματα. Οφείλετε να τα δώσετε, διότι τα δέκα χιλιάδες παραρτήματα που μας φέρατε τις τελευταίες δυο ημέρες δεν ήταν επιτρεπτό να έρθουν μ' αυτήν τη διαδικασία, γιατί δεν είχαμε κανένα τρόπο να τα μελετήσουμε και να τα δούμε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, ο κ. Κυριάκος Βελόπουλος.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Σας ακούει και η «COSCO» από πάνω.

ΣΙΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Έχουμε και παρατηρητές από τα θεωρεία από το Δήμο Πεκίνου.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι από την «COSCO», από το Δήμο Πεκίνου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Δεν μας έχει ενημε-

ρώσει κανείς. Πάντως καλωσορίζουμε τους Κινέζους.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν θα κάνουμε, όμως, τους Κινέζους. Θα μιλήσουμε για την «COSCO» θέλετε δεν θέλετε.

Θα ξεκινήσω, γιατί αναγκάζομαι να το κάνω –οφειλόμενη απάντηση προς εσάς, κύριε Νικητιάδη– με το θέμα του Ρίου-Αντιρρίου, με το θέμα του «Ελευθέριος Βενιζέλος». Θα σας πω το εξής: Τα έργα αυτά έγιναν, γιατί χρειαζόντουσαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Ήταν απαραίτητη προϋπόθεση. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες επί ΠΑΣΟΚ κόστισαν τρεις φορές πάνω από το κανονικό, κύριε Νικητιάδη. Άρα, λοιπόν, πρέπει να είμεθα προσεκτικοί και παραπάνω.

Θα πω, όμως, και το εξίσου σημαντικό. Κάνετε μία γέφυρα, η οποία δεν έχει δρόμο για να πας. Απίστευτα πράγματα! Έρχεστε και μιλάτε για ευρωπαϊκά έργα πνοής, κάνετε μία γέφυρα για να μπορεί να συκοινωνεί και να επικοινωνεί ο κάτοικος της περιοχής της μιας πλευράς με την απέναντι, αλλά για να πάω μέχρι απέναντι κινδυνεύει η ζωή μου, είτε από τον Μπράλο είτε από οπουδήποτε αλλού να περάσω. Και ξέρετε τι συμβαίνει στο Μπράλο. Άρα, λοιπόν, όταν κάνεις ημιτελή έργα είσαι ημιτελής κυβέρνηση, για να μην πω ότι είσαι ημιθανής κυβέρνηση.

Θα πάω, λοιπόν, τώρα και στους κυρίους, γιατί –επειδή είμαι λάτρης της αρχαιότητας– όταν οι αρχαίοι Αθηναίοι, κύριε Υπουργέ, έφτιαχναν το λιμάνι του Πειραιώς, το έφτιαχναν για να κάνουν οικονομική ανάπτυξη. Δεν περίμεναν ποτέ ότι θα έρθει εδώ ένας Υπουργός, όπως εσείς, που θα πείτε ότι θα κάνετε οικονομική ανάπτυξη ξεπουλώντας το λιμάνι του Πειραιά. Είναι η πλήρης αντίφαση.

Βέβαια θα ξεκινήσω λέγοντας το εξής: Είναι τραυματικό στη σημερινή δημοκρατία να χρησιμοποιείτε νόμους του '53. Ξέρετε, κύριε Κεδίκογλου, ποιος είναι ο νόμος του '53, του Μαρκεζίνη που λέτε, αυτός ο περιβόητος νόμος, ο αναπτυξιακός; Έχουμε εν ισχύ νόμο του '53, ο οποίος ακόμα και τώρα, κύριε Παπουτσή, ισχύει. Τι λέει ο νόμος του '53, τον οποίο επικαλείσθε όλοι σας; Ακούστε αποικιοκρατία:

«Πρώτον, επανεξαγωγή του εισαχθέντος κεφαλαίου και εξαγωγή κερδών σε ποσοστά μεγαλύτερα των επιτρεπομένων.

Δεύτερον, χρησιμοποίηση αλλοδαπών για τις θέσεις του προσωπικού και με αμοιβές σε συνάλλαγμα, μεταφερόμενο στο εξωτερικό.

Τρίτον, εξαίρεση των αλλοδαπών εργαζομένων από την προβλεπόμενη διαδικασία προέγκρισης εισόδου για εργασία στη χώρα.

Τέταρτον, φορολογία χαμηλότερη της ισχύουσας.

Πέμπτον, προσπάθεια να αναιρεθεί οποιαδήποτε δυνατότητα για εξέταση και τροποποίηση από μελλοντική κυβέρνηση των όρων, χωρίς την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του αναδόχου».

Δασμεύετε την Ελλάδα για τριάντα πέντε χρόνια, χωρίς να μπορεί η επόμενη κυβέρνηση –μπορεί να είναι το ΠΑΣΟΚ, μπορεί να είναι ο ΣΥΡΙΖΑ, μπορεί να είναι ο ΛΑΟΣ, μπορεί να είναι οποιαδήποτε κυβέρνηση– να αλλάξει τη συμφωνία. Εάν αυτό δεν λέγεται αποικιοκρατικού χαρακτήρα επιλογή, πώς την ορίζετε εσείς; Πείτε μου. Νόμος του '53 εν ισχύ!

Να σας πω και κάτι άλλο, κάτι εξίσου σημαντικό. Κύριε Λαφάζα, ξέρετε ότι η «COSCO» –γιατί οι κυβερνώντες δεν το γνωρίζουν αυτό, φαντάζομαι ή δεν θέλουν να το ξέρουν– δεν κατέχει πουθενά στον κόσμο, ούτε στην Κίνα, κύριε Παπαληγούρα, –το ξέρετε εσείς αυτό με τα κινέζικα προϊόντα που έχετε τώρα ανά χείρας– δικό της λιμάνι. Πουθενά στον κόσμο η συγκεκριμένη εταιρεία, η «COSCO», δεν έχει 100% δικό της λιμάνι. Ούτε στην Κίνα. Ήρθαν, λοιπόν, οι Κινέζοι για να πάρουν λιμάνι στην Ελλάδα.

Επίσης για πρώτη φορά δίνεται η ευκαιρία να πάρουν λιμάνι. Το γιατί θα το δούμε στην πορεία. Εκτός Κίνας έχει συμμετοχή μόλις σε τρεις εγκαταστάσεις. Σγκαπούρη 49%, Πόρτ-Σάιτ 20%, Αμβέρσα 20%. Πουθενά αλλού. Άρα, λοιπόν, πού έχει το know how η εταιρεία αυτή; Γιατί εμείς τους δίνουμε το 100%;

Θα συνεχίσω. Έγιναν πολλαπλές παρατυπίες, διότι αν δεν κάνω λάθος, δεν επετράπη, παράνομα, η είσοδος σε τέσσερα μέλη του διοικητικού συμβουλίου που θα καταψήφιζαν το σχέδιο για παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ σε ιδιώτες. Ήταν ο κ. Φασούλας, Δήμαρχος Πειραιά, μέλος διοικητικού συμβουλίου, ο Νου-

χοτίδης, ο Σταύρος Μπαλαμπανίδης και κάποιοι άλλοι. Σύμφωνα με το καταστατικό του «ΟΛΠ ΑΕ», θα έπρεπε να είχε δοθεί η εισήγηση στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου σαράντα οκτώ ώρες πριν τη συνεδρίαση, κάτι που δεν έγινε.

Για μία κρίσιμη απόφαση, κύριοι, που αφορά εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο, δεν αποφασίζει το διοικητικό συμβούλιο. Αποφασίζουν στη γενική συνέλευση. Αυτό είναι πρωτόγνωρο. Έγινε και αυτό. Το δέχομαι.

Πάμε στα υπόλοιπα. Ακούστε τα τραγικότερα από όλα, γιατί και ο χρόνος πιέζει. Η σύμβαση είναι περίεργη, γιατί η ίδια η εταιρεία, η «COSCO», δίνει τη δυνατότητα να παραχωρήσει σε τρίτους, τους ΣΕΜΠΟ και να αναθέτει εξ ολοκλήρου το σύνολο των λιμενικών υπηρεσιών. Δηλαδή ακούστε τι τους δίνουν. Τους δίνουν τη δυνατότητα να συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές για θέματα προστασίας της εθνικής ασφάλειας και της δημόσιας τάξης. Το καταλάβατε αυτό, κύριε Παπουτσή;

Ξέρετε τι κάνουν; Δίνουν ένα λιμάνι, με το οποίο ουσιαστικά δίνουν στους κυρίους αυτούς τη δυνατότητα να έχουν ασφάλεια και τάξη. Σε λίγο θα μας φέρετε και Κινέζους στρατιώτες. Αν και τους χρειαζόμαστε γιατί δεν έχουμε στρατό.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Δέχεστε μία παρέμβαση;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν χρειάζομαι παρεμβάσεις. Αν δεν πιστεύετε αυτό που σας είπα για την «COSCO», το παραδίδω στα Πρακτικά για να δείτε πως ακριβώς η «COSCO» είναι μία εταιρεία άφαντη. Δεν υπάρχει πουθενά στον κόσμο που να έχει το 100% ενός λιμανιού.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κυριάκος Βελόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Τι είναι αυτά που λέτε; Είκοσι τρεις τεματικούς σταθμούς λειτουργεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Υπουργέ, ζητείστε το λόγο αφού ολοκληρώσει.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ξέρω πολύ καλά τι λέω. Από τα Πρακτικά της Βουλής, κύριε Παπαληγούρα, σας δίνω στοιχεία. Διαψεύστε με. Θέλω στοιχεία και όχι τι λέτε εσείς. Εγώ μπορώ να λέω ό,τι θέλω. Δεν έχει κανένα λιμάνι 100%. Ελληνικά μιλάω. Αν δεν το καταλαβαίνετε είναι άλλη ιστορία. Έχει το 49%, έχει το 20% στην Αμβέρσα, αλλά δεν έχει το 100%. Εσείς τους δίνετε το 100%. Αυτό σας λέω.

Βέβαια δεν μου είπατε τίποτα για το νόμο του '53. Το αποφύγατε, γιατί είναι ένας καθαρά –το τονίζω– αποικιοκρατικός νόμος, τον οποίο τον εφαρμόζετε εσείς.

Εδώ λέει ότι θα φέρουν εργάτες από οπουδήποτε θέλουν οι ίδιοι. Συνεχίζω. Η δημιουργία ΣΕΜΠΟ στη συγκεκριμένη περιοχή και στο περιβάλλον, κύριε Παπαληγούρα, δημιουργεί πρόβλημα. Διότι όσοι ξέρουν από κοντέινερς, το ύψος τους φθάνει μέχρι τα είκοσι πέντε μέτρα. Οι κάτοικοι στην υποβαθμισμένη περιοχή του Περάματος και στην ευρύτερη περιοχή, θα έχουν πρόβλημα. Βέβαια υπάρχει και αρχαιολογικός χώρος δίπλα, αλλά δεν σας νοιάζει αυτό, δεν έχει σημασία. Ούτε αυτό κοιτάτε.

Η σύμβαση δίνει το δικαίωμα –και εδώ θέλω απάντηση– υπομίσθωσης των εγκαταστάσεων στην «COSCO», ανοίγοντας τη δυνατότητα παρουσίας και μη φιλικών προς την Ελλάδα συμφερόντων, σε μία περιοχή από όπου διέρχονται τα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού. Κάνω λάθος; Δεν διέρχονται από εκεί, κύριε Καμμένε; Από απέναντι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Είκοσι πέντε μέτρα ύψος τα κοντέινερ δεν υπάρχει τέτοιος τύπος στον κόσμο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Στο ύψος, είπα, κύριε Καμμένε. Το ένα πάνω στο άλλο μπαίνουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Βελόπουλε, μην απευθύνετε προσωπικά. Μας καταργείτε όλους.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, με διέκοψε ο κύριος Υπουργός. Σε μένα κάνετε παρατήρηση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και για τους Υπουργούς ισχύει.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Λέω, λοιπόν, ότι τα κοντέινερς μπαίνουν το ένα πάνω στο άλλο, μπαίνει το ένα δίπλα στο άλλο, για όσους δεν ξέρουν από λιμάνια. Φαίνεται πως ούτε αυτό ξέρετε, κύριε Καμμένε. Μπαίνει το ένα πάνω στο άλλο για να μεταφέρονται από τα πλοία ή στην αποβάθρα. Αλλά επειδή είμαι από Θεσσαλονίκη και εκεί έχουμε κοντέινερς, τα ξέρω και αυτά.

Συνεχίζω. Το γεγονός ότι η διόδος έχει πλάτος εβδομήντα μέτρα και βάθος οκτώμισι μέτρα, θα μπορούσε να προκαλέσει προβλήματα στο Πολεμικό Ναυτικό. Ρωτήσατε γι' αυτό; Φαντάζομαι πως όχι.

Και ένα ρητορικό ερώτημα, για να κλείσουμε κάπου εδώ. Οι μέτοχοι της «COSCO» ξέρετε ποιοι είναι; Τους γνωρίζετε; Ψάξατε; Εγώ θέλω πέραν όλων των άλλων να με πείσετε. Πείτε μου ποιοι είναι οι μέτοχοι της «COSCO». Ρωτώ και θέλω απάντηση. Αν δεν δώσετε την απάντηση στο ελληνικό Κοινοβούλιο, κάτι δεν πάει καλά. Γιατί εγώ ξέρω και θα σας πω στο τέλος ποιοι είναι οι μέτοχοι της «COSCO», για να καταλάβετε τι λάθος κάνετε.

Κλείνοντας θα πω και το πολύ απλό. Αυτό που εμένα μου προκαλεί μεγαλύτερη εντύπωση, είναι ότι πολύ εύκολα χαρίζετε στους Κινέζους ένα λιμάνι και καλά κάνετε. Όμως το μεγάλο πρόβλημα της ελληνικής οικονομίας σήμερα δεν είναι μόνο τα μαϊμού προϊόντα, είναι τα φθηνά κινέζικα προϊόντα που έχουν αλώσει τους μικρομεσαίους στην Ελλάδα, που έχουν χτυπήσει τον κοινωνικό ιστό της οικονομίας μας. Φέρνετε, λοιπόν, κοντέινερς και θα γεμίσει η Ελλάδα από τέτοια φθηνά προϊόντα, τα οποία να μην θα τα παίρνει ακριβά ο Έλληνας πολίτης, γιατί η αισχροκέρδεια υπάρχει και ευημερεί και στο τέλος, κύριε Καμμένε και κύριε Παπαληγούρα, θα μείνουν οι μικρομεσαίοι με την ελπίδα ότι ίσως το σχέδιο δράσης, που δεν έχετε, να υλοποιηθεί σε πέντε, δέκα, δεκαπέντε, είκοσι χρόνια.

Καταλάβετε το, η επιλογή σας είναι αποικιοκρατική και θα έλεγα ότι δεν επιβάλλετε ούτε έναν όρο υπέρ των ελληνικών συμφερόντων. Πάρτε το πίσω, γιατί δεν πρέπει «να κάνουμε τον Κινέζο», όταν το καθήκον είναι πάνω από όλους και από όλα.

Εμείς καταψήφισαμε την πρότασή σας, γιατί ούτε «θα κάνουμε τον Κινέζο», ούτε θα «σφυρίζουμε κινέζικα».

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΛΑ.Ο.Σ. κ. Αϊβαλιώτης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Όταν άρχισε να μιλάει ο κ. Βελόπουλος, στα θεωρεία ήταν μία αντιπροσωπεία Κινέζων. Τώρα βλέπω με έκπληξη ότι τους έτρεψε εις άτακτον φυγή. Έμειναν μόνο τα αναμνηστικά κασκόλ από τους Κινέζους. Νομίζω ότι ήταν αντιπροσωπεία από το Δήμο του Πεκίνου, αλλά και το Πεκίνο δεν έχει θάλασσα, ούτως ή άλλως.

Αυτά που θα πω δεν έχουν προσωπικό χαρακτήρα. Έχουμε μπροστά μας μία φυλλοροούσα Κυβέρνηση, η οποία είναι η τελευταία μαρξιστική κυβέρνηση αυτού του τύπου. Όχι, όμως, οπαδός του Κάρολου Μαρξ. Είστε μαρξιστές, αλλά δεν είστε οπαδοί του Κάρολου Μαρξ –αναφέρομαι στην Κυβέρνησή σας, όχι προσωπικά– είστε οπαδοί του Γκρούσο Μαρξ, οπαδοί αυτού του γραφικού Αμερικάνου ηθοποιού του ασπρόμαυρου σινεμά, ο οποίος έκανε, όσα έκανε. Και όσα συμβαίνουν στην Ελλάδα σήμερα, συνηγορούν σε αυτό.

Καθιερώνετε ένα ιδιόρρυθμο καπιταλιστικό-κομμουνιστικό καθεστώς λειτουργίας σε κινέζικο πλέον λιμάνι, όπως γίνεται το Λιμάνι του Πειραιά. Είναι απίστευτο πραγματικά ότι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου, η Ελλάδα, θεωρεί σωτηρία την παραχώρηση του ΟΛΠ στους Κινέζους.

Για δύο πράγματα μπορούμε να πούμε ότι καμαρώναμε αυτά τα χρόνια μέσα στην εγκληματική οικονομική πολιτική και των «πράσινων» και των «γαλάζιων». Καμαρώναμε ότι έμεινε ο τουρισμός σχετικά αλώβητος και αναπτύχθηκε, όσο αναπτύχθηκε και βέβαια η ναυτιλία μας. Και τα δύο πλέον αντιμετωπίζουν πίεση με την οικονομική κρίση. Όμως και για τη ναυτιλία μας λέμε και ξαναλέμε ότι είναι πρώτη στον κόσμο. Σήμερα, λοιπόν,

το πρώτο λιμάνι της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο παραχωρείται στους Κινέζους. Είναι και αυτό ένα δείγμα και σημείο των καιρών.

Είναι βέβαια και απίστευτο ότι το ΠΑΣΟΚ κατηγορεί άλλους για εκποίηση. Εδώ δεν έμεινε τίποτε όρθιο επί Σημίτη. Εκχωρήθηκαν τα πάντα σε ιδιώτες, σε ξένους, σε όποιον είχε στο χέρι του και κούναγε πέντε δεκάρες. Και ξαφνικά το ΠΑΣΟΚ έβαλε το ζιβάγκο, αιφνιδιαστικά τελείως φόρεσε ένα ζιβάγκο, έβαλε τα φεσεκλίκια και κάνει πλέον δήθεν τον αριστερό. Ευτυχώς που μεσολάβησαν είκοσι χρόνια Πασοκικού καπιταλισμού και ξέρουμε πού πατάμε, γιατί αλλιώς κινδυνεύαμε να την πατήσουμε. Σήμερα το ΠΑΣΟΚ είναι τιμητής και λέει σε άλλους τι ξεπουλάνε. Αυτό πια είναι απίστευτο.

«Για να πούμε και του στραβού το δίκιο», έχει δίκιο ο κ. Νικητιάδης. Εδώ υπάρχει ένα ζήτημα σχετικά με το πλειοψηφικό πακέτο. Το είπε, το ξαναλέω με έναν άλλο τρόπο. Κατ' αρχάς, τι θα συμβεί αν το πλειοψηφικό πακέτο φύγει από τους Κινέζους. Έθεσε στην αρχή ένα θέμα ο κ. Βελόπουλος αναφορικά με το ποιοι είναι οι μέτοχοι στην COSCO. Πρέπει να μας απαντήσει ο κύριος Υπουργός.

Δεύτερον, αν φύγει το πλειοψηφικό πακέτο από τους Κινέζους, ξέρουμε αν θα μας ξεφυτρώσει ένας Κινέζος με φερετζέ; Και δεν χρησιμοποιώ τυχαία την έκφραση «Κινέζος με φερετζέ». Κάποιοι με φερετζέ δεν μπορεί να μας ξεφυτρώσει; Εμείς με τους φερετζέδες ως Ελλάδα τα πάμε καλά; Δε νομίζω.

Αυτό που είναι αληθές, βέβαια, είναι ότι αυτό που πουλιέται, πουλιέται και τέλος. Δηλαδή μαζεύονται τρεις δεκάρες, εκποιείται δημόσια περιουσία, βουλώνει ή δεν βουλώνει κάποια τρύπα και εκποιείται οριστικά κάτι που ανήκει στο λαό.

Ναβάλω και μια άλλη διάσταση, την ανέφερε και ο κ. Πολατίδης, ο εισηγητής μας, στην Επιτροπή. Φθάνει ένα κοντέινερ στον Πειραιά από την Κίνα με δεξιά αθλητικά παπούτσια και ένα άλλο με αριστερά αθλητικά παπούτσια. Μόνο δεξιά αθλητικά παπούτσια στο ένα και μόνο αριστερά αθλητικά παπούτσια στο άλλο. Φθάνει και ένα τρίτο κοντέινερ το οποίο έχει κουτιά στα οποία μπαίνουν μέσα τα παπούτσια. Ξέρετε ότι μπορούν αυτά τα παπούτσια να συσκευαστούν στο Λιμάνι του Πειραιά και να αποκτήσουν την ένδειξη «made in EU», φτιαγμένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και από εκεί που θα πουλιόντουσαν 30 ευρώ, όταν θα έφθαναν με το σήμα «made in China» και όταν θα γράφουν ότι είναι φτιαγμένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση να πωλούνται 100 ευρώ τα αθλητικά παπούτσια; Αυτό είναι ένα δοκιμασμένο παλιό κόλπο. Το έχουμε τσεκάρει; Έχουμε δει πως μπορούμε να αντιμετωπίσουμε αυτή την αισχροκέρδεια; Μπορούμε να την ελέγξουμε; Πώς; Θα υπάρχει πρόσβαση σ' αυτό το κινέζικο λιμάνι; Το ανέφερε αυτό ο κ. Πολατίδης.

Ακούστε. Είμαστε οι τελευταίοι που θα αντιδρούσαμε σε μια επενδυτική προσπάθεια σ' αυτόν τον τόπο, ώστε να δουλέψουν και πέντε Έλληνες και να πένουν και πέντε δεκάρες. Όμως εδώ οι Κινέζοι δεν φτιάχνουν εργοστάσιο, δεν κάνουν νέα επένδυση. Εδώ αγοράζουν έτοιμη δημόσια περιουσία που ανήκει στο λαό. Δεν βλέπουμε καμιά νέα επένδυση. Δεν βλέπουμε να φτιάχνεται κάτι, όπως κάνουν οι Κινέζοι στην Τουρκία την οποία έχουν πνίξει με επενδύσεις. Εδώ βλέπουμε να αγοράζουν κάτι το οποίο είναι έτοιμο και δεν πρόκειται για καμιά νέα επένδυση. Απλώς εκποιείται η δημόσια περιουσία.

Άκουσα τις ομιλίες των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας και θα νομίζει κανείς ότι θα υπάρξει πακτωλός κινεζικών χρημάτων και «θα πιάσουμε κόστους» τους Κινέζους. Δηλαδή ότι σχεδόν κοντέψαμε να κλάψουμε για το ότι οι καημένοι οι Κινέζοι έρχονται στον Πειραιά και θα πρέπει να τους λυπηθούμε!

Εδώ θα βγάλουν χοντρό χρήμα. Απ' αυτό το χοντρό χρήμα εμείς έχουμε μερτικό; Θα βγάλουν πολλά λεφτά οι Κινέζοι. Ποιο είναι το χοντρό χρήμα το οποίο θα πάρουμε;

Βλέπω εδώ πέρα, είπε ο κύριος Υπουργός 2,4 δισεκατομμύρια στη διάρκεια της τριακονταπενταετίας. Μα, εδώ 2,4 δισεκατομμύρια ευρώ είναι οι τόκοι του δημοσίου χρέους για ενάμιση μήνα. Αυτή είναι η κατάσταση για την υπερχρεωμένη Ελλάδα. Λοιπόν, 2,4 δισεκατομμύρια ευρώ σε βάθος τριακονταπενταετίας, όταν δηλαδή ο γιος μου θα είναι σαράντα ενός ετών, -σήμερα είναι πεντέμισι- και όλα αυτά επαρκούν για να καλυ-

φθούν για ενάμιση μήνα οι τόκοι του δημοσίου χρέους, έτσι όπως μας καταντήσατε.

Άλλες ξένες επενδύσεις. Σε επτά χρόνια, λέει, θα γίνουν επενδύσεις 300.000.000! Μα, εδώ για να μεταφερθεί το Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού σε κτήριο στο Ρέντη, το οποίο επισκεύασε η ΚΕΔμ, ξοδεύτηκαν 108.000.000 και δεν μεταφέρονται τα Υπουργεία. Θα κάνουν επένδυση 300.000.000 οι Κινέζοι;

Τώρα για τις θέσεις εργασίας. Ξέρουμε ποιες θέσεις εργασίας θα δοθούν σε Έλληνες; Μήπως θα είναι πεντακόσιες θέσεις που θα δοθούν σε Κινέζους; Δηλαδή ποιος ήταν ο πιλότος για να κάνετε αυτή τη σύμβαση; Ποιο διεθνές μοντέλο αντιγράψατε; Θα έλθουν και άλλοι Κινέζοι, θα γίνει ο Πειραιάς μια «China Town» εμποδώνοντας έτσι το χαρακτήρα της «μπανανίας», ο οποίος έχει κολλήσει πια σ' αυτή τη χώρα. Θα υπάρχουν σκεκιουρπάδες. Ποιος θα κάνει εκεί πέρα έλεγχο;

Είπε ο κύριος Υπουργός: δημιουργία χιλίων νέων θέσεων εργασίας. Μα, εδώ έκλεισε προχθές στη Θράκη η «SANYO», η «BIAMYΛ» και η «INTEAL» και χάθηκαν πεντακόσιες θέσεις. Τρεις βιομηχανίες στη Βόρεια Ελλάδα, Μακεδονία και Θράκη έκλεισαν και χάθηκαν πεντακόσιες θέσεις. Και καμαρώνουμε ότι θα δημιουργήσουν οι Κινέζοι χιλίες νέες θέσεις εργασίας και δεν ξέρουμε αν θα δουλέψει και κανένας Έλληνας;

Διαβάζω ότι η «COSCO» ανέλαβε την υποχρέωση να καταβάλει στον ΟΛΠ προκαταβολή 50.000.000 ευρώ. Ξέρετε τι είναι 50.000.000 ευρώ; Υποθέτω ότι θα καταβλήθηκαν. Το ποσό αυτό δεν είναι ούτε το μισό του λειτουργικού κόστους της Γενικής Γραμματείας Επικοινωνίας, αυτής που είχε ως πρόσφατα ως τομέα ευθύνης του ο κ. Ρουσόπουλος. Αυτή η Γενική Γραμματεία κοστίζει 111.000.000 ευρώ στον κρατικό προϋπολογισμό με εκατόν πενήντα τρεις δημοσιογράφους. Δεν καταλάβαμε ποτέ τι ρόλο βαράνε αυτοί οι δημοσιογράφοι εκεί. Αυτά είναι, λοιπόν, τα χρήματα, τα οικονομικά μεγέθη και ο πακτωλός των χρημάτων ο οποίος έρχεται.

Εγώ βλέπω την περιοχή από τον Πειραιά ως το Πέραμα πλέον να ονομάζεται Σεν Τζεν, όπως είναι η γνωστή κινεζική ζώνη ελευθέρων συναλλαγών, βλέπω το Μικρολίμανο να ονομάζεται κινεζολίμανο. Τα πάντα γίνονται κινεζικά, τους Έλληνες όμως νομίζω ότι δεν θα τους κάνουν Κινέζους, ούτε φυσικά θα γίνουν δεκτά όλα αυτά τα κινεζικά που έχουμε ακούσει.

Είπα και με άλλη ευκαιρία, ότι μάλλον θα χρειαστείτε κάποιο ελικόπτερο να αποδράσετε ως Κυβέρνηση. Απ' ό,τι ξέρω όμως η «ΕΛ-Παλαιокώστας» εξεπλήρωσε με επιτυχία το πτητικό της έργο και πλέον δεν υπάρχει διαθέσιμο ελικόπτερο!

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Ζωίδης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλω να ομολογήσω ότι δύο ιδιαίτερος ευγενικοί άνθρωποι ανέλαβαν την υποχρέωση να υποστηρίξουν το σημερινό νομοσχέδιο, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Παπαληγούρας, επικουρούμενος και από τον κ. Καμμένο και ο Υφυπουργός Οικονομικών κ. Μπέζας. Οι τοποθετήσεις και των δύο είχαν έναν κοινό παρονομαστή. Ήταν επιτηδευμένα αγανακτισμένοι και έντονα απολογητικοί και με διάθεση συμψηφισμού -αυτή τη διάθεση οφείλω επίσης να καταθέσω ότι έγινε σαφής και από τις άλλες πτέρυγες της Βουλής- γιατί προφανώς δεν μπορούσαν να πιστέψουν στην ορθότητα του εγχειρήματος που σήμερα αποπειράται να πάρει μορφή νόμου.

Και αυτό δεν χρειάζεται απόδειξη, κυρία Πρόεδρε. Απόδειξη είναι η ηχηρή απουσία των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, δύο ή τριών, δεν θεωρήσαν υποχρέωσή τους να έλθουν να στηρίξουν την κυβερνητική πρωτοβουλία και η βροντώδης απουσία των εμπνευστών του εγχειρήματος των δύο προηγούμενων Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, οι οποίοι οραματίστηκαν τη μεγάλη αλλαγή και οι οποίοι θεωρήσαν καλό να μην περάσουν καν από τη Βουλή. Δεν ξέρω αν μπήκαν για να υπογράψουν το παρουσιολόγιο στην είσοδο. Αυτό σημαίνει ότι κάτι δεν πάει καλά στην ίδια την κυβερνώσα

παράταξη όσον αφορά την άποψη που έχει για το τι ψηφίζουμε σήμερα.

Δεν θα αναφερθώ, κυρία Πρόεδρε, επί της ουσίας. Νομίζω ότι εξαντλήθηκε η διαδικασία. Θα περιοριστώ να κάνω κριτική στα άρθρα, να εκφράσω και εγώ την απορία μου γιατί η σπουδή, γιατί σήμερα και όχι μετά από τρεις-τέσσερις μέρες, όταν θα έχουμε απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας και ενδεχομένως θα οδηγηθούμε ή δεν θα οδηγηθούμε σε περιπέτειες. Γιατί δεν ήρκεσε το άρθρο πρώτο, το μόνο που λέει ότι κυρώνεται η σύμβαση.

Με βάση ένα διεθνή διαγωνισμό έγινε μια σύμβαση, υπογράφηκε όπως υπογράφηκε, εμείς θα λέγαμε ότι δεν συμφωνούμε και θα καταψηφίζαμε, η κυβερνητική πλειοψηφία, κατά τα ειωθότα, θα έλεγε εμείς σώζουμε τη χώρα και το υπερψηφίζουμε και εκεί θα τελειώναμε. Δεν ήρκεσε αυτό. Έπρεπε να έλθει στολισμένη η σύμβαση με τα επόμενα άρθρα, με το άρθρο 2 όπου βρίθεται παροχών προς την «COSCO», φοροαπαλλαγών, οι οποίες ξεπερνούν, εν πάση περιπτώσει, τα όρια του αποδεκτού και ο μόνος τρόπος για να στηριχτούν αυτές οι φοροαπαλλαγές ήταν ότι υπάρχουν και σε άλλες συμβάσεις, που δεν ήταν προφανώς ίδιες συμβάσεις, που ήταν άλλες συμβάσεις, άλλα πραγματικά περιστατικά. Αυταπόδεικτο το ότι εκεί μιλούσαμε για έργα που ξεκινούσε εξ αρχής η κατασκευή τους, όπως το αεροδρόμιο, η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, οι δρόμοι. Δίναμε τη χαρφόρα ή ποτάμια ή θάλασσες και έπρεπε να γίνουν υποδομές οι οποίες προφανώς έπρεπε να προσελκύσουν κόσμο με επενδυτικό ενδιαφέρον.

Εδώ δίνουμε έτοιμο μαγαζί. Δίνουμε έναν προβλήτα, τον προβλήτα II, ο οποίος αρχίζει και λειτουργεί από αύριο υπό άλλη διεύθυνση και δίνουμε και την πελατεία, δίνουμε και τον μοναδικό πελάτη, τον κύριο πελάτη που έχει ο ΟΛΠ, την MSC. Παρά ταύτα, πλουσιοπάροχα οι φοροαπαλλαγές ξεπερνούν κάθε επιτρεπόμενο όριο, γιατί έτσι γίνονται και πριν. Και για την οικονομία της συζήτησης, κυρία Πρόεδρε, αν πούμε πως κακώς γίνονταν τότε, θα έπρεπε να εφαρμόσουμε τα ίδια πράγματα και τώρα; Αυτό δεν αντέχει σε καμμία απολύτως λογική.

Στο επόμενο άρθρο δεν απαντήθηκε εάν αυτό ζητήθηκε από την «COSCO» ή αν ήταν για τη νομική ολοκλήρωση του πονήματος ή της προσεπικλήσης του ν. 2687/1953 τον οποίο έχει δικαίωμα ο δικαιοπάροχος όποτε θέλει να ζητήσει. Δηλαδή αν υποθέσουμε ότι στο νόμο αυτό, στο νομοθετικό διάταγμα υπήρχαν ευεργετικές διατάξεις ή διατάξεις οι οποίες ενδεχομένως θα προήσπιζαν τα συμφέροντα του ΟΛΠ, δεν έχουμε δικαίωμα ως ελληνικό δημόσιο, ως ΟΛΠ ΑΕ κύρια Αναστασόπουλε να επικαλεστούμε εμείς εδώ το νομοθετικό διάταγμα 2687.

Αναφέρεται σαφώς και είναι ολιγόλογο το άρθρο. Με το άρθρο 3 προβλέπεται η δυνατότητα της ΕΑΕΑΣ, δηλαδή της εταιρείας αποκλειστικής ευθύνης που ίδρυσε η «COSCO», να ζητήσει την υπαγωγή της στις διατάξεις του νομοθετικού διατάγματος 2687 περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εσωτερικού μονομερώς. Εάν υπάρχουν θέματα που άπτονται των συμφερόντων του ελληνικού δημοσίου, το ελληνικό δημόσιο δεν έχει δικαίωμα να κάνει την ίδια προσεπικλήση. Επίσης, όλες οι ελληνικές εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στο χώρο και όχι μόνο, δεν έχουν καμμία σχέση με τη δέσμη φοροαπαλλαγών η οποία προβλέπεται στο άρθρο 2.

Το άρθρο 3. Διαβάζω ότι στην πρώτη παράγραφο προβλέπεται πως κάθε άλλη γενική ή ειδική διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή αφορά σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτόν, δεν ισχύει. Δηλαδή παρέχουμε -θα επαναλάβω τη λέξη- μια διαρκή ασυλία στη σύμβαση και προσπαθούμε να δεσμεύσουμε τις επερχόμενες πολιτικές ηγεσίες να μη βάλουν χέρι στη σύμβαση, να μην αγγίξει κανένας.

Αυτά, κύριε Υπουργέ -επαναλαμβάνω το ερώτημα- ήταν ιδέες των δικών μας νομικών εγκεφάλων ή απαιτήσεις του δικαιοπαρόχου πέραν όλων των άλλων, πέραν της σύμβασης της κομμένης και ραμμένης στα μέτρα του, πέραν των προνομίων που από τη σύμβαση έχει, πέραν των στόχων που ενδεχομένως εξυπηρετεί; Λέχθηκε κατά κόρον και δεν λήφθηκε απάντηση αν αρκείται η «COSCO», που είναι μια διεθνής εταιρεία μεταφορών, να εκμεταλλευθεί μόνο το λιμάνι του Πειραιά ή αν πρέπει

ή αν θέλει να εξυπηρετήσει και άλλους στόχους, όπως είναι η εισπληρόση –για να χρησιμοποιήσω εκκλησιαστικούς όρους– στην αγορά της Ηνωμένης Ευρώπης και ο Πειραιάς είναι η κερκόπορτα για να παρεισφρήσουν τα συμφέροντα της κρατικής κινεζικής εταιρείας στην Ηνωμένη Ευρώπη.

Έτσι όπως ανέφεραν και άλλοι συνάδελφοι με γλαφυρό τρόπο, με τρόπους οι οποίοι εν πάση περιπτώσει απάδουν αυτών που ισχύουν στο διεθνές εμπόριο, εμείς τα ζητήσαμε ή μας επιβλήθηκαν; Επ' αυτού, κύριε Υπουργέ, αν έχετε την καλοσύνη, παρακαλώ μια απάντηση.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Συνεχίζουμε με την κ. Μανωλάκου, Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της νοτιανατολικής Μεσογείου που συγκαταλέγεται και στα είκοσι μεγαλύτερα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς τη μεταφορά κοντέινερς είναι ο Πειραιάς. Το πιο κερδοφόρο κομμάτι του, ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων είναι ο ΣΕΜΠΟ. Τα ίδια τα στοιχεία στην αιτιολογική έκθεση αυτό επιβεβαιώνουν. Το εγχώριο φορτίο που διακινείται από το ΣΕΜΠΟ Πειραιά είναι το 80% της χώρας και από αυτόν προέρχεται το 70% των εσόδων του ΟΛΠ.

Αυτό, λοιπόν, το πιο κερδοφόρο και δυναμικό τμήμα αποφασίσατε να το πουλήσετε. Εσείς έτσι θεωρείτε την ανάπτυξη. Ουσιαστικά, πουλάτε την ανάπτυξη. Και τι θα μείνει; Συντρίμμια.

Συνεπώς, για μας δεν έχει καμμία σημασία η κατ' άρθρον συζήτηση. Τι να σας πούμε; Να γίνει διόρθωση των άρθρων για να γίνει καλύτερο το ξεπούλημα; Αυτό που λέμε και ξαναλέμε είναι ότι το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος είναι το μόνο κόμμα που από το 1974 βάζουμε το ζήτημα κατάργησης του ν. 2687 του 1953 και μας το απορρίπτει και εσείς και το ΠΑΣΟΚ.

Επίσης, για μας δεν έχει καμμία σημασία ποιος είναι ο αγοραστής, Κινέζος, Ισπανός ή Έλληνας. Ξεπουλάτε λαϊκή περιουσία που δεν σας ανήκει. Διαπράττετε έγκλημα, γιατί ξεπουλάτε έναν τομέα στρατηγικής σημασίας για τις λαϊκές ανάγκες και την ασφάλεια. Εκχωρείτε κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας. Είναι μια σύμβαση ντροπής. Το ξεκίνησε το ΠΑΣΟΚ, ετοιμάζοντας το έδαφος για την εισβολή του ιδιωτικού κεφαλαίου, μετατρέποντας και δίνοντας στο λιμάνι του Πειραιά τη μορφή ανώνυμης εταιρείας και το ολοκληρώνετε εσείς με τρόπο προκλητικό, όχι μόνο για τους εργαζόμενους, αλλά και για τη χώρα και το λαό.

Ειδικά σε περίοδο κρίσης αν και υποστηρίζετε ότι το φάρμακο και η λύση είναι μέτρα για την ανάπτυξη, όμως εσείς υπανάπτυξη, φτώχεια και ανεργία εξασφαλίζετε στους εργαζόμενους και ανάπτυξη με τρελά κέρδη για το κεφάλαιο. Η «COSCO» θα σας ευγνωμονεί.

Αυτή την σκληρή αντιλαϊκή πολιτική την ονομάζετε μάλιστα «εθνικό στόχο», ταυτίζοντας συμφέροντα κεφαλαίου με εκείνα των εργαζομένων. Κοροϊδεύετε και παραπλανάτε συνειδητά. Απόδειξη; Το ξεπούλημα του φιλέτου στην κυριολεξία, του λιμανιού του Πειραιά και μάλιστα στρατηγικής σημασίας για την οικονομική ζωή της πόλης του Πειραιά και της χώρας, βάζοντας δυναμική στην προοπτική ανάπτυξης της περιοχής. Δεν έχετε όμως τέτοιο δικαίωμα. Δεν είναι περιουσία σας. Είναι του ελληνικού λαού. Πολλές γενιές εργαζομένων δούλεψαν, κοπίασαν, δημιούργησαν, για να πουλάτε εσείς και να τους πετάτε στα αζήτητα.

Δεν είναι απλά σκληρή και αντιλαϊκή η πολιτική σας. Είναι βάρβαρη και απάνθρωπη και γι' αυτό πρέπει να ανατραπεί. Βεβαίως, δεν είναι αποκλειστικά δική σας αυτή η πολιτική βαρβαρότητα. Τη χάραξε η Ευρωπαϊκή Ένωση με άρθρο τη Συνθήκη του Μάαστριχτ που συμφωνήσατε και υπογράψατε παρέα με το ΠΑΣΟΚ και το Συνασπισμό και όπου βασίζεται και η προώθηση της απελευθέρωσης της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών.

Όμως να θυμίσω ότι στο συντηρητικό Ευρωκοινοβούλιο το 2004 η οδηγία για την απελευθέρωση των αγορών απορρίφθηκε πανηγυρικά, γιατί οι Ευρωβουλευτές, αν και δεν το ήθελαν, όμως εξαναγκάστηκαν και καταψήφισαν αυτή την οδηγία.

Ακόμα και Ευρωβουλευτές της Νέας Δημοκρατίας καταψήφισαν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όχι όλοι.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Γιατί; Γιατί την ημέρα της ψηφοφορίας, χιλιάδες λιμενεργάτες και ναυτεργάτες από Γερμανία, Γαλλία, Ισπανία, Ολλανδία, Πορτογαλία, Ιταλία, Ελλάδα και άλλες χώρες είχαν περικυκλώσει το Ευρωκοινοβούλιο σε μια μαζική αγωνιστική και δυναμική συγκέντρωση διεκδίκησης. Να, λοιπόν, που οι αγώνες φέρνουν αποτέλεσμα. Να γιατί το κίνημα δεν πρέπει να δρα ευκαιριακά, αλλά να έχει συνέχεια, να επαγρυπνά, να ανασυντάσσεται, να αντεπιτίθεται, αναζητώντας οριστικές λύσεις για τα συμφέροντα των εργαζομένων.

Το αναφέρω αυτό, γιατί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μετά την απόρριψη του 2004 επανήλθε με νέα πρόταση του 2007 για την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, όπου και πάλι προωθεί την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών, όμως με τη μέθοδο της σαλαμοποίησης, δηλαδή παράδοση κερδοφόρων λιμενικών υπηρεσιών στο κεφάλαιο, όπως καλή ώρα με αυτήν τη σύμβαση. Ε, λοιπόν, υπερψήφισαν οι Ευρωβουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, αλλά και ο Ευρωβουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ. Η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας είναι γνωστή και διακηρυγμένη. Η στάση, όμως, του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ είναι αποκαλυπτική για την υποκρισία και τη διπλοπροσωπία. Έτσι είναι οι δυνάμεις του ευρωμονόδρομου. Στην Ελλάδα στα λόγια εκφράζονται κατά της ιδιωτικοποίησης των λιμανιών, ενώ στις Βρυξέλες ψηφίζουν πρόθυμα υπέρ της. Φαίνεται ότι θεωρείτε τις Βρυξέλες πολύ μακριά για να πάρουν χαμπάρι οι εργαζόμενοι.

Για του λόγου του αληθές, ορίστε και τα Πρακτικά της ονομαστικής ψηφοφορίας με τα ονόματα των Ελλήνων Ευρωβουλευτών που υπερψήφισαν ιδιωτικοποίηση λιμανιών, όπως και η πρόταση της Κομισιόν και η έκθεση του Ευρωκοινοβουλίου. Μήνας; Σεπτέμβριος του 2008. Αυτή είναι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το ξαναλέμε στο λαό, αυτή υπηρετούν τα κόμματα του ευρωμονόδρομου και ας κάνουν ότι «χύνουν μαύρο δάκρυ». Ψέματα λένε.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Διαμάντω Μανωλάκου καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, όχι μόνο θα καταψηφίσει, αλλά ποτέ δεν θα αναγνωρίσουμε συμβάσεις και νομοθεσίες που ξεπουλούν λαϊκή περιουσία και στραγγαλίζουν ακόμα και το δικαίωμα των εργαζομένων στη δουλειά. Ναι, γιατί ανεργία θα φέρει αυτή η σύμβαση. Είστε ένοχοι γι' αυτό που κάνετε. Γι' αυτό, ακόμα και το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΠ, στα κρυφά συνεδρίαζε.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΕΛΣΑ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**)

Τελειώνοντας, θεωρούμε ότι η ιδιωτικοποίηση δεν αφορά στενά μόνο τους εργαζόμενους στα λιμάνια, αλλά το σύνολο της εργατικής τάξης και των λαϊκών στρωμάτων. Αυτός είναι ο λόγος που εμείς καλούμε σε μέτωπο ανυπακοής, απειθαρχίας και λαϊκής αντεπίθεσης ενάντια στην καπιταλιστική βαρβαρότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο κ. Σγουρίδης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ανεξάρτητα της πεποιθήσέως μου, την οποία εξέφρασα μιλώντας επί του νομοσχεδίου επί της αρχής, ότι θεωρώ πως στρατηγικής σημασίας υπηρεσίες και τομείς, όπως είναι τα λιμάνια και οι τηλεπικοινωνίες, δεν θα πρέπει να ιδιωτικοποιούνται και αφού διευκρινίσω ότι υπάρχει μια διαφορά ανάμεσα στην ιδιωτικοποίηση και στη μετοχοποίηση, στον έλεγχο αυτών των τομέων από το δημόσιο, από το κράτος για λόγους ασφαλείας, έρχομαι στο άρθρο 1 και αναρωτιέμαι: Μετά την υπογραφή του κ. Αναστασάπουλου για την ΟΛΠ ΑΕ και την υπογραφή του δόκτορα Γουέι Ξια Φου από την «COSCO Pacific Limited» και για την ΑΕΑΣ πάλι ο δόκτορ Γουέι, μπορούμε εμείς να αλλάξουμε κόμμα, λέξη, αριθμό, από τη σύμβαση; Μπορούμε; Ακόμα και για το πιο απλό, ότι οι συμβαλλόμενοι θα γνωστοποιούν ο ένας στον άλλο οποιαδήποτε αλλαγή διεύθυνσης

και η γνωστοποίηση αυτή θα ισχύει δεκαπέντε μέρες μετά την επίδοσή της, να γίνει δέκα μέρες. Μπορούμε να το κάνουμε; Γιατί, λοιπόν, συνεχίζουμε αυτήν την πρακτική να κυρώνουμε ολόκληρες τις συμβάσεις στο Ελληνικό Κοινοβούλιο; Γιατί να χρησιμοποιούμε το Ελληνικό Κοινοβούλιο ως κολυμβήθρα του Σιλβάμ;

Και σας έδωσα και μία διέξοδο. Είπα: «Όταν παραχωρούνται κρατικά δικαιώματα, να είναι εξουσιοδοτημένος ο εκάστοτε Υπουργός να το κάνει, αλλά να παίρνει την πολιτική ευθύνη για οτιδήποτε συμβεί επί της συμβάσεως αυτής». Κάθε φορά, οποιαδήποτε σύμβαση έρχεται εδώ στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, απαλλαγή των πάντων. Και γιατί δεν περιμένετε να δούμε και την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας;

Έρχομαι στα υπόλοιπα άρθρα. Άκουσα από το κλειστό κύκλωμα της τηλεόρασης της Βουλής τον κ. Μπέζα να χρησιμοποιεί το επιχείρημα ότι και στο Ρίο - Αντίρριο υπάρχουν αυτοί οι όροι και στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» υπάρχουν αυτοί οι όροι για τις συμβάσεις αυτές. Είπε και για την υποθαλάσσια της Θεσσαλονίκης, είπε για την Ιόνια, είπε και για την Πάτρα-Τακώνα-Κόρινθος, τη σύμβαση αυτή που κυρώσαμε στο Κοινοβούλιο. Η ερώτησή μου είναι η εξής: Καλά για τις τρεις συμβάσεις τις οποίες ανέφερε, που είναι επί της περιόδου της Νέας Δημοκρατίας και τις ψήφισε. Για το Ρίο - Αντίρριο και το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» ψήφισε η Νέα Δημοκρατία τις συμβάσεις αυτές; Γιατί τις καταψήφισε, θεωρώντας τες και καταγγέλλοντάς τες ως αποικιοκρατικές, όπως και για την Αττική Οδό; Θέλετε να ψάξουμε στα Πρακτικά να δείτε τι λέγατε; Γιατί, λοιπόν, αυτή -αν θέλετε- η διαφορά στάσης; Τι αλλάζει; Δεν είναι επιχείρημα το ότι ψηφίστηκαν χαριστικοί όροι σε κάποιες άλλες συμβάσεις. Και εν τω μεταξύ, εδώ μιλάμε για ένα λιμάνι που ήδη υπάρχουν οι εγκαταστάσεις, βελτίωση θα γίνει και θα γίνει ο τρίτος προβλήτας και ότι δίνουμε και τον πελάτη. Τον πελάτη τον δίνουμε πίσω. Τον παίρνουμε από τον ΟΛΠ και τον δίνουμε στη «COSCO».

Και επαναλαμβάνω ότι επιτέλους θα πρέπει ορισμένες φορολογίες να είναι καθολικές για να είναι δίκαιες. Η φορολογία του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας πρέπει να είναι καθολική για να είναι δίκαια, ειδικά αν αφήνει χαράματα για να υπάρχει και φοροδιαφυγή. Εν προκειμένω, στο άρθρο 2 σεξ βάζετε φορολογία στο μίσθωμα και σας άκουσα, κύριε Υπουργέ, να λέτε ότι είναι ένα έσοδο στο κράτος. Βάζουμε ΦΠΑ στο μίσθωμα που παίρνει ο ΟΛΠ. Ναι, όμως, παρακάτω λέει ότι έτσι το ΦΠΑ θα συμψηφίζεται με την κατασκευή και τα έργα τα οποία θα γίνουν. Ουσιαστικά το ΦΠΑ που θα πλήρωνε για όλη την κατασκευή η εταιρεία «COSCO» θα το πάρει πίσω μέσα από τον συμψηφισμό του ΦΠΑ του μισθώματος, το οποίο θα διαρκεί ώσπου να αποσβεσθεί και πολλά άλλα, τα οποία είναι χαριστικά, με κορυφαίο το ότι επαναφέρουμε το νόμο του Μαρκεζίνη του 1954, ο οποίος στη βάση του -για να μην τον εξηγήσω γιατί τον εξήγησα και χθες- δίνει το δικαίωμα με την επίκλησή του από την οποιαδήποτε εταιρεία, βάσει της συμβάσεως αυτής να έχει η εταιρεία οτιδήποτε χαριστικό νόμο δίδει στην επικράτεια. Δηλαδή, τους δίνουμε τα πάντα. Και στο άρθρο 4 λέμε για να το σφραγίσουμε καλά-καλά ότι κάθε άλλη ειδική και γενική διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή αφορά θέματα που ρυθμίζονται απ' αυτόν δεν ισχύει, τελείωσε. Αυτός είναι ο νόμος ο ένας και ο μοναδικός για την εταιρεία που θα πάρει το ΣΕΜΠΟ, θα πάρει το δεύτερο και τον τρίτο προβλήτα.

Κλείνω λέγοντας, για να μην καταχρώμαι και το χρόνο των συναδέλφων, είναι δυνατόν, ο προβλήτας Ι που θα τον έχει ο ΟΛΠ ΑΕ μετά από αυτές τις χαριστικές ρυθμίσεις που δίνονται στην «COSCO», να είναι ανταγωνιστικός; Θα υπάρχει ανταγωνισμός ή στο τέλος ο ο προβλήτας Ι θα πάει κατευθείαν στους άλλους δύο, θα την πάρει η εταιρεία «COSCO»;

Γι' αυτό ακριβώς και γι' αυτούς τους λόγους καταψηφίζουμε και επί της αρχής και επί των άρθρων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έσα Παπαδημητρίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δικά θεώρετα της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, σαράντα τρεις μαθητές

και μαθήτριες και τρεις συνοδοί καθηγητές από το 18ο Γυμνάσιο Πάτρας.

Τους καλωσορίζουμε στο Κοινοβούλιο.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κ. Ροντούλης έχει το λόγο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, δεν παρίσταται ο κ. Μπέζας, αλλά είστε εσείς για να πω ορισμένα πράγματα επί της τοποθετήσεώς του. Ξέρετε, ακούγοντάς τον, μου ήλθε στο μυαλό η ευαγγελική ρήση που λέει «τη μεν γλώττη άσματα φθερόμενος, τη δε ψυχή άτοπα λογιζόμενος». Διότι με περισσή υποκρισία αναφερόμενος στις προηγούμενες συμβάσεις ακόμα και επί κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ είπε για να δικαιολογήσει τις φοροαπαλλαγές, ότι αυτά δεν είναι πρωτόγνωρα πράγματα, αφού συνέβαιναν και παλαιότερα. Και ως απόδειξη ορίστε οι συμβάσεις για το Ελευθέριος Βενιζέλος, για τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου κ.λπ..

Νομίζω ότι θα πρέπει η Κυβέρνηση να πει την αλήθεια. Δηλαδή, ότι τα ανέφερε όλα αυτά ο κ. Μπέζας για να φέρει σε δυσχερή θέση το ΠΑΣΟΚ. Να τους πει δηλαδή ότι αυτά τα οποία κάνατε εσείς, ερχόμαστε τώρα και τα κάνουμε και εμείς. Το ερώτημα είναι τότε θα απαλλαγείτε από αυτό το σύνδρομο που έχετε όσον αφορά τη διακυβέρνηση της χώρας από το ΠΑΣΟΚ. Το ΠΑΣΟΚ, κύριε Υπουργέ, ακριβώς επειδή έκανε αυτά που έκανε, καταδικάστηκε από τον ελληνικό λαό. Εσείς τώρα έρχεστε και κάνετε τα ίδια. Προφανώς, γι' αυτό το λόγο θα επακολουθήσει και η δική σας καταδίκη από τον ελληνικό λαό. Σε κάθε περίπτωση όμως, πείτε την αλήθεια, δηλαδή, ότι έχουμε αυτήν την αιτιολόγηση των φοροαπαλλαγών, δηλαδή προσπαθείτε να αιτιολογήσετε αυτά που κάνετε για να φέρετε σε δυσχερή θέση το ΠΑΣΟΚ.

Διότι θα ενθυμείστε πολύ καλά ότι κατακρίνατε αυτές τις συμβάσεις. Λέγατε ότι το ΠΑΣΟΚ κάνει λεόντειες συμβάσεις. Τώρα έρχεστε και τις επικαλείστε.

Δεύτερον, δεν δώσατε μία απάντηση και ο κόσμος περιμένει να ακούσει ενώ σε άλλα ζητήματα που θέσαμε απαντήσατε, ασχέτως αν συμφωνούμε ή διαφωνούμε, σε ένα σημαντικότατο ζήτημα για το τι πρόκειται να γίνει με τις παράπλευρες δραστηριότητες που προτίθεται να αναπτύξει η «COSCO». Αυτό ενδιαφέρει το βιοτέχνη, τον παραγωγό, τον επιχειρηματία. Σας θυμίζω ότι παλαιότερα υπήρχε η ΡΑΙΜΕΡ στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που κατασκεύαζε ρούχα για τη γερμανική αγορά. Το ξεκάθαρο ερώτημα είναι αν θα έχουμε μία τέτοια διαδικασία μεταποίησης ή και τυποποίησης κινεζικών προϊόντων στο λιμάνι του Πειραιά. Σε αυτό πρέπει να απαντήσετε ξεκάθαρα.

Να πω και κάτι τελευταίο. Θα αναφερθώ στην υπουργία του κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη. Τότε ξεκίνησε μια επίθεση κατά των λιμενεργατών, με τη βασική κατηγορία ότι οι αποδοχές τους είναι υψηλότερες. Προφανώς, η Κυβέρνηση, στο πίσω μέρος του εγκεφάλου, είχε ως σκοπό να προχωρήσει το σχέδιο ενοικίασης της προβλήτας, για να χρησιμοποιήσω τον όρο που θέλετε, γιατί πράγματι ενοικίαση είναι με δυσμενείς όρους, λέμε εμείς και εις βάρος του ελληνικού δημοσίου, αλλά εσείς λέτε με όρους σωστούς και δίκαιους.

Θέλω όμως να ακούσω και τη δική σας τοποθέτηση για τα όσα έλεγε ο κ. Κεφαλογιάννης τότε και που κόστισαν πάρα πολλά λόγω των απεργιών που επηκολούθησαν στα έσοδα του ΟΛΠ. Είχε πει τότε ο κ. Κεφαλογιάννης ότι υπέρογκες απολαβές δίδονται στους λιμενεργάτες. Εγώ βρήκα τον ισολογισμό του ΟΛΠ του 2005. Είδα ότι για αμοιβές και για έξοδα προσωπικού δίνονταν 84.376.048 ευρώ. Όμως, αυτό το ποσό το μοιράστηκαν χίλια εξακόσια ογδόντα έξι άτομα. Αν κάνουμε τη διαίρεση, θα δούμε ότι έχουμε ένα μέσο όρο ετήσιων αποδοχών για τον καθένα 50.000 ευρώ. Αυτά τα 50.000 ευρώ το μήνα, αν το διαφέσουμε με το δεκατέσσερα, δηλαδή δώδεκα μισθούς, δώρο Χριστουγέννων και Πάσχα και επίδομα αδείας βγαίνει ένας μέσος όρος μηνιαίων αποδοχών 3.500 ευρώ. Θα μου πείτε αυτά τα 3.500 ευρώ δεν είναι απολαβές υπερπλεονέκτες; Εγώ θα συμφωνήσω, αν μου πείτε κάτι τέτοιο. Πράγματι, αυτές οι απολαβές είναι υψηλές, αλλά το λιμάνι λειτουργεί τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες το χρόνο, είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο. Άρα, οι υπέρογκες απολαβές για τις οποίες έκανε

λόγο ο κ. Κεφαλογιάννης και εξαιτίας αυτού του λόγου προκλήθηκαν πλείστα όσα προβλήματα στην κερδοφορία του ΟΛΠ, είναι αυτά τα 3.500 που βγαίνουν βάσει υπολογισμών ή οι 150.000 ή 200.000 που ακούγαμε από τον κ. Κεφαλογιάννη; Θέλω μια ειλικρινή και ξεκάθαρη τοποθέτηση επ' αυτού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Δεν βλέπω να υπάρχει προθυμία για δευτερολογίες.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για να κλείσει τη συζήτηση.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρία Πρόεδρε, θα κάνω δύο ή τρεις παρατηρήσεις.

Κατ' αρχάς, θέλω να απαντήσω στον κ. Βελόπουλο του ΛΑΟΣ, ο οποίος σε μια κρίση μινιμαλισμού αμφισβήτησε το μέγεθος και τη σημασία της κρατικής κινεζικής «COSCO». Θέλω να θυμίσω ότι παγκοσμίως τα λιμάνια σήμερα ελέγχονται από ελάχιστους -έξι ή επτά- παγκόσμιους λιμενικούς διαχειριστές που λειτουργούν τερματικούς σταθμούς, δηλαδή λιμάνια και ελέγχουν πλοία, φορτία και εμπορικές διαδρομές.

Μέσα σε αυτούς τους έξι-επτά παγκόσμιους διαχειριστές είναι και η «COSCO», η οποία σε πλήρη αντίθεση με αυτά που είπε ο συνάδελφος συμμετέχει πλειοψηφικά με τις θυγατρικές της εταιρείες και διαχειρίζεται λιμενικούς τερματικούς σταθμούς, πλοία και φορτία, λειτουργώντας είκοσι τρεις τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων σε διάφορα λιμάνια, διαθέτοντας εκατόν σαράντα τρία δικά της, στην κυριότητα της πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνολικής χωρητικότητας μισού εκατομμυρίου TEU, διαχειριζόμενη όχι μόνο δικά της, αλλά συνολικά εξακόσια είκοσι τέσσερα πλοία και κατατασόμενη ως έκτη μεγαλύτερη εταιρεία του χώρου, παγκοσμίως.

Η δεύτερη παρατήρηση που θέλω να κάνω είναι να μιλήσω για τη μεταβίβαση των μετοχών και να απαντήσω ειδικά στον κ. Νικητιάδη, ο οποίος με περισσή ευκολία μίλησε για έλλειψη ικανότητας διαπραγμάτευσης από την Κυβέρνηση. Μάλλον ο ίδιος επέδειξε έλλειψη ικανότητας, ακόμα και απλής στοιχειώδους ανάγνωσης.

Και αυτό γιατί όταν διερωτήθηκε πώς διασφαλίζεται ότι η «COSCO» δεν θα ελεγχθεί στο μέλλον από εχθρικά συμφέροντα προς την Ελλάδα, αν διάβαζε το κείμενο θα έβλεπε ότι πρώτον, κατά την επταετή περίοδο εκτέλεσης των έργων και για δυο χρόνια μετά την ολοκλήρωσή τους, δηλαδή συνολικά για εννέα χρόνια, δεν επιτρέπεται από τη Σύμβαση η μεταβίβαση μετοχών. Εξαιρείται μεταβίβαση προς θυγατρική εταιρεία της «COSCO» και μάλιστα ορίζεται ο τρόπος με τον οποίο ερευνάται αν είναι ή όχι θυγατρική. Πρέπει δηλαδή να βρίσκεται σε αρμονία με το άρθρο 42 παράγραφος ε' του ν. 2190, όπως ισχύει σήμερα και αυτό μετά από προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του ΟΛΠ, που βέβαια δεν θα αρνηθεί χωρίς εύλογη αιτία, δεδομένου ότι πρόκειται για θυγατρική εταιρεία της «COSCO». Οι προϋποθέσεις αυτές, δηλαδή η θυγατρική και η σύμφωνη γνώμη του ΟΛΠ -που δεν μπορεί να αρνηθεί χωρίς εύλογη αιτία- πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά.

Μετά την πάροδο της εννιάχρονης αυτής προθεσμίας, οποιαδήποτε μελλοντική αλλαγή της μετοχικής σύνθεσης της «COSCO» επιτρέπεται μόνο κατόπιν έγκρισης του ΟΛΠ, χωρίς οιαδήποτε δέσμευσή του, σαν αυτή που ανέφερα πριν για το χρονικό διάστημα των πρώτων εννέα χρόνων. Κατά τον έλεγχο χορήγησης της άδειας, ο ΟΛΠ θα εξετάζει το σύνολο των νομιμοποιητικών εγγράφων της αγοράστριας εταιρείας, όπως έκανε και για τις εταιρείες οι οποίες συμμετέχουν στο διαγωνισμό. Έχουμε δηλαδή τις ίδιες διασφαλίσεις, που είχαμε για τη συμμετοχή στο διαγωνισμό.

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

Αν μου δώσετε ακόμη δύο λεπτά, σας παρακαλώ, κυρία Πρόεδρε, θα τελειώσω με μια τρίτη παρατήρηση, που έχει να κάνει

με τους εργαζόμενους. Διατυπώθηκε από την εισηγήτρια του ΚΚΕ κ. Νικολαΐδου, ο ισχυρισμός ότι ενώ η Κυβέρνηση υποσχέθηκε νέες θέσεις εργασίας, ψηφίζουμε νόμο που προβλέπει μεν και εθελουσία έξοδο εργαζομένων και μετατάξεις, αλλά στην πραγματικότητα, οδηγούμε εμείς -τάχα- τους εργαζόμενους στη σύνταξη, με επιβάρυνση των ασφαλιστικών τους μάλιστα ταμείων, ενώ οι νέες θέσεις εργασίας θα είναι λιγότερες από αυτές που υπάρχουν σήμερα.

Διευκρινίζω για άλλη μια φορά ότι οι θέσεις εργασίας στον ΟΛΠ είναι απόλυτα εξασφαλισμένες. Η εθελουσία έξοδος, όπως λέει και η λέξη, δεν είναι υποχρεωτική. Όποιος θέλει, κάνει χρήση της σχετικής διάταξης.

Όσον αφορά τη δήθεν επιβάρυνση των ασφαλιστικών ταμείων, η εθελουσία έξοδος δεν προκαλεί οιαδήποτε επιβάρυνση σ' αυτά, καθώς προβλέπεται ρητά ότι το σύνολο του σχετικού κόστους αναλαμβάνεται ολοκληρωτικά από τον ΟΛΠ.

Για πολλοστή φορά επαναλαμβάνω ότι ουδείς εργαζόμενος απολύεται, ότι το εργασιακό καθεστώς δεν μεταβάλλεται, ότι αντίθετα μάλιστα ανοίγουν χίλιες καινούριες θέσεις εργασίας.

Θέλω ακόμη εδώ να υπενθυμίσω τη διάταξη του άρθρου 10 παράγραφος 1 εδάφιο ν, που σε απόδειξη της ιδιαίτερης ευαισθησίας και πρόνοιας για τους εργαζόμενους προβλέπει την υποχρέωση της «COSCO» να προσλαμβάνει για την κάλυψη τουλάχιστον του 10% των αναγκών της σε προσωπικό κατά προτεραιότητα τα τέκνα των υπαλλήλων του ΟΛΠ.

Και βέβαια, επεκτείνουμε ακόμη μέχρι το 2015 το διάστημα, εντός του οποίου οι εργαζόμενοι πρέπει να θεμελιώνουν συνταξιοδοτικό δικαίωμα, για να υπαχθούν στη διαδικασία της εθελουσίας εξόδου.

Τέλος, για να ενισχύσουμε την ασφάλεια των εργαζομένων στον ΟΛΠ, με τη βελτιωτική διατύπωση της τροπολογίας αποσαφηνίσαμε το εργασιακό καθεστώς και προβλέπουμε ότι οι συμβάσεις των εργαζομένων αυτών μπορούν να καταγγελθούν και μόνο για σπουδαίο λόγο στο πρόσωπο του εργαζομένου και σημειώνω ότι με τον τρόπο αυτό εξομοιώνεται το εργασιακό καθεστώς, όσον αφορά τον περιορισμό του δικαιώματος καταγγελίας των συμβάσεων εργασίας των προσληφθέντων μετά την μετατροπή του ΟΛΠ σε ανώνυμη εταιρεία το 1999, με αυτούς που είχαν προσληφθεί με τέτοιες συμβάσεις πριν το 1999, όταν ο ΟΛΠ ήταν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.

Έτσι, λοιπόν, επεκτείνουμε -και τελειώνω με αυτό- το σχετικό προνόμιο σε όλους πια τους εργαζομένους του ΟΛΠ και συμπεραίνω ότι διατηρούνται όλες οι θέσεις εργασίας που σήμερα υπάρχουν, ουδείς απολύεται, δεν μεταβάλλεται το εργασιακό καθεστώς, δημιουργούνται χίλιες νέες θέσεις εργασίας.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί των άρθρων του νομοσχεδίου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.56' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 5 Μαρτίου 2009 και ώρα 09.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαιρών ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της Σύμβασης παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» (ΟΛΠ Α.Ε.) και ρύθμιση συναφών θεμάτων», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.