**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 15 Φεβρουαρίου 2018, ημέρα Πέμπτη και ώρα 17:20΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της από 2 Φεβρουαρίου 2018 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 27 Ιουνίου 2001 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. και άλλες διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Νεκτάριος Σαντορινιός, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δέδες Ιωάννης, Θελερίτη Μαρία, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γεώργιος, Δρίτσας Θεόδωρος, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Δριτσέλη Παναγιώτα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Μουσταφά Μουσταφά, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μάρδας Δημήτριος, Μεγαλοοικονόμου Θεοδώρα, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Ιωάννης, Καρά Γιουσούφ Αϊχάν, Τσόγκας Γεώργιος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Λιβανίου Ζωή, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Ζαρούλια Ελένη, Κούζηλος Νικόλαος, Σαχινίδης Ιωάννης, Δελής Ιωάννης, Βαρδαλής Αθανάσιος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης και Αμυράς Γεώργιος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καλησπέρα σας. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της από 2 Φεβρουαρίου 2018 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο, της από 27 Ιουνίου 2001 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. και άλλες διατάξεις». Το εν λόγω σχέδιο νόμου έχει χαρακτηριστεί από την Κυβέρνηση ως επείγον και η Επιτροπή καλείται να αποφασίσει, αν αποδέχεται τον χαρακτηρισμό. Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 110, σε συνδυασμό με την παράγραφο 4 του άρθρου 89 του Κανονισμού της Βουλής, ο Πρόεδρος της Βουλής έχει ορίσει προθεσμία υποβολής της έκθεσης του άρθρου 91§6, μέχρι την Τρίτη 20 Φεβρουαρίου του 2018 και ώρα 20:00΄.

Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός για να αιτιολογήσει τον χαρακτηρισμό του επείγοντος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυρία Πρόεδρε, η παράκληση είναι να γίνει δεκτό το αίτημα και να χαρακτηριστεί επείγουσα η διαδικασία, γιατί υπάρχουν ανειλημμένες συμβατικές υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου, υπάρχει χρονικός περιορισμός για τη μεταβίβαση των μετοχών και ως εκ τούτου, γεννιέται η ανάγκη να προχωρήσουμε με μια τέτοια διαδικασία. Νομίζω ότι ο χρόνος, ακόμα και με αυτή τη διαδικασία, είναι επαρκής. Θα είναι 3 οι συνεδριάσεις, νομίζω, της Επιτροπής, θα κληθούν και φορείς και θα συνεχίσουμε τη διαδικασία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχουν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές προκειμένου να τοποθετηθούν για το χαρακτηρισμό του επείγοντος. Ξεκινάμε από τον Εισηγητή του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., τον κ. Μάρδα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΔΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Συμφωνούμε κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Ν.Δ., ο κ. Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Κατ’ αρχάς, η Κυβέρνηση μας έχει συνηθίσει το τελευταίο χρονικό διάστημα να φέρνει νομοσχέδια είτε με τη μορφή του κατεπείγοντος είτε του επείγοντος. Εδώ έχουμε τη διαδικασία επείγοντος για μία αποκρατικοποίηση, η οποία ουσιαστικά «τρέχει» τα τελευταία 4 χρόνια. Δεν μπορώ λοιπόν να καταλάβω γιατί αυτή η βιασύνη και νομίζω ότι είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό και πρέπει να συνεχίσουμε με την ορθή διαδικασία. Συνεπώς, δεν συμφωνούμε στην πρόταση του κ. Υπουργού.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, ο κ. Καρράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης - ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, θα πω ότι δεν συμφωνούμε και εμείς με την τήρηση της επείγουσας διαδικασίας. Και μόνο το ότι ο κ. Υπουργός ανέφερε ότι υπάρχει χρονικός περιορισμός για την μεταβίβαση των μετοχών, σημαίνει ότι έχει ξεκινήσει μια διαδικασία πολύ νωρίτερα που παρείχε στην Κυβέρνηση τον χρόνο να διευθετήσει τυχόν προκύπτοντα ενδιάμεσα ζητήματα. Νομίζω λοιπόν, ότι θα πρέπει να ακολουθήσουμε την τακτική διαδικασία, για να δοθεί η ευκαιρία να ακουστούν περισσότερο οι απόψεις και να αναλυθούν τα θέματα, δεδομένης και της έκτασης των όρων της σύμβασης και των παραρτημάτων της.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή, ο κ. Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή): Μετά την πώληση του ΟΛΘ όλοι περιμέναμε με ποιο τρόπο θα έρθει η συμφωνία στη Βουλή. Ήρθε λοιπόν ως επείγον. Την κοινοπραξία όμως, δεν την ενόχλησε να μην είναι σωστή στις προθεσμίες της, στην καταβολή της εγγυητικής της και σε όλες τις άλλες τις υποχρεώσεις που είχε. Άρα, δεν συμφωνούμε στο επείγον.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., ο κ. Βαρδαλής.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Και εμείς είμαστε αντίθετοι με την μορφή του επείγοντος. Πρόκειται κατά τη γνώμη μας για ένα νομοσχέδιο, μια σύμβαση, μεταξύ του Δημόσιου και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, που ουσιαστικά ολοκληρώνει την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Η ενοχή της Κυβέρνησης κατά τη γνώμη μας φαίνεται και από τη μορφή που το φέρνει για συζήτηση, που επί της ουσίας τι δηλώνει; Να μην γίνει ουσιαστική συζήτηση γύρω από αυτό το ζήτημα, το σοβαρό αυτό ζήτημα, της ιδιωτικοποίησης του λιμένα της Θεσσαλονίκης, μιας ιδιωτικοποίησης που ουσιαστικά διασφαλίζει τα συμφέροντα της κερδοφορίας των επιχειρηματικών ομίλων σε βάρος των εργαζομένων και των λαϊκών στρωμάτων ευρύτερα. Για αυτούς τους λόγους εμείς διαφωνούμε με την συγκεκριμένη διαδικασία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων, ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Οι Ανεξάρτητοι Έλληνες συμφωνούμε με τη διαδικασία του επείγοντος, άλλωστε ακούσαμε και την επιχειρηματολογία από την Αντιπολίτευση και δεν θεωρούμε ότι ήταν πειστική. Είμαστε θετικοί στην διαδικασία του επείγοντος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων, ο κ. Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Σήμερα συζητάμε για το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, για το λιμάνι της συμπρωτεύουσας. Ανεξάρτητα με τις ευθύνες τις οποίες έχει η Κυβέρνηση για τον χρονικό σχεδιασμό που έρχεται το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, μιλάμε για ένα νομοσχέδιο που έπρεπε να είχε έρθει πριν από πάρα πολύ καιρό, μιλάμε για τη Θεσσαλονίκη, μιλάμε για τη ζωή της πόλης και ολόκληρης της Μακεδονίας. Η Ένωση Κέντρων αποδέχεται τον χαρακτήρα του επείγοντος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού», ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Εμείς διαφωνούμε και αν δεν πειστήκατε από τα επιχειρήματα εκείνων που διαφωνούν με την διαδικασία του επείγοντος επικαλούμαι τους «ρυθμούς της Θεσσαλονίκης». Χρειάζεται μια μεγαλύτερη χρονική «άπλα», για να συζητήσουμε για ένα θέμα που όντως είχε πρωταγωνιστική θέση στην ειδησεογραφία και στην πολιτική συζήτηση μεταξύ των Κομμάτων. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών προκύπτει, ότι η Επιτροπή αποδέχεται κατά πλειοψηφία τη διαδικασία του επείγοντος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προχωρούμε ως προς τον προγραμματισμό των συνεδριάσεων. Η πρόταση είναι, αύριο Παρασκευή και ώρα 12 να γίνει η δεύτερη συνεδρίαση με ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών φορέων, εδώ στην Αίθουσα της Γερουσίας και την Τρίτη 20 Φεβρουαρίου και ώρα 14.00΄ η τρίτη συνεδρίαση εδώ πάλι στην Αίθουσα της Γερουσίας. Εφόσον δεν υπάρχει αντίρρηση, κατά πλειοψηφία συμφωνούμε με το πρόγραμμα. Πριν προχωρήσουμε στις τοποθετήσεις, οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές θα τοποθετηθούν σε προτάσεις, όσον αφορά τους Φορείς που θα προσκαλέσουμε αύριο. Το λόγο έχει ο κ. Μάρδας από τον ΣΥ.ΡΙΖ.Α..

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΔΑΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Κυρία Πρόεδρε, προτείνουμε τον Δήμο Θεσσαλονίκης, τον Δήμο Αμπελοκήπων Μενεμένης, τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, την Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, τον Σύλλογο Διοικητικών Υπαλλήλων του ΟΛΘ, την Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, τον Σύνδεσμο Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος, το Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων, την Ένωση Αρχιεργατών του ΟΛΘ, το Σωματείο Χειριστών Οδηγών Μηχανημάτων του ΟΛΘ, τον Σύνδεσμο Εφοπλιστών Επιβατικού Ναυτιλίας, τον Σύνδεσμο Εφοπλιστών Κρουαζιέρας και Φορέων Ναυτιλίας, την Ρυθμιστική Αρχή Λιμανιών και το Εμποροβιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Καταρχήν συμφωνούμε με τους παραπάνω φορείς. Εγώ θα ήθελα να προσθέσω το ΤΑΙΠΕΔ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καρράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Συμφωνούμε με τις προηγούμενες προτάσεις συν την Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή): Δεν έχουμε να προσθέσουμε κάποιον άλλο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Βαρδαλής.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Δεν έχουμε να προσθέσουμε κάποιον άλλο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Έχουμε ήδη καλυφθεί από τους φορείς που προτάθηκαν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Έχουμε καλυφθεί από τους φορείς που προτάθηκαν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Ποταμιού): Έχουμε καλυφθεί από τους φορείς που προτάθηκαν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνεχίζουμε. Σε 10 λεπτά θα αναγνωστούν οι φορείς. Αρχίζει η συζήτηση. Το λόγο έχει ο κ. Μάρδας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΔΑΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε την σύμβαση παραχώρησης ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων του λιμένος Θεσσαλονίκης ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο και τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης. Έχουμε σύμβαση παραχώρησης και όχι σύμβαση πώλησης. Ως προς τα ιστορικά, το 1953 ο ΟΛΘ ανέλαβε την διοίκηση του λιμανιού ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Το 1999 ο ΟΛΘ μετατράπηκε σε νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Στις 27/6/2001 υπογράφτηκε η σύμβαση παραχώρησης ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο και τον ΟΛΘ για την αποκλειστική χρήση γηπέδων, κτηρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής περιοχής για 40 χρόνια και έγιναν κάποιες τροποποιήσεις σε ότι αφορά αυτή τη σύμβαση το 2008. Το 2009 ολοκληρώθηκαν και στο πλαίσιο αυτών των τροποποιήσεων είχαμε και μία παράταση κατά 10 χρόνια της παραχώρησης στον ΟΛΘ.

Η συγκεκριμένη σύμβαση ονομάστηκε «υφιστάμενη σύμβαση παραχώρησης». Προς τα τέλη της δεκαετίας του 2000 πραγματοποιείται ένας πρώτος διαγωνισμός με κατάθεση προσφορών τον Ιούλιο του 2008. Αυτός ο διαγωνισμός δεν αφορούσε την παραχώρηση όλου του λιμανιού, αφορούσε μόνο την παραχώρηση των σταθμών των εμπορευματοκιβωτίων, ο γνωστός ΣΕΜΠΟ. Ο συγκεκριμένος διαγωνισμός ναυαγεί και βέβαια διαπιστώνεται το 2008 μία κατάρρευση του λιμανιού με μείωση των containers τα λεγόμενα t use, 20ποδά αυτά κουτιά, τα οποία βλέπετε κατά 46% και παράλληλα έχουμε μία μείωση του φορτίου χύδην σε πολύ μικρότερο βέβαια βαθμό. Από τότε το λιμάνι γνωρίζει μία στασιμότητα και γνωρίζει μία πολύ μικρή άνοδο.

Το 2010 ορίζεται ένα ΔΣ και Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος αναλαμβάνει ένας νομικός, ο οποίος σύμφωνα με το βιογραφικό του σημείωμα δεν είχε την παραμικρή σχέση είτε με τα λιμάνια είτε με διοίκηση μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Βέβαια τα ποιοτικά στοιχεία στο χώρο της διοίκησης όπως όλοι γνωρίζουμε παίζουν πάρα πολύ σημαντικό ρόλο. Το μέλημα της τότε διοίκησης ήταν να μην παρουσιάσει ζημία το λιμάνι, δηλαδή να σας το πω με όρους απλούς, οικονομικούς, το αυτονόητο το κάναμε άθλο. Το μέλημα κάθε επιχείρησης δεν είναι να παρουσιάζει ζημία, αυτό είναι αυτονόητο, το μέλημα κάθε διοίκησης είναι η επέκταση του κύκλου εργασιών του λιμανιού ή οποιασδήποτε επιχείρησης με ότι τεχνικές γνωρίζει η διοίκηση αρκεί να τις γνωρίζει η διοίκηση. Χρειάστηκαν 3 χρόνια έτσι ώστε η διοίκηση του λιμανιού τότε να επικοινωνήσει και να συνεννοηθεί με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ έτσι ώστε να συνδεθεί το λιμάνι με τη Βουλγαρία και την Τουρκία.

Δηλαδή χρειάστηκε 3 χρόνια ώστε το κράτος με το κράτος να συνεννοηθεί και να κάνει το αυτονόητο. Να σημειώσω βέβαια ότι από μικρό παιδί που βρίσκομαι στην Θεσσαλονίκη το λιμάνι είχε σιδηροδρομική σύνδεση. Αντίθετα αυτό δεν συνέβαινε με το λιμάνι του Πειραιά. Σας δίνω ορισμένα στοιχεία εκείνης της περιόδου για να καταλάβουμε και το εύρος των δραστηριοτήτων. Το 2007 ο αριθμός των containers των 20ποδών των γνωστών t use ανερχόταν περίπου σε 447.000. Το 2014 φτάσαμε στις 349.000. Μετά την πρώτη κατάρρευση είχαμε ελαφριές μειώσεις. Για να φτάσουμε το 2017 στις 401.000 containers. Παρόμοιες εξελίξεις είχαμε και στο φορτίο χύδην. Είχαμε το 2007 18,8 εκατ. τόνους, το 2014 13,6 εκατ. τόνους και το 2017, 14,7 εκατ. τόνους. Με το ν.3986/2011 δίνεται πλειοψηφικό πακέτο 74,27% του ΟΛΘ στο ΤΑΙΠΕΔ. Το ταμείο αρχίζει να ενδιαφέρεται έτσι ώστε να προβεί στην αξιοποίηση του λιμανιού. Το 2014 το ΤΑΙΠΕΔ αποφάσισε τη διάθεση πλειοψηφικού πακέτου 67% των μετοχών του ΟΛΘ σε επενδυτή και δεν μπήκε σε μία διαδικασία αξιοποίησης μέσω υπό παραχωρήσεων, δηλαδή τμηματικά να δώσει κομμάτι του λιμανιού, αλλά μπήκε σε μία διαδικασία παραχώρησης του συνόλου του λιμανιού και των εγκαταστάσεών του σε όποιον επενδυτή πληρούσε τις προϋποθέσεις του διαγωνισμού.

Στις 10 Απριλίου του 2014 ορίστηκε ο προτιμώμενος επενδυτής και το 2015 σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην υφιστάμενη σύμβαση παραχώρησης του 2009, το Ελληνικό Δημόσιο κάλεσε τον ΟΛΘ προκειμένου να συνομολογηθούν οι κατάλληλες τροποποιήσεις στην υφιστάμενη σύμβαση παραχώρησης με σκοπό το περιεχόμενό της να εναρμονιστεί προς την σκοπούμενη μεταβίβαση της πλειοψηφίας στον μελλοντικό επενδυτή. Έτσι το 2018 φτάσαμε σε μία πρώτη αναθεώρηση της υφιστάμενης σύμβασης η οποία καλείται ως αναθεωρημένη σύμβαση παραχώρησης, η οποία υπογράφτηκε στις 2/2/2018. Εκείνο που έγινε στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το ευτυχές είναι το εξής ότι δόθηκε σε ανταγωνιστή της COSCO. Αυτό σημαίνει ότι θα αναπτυχθεί ένας ανταγωνισμός ανάμεσα στα δύο λιμάνια. Κάθε λιμάνι έχει τα δικά του πλεονεκτήματα και αυτός ο ανταγωνισμός μπορεί να μετατρέψει δύο μεγάλες περιοχές της χώρας σε κέντρα logistics με πάρα πολύ θετικές επιπτώσεις στην οικονομία και των δύο περιοχών. Για παράδειγμα αν είχαμε ως ανάδοχο την COSCO στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, τότε αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει και σε μία συρρίκνωση των δραστηριοτήτων του λιμανιού, καθώς η στρατηγική της COSCO μπορεί να ήταν πολύ διαφορετική από την στρατηγική ενός ανταγωνιστή της COSCO, κάτι που είναι πάρα πολύ θετικό, όπως σας είπα. Τι έχουμε στο πλαίσιο της συγκεκριμένης σύμβασης παραχώρησης; Θα γίνει αναλυτική παρουσίαση των άρθρων την μεθεπόμενη φορά, ως εκ τούτου σας δίνω διάφορα γενικά στοιχεία της συγκεκριμένης σύμβασης.

Στη συγκεκριμένη σύμβαση, διαπιστώνεται ότι ο ρυθμιστικός ρόλος του κράτους και η εποπτεία και ο έλεγχος, που ασκεί, είναι αρκετά ισχυρός. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν εκείνα τα άρθρα, που εισάγουν όρους περί ελάχιστων επιπέδων διακίνησης, ετησίως, εκ μέρους του Ο.Λ.Θ., εμπορευμάτων. Προβλέπονται τρία τέλη. Σε ό,τι αφορά τα τέλη, που οφείλουν να πληρώνουν οι ενδιαφερόμενοι, το ελληνικό δημόσιο παρεμβαίνει σε εκείνα εκεί τα τέλη, τα οποία αναφέρονται στην ακτοπλοΐα και μόνον. Προβλέπονται συγκεκριμένες απαγορεύσεις, όπως συγχωνεύσεις και μετασχηματισμός του Ο.Λ.Θ., χωρίς τη συναίνεση του κράτους. Το αντάλλαγμα της παραχώρησης, εκ μέρους του Ο.Λ.Θ., είναι συνάρτηση του μικρού κύκλου εργασιών και αυτό το αποτέλεσμα είναι πολύ καλύτερο, σε σχέση με το παρελθόν.

Προβλέπονται κυρώσεις στη μη εκπλήρωση δεσμεύσεων και υπάρχουν διαδικασίες, με σκοπό την καταγγελία της σύμβασης, στην περίπτωση κατά την οποία ο ανάδοχος δεν πληροί τους όρους και τις προϋποθέσεις, τις οποίες έχει αποδειχθεί και έχει υπογράψει και θα υπογράψει. Υπάρχει μέριμνα για το μέγιστο βαθμό θέσεων εργασίας, που σημαίνει ότι δεν θα μειωθούν οι υφιστάμενες θέσεις εργασίας, ενώ επιδιώκεται η αύξηση του αριθμού των εργαζομένων και είναι εύλογο ότι η επέκταση των δραστηριοτήτων του λιμανιού, έτσι όπως προβλέπεται στη συγκεκριμένη σύμβαση, θα προκαλέσει αύξηση της απασχόλησης.

Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται τίμημα 231.926.000 ευρώ από τη μεταβίβαση του 67% των μετοχών του Ο.Λ.Θ.. Οι επενδύσεις, έως το 2026, προβλέπεται να αυξηθούν, βάσει δύο σεναρίων: Το βασικό και το αισιόδοξο σενάριο, δηλαδή από 256,9 εκατ. ευρώ έως 341,6 εκατ. ευρώ. Η συνολική αύξηση των εσόδων του Ο.Λ.Θ., έως το 2026, εκτιμάται ότι θα φτάσει τα 834 εκατ. ευρώ. Το καθαρό δημοσιονομικό όφελος, έως το 2026, θα ανέλθει στα 16 εκατ. ευρώ. Επιπλέον έσοδα από την αποθήκευση και τροφοδοσία και τις όποιες άλλες δραστηριότητες, που συνδέονται με τη διακίνηση των εμπορευμάτων, θα ανέλθει σε 465,1 εκατ. ευρώ και η θετική επίπτωση στο Α.Ε.Π., εκτιμάται ότι θα είναι από το 1,47%-1,93 %.

Η παραχώρηση αναφέρεται σε μια περίοδο, η οποία λήγει το 2051. Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν έχει κάνει παρατηρήσεις σε ό,τι αφορά την οποιαδήποτε αύξηση δαπανών, που είναι ανύπαρκτη φυσικά και επισημαίνει τις θετικές επιπτώσεις της συγκεκριμένης διαδικασίας. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Μάρδα. Το λόγο έχει, τώρα, ο Εισηγητής της Ν.Δ., ο κ. Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Συνάδελφοι, καταλαβαίνω τη δύσκολη θέση, στην οποία βρέθηκε ο Συνάδελφος του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., να υποστηρίξει μια αποκρατικοποίηση, μια σύμβαση παραχώρησης. Για αυτούς όλους τους πολέμιους της ιδιωτικοποίησης και του ξεπουλήματος των λιμανιών, εγώ θέλω να ομολογήσω στον κύριο Υπουργό, ότι και ως ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ως ΣΥ.ΡΙΖ.Α., είχε σταθερή θέση και ήταν εναντίον του ξεπουλήματος. Και χαίρομαι που έστω και καθυστερημένα, ερχόσαστε, σήμερα, να επιχειρηματολογήσετε και ουσιαστικά, να δικαιώσετε την πολιτική της Ν.Δ. και του Κώστα Καραμανλή. Είναι μια πολιτική, που ξεκίνησε το 2008, πολεμήθηκε, τότε, κ. Κουρουμπλή, από το σύνολο της αντιπολίτευσης και ειδικότερα, από το τελευταίο απομεινάρι του λαϊκισμού στη χώρα μας, τον κ. Αλέξη Τσίπρα και τα εξαπτέρυγα του. Αυτά τα λέω γιατί ξεχνάμε, σ' αυτή τη χώρα, τα πάρα πολύ εύκολα. Άρα έχουμε την υποχρέωση να βάζουμε τα πράγματα στη θέση τους.

Εμείς κυρίες και κύριοι γιατί επιλέξαμε το 2008την παραχώρηση; Επιλέξαμε την παραχώρηση διότι καταρχήν είναι μια διεθνής πρακτική. Είχαμε την ανάγκη για εκσυγχρονισμό των ελληνικών υποδομών. Υπήρχε αδυναμία χρηματοδότησης από τους ελληνικούς οργανισμούς. Υπήρξαν χρονοβόρες διαγωνιστικές διαδικασίες, παρωχημένη οργανωτική δομή, έλλειψη δυνατότητας προσέγγισης μεγάλων πελατών και απουσία τεχνογνωσίας για διαχείριση μεγάλων εμπορευματικών ροών. Και τι κάναμε; Διασφαλίσαμε πρώτον τις επενδύσεις. Διασφαλίσαμε τη συμμετοχή μεγάλου παγκόσμιου παρόχου και βεβαίως, τα λιμάνια - αλλά και οι επενδύσεις - παρέμειναν στο κράτος. Κανένας επενδυτής δεν έρχεται σε αυτήν τη χώρα και να πάρει τα λιμάνια μας ή τα αεροδρόμιά μας. Άρα διασφαλίζουμε και το δημόσιο συμφέρον, αλλά και όλες οι επενδύσεις μέχρι τη λήξη της παραχώρησης, παραμένουν στην ιδιοκτησία του κράτους. Και για να το πω και απλά και να το καταλάβουν όλοι και σε αυτή την αίθουσα, αλλά και αυτοί που μας παρακολουθούν, νοικιάζουμε υποδομές της χώρας για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, έναντι συγκεκριμένων επενδύσεων και έναντι συγκεκριμένων εσόδων για τον κρατικό Προϋπολογισμό.

Κυρίες και κύριοι του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., εγώ καταλαβαίνω ότι έχετε κρίση ταυτότητας. Από τη μια, καλείστε να υποστηρίξετε μια συγκεκριμένη πολιτική, αλλά, στην ουσία, δεν την πιστεύετε. Σε μια χώρα, που αυτή την ώρα, τι θέλουμε; Ουσιαστικά, σε αυτή τη χώρα, θέλουμε προσέλκυση νέων επενδύσεων, θέλουμε εισροή νέων χρηματοδοτήσεων. Εσείς κυριολεκτικά κινήστε με ρυθμούς χελώνας. Δημιουργείτε συνεχώς γραφειοκρατικά προβλήματα - τα έχουμε δει σε ένα σωρό επενδύσεις - ενώ αυτή η σύμβαση θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί τα τελευταία δύο χρόνια. Ήδη, θα έπρεπε να τρέχουν οι επενδύσεις. Ήδη, χάνουμε χρήματα και στον κρατικό Προϋπολογισμό και βεβαίως στην ευρύτερη εθνική αλλά και τοπική ανάπτυξη της περιοχής της Θεσσαλονίκης. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έπρεπε να έχει ήδη εκμεταλλευθεί το τεράστιο γεωπολιτικό και γεωστρατηγικό του ρόλο στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, ως εμπορευματικό κέντρο. Και βεβαίως, μην ξεχνάτε, ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνδέεται άμεσα και με τη διαχείριση του μεγάλου εθνικού ζητήματος, που συζητάμε αυτή την περίοδο.

Άρα, κυρίες και κύριοι του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., μη μιλάτε ούτε για επιτυχίες, ούτε για υλοποίηση της συγκεκριμένης επένδυσης. Ουσιαστικά, συρθήκατε πίσω από τις εξελίξεις. Και επειδή αναφέρθηκαν διάφορα νούμερα και στον Τύπο, τότε, που υπογράφτηκε η σύμβαση παραχώρησης και η μεταφορά, η οποία θα γίνει, τελικά, το 67% των μετοχών από τον Ο.Λ.Θ. στην Κοινοπραξία, είχατε μιλήσει για συνολικά οφέλη, στον κρατικό προϋπολογισμό, πάνω από ένα δισεκατομμύριο ευρώ. Βέβαια, σε αυτά προσθέσατε, καταρχήν τα 232 εκατ. ευρώ, που θα κατατεθούν άμεσα - με την ολοκλήρωση και τη μεταβίβαση του 67%, είχατε αθροίσει τα 180 εκατ. ευρώ υποχρεωτικές επενδύσεις και βέβαια, τα 170 εκατ. ευρώ από το αντάλλαγμα τις παραχωρήσεις που ανέρχεται στο 3,5% του ετήσιου κύκλου εργασιών, έως το 2051. Βέβαια, δεν μας είπατε ότι έως σήμερα η καταβολή προς το δημόσιο ήταν το 2%, άρα ουσιαστικά προκύπτει η διαφορά του 1,5%. Μένουν περίπου 548 εκατ. ευρώ που κανένας δεν μας λέει ότι είναι «άγνωστες εκτιμώμενες επενδύσεις». Δηλαδή αοριστίες. Καμία δέσμευση, κανένα προ-διάγραμμα, καμία απολύτως ασφάλεια.

Και έρχομαι, κύριε Υπουργέ, τώρα, στα ερωτήματα, που νομίζω ότι είναι και πάρα πολύ σημαντικά. Καταρχήν, το τελευταίο χρονικό διάστημα και στο διεθνή, αλλά και στον εγχώριο Τύπο, υπήρξαν αμφισβητήσεις όσον αφορά στη βιωσιμότητα και τη φερεγγυότητα του συγκεκριμένου κοινοπρακτικού σχήματος, το οποίο κέρδισε το διαγωνισμό. Εγώ θέλω να σας ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, ευθέως και θέλω και τη δέσμευσή σας: Μας εγγυάστε, κ. Κουρουμπλή, ότι η συγκεκριμένη Κοινοπραξία θα υλοποιήσει το επενδυτικό της πρόγραμμα; Και νομίζω ότι σε αυτό πρέπει να πάρουμε μια ξεκάθαρη πολιτική απάντηση, από πλευράς της Κυβερνήσεως. Και σε μια περίοδο που ουσιαστικά αυτές οι επενδύσεις θα πρέπει να υλοποιηθούν εμπροσθοβαρώς. Διότι ξέρετε ότι η χώρα μας αυτή την κρίσιμη δημοσιονομικά περίοδο, τι επιθυμεί; Να τρέξουν αυτές οι επενδύσεις, να υπάρξουν ασφαλιστικές δικλίδες, έτσι ώστε οι συγκεκριμένες επενδύσεις να τρέξουν από την πρώτη ημέρα. Νομίζω, ότι αυτό έχει μεγάλη αξία, έτσι ώστε και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και βεβαίως, τα όποια οφέλη, είτε σε εθνικό είτε σε τοπικό επίπεδο να γίνουν αμέσως αντιληπτά και στην τοπική οικονομία. Και Βεβαίως, πέρα από τα έσοδα, είναι σαφώς και οι θέσεις εργασίας.

Ένα δεύτερο ερώτημα είναι το εξής. Βάσει της σύμβασης υπάρχουν αντισταθμιστικά ωφελήματα για τις τοπικές κοινωνίες, 3,5% από τον ετήσιο κύκλο εργασιών, τα οποία θα πηγαίνουν, μέσω του δημόσιου, στους δύο Δήμους, Θεσσαλονίκης και Αμπελοκήπων, Μενεμένης. Το ερώτημα λοιπόν είναι, πόσα θα πάρει ο κάθε Δήμος. Ξεκάθαρο ερώτημα. Με ποια κριτήρια θα γίνει αυτό; Θα γίνει με πληθυσμιακά κριτήρια; Με το πόσο ρυπαίνουν το περιβάλλον οι συγκεκριμένοι Δήμοι; Από την κίνηση του Λιμένα; Νομίζω ότι είναι ποιοτικά, συγκεκριμένα κριτήρια, ή εν πάση περιπτώσει να μας πείτε πώς θα γίνει η συγκεκριμένη κατανομή.

Το άλλο ερώτημα, που είναι επίσης σημαντικό, είναι ποιος θα παρακολουθεί την συγκεκριμένη Σύμβαση παραχώρησης; Διότι, από την εμπειρία του λιμένα Πειραιά έχουμε δει ότι η ΔΑΛ, που υποτίθεται, που εμείς γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι πολιτικά, εμείς έχουμε αντισταθεί και έχουμε αρνηθεί και δεσμευόμαστε και να καταργήσουμε την ΔΑΛ όταν θα εκλεγούμε κυβέρνηση.

Το ερώτημα λοιπόν είναι ότι ενώ η ΔΑΛ, στο λιμάνι του Πειραιά, δημιουργεί τεράστια προβλήματα ως προς τον έλεγχο και ως προς την υλοποίηση των συγκεκριμένων επενδύσεων από πλευράς του ιδιώτη επενδυτή και μάλιστα, όλα αυτά έχουν εκφραστεί και δημοσίως, εάν ο επενδυτής θέλει να υλοποιήσει εμπροσθοβαρώς και το ταχύτερο δυνατόν τις συγκεκριμένες επενδύσεις, η ΔΑΛ θα δημιουργήσει γραφειοκρατικά τεχνικά προβλήματα, όπως έχουμε δει να γίνεται στο λιμάνι του Πειραιά, που ενώ έχει ανακοινωθεί το master plan, από πλευράς του ιδιώτη-επενδυτή στο λιμάνι του Πειραιά και έχει έρθει σε δημόσια διαβούλευση, έχουμε και την ΔΑΛ να κάνει και αυτή δημόσια διαβούλευση.

Κύριε Κουρουπλή, οι μεγάλες επενδύσεις θέλουν γρήγορα βήματα, θέλουν αποφασιστικότητα, θέλουν πολιτική βούληση. Άρα, εμείς ως χώρα, οφείλουμε να στείλουμε ένα ενθαρρυντικό μήνυμα προς το εξωτερικό, προς τους εξωχώριους αλλά και προς τους εγχώριους παίκτες του συστήματος. Ότι η Ελλάδα είναι φιλική χώρα ως προς τις επενδύσεις. Άρα, σε κάθε όμως περίπτωση, εσείς κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, θα πρέπει να απολογείστε σήμερα, επειδή άκουσα διάφορα από κάτω, εσείς θα πρέπει να απολογείστε, διότι υλοποιείτε κυβερνητικές επιλογές και αποφάσεις της κυβερνήσεως της Ν.Δ.. Ένα άλλο επίσης ερώτημα, είναι ποια θα είναι τα μακροπρόθεσμα οφέλη για την τοπική οικονομία, αλλά βεβαίως και σε εθνικό επίπεδο. Σας ανέλυσα προηγουμένως. Δεν έχει γίνει καμία απολύτως μελέτη πάνω στο συγκεκριμένο ζήτημα.

Ένα άλλο επίσης ερώτημα είναι τι γίνεται με τους εργαζομένους και εάν υπάρχουν συλλογικές συμβάσεις. Διότι άκουσα και αυτό το καταπληκτικό από τον κ. Κουρουμπλή, ως αναφορά για την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά, ότι τάχα, η σύμβαση μεταξύ της COSCO και των εργαζομένων, έδωσε αυξήσεις, λες και το Υπουργείο παρεμβαίνει μεταξύ ιδιώτη και εργαζομένων και το παρουσίασε αυτό ως επιτυχία του Υπουργείου. Κύριε Κουρουπλή, σήμερα δεν θα βρισκόσαστε εδώ εάν δεν υπήρχε η πολιτική της Ν.Δ.. Σε αυτό θα πρέπει να απαντήσετε και επιτέλους σε αυτή τη χώρα θα πρέπει όλοι εμείς οι πολιτικοί να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους. Θα πρέπει να μάθετε να ακούτε, θα πρέπει να μάθετε να σέβεστε και εμείς ως Ν.Δ. θα στηρίξουμε κάθε επενδυτική πρωτοβουλία, αφού υπάρξει ξεκάθαρο θεσμικό πλαίσιο, εάν υπάρξουν ξεκάθαροι κανόνες. Και βέβαια, κ. Κουρουμπλή και κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, θα πρέπει επιτέλους να κατανοήσετε, ότι εάν δεν ενθαρρύνουμε την ιδιωτική πρωτοβουλία, εάν δεν ενθαρρύνουμε τις επενδύσεις σε αυτή τη χώρα, πολύ φοβάμαι ότι θα αργήσουμε να βγούμε από το σημερινό αδιέξοδο.

Η Ν.Δ. σαφώς, επί της αρχής, είναι θετική. Εξάλλου, μην ξεχνάμε, είναι ένα έργο το οποίο φέρνει την ταυτότητά μας και το 2009 και το καταθέτω αυτό στα Πρακτικά, υπήρξε προσφορά της εταιρείας Hutchison, για έσοδα 400 εκατομμυρίων ευρώ και άλλα τόσα σε επενδύσεις. Άρα ούτε για το τίμημα μπορείτε να καυχιέστε αυτή την περίοδο. Το μόνο που μπορούμε σαφώς να σας πούμε, είναι ότι αργήσατε κ. Κουρουμπλή. Αργήσατε να προχωρήσετε τη συγκεκριμένη επένδυση και όλα αυτά, επειδή ακριβώς έχετε ιδεολογικές αγκυλώσεις. Δεν πιστεύετε στις επενδύσεις. Αναγκάζεστε να τις προχωρήσετε, επειδή ακριβώς πρέπει να υλοποιήσετε τις συγκεκριμένες δεσμεύσεις του μνημονίου, που κατά τα άλλα, θα το σκίζατε και θα το καταργούσατε. Ευχαριστώ πολύ.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Πλακιωτάκη. Πριν συνεχίσουμε με τον Ειδικό Αγορητή της ΔΗΣΥ, επιτρέψτε μου να διαβάσω τους φορείς που θα κληθούν στην επόμενη συνεδρίαση.

* 1. Εμπορικό, Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης.
	2. Δήμος Θεσσαλονίκης.
	3. Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης.
	4. Ομοσπονδία Υπαλλήλων λιμανιών Ελλάδος.
	5. Σύλλογος Διοικητικών Υπαλλήλων ΟΛΘ.
	6. Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδας.
	7. Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδας.
	8. Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων.
	9. Ένωση Αρχιεργατών ΟΛΘ.
	10. Σωματείο Χειριστών Οδηγών Μηχανημάτων ΟΛΘ.
	11. Σύνδεσμος Εφοπλιστών Επιβατικού Ναυτιλίας ΣΕΝ.
	12. Σύνδεσμος Εφοπλιστών Κρουαζιέρας και Φορέων Ναυτιλίας.
	13. Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων.
	14. Ένωση Λιμένων Ελλάδος.
	15. ΤΑΙΠΕΔ.

 Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ,

Κ. Καρράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, η Ελλάδα έχει ένα πλεονέκτημα, που δεν πρέπει να μεταβληθεί σε μειονέκτημα. Είναι θαλασσινή χώρα, έχει μια ακτογραφή τεράστια, έχει πολλά νησιά και έχει τη δυνατότητα να έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στις εμπορευματικές μεταφορές της ανατολικής Μεσογείου. Σήμερα λοιπόν, μιλάμε για ένα νομοσχέδιο, το οποίο συνιστά την μεταβίβαση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης σε ιδιώτη. Τίθενται όμως αυτομάτως μια σειρά ερωτημάτων και εγώ δεν θα αναφερθώ στο παρελθόν πως είχε εξελιχθεί η διαδικασία, αλλά θα αρχίσω να ξεδιπλώνω, σκέψεις και προβληματισμούς.

Διαβάζοντας λοιπόν την Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου, βλέπω ότι η Κυβέρνηση επικαλείται, ότι συνιστά ανειλημμένη συμβατική δέσμευση του ελληνικού δημοσίου η περιβολή της Σύμβασης με τον τύπο του νόμου. Δίνουμε λοιπόν ένα σκαλοπάτι υψηλότερο, από τις Συμβάσεις εκείνες, τις οποίες μπορεί να συνάπτει το Δημόσιο, έστω και στα πλαίσια του ΤΑΙΠΕΔ, του γνωστού αυτού ταμείου, να κυρώνουμε με νόμο μια Σύμβαση αναθεώρησης-τροποποίησης που αφορά τη μεταβίβαση, ουσιαστικά, όσο και αν έχουμε δημόσια εξουσία και θα το πω στη συνέχεια την εννοώ, στα λιμάνια, δίνουμε λοιπόν ένα προβάδισμα με νόμο, ούτως ώστε, ο όποιος επενδυτής να έχει προνόμια και η ελληνική πολιτεία να μην μπορεί να αμφισβητήσει τα προνόμια τα οποία δίνονται. Το δίνω λοιπόν αυτό σαν προβληματισμό, γιατί, θεωρούμε ανειλημμένη, δεδομένη την υποχρέωση την κύρωση με νόμο μιας τέτοιας Σύμβασης, η οποία εάν δεν παρενέβαινε βέβαια το ελληνικό Δημόσιο θα είχε απλώς τη μορφή μιας Σύμβασης μεταβίβασης μετοχών ιδιωτικού δικαίου; Μια σημείωση που κρατώ.

Δεύτερη σημείωση. Η έκταση σε αυτές τις συμβάσεις, η έκταση της δημόσιας εξουσίας του δημοσίου συμφέροντος σε σχέση με το ιδιωτικό συμφέρον.

Το λιμάνι βεβαίως δεν θα μεταφερθεί, αυτό δεν μπορώ να το αμφισβητήσω. Είναι όμως η έκταση της εξουσίας της οποίας θα δώσουμε στον επενδυτή να το διαχειριστεί και δεν είναι μόνο τα οικονομικά ανταλλάγματα που άκουσα, δεν είναι μόνο τα οφέλη της τοπικής ή της εθνικής οικονομίας γενικότερα. Μέσω των λιμανιών η Ελλάδα ασκεί - κι ας κρίνεται υπερβολικό - ένα είδος εξωτερικής πολιτικής πλέον και ιδιαίτερα με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, λόγω της θέσης στην οποία βρίσκεται. Έχουμε λοιπόν πλέον έναν πολυκερματισμό. Έχει συσταθεί η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, αλλά αυτή έρχεται και επικαλύπτεται σε πολλά σημεία από τη ΔΑΛ, τη Δημόσια Αρχή Λιμένων. Θα πρέπει λοιπόν αυτά τα ζητήματα κάποια στιγμή να συζητηθούν και να αναλυθούν, διότι έχουμε δύο παράλληλες δημόσιες υπηρεσίες.

 Βεβαίως η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένος δεν έχει τη μορφή της Ανεξάρτητης Αρχής και θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχει και μια αυτονομία, είναι μια ρυθμιστικού χαρακτήρα αρχή, έχει συσταθεί με ένα τυπικό νόμο και ανά πάσα στιγμή μπορεί να υπάρξει κυβερνητική επέμβαση, τροποποίηση, παρεμβάσεις στη διοίκηση και πολλά ζητήματα, τα οποία δεν χρειάζεται να αναλυθούν προς το παρόν. Από τη μια λοιπόν πλευρά η ΡΑΛ και από την άλλη η ΔΑΛ. Δεν γίνεται κατανοητό σαν το προκριματικό ζήτημα της μεταβίβασης αυτής, ποιες εξουσίες θα ασκούνται από αυτές τις Αρχές. Δεν γίνεται κατανοητό τουλάχιστον όσο είμαι σε θέση να διαβάσω και να κατανοήσω από τα κείμενα του σχεδίου νόμου και της σύμβασης αυτής καθαυτής. Εξ ου και αντέδρασα και στην έννοια της επείγουσας διαδικασίας, για το λόγο ότι έχουμε μια σύμβαση, η οποία μπορεί να εμφανίζεται λιτή με 10,18,20,25 άρθρα, αλλά ακολουθούν από πίσω παραρτήματα, τα οποία είναι τεράστιας έκτασης και αν θέλετε, κύριε Υπουργέ, τα παραρτήματα είναι το κρισιμότερο ζήτημα σε αυτές τις συμβάσεις. Αυτά τα κείμενα των εκατοντάδων χιλιάδων σελίδων, δεν αρκεί μόνο να διαβαστούν, αλλά πρέπει να μελετηθούν και από κει και πέρα να κριθεί αν υπάρχουν προνόμια υπέρ του επενδυτή ή διατηρεί δικαιώματα το ελληνικό δημόσιο.

Έχω λοιπόν μπροστά μου, τον κατάλογο περιεχομένων αυτών καθ’ αυτών των όρων της σύμβασης παραχώρησης. Μπαίνουν λοιπόν αυτόματα διάφορα ερωτήματα. Μίλησα ήδη για την έκταση της διατήρησης της κρατικής εξουσίας σε σχέση με την ΡΑΛ και τη ΔΑΛ, και εκείνα τα οποία παραχωρούνται στον επενδυτή που θα αποκτήσει τις μετοχές. Έχουμε εδώ μια παραχωρητική σύμβαση με την εξής έννοια: επιλέγουμε το μοντέλο ως πακέτο. Και ρωτώ. Για εκείνο που περιγράφεται στις οριζοντιοβιογραφίες των παραρτημάτων θα έχει ο επενδυτής την πλήρη διαχείριση και την πλήρη ευθύνη; Το άλλο μοντέλο, το οποίο συνήθως εξετάζεται στις συμβάσεις αυτές, είναι και οι υποπαραχωρήσεις ή οι τμηματικές παραχωρήσεις, διότι πολλές φορές αυτές λειτουργούν ανταγωνιστικά μεταξύ τους και προσφέρουν περισσότερα έσοδα, τόσο για τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων που τις εκμεταλλεύονται, όσο και - το σπουδαιότερο - αυξάνουν τις θέσεις εργασίας στον αριθμό των εργαζομένων και επιπλέον αυξάνουν τα δημόσια έσοδα, αλλά και τα ανταποδοτικά έσοδα των τοπικών κοινωνιών, διότι στις περιπτώσεις αυτές, είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό ζήτημα, τι ωφελείται. Όχι μόνο το ΑΕΠ της χώρας, αλλά και η τοπική οικονομία. Επιπλέον δε, λόγω της επίκαιρης και ευαίσθητης θέσης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, θα έπρεπε να έχουμε σταθμίσει τις ευρύτερες επιπτώσεις. Ο λόγος που το λέω αυτό, είναι ότι υποτίθεται πως ασκούμε μια πολιτική διεθνούς διεισδύσεως στα Βαλκάνια. Δυστυχώς, δεν έχουμε τα καταφέρει τουλάχιστον με τις αποεπενδύσεις που γίνονται τα τελευταία χρόνια ελληνικών επιχειρήσεων από τα Βαλκάνια, αλλά φαίνεται ότι έχουμε μια υποχώρηση σε πολλά ζητήματα, δεχόμενοι αν θέλετε όμως και μια πίεση έντονη, η οποία δημιουργεί αναστολές σε πολλά ζητήματα.

Διαβάζοντας τα περιεχόμενα εδώ, ήδη έχω σταχυολογήσει ορισμένα σημεία, τα οποία θα μας δώσουν απαντήσεις στην έκταση των δικαιωμάτων του επενδυτή. Έχουμε λοιπόν αντάλλαγμα παραχώρησης που ουσιαστικά είναι το τίμημα. Τι θα πάρουμε, είναι συναλλαγή. Έχουμε μια κακή εμπειρία προ μηνών και εδώ θα ήθελα να διευκρινιστεί αυτό, αν υπάρχει δυνατότητα από πλευράς του Υπουργείου. Θυμάμαι τη Fraport, τυμπανοκρουσίες, 1 δισ. 400 εκατ. το αντάλλαγμα. Καλό. Πως όμως πληρώθηκε αυτό το αντάλλαγμα της παραχώρησης; Έβαλαν και οι δύστυχες ελληνικές τράπεζες το χέρι στην τσέπη, οι ανακεφαλοποιημένες από το Ελληνικό κράτος, δηλαδή από την στέρηση των Ελλήνων που υπέστησαν τις μειώσεις στις συντάξεις, τις μειώσεις στις αμοιβές, την αύξηση της φορολογίας και έβαλε η Alpha Bank 400 εκατ., έβαλε και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, αν δεν κάνω λάθος 500 εκατ. και παραχωρήσαμε τα αεροδρόμια στη Fraport.

 Μπορεί να είναι καλή η σύμβαση, αλλά το οικονομικό της σκέλος δεν είναι καλό αγαπητοί συνάδελφοι, κατά τη δική μου αντίληψη, γιατί αυτά τα 500 εκατ. που έβαλε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, εγώ θα ήθελα να είναι στην ελληνική οικονομία μέσα, στη ζωντανή οικονομία να μην καλύπτουν τρύπες του ελληνικού κράτους, να δοθούν στον μικροβιοτέχνη, να δοθούν στο μικροεπαγγελματία να δημιουργήσει θέσεις εργασίας και όχι με τη μορφή αυτή να πληρώνουν.

Εκφράζω λοιπόν την επιφύλαξη και εύχομαι να διαψευστώ, ότι και αυτό το αντάλλαγμα δεν μας πείθει κανείς ότι δεν θα πληρωθεί κατ' ανάλογο τρόπο με τη συνήθη πρακτική του «*Γιάννης κερνάει και Γιάννης πίνει*». Θέλω να ζητήσει η Κυβέρνηση πλήρεις εγγυήσεις, εγγυητικές επιστολές, ότι το αντάλλαγμα, το οποίο θα καταβληθεί για την παραχώρηση θα είναι εισαγωγή συναλλάγματος, εισαγωγή κεφαλαίου και μάλιστα αν θέλετε να προχωρήσω τη σκέψη μου θα προστατεύεται και συνταγματικά. Φοβάμαι και κάτι μου λέει ότι και η σύμβαση αυτή, αποτελεί μια δημόσια επένδυση, η οποία εισάγεται με τη συνταγματική διάταξη του 1953 και δίνουμε τεράστια προνόμια για μια ακόμα φορά. Εδώ θα το συνδέσω και με κάτι άλλο. Η διαιτησία θα υπάρχει προφανώς. Το εφαρμοστέο δίκαιο και η επίλυση διαφορών που λένε τα περιεχόμενα της συμβάσεως, θα υπόκεινται σε διαιτησία. Θέλω να διασαφηνιστεί κάτι. Θα είναι μια διαιτησία του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, όπου όσοι γνωρίζουμε και όσοι έχουν εμπειρία. κλείνει πάντοτε υπέρ του κεφαλαίου, υπέρ των επενδύσεων ή θα είναι μια ισορροπημένη διαιτησία που θα ακούει και τα δικαιώματα του ελληνικού κράτους και θα τα υποστηρίζει στην περίπτωση εκείνη κατά την οποία υπάρχουν παραβάσεις; Πρέπει να θυμίσω, ότι βρισκόμαστε και σε μια μεταβατική παγκόσμια περίοδο και αλλάζει και η δομή της οικονομίας. Δεν ξέρουμε αν θα διατηρηθεί σε ποια έκταση η παγκοσμιοποίηση, εγώ έχω την αίσθηση ότι θα ενταθεί βέβαια και μακάρι να διαψευστώ ή ποια μορφή θα ακολουθηθεί με την παγκόσμια πολιτική και σε σχέση με τις μεταβολές που θα υπάρξουν εντός ολίγου στον παγκόσμιο οργανισμό εμπορίου, λόγω μιας αμερικανικής πολιτικής, η οποία διαφοροποιεί πολύ τα πράγματα.

 Κύριε Υπουργέ, περιμένω να δούμε και αυτά τα ζητήματα, τα οποία θα συζητηθούν στην κατ' άρθρο συζήτηση. Επιπλέον, στο κεφάλαιο 29 των περιεχομένων εκχώρηση και χρηματοδότηση, τι θα εκχωρούμε; Θα μπορεί ο επενδυτής να εκχωρεί; Θα μπορεί ο επενδυτής να μεταβιβάζει μέρος; Θα μπορεί να υποπαραχωρεί δραστηριότητες;

Και αν συμβαίνει αυτό, με ποιο αντάλλαγμα, με ποια ωφέλεια του ελληνικού κράτους θα συμβαίνει; Ή θα του δώσουμε ένα όχημα πλουτισμού εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος; Αυτά που λέω δεν αφορούν αυτή τη στιγμή καμία μομφή προς καμία κατεύθυνση, όμως τα επισημαίνω ως αναγκαία και απόλυτα στοιχεία, γιατί σε λίγο καιρό θα έχουμε παραδώσει μεγάλο μέρος της δημόσιας περιουσίας της ελληνικής, είτε για να εξοπλίσουμε με προνόμια το ΤΑΙΠΕΔ για να μπορεί να εξυπηρετεί ένα χρέος δυσθεώρητο, είτε θα προσπαθούμε να δημιουργήσουμε επενδύσεις, αλλά στη διαδρομή θα έχουμε εκχωρήσει κομμάτια της ελληνικής ζωής. Η σύμβαση αυτή είναι πάρα πολύ εύκολη, αν θέλουμε να την ξεπεράσουμε επιδερμικά και πάρα πολύ δύσκολη, αν θελήσουμε να μιλήσουμε στη Βουλή με υπευθυνότητα, γιατί είναι μια σύμβαση επόμενη προηγούμενων, οι οποίες, ακόμα δεν έχουν λειτουργήσει να αποδώσουν. Φαντάζομαι ότι υπάρχουν και ευθύνες της κυβέρνησης προς την κατεύθυνση αυτή. Δεν μπορώ να άρω τις αμαρτίες άλλων, αλλά αυτές οι συμβάσεις ή σώζουν ή καταστρέφουν.

Επιφυλάσσομαι για λεπτομερέστερα θέματα στη συζήτηση κατ’ άρθρο. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Όποιος βλέπει τη σημερινή συνεδρίαση δεν θα πιστέψει αυτό που βλέπει. Ο ΣΥΡΙΖΑ και η Ν.Δ. να μαλώνουν ποιος είναι περισσότερο νεοφιλελεύθερος. Βλέπουμε ότι μετά την πώληση του ΟΛΠ, η «θατσερική» πολιτική, όπως λέγατε εσείς, σαν ΣΥΡΙΖΑ τότε, συνεχίζεται, αλλά όλα αυτά απορρέουν από αυτό που σας έχουν πει να κάνετε μέσω των μνημονίων. Ήταν αναμενόμενο ότι θα έρθει κάποια στιγμή η πώληση του ΟΛΘ αφού το έχετε υπογράψει και αν κάποτε φωνάζατε ότι δεν υπάρχει τέτοια περίπτωση, όταν είχε αναλάβει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, οι πρώτες δηλώσεις ήταν ότι θα υπάρχει δημόσιος έλεγχος και δε θα πωληθούν τα λιμάνια. Αυτό το θυμάμαι σαν τώρα και μετά είδαμε την κατάληξη, πουλήθηκε ο ΟΛΠ. Τώρα, ξέρουμε ότι έχει σειρά και ο ΟΛΘ. Το θέμα όμως, είναι και κάτι άλλο. Ποιος αγοράζει πλέον; Ξέραμε ότι μετά την επίσκεψη τότε του Πρωθυπουργού στην Κίνα ήταν σίγουρο ότι τον ΟΛΠ θα τον πάρουν οι Κινέζοι. Τώρα όμως, βλέπουμε ότι υπάρχει μια κοινοπραξία. Μπορείτε να μας πείτε για την ενίσχυση των τριών εταιριών - Γάλλοι, Γερμανοί, Σαββίδης - σε αυτή την κοινοπραξία; Μήπως έχει ο ένας ποσοστά του άλλου και στην ουσία είναι μια εταιρεία και δεν είναι κοινοπραξία; Να δούμε λίγο τι αναφέρει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους: «Αναμενόμενα οφέλη που αφορούν κυρίως έσοδα από την είσπραξη τμήματος των μετόχων έκδοσης του ΟΛΘ». Σήμερα, η μετοχή του ΟΛΘ είναι 29 ευρώ. Πόσο πουλήθηκε η κάθε μετοχή του ΟΛΘ και πόσα τεμάχια; Δεν είδαμε να αναφέρεται πουθενά αυτό το πράγμα. Αυτό που λέτε, ότι τα έσοδα μέχρι το 2051 ή στην επόμενη επταετία πόσα θα υπάρξουν από την πώληση ΟΛΘ, μπορεί ο ΟΛΘ να τα κερδίσει και χωρίς να κουνηθεί με το δημόσιο χαρακτήρα του.

Δεν μπορώ να μη σχολιάσω αυτό που είπε ο κ. Μάρδας, ότι είχαμε μια αύξηση σε όλα τα επίπεδα στον ΟΛΘ τα τελευταία χρόνια. Έτσι ήταν και μάλιστα, ανέβαινε η μετοχή του τον τελευταίο καιρό. Επομένως, γιατί τον πουλάμε αφού έχει έσοδα; Μας φέρνει δουλειά, είχε προοπτική και τι δείχνει αυτό; Για να απαντήσω και σε κάτι άλλο που είπε ο κ. Πλακιωτάκης, ότι ήταν μια διεθνής πρακτική η παραχώρηση, όχι, κ. Πλακιωτάκη, κάνετε λάθος σε αυτό. Δεν ήταν διεθνής πρακτική η παραχώρηση, ήταν η υποπαραχώρηση συγκεκριμένου κομματιού των λιμανιών, όπως έκανε χρόνια ο ΟΛΠ πριν τον πουλήσετε. Για παράδειγμα, μπορούσε να παραχωρήσει ένα κομμάτι στα κοντέινερ. Ολόκληρο λιμάνι δεν έχει πουληθεί ποτέ και πουθενά.

Όσον αφορά την αύξηση των εργαζομένων, μπορείτε να μας φαίνεται ότι έχουν αυξηθεί στον ΟΛΠ οι εργαζόμενοι; Γιατί, έχουν αυξηθεί από τους ιδιώτες. Έχουν μπει εργολάβοι και έχουν αυξήσει κάποιες θέσεις εργασίας. Το μεροκάματο ποιο είναι, όμως; Η σχέση εργασίας τους ποια είναι; Λέτε ότι ευτυχώς που δόθηκε σε ανταγωνιστικό της COSCO. Ο ΟΛΘ ήταν αναμενόμενο και το ήξεραν όλοι σε ποιανού αστέρια θα πάρει, οπότε ξέραμε ακριβώς τι θα γίνει. Στην Αιτιολογική Έκθεση αναφέρεται «συνδέεται αναμφίβολα με την εμπέδωση κλίματος επενδυτικής ασφάλειας και σταθερότητας και με την παγίωση της σχέσης ποιοτικής επιλογής από την πλειοψηφία του Ελληνικού Κοινοβουλίου». Πλειοψηφία εννοείτε και τη Ν.Δ. και το ΠΑ.ΣΟ.Κ., φαντάζομαι.

Επενδυτική ασφάλεια. Είναι και ο κ. Λαμπρίδης εδώ, χαίρομαι που τον βλέπω, μπορεί να δώσει απαντήσεις πάνω σε αυτά τα θέματα. Επενδυτική ασφάλεια, πώς το εννοείτε; Διότι, αυτή τη στιγμή, σε μια χώρα που είναι υπό εποπτεία δεν μπορεί να υπάρχει επενδυτική ασφάλεια και το λένε όλοι. Αυτή τη στιγμή είναι «πάρε κόσμε» γιατί, αυτά γράφουν μέσα στα μνημόνια που ψηφίζετε. Πολιτική επιλογή δεν είναι του ΣΥΡΙΖΑ, ο ΣΥΡΙΖΑ δεν έλεγε αυτά, ότι θα πουληθούν τα λιμάνια. Δεν υπάρχει κάποιος υπεύθυνος για το επενδυτικό κλίμα, μόνο το ΤΑΙΠΕΔ. Αυτή τη στιγμή στη θέση σας θα έπρεπε να είναι το ΤΑΙΠΕΔ και να απαντά σε όλα αυτά. Όπως και να το κάνουμε, εκείνοι καθορίζουν. Δεν έχει το Υπουργείο Ναυτιλίας τις μετοχές του ΟΛΘ, το ΤΑΙΠΕΔ τις έχει. Μην ξεχνάμε ότι το 2011 με 2012 μεταφέρθηκαν οι μετοχές του ΟΛΘ και μην αναφέρουμε τώρα τι λέγατε τότε για το ΤΑΙΠΕΔ.

Μιλάτε για τη στρατηγική σημασία του ΟΛΘ με την ένταξη του σε ένα ευρύτερο δίκτυο μεταφορών με τη σύνδεση του με το σιδηροδρομικό δίκτυο και τα λοιπά. Αφού παραδέχεστε στην αιτιολογική έκθεση τη στρατηγική σημασία του ΟΛΘ και με διάφορα άλλα αν τα συνδυάσουμε, όπως logistics που αναπτύσσονται στη βόρεια Ελλάδα, όπως η σιδηροδρομική σύνδεση με χώρες όπως Βουλγαρία και Ρουμανία, όπως διάφορα άλλα μεγάλα έργα και οδικά που γίνονται αυτή τη στιγμή στη βόρεια Ελλάδα, γιατί τον πουλάμε; Δηλαδή, μόνοι μας δεν μπορούμε να αναπτύξουμε το λιμάνι; Η πολιτική ηγεσία αυτής της χώρας δεν μπορεί να το αναπτύξει; Συνεχίζει και λέει «η δημιουργία ενός ευρύτερου γεωγραφικά και στρατηγικά διαμετακομιστικού εμπορικού κέντρου». Βλέπουμε την ανάπτυξη όλοι γύρω από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Μας κάνει πολύ μεγάλη εντύπωση το γεγονός ότι τη συγκεκριμένη στιγμή σε συγκεκριμένο άνθρωπο πουλάτε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, από τη στιγμή που ξέρουμε πώς συνδέεται η μια εταιρεία με την άλλη στη συγκεκριμένη κοινοπραξία.

Να σταθώ στο κομμάτι των μετατάξεων, που υπάρχει στη σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΠ. Στο μέρος β, λοιπές διατάξεις, άρθρο 11, μετατάξεις προσωπικού. Δεν το έχουμε δει στο συγκεκριμένο νόμο, στη συγκεκριμένη κύρωση. Έτσι όπως το διαβάζουμε, μήπως δημιουργηθούν -που ήδη υπάρχουν προβλήματα με τις μετατάξεις του ΟΛΠ, αυτό που είχατε υποσχεθεί και είχατε πει ότι θα γίνουνε κι ακόμα δεν έχουνε γίνει- αυτή τη στιγμή, έτσι όπως είναι το συγκεκριμένο άρθρο στην πώληση του ΟΛΠ θα αντιμετωπίσουμε πρόβλημα και στον ΟΛΘ και θα μπορέσουν αυτοί οι άνθρωποι να κάνουν μία μετάταξη π.χ. στη ΔΑΛ, που θα δημιουργηθεί στην Θεσσαλονίκη; Διευθετείστε το λιγάκι αυτό το θέμα, διότι θα το βρείτε μπροστά σας και συνήθως την πληρώνουν οι εργαζόμενοι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα σας απαντήσω, κύριε Κούζηλε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή): Στο άρθρο 12 παράγραφος 3, κάθε γενική ή ειδική διάταξη νόμου, που είναι αντίθετη με τις διατάξεις του παρόντος νόμου ή ρυθμίζει ζητήματα όμοια προς αυτά του παρόντος νόμου, στερείται ισχύος, εφόσον σχετίζεται με το αντικείμενο της κυρούμενης σύμβασης παραχώρησης. Τέτοιου στιλ άρθρα συνήθως υπάρχουν σε όλες τις εμπορικές συμβάσεις. Όμως εδώ μιλάμε για την πώληση του ΟΛΘ και με το συγκεκριμένο άρθρο, αυτό που βλέπουμε είναι ότι τους δίνετε την απόλυτη δικαιοδοσία και πολλά δικαιώματα, σε σχέση με το όφελος που λέτε.

Το ελληνικό δημόσιο μέσω του ΤΑΙΠΕΔ πάντα, θα κερδίσει 232 εκατομμύρια χοντρά. Μέσα από τις μετοχές του τι θα κερδίσει; Πώληση μετοχών τι κερδίζει; Και από κει και πέρα ένα επενδυτικό πρόγραμμα που θα υπάρχει γύρω στα 180 εκατομμύρια, αν θυμάμαι καλά, σε βάθος επταετίας και με έστω 2026, 256 εκατομμύρια –δεν βάζω αισιόδοξο σενάριο, κρατάω πάντα μικρό καλάθι πάνω σε αυτά- νομίζετε ότι μπορεί να γίνει; Ότι είναι εφικτό; Και δεν στηρίζομαι αυτή τη στιγμή στην έκθεση του ΙΟΒΕ, δηλαδή αυτά που λέγατε πριν χρόνια. Υποθετική ερώτηση: Έχει γίνει καμία μελέτη, ώστε εάν δεν υπήρχε πώληση του ΟΛΘ αυτή τη στιγμή και έτσι όπως ήρθαν τα πράγματα και με όλο το κλίμα και τη γεωπολιτική στρατηγική που υπάρχει στη Βόρεια Ελλάδα, τι κέρδος θα είχαμε, εάν δεν τον πουλάγαμε τον ΟΛΘ; Υπάρχει κάποια μελέτη, ώστε να αντικρούσει αυτά που λέμε αυτή τη στιγμή για το δημόσιο χαρακτήρα του λιμανιού;

Στην παρ. 2 στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται κάποια στιγμή ότι εξετάστηκε αλλά απορρίφθηκε το ενδεχόμενο αξιοποίησης μέσω κατάρτισης συμβάσεων υποπαραχώρησης επιμέρους δραστηριοτήτων του Λιμένα και αναφέρετε τους λόγους από κάτω κ.τ.λ.. Από το 2011 - ξαναλέω - είχε αποφασιστεί ότι θα πωληθούν ο ΟΛΠ, ο ΟΛΘ, είχαν μπει στο ΤΑΙΠΕΔ και όλα τα συνεπακόλουθα. Με τα 10 περιφερειακά λιμάνια, γιατί δεν ακολουθείται η ίδια διαδικασία ή γιατί δεν είχε ακουστεί η πρόταση που είχε κάνει τότε το ΕΒΕΠ πριν την πώληση του ΟΛΠ για συγκεκριμένο σχήμα να υπάρχει παραχώρησης των λιμανιών, όπως το μοντέλο Μασσαλίας και βλέπουμε τώρα κάποια άλλα λιμάνια στην Ευρώπη -Μασσαλία Βαρκελώνη και άλλα πολλά- όχι απλώς να αναπτύσσονται και να είναι παράδεισοι και εμείς αυτή τη στιγμή τα δίνουμε, δίνουμε το δικαίωμα σε όλους να μπούνε μέσα και να κάνουμε τις μπίζνες τους στην ουσία.

Εν κατακλείδι, στην ουσία αυτό που κάνετε είναι να δίνετε γη και ύδωρ αυτή τη στιγμή λόγω των μνημονίων που έχετε υπογράψει. Δεν πιστεύουμε ότι θα έχει τα αποτελέσματα που έχει όπως να φέρω δύο παραδείγματα από τον ΟΛΠ, για να το αιτιολογήσουμε. Όταν πωλήθηκε ο ΟΛΠ, φωνάζαμε και λέγαμε ότι μιλάτε ότι θα έρθουν επενδύσεις. Στην ουσία αυτό που πήρε η COSCO, ήταν προίκα τον ΟΛΠ, τους πελάτες-πελατολόγιο και τα ταμειακά αποθέματα του ΟΛΠ. Αυτό έγινε. Αυτό θα γίνει και τώρα. Υπάρχει κάτι που να ξέρετε και να μας ενημερώσετε, ώστε να σας έχουν πει ότι θα φέρουμε 10 καινούργιες εταιρείες; Στον ΟΛΠ δεν έχει γίνει κάτι μετά από τόσο καιρό, μετά από τόσα χρόνια ούτε έχουν αυξηθεί οι θέσεις εργασίας. Ακόμα και ο γενικός κανονισμός που υπάρχει αυτή τη στιγμή, ξέρετε πολύ καλά ότι υπήρχαν πολλές αντιδράσεις και πολλά προβλήματα και ακόμα και τώρα το πρωί που μίλαγα, υπάρχει γκρίνια πάνω σε αυτό.

Όσον αφορά για τους δήμους το τι θα κερδίσουν οι δήμοι και τι θα γίνει με τους δήμους, αναφέρεται μέσα, αλλά δεν αναφέρετε ποσοστά, όπως υπήρχε στην προηγούμενη σύμβαση με τον ΟΛΠ τι θα πάρει ο κάθε δήμος, όμως εδώ πάλι να δείτε τι προβλήματα υπάρχουν. Από την προηγούμενη σύμβαση –σας αναφέρω τι έχει γίνει- δεν ξέρουμε αν έχετε δώσει ΚΥΑ για τους δήμους, αν έχει εκδοθεί ΚΥΑ. Το Υπουργείο Οικονομικών, δεν ξέρουμε γιατί, αλλά δεν απαντάει το τι έχει εισπράξει το Κράτος από την πώληση του ΟΛΠ. Μπορεί να μας απαντήσετε τι έχει εισπράξει το Ελληνικό Κράτος από την πώληση του ΟΛΠ; Για να δούμε, να τα βάλουμε κάτω να δούμε, αν έχετε δίκιο σε αυτά που λέτε. Αλλά, για να μην απαντάτε, κάτι συμβαίνει. Μήπως δεν έχει εισπράξει τίποτα το Ελληνικό Κράτος από την πώληση του ΟΛΠ και μάλλον το ίδιο θα γίνει και με τον ΟΛΘ και δεν έχει εισπράξει κανένας δήμος τίποτα μέχρι στιγμής; Πόσος καιρός πάει από τη μέρα που έχει πωληθεί ο ΟΛΠ; Ακριβώς το ίδιο θα γίνει και τώρα. Η ιστορία του ΟΛΠ επαναλαμβάνεται με τον ΟΛΘ. Στην ουσία από αυτά που λέγατε δεν έχετε τηρήσει τίποτα και εκχωρείτε εθνική κυριαρχία. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Βαρδαλής.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του Δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., όπως μάλιστα αναφέρεται και στην ίδια την αιτιολογική έκθεση, αποτελεί «θεμελιώδη όρο για την εκδήλωση επενδυτικού ενδιαφέροντος». Δηλαδή, με άλλα λόγια, αποτελεί βασικό όρο για την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, για να περάσει η πλειοψηφία των μετοχών της σε ιδιώτες. Μία ιδιωτικοποίηση, η οποία με τη σειρά της αποτελεί έναν βασικό κρίκο στην αλυσίδα της ανάκαμψης των κερδών των επιχειρηματικών ομίλων και την εξασφάλιση της κερδοφόρας διεξόδου συσσωρευμένων κεφαλαίων. Μία ιδιωτικοποίηση, η οποία εντάσσεται στις γενικότερες στρατηγικές επιλογές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που πέρα από την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων, εντάσσεται και στους γενικότερους ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς για το στρατηγικό έλεγχο περιοχών και δρόμων μεταφοράς εμπορευμάτων, ενέργειας, αλλά και τους σχεδιασμούς του εγχώριου κεφαλαίου για τη μετατροπή της Ελλάδας σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών.

Σε αυτούς τους τομείς δραστηριοποιούνται μονοπωλιακά συμφέροντα, με υψηλό βαθμό συγκέντρωσης, παράγεται μεγάλο μέρος του ΑΕΠ της χώρας και χιλιάδες είναι οι εργαζόμενοι στη ναυτιλία σε κλάδους που σχετίζονται με δράσεις του λιμανιού, την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, τον τουρισμό και τον κλάδο των μεταφορών όπως είναι ο σιδηρόδρομος. Με επίκεντρο των συνδυασμένων οικονομικών δραστηριοτήτων λοιπόν στη νοτιοανατολική Ευρώπη τις συνδυασμένες μεταφορές, τα τεράστια κέρδη δεν θα είναι για τους εργαζόμενους αλλά αυτά θα είναι για τους επιχειρηματικούς ομίλους και μόνο. Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι πρόκειται για μια περιοχή όπου εξελίσσονται τεράστιοι ιμπεριαλιστικοί ανταγωνισμοί για τον έλεγχό της ανάμεσα σε ΗΠΑ, Ρωσία, Ε.Ε., Κίνα και σε αυτή τη κατεύθυνση ο ρόλος του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης είναι πολύ σημαντικός για αυτές τις συνδυασμένες μεταφορές και όχι μόνο. Τεράστια είναι η σημασία του για την Ε.Ε και το ΝΑΤΟ σαν οικονομικό, πολιτικό και στρατιωτικό κέντρο-Επιτελείο σε συνδυασμό με την ενσωμάτωση των Δυτικών Βαλκανίων που εξελίσσεται αυτή τη περίοδο. Άλλωστε είναι γνωστή και η παρέμβαση των ΗΠΑ μέσω των διάφορων δηλώσεων του Πρέσβη και κατά τη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού. Σας είναι γνωστές οι δηλώσεις του φαντάζομαι και δεν μας εκπλήσσει καθόλου που και αυτή τη βρώμικη δουλειά την ολοκληρώνει σήμερα η Συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ. Άλλωστε ανεξάρτητα από τις όποιες διακηρύξεις και τα μεγάλα λόγια που κατά καιρούς έλεγε ο ΣΥΡΙΖΑ αποδεικνύεται και σε αυτή τη περίπτωση ότι όσο κουμάντο στην οικονομία κάνει το μεγάλο κεφάλαιο όσο η χώρα μας είναι μέσα στην Ε.Ε. φιλολαϊκή πολιτική δεν πρόκειται να υπάρξει ποτέ.

Έτσι και ο ΣΥΡΙΖΑ προκειμένου να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις του κεφαλαίου και τους σχεδιασμούς των ιμπεριαλιστικών δυνάμεων την γεωστρατηγική αναβάθμιση των συμφερόντων της αστικής τάξης της χώρας μας από τα γενικά λόγια που έλεγε κάποτε όχι στις ιδιωτικοποιήσεις πέρασε στην αξιοποίηση του λιμανιού και της Θεσσαλονίκης μέσα από συμπράξεις με ιδιώτες και τελικά είναι αυτός που ολοκληρώνει την ιδιωτικοποίηση. Και όπως συμβαίνει σε ανάλογες περιπτώσεις έχει έτοιμη και τη δικαιολογία. Τι να κάνουμε ήταν αναγκαστική επιλογή, ήταν δέσμευση της χώρας μας το είπε και ο Εισηγητής, το λέει και η Αιτιολογική Έκθεση που όμως ο ΣΥΡΙΖΑ τις αξιοποιεί με το μεγαλύτερο όφελος για το κοινωνικό σύνολο λέγοντας σε αυτό το πλαίσιο πως εξασφαλίσαμε τα εργασιακά δικαιώματα με πολύ σεβασμό και προσοχή, ενώ παραχωρήσαμε σημαντικά τμήματα του πρώτου Προβλήτα στο λαό της πόλης.

Λίγο πιο κάτω όμως η ίδια η Αιτιολογική Έκθεση δεν μπορεί να κρύψει ποια είναι η λογική της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ. Λέει ξεκάθαρα ότι η Κύρωση της Σύμβασης το διαβάζω όπως αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση: «Συνδέεται αναμφίβολα με την εμπέδωση κλίματος επενδυτικής ασφάλειας και σταθερότητας και με την παγίωση της σχετικής πολιτικής επιλογής από την πλειοψηφία του Ελληνικού Κοινοβουλίου» εδώ ακριβώς βρίσκεται η αλήθεια για αυτό το κάνατε. Κυβέρνηση και άλλα Κόμματα της Αντιπολίτευσης που συμφωνούν με την ιδιωτικοποίηση, στόχο έχουν να παγιωθεί η ασφάλεια και σταθερότητα των επενδύσεων του μεγάλου κεφαλαίου. Εμείς μελετούμε την πολιτική σας γύρω από τα ζητήματα της απελευθέρωσης των λιμενικών εργασιών και δεν μπορούμε να μην επισημάνουμε το μπλοκ όλων των αστικών δυνάμεων τόσο του ΣΥΡΙΖΑ της ΝΔ, της Δημοκρατικής Συμπαράταξης αλλά και άλλων μικρότερων κομμάτων της Αντιπολίτευσης που συμφωνούν με την πλήρη απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Την παράδοσή τους δηλαδή μαζί με τα ίδια τα λιμάνια και τις υποδομές τους στους μονοπωλιακούς ομίλους.

Δεν πρόκειται λοιπόν για ένα εκβιασμό που σας κάνανε. Ούτε πρόκειται για έναν έντιμο συμβιβασμό όπως επικαλείστε κάθε φορά σε παρόμοια ζητήματα. Πρόκειται για μια πολιτική που ενισχύει τους επιχειρηματικούς ομίλους που αξιοποιούν την Ελλάδα ως διαμετακομιστικό κόμβο για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους για να κερδοφορούν συνδέοντας την «παραγωγική» αξιοποίηση των λιμανιών και την ανάδειξή τους σε βασικά εργαλεία για την ενίσχυση αυτής της κερδοφορίας και τίποτα παραπάνω. Κάτι που φαίνεται ξεκάθαρα και από τις επενδύσεις που προωθούνται και περιλαμβάνονται στη Σύμβαση όπως είναι η Σιδηροδρομική και Οδική σύνδεση του λιμανιού με το υπόλοιπο μεταφορικό δίκτυο. Η ιδιωτικοποίηση λοιπόν που ολοκληρώνει η συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ εντάσσεται στο σχεδιασμό της αστικής τάξης που υπηρετεί την ανταγωνιστικότητα, την κερδοφορία του κεφαλαίου και προσπαθεί να κρυφτεί πίσω από την Κυβερνητική προπαγάνδα δήθεν για δίκαιη ανάπτυξη που θα ωφεληθούν από αυτή όλοι ότι σώζονται οι θέσεις εργασίας στα εργασιακά δικαιώματα και άλλα. Εμείς δεν κάνουμε κριτική όπως άκουσα από προηγούμενους Εισηγητές στην Κυβέρνηση για την μορφή της ιδιωτικοποίησης ούτε για το τίμημα για το οποίο πουλήθηκε τελικά η ΟΛΘ Α.Ε. αλλά ότι αυτή η πολιτική δεν έχει καμία μα καμία σχέση με τα συμφέροντα των εργαζόμενων και του λαού και εξασφαλίζει μόνο τα συμφέροντα του ντόπιου και ξένου κεφαλαίου. Περί αυτού πρόκειται.

Έχουν λοιπόν κάθε λόγο να πανηγυρίζουν για την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης τόσο οι Βιομήχανοι, οι εξαγωγείς και οι μεγαλέμποροί. Ήδη έχουν βγάλει σχετικές ανακοινώσεις στη Θεσσαλονίκη όσο και η Κυβέρνηση. Αυτοί ξέρουν, βλέπουν ότι δημιουργούνται συνθήκες που μπορούν να ικανοποιήσουν τις προσδοκίες τους για αύξηση της κερδοφορίας τους. Βέβαια την αύξηση της κερδοφορίας τους οι ίδιοι την ονομάζουν ανάπτυξη της οικονομίας, της επιχειρηματικότητας, της ανταγωνιστικότητας ακριβώς για να κρύψουν αυτό, ότι εξασφαλίζουν την κερδοφορία τους με κάθε τρόπο. Μόνο ως απάτη μπορεί να εκληφθεί ο ισχυρισμός της Κυβέρνησης ότι διασφαλίζονται τα εργασιακά δικαιώματα, τα συμφέροντα των τοπικών κοινωνιών ότι συμβάλει στην τοπική, περιφερειακή και εγχώρια οικονομική και κοινωνική ευημερία. Άλλωστε η διεθνής εμπειρία τόσο στη Μεσόγειο, την Ε.Ε. αλλά και σε όλο τον κόσμο όπου υπήρξαν ιδιωτικοποιήσεις λιμανιών μπορεί πράγματι να υπήρξε μια ανάπτυξη των υποδομών σε αυτά τα λιμάνια. Την ανάπτυξη γενικότερα της δραστηριότητας όπως για παράδειγμα στο Λίβερπουλ και αλλού. Όμως οι μόνοι που βγήκαν κερδισμένοι από μια τέτοια ανάπτυξη ήταν οι ίδιοι οι επιχειρηματικοί όμιλοι που επένδυσαν σε αυτά τα λιμάνια. Όταν αυτοί οι επιχειρηματικοί όμιλοι βρήκαν άλλους δρόμους μεταφοράς εξασφάλιση μεγαλύτερου ποσοστού κέρδους με άλλους τρόπους από άλλα λιμάνια τότε αυτά τα λιμάνια απαξιώθηκαν, ερήμωσαν, έγιναν χιλιάδες απολύσεις, άλλα έκλεισαν και οι υποδομές τους σήμερα σκουριάζουν. Αποτέλεσμα μοναδικοί επισκέπτες αυτών των λιμανιών να είναι μόνο οι γλάροι και κανένας άλλος.

Τώρα όσον αφορά τους εργαζόμενους για να είμαστε και συγκεκριμένοι. Καταρχήν η εξασφάλιση «των εργασιακών δικαιωμάτων» στην οποία γίνεται λόγος στη σύμβαση παραχώρησης που συζητάμε σήμερα αφορά την υπογραφή της συλλογικής σύμβασης μεταξύ της Ομοσπονδίας και της Διοίκησης της ΟΛΘ Α.Ε. η οποία λήγει στις 31/12/2018. Γίνεται σχετική αναφορά στο άρθρο 12 παρ. 1. Μετά; Μετά οι εργαζόμενοι θα πρέπει να διαπραγματευτούν με τον ιδιώτη επενδυτή. Ενδεικτικό είναι αυτό που αναφέρει η ίδια η Αιτιολογική Έκθεση γι’ αυτό το ζήτημα στην σελ. 14. Ωστόσο «η ανάληψη της συμβατικής δέσμευσης για συγκεκριμένο αριθμό θέσεων εργασίας ή και επιπέδων αποδοχών προέκυψε με σαφήνεια ότι θα ήταν προβληματική από πλευράς δικαίου των κρατικών ενισχύσεων». Άρα, τι μας λέει εδώ η Αιτιολογική Έκθεση; Καμία δέσμευση για τις θέσεις εργασίας και το ύψος των μισθών δεν υπάρχει γιατί θα εκλαμβάνονταν ως κρατική ενίσχυση και θα μπορούσε να καταπέσει κάθε τέτοια δέσμευση.

Λίγο παρακάτω στο σημείο 40 της Αιτιολογικής Έκθεσης γίνεται λόγος ό,τι: τα μέτρα και πρόνοιες για τη διασφάλιση της απασχόλησης είναι νοητά κάνοντας λόγο για γενικές ρήτρες προσέξτε συνετού και σύννομου εργοδότη. Βέβαια τόσο η σημερινή Κυβέρνηση όσο και οι προηγούμενες έχουν στρώσει το έδαφος για εργαζόμενους χωρίς δικαιώματα διαμορφώνοντας το απαραίτητο νομοθετικό πλαίσιο το οποίο θα αξιοποιήσει κάθε σύννομος και συνετός εργοδότης. Να γιατί μιλάμε για απάτη και υποκρισία. Περί αυτού πρόκειται. Ευχές και τίποτα παραπάνω. Αν κάποιος λάβει υπόψη του ότι οι εργαζόμενοι χειριστές φορτοεκφορτωτικών μηχανημάτων για παράδειγμα λιμενεργάτες και άλλοι των λιμανιών που είναι Ανώνυμες Εταιρείες καθώς και των διακομετακομιστικών κέντρων όπως logistics εξαιρέθηκαν από το νόμο για τη διαμόρφωση εθνικού μητρώου φορτοεκφορτωτών λιμένος και ξηράς που ψηφίστηκε από όλους σας Νέα Δημοκρατία, ΠΑΣΟΚ. Ένωση Κεντρώων, ΠΟΤΑΜΙ το περασμένο Φλεβάρη τότε θα διαπιστώσει ότι έχουν δρομολογηθεί τα λιμάνια και η διαμετακόμιση να μετατραπούν σε ειδικές οικονομικές ζώνες χωρίς κανένα εργασιακό ασφαλιστικό, συνδικαλιστικό δικαίωμα και με ειδικό φορολογικό καθεστώς για τις επιχειρήσεις όπως ακριβώς συμβαίνει σήμερα με την COSCO.

Ακόμα στο άρθρο 12, το Δ.Σ. του ΟΛΘ θα έχει τη δυνατότητα να αλλάξει το γενικό κανονισμό προσωπικού της ανώνυμης εταιρίας και τον κανονισμό εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας, κατά τις ισχύουσες, κάθε φορά, γενικές διατάξεις περί «ιδιωτικών επιχειρήσεων και εκμεταλλεύσεων». Αυτά λέει το σχέδιο νόμου, δηλαδή να της αλλάξει στο κατά πώς βολεύει τον ιδιώτη. Επομένως καμία, μα καμία προστασία των εργασιακών μισθολογικών δικαιωμάτων των εργαζομένων δεν πρόκειται να υπάρχει αν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι δεν βάλουν την δική τους σφραγίδα, με βάση και τους συσχετισμούς βέβαια. Αυτά θα καθορίζονται κάθε φορά σύμφωνα με τα συμφέροντα και την κερδοφορία του επενδυτή-ιδιώτη.

Τα λόγια για διασφάλιση των θέσεων εργασίας, των εργασιακών σχέσεων και των μισθών είναι λόγια χωρίς κανένα αντίκρισμα. Μπορεί να καλλιεργείτε προσδοκίες, ότι θα δημιουργηθούν θέσεις εργασίας ή θα ανοίξουν νέες δουλειές ή θα ενισχυθούν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται δίπλα στα μονοπώλια που παίρνουν το λιμάνι. Όμως, αυτές οι θέσεις δεν πρόκειται να δώσουν δουλειά στους χιλιάδες ανέργους της Θεσσαλονίκης, δεν πρόκειται να αποκαταστήσουν τα διαλυμένα εργασιακά δικαιώματα που ισοπεδώσατε με ομαδικές απολύσεις που πρόσφατα περάσατε, περιορισμό στην απεργία και μείωση στους ρημαγμένους μισθούς των εργαζομένων και άλλα.

Η περαιτέρω ιδιωτικοποίηση του λιμανιού στρέφεται σε βάρος του λαού της Θεσσαλονίκης, των εργαζομένων στο λιμάνι, αλλά και του λαού συνολικότερα. Αποτελεί έναν ακόμα κρίκο στην αντιλαϊκή θύελλα που έχει εξαπολύσει η συγκυβέρνηση ΣΥ.ΡΙΖ.Α. – ΑΝ.ΕΛ.. Θα έχει ως αποτέλεσμα, ανάμεσα στα άλλα: Την αύξηση της τιμής βασικών αγαθών που καταναλώνει σήμερα η λαϊκή οικογένεια και μεταφέρονται μέσα από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, μέσα από την αύξηση της τιμής των λιμενικών υπηρεσιών, με μοναδικό κερδισμένο το μονοπώλιο που θα αναλάβει το λιμάνι. Την περαιτέρω χειροτέρευση των εργασιακών σχέσεων για τους εργαζόμενους στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Τον αφανισμό μιας σειράς αυτοαπασχολούμενων που δραστηριοποιούνται σήμερα γύρω από το λιμάνι- μεταφορές, εκτελωνιστές και άλλοι. Την ιδιωτικοποίηση μιας στρατηγικής πύλης εισόδου της χώρας, κρίσιμη για την Άμυνα και την Ασφάλεια του λαού και της χώρας.

Για τις αρνητικές αυτές εξελίξεις, βαριές ευθύνες φέρνουν και οι Δημοτικές Αρχές της Θεσσαλονίκης, της Περιφέρειας, του Εργατικού Κέντρου της πόλης και άλλων Φορέων που με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο έβαζαν «φαρδιά πλατιά» όλο αυτό το διάστημα την υπογραφή τους στην ιδιωτικοποίηση του λιμανιού. Οι όποιες «ενστάσεις» είχαν για τη μορφή ή για το τίμημα της ιδιωτικοποίησης, είχαν να κάνουν, κυρίως με τους σφοδρούς ανταγωνισμούς ανάμεσα σε τμήματα του κεφαλαίου που ήθελαν τη μια ή την άλλη μορφή ιδιωτικοποίησης του λιμανιού. Τα «αντισταθμιστικά οφέλη» του σχεδίου νόμου σε δύο Δήμους, καθώς και η πρόσβαση και χρήση της προβλήτας1 αποτελούν «στάχτη στα μάτια» του λαού της περιοχής για να ελέγξετε τις αντιδράσεις του. Καλούμε το λαό της Θεσσαλονίκης, τους εργαζόμενους στο λιμάνι, να μην πιστέψουν τα ψέματα της συγκυβέρνησης ΣΥ.ΡΙΖ.Α.- ΑΝ.ΕΛ. και των άλλων αστικών Κομμάτων- της Ν.Δ., της «Δημοκρατικής Συμπαράταξης», του «Ποταμιού», της «Ένωσης Κεντρώων»- που στηρίζουν την ιδιωτικοποίηση, βάζουν πλάτη για την προώθηση των συμφερόντων των επιχειρηματικών μονοπωλιακών ομίλων.

Εμείς καταψηφίζουμε επί της αρχής, θεωρώντας ότι πρόκειται για μια αρνητική εξέλιξη για τους εργαζόμενους και το λαό, γιατί επεκτείνει τη δραστηριότητά των μονοπωλίων, που σημαίνει ένταση του βαθμού εκμετάλλευσης της εργατικής τάξης και παραπέρα χτύπημα των δικαιωμάτων τους, γιατί «δένονται» όλο και περισσότεροι κλάδοι της οικονομίας με τα μονοπώλια, που σημαίνει ότι ανάλογα με το βαθμό που θα κερδίζουν αυτά, θα επηρεάζει άμεσα τη ζωή και την εργασία ολόκληρων κλάδων και περιοχών.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης- και συνολικά τα λιμάνια και οι υποδομές της χώρας μας- για να μπορούν να γίνουν μοχλός πραγματικής ανάπτυξης και ευημερίας για τους εργάτες και τις λαϊκές οικογένειες, προσφέροντας σταθερή δουλειά, δουλειά με δικαιώματα, μοχλός συνολικά κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης για όλο το λαό της περιοχής, αυτό μπορεί να γίνει μόνον όταν η αξιοποίησή τους δεν γίνεται για τις ανάγκες της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας των επιχειρηματικών ομίλων. Αυτό μπορεί να γίνει μόνο όταν υποταχθεί σε έναν επιστημονικό σχεδιασμό, με κριτήριο την ικανοποίηση των κοινωνικών αναγκών. Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ και εγώ, το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής των «Ανεξάρτητων Ελλήνων», ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των «Ανεξάρτητων Ελλήνων»): Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Άκουσα με προσοχή όλους τους προλαλήσαντες συναδέλφους με ιδιαίτερη ευαισθησία, γιατί εμείς οι Θεσσαλονικείς σε ό,τι έχει να κάνει με το λιμάνι, θεωρούμε ότι είναι μια από τις «σημαίες» της πόλης μας- το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και η Έκθεση- δύο οικονομικοί Φορείς, οι οποίοι δίνουν το στίγμα της οικονομικής ζωής της πόλης μας. Αυτό που μου έκανε εντύπωση ήταν η τοποθέτηση των Κομμάτων της Αντιπολίτευσης και αναφέρομαι κυρίως στα δύο Κόμματα της Αντιπολίτευσης τα οποία κυβέρνησαν τον τόπο στο παρελθόν. Θα ήθελα να σταθώ στην υποκριτική ευαισθησία που έδειξαν και τα δύο Κόμματα και τον τρόπο με τον οποίο σχολίασαν, το πώς χειρίζεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ- «Ανεξάρτητοι Έλληνες», σε σχέση με το παρελθόν.

Ξέρετε, όταν ανέλαβε αυτή η Κυβέρνηση το 2015, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ο ΟΛΘ, ήταν πλήρως εγκαταλελειμμένο. Το λιμάνι το είχαν εγκαταλείψει εντελώς και ο λόγος για τον οποίο το εγκατέλειψαν το λιμάνι, ήταν για να μειωθεί όσο το δυνατόν, η αξία πώλησης του λιμένος. Μάλιστα - επειδή είμαι μηχανικός στο επάγγελμα- κάνοντας μια αυτοψία στα κτίρια, έβλεπες ότι η εγκατάλειψη ήταν πλήρης και είχαμε ορισμένα κτίρια τα οποία ήταν στα όρια να κατεδαφιστούν. Μάλιστα, στον εξαιρετικό αυτό επιβατικό σταθμό του Οργανισμού Λιμένος, ο οποίος είναι ένα αρχιτεκτονικό αριστούργημα, δεν φρόντισαν ούτε τη στοιχειώδη συντήρηση να κάνουν, τον εγκατέλειψαν τελείως, ενώ αυτή η Κυβέρνηση από τη στιγμή που ανέλαβε, ξεκίνησε και έργα συντήρησης και έργα αξιοποίησης, με αποτέλεσμα το 2017 οι επιδόσεις του Οργανισμού Λιμένος να κάνουν ρεκόρ δεκαετίας και ρεκόρ δεκαετίας, όχι μόνο σε κίνηση όγκου εμπορευμάτων, αλλά και σε οικονομικές επιδόσεις.

Εδώ θα σας πω κάποια στοιχεία, τα οποία είναι στοιχεία από την «Καθημερινή», η οποία δεν πρόσκειται ιδιαίτερα φιλικά στην Κυβέρνηση και παρουσιάζει τα στοιχεία, τα οποία είναι υποχρεωμένος ο καθένας να τα παρουσιάσει. «Ο ΟΛΘ αύξησε κατά 16,7%, 17% δηλαδή, την διακίνηση κοντέινερ το 2017, αύξηση των συμβατικών φορτίων 8,63%. Μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασε το χύδην φορτίο transit 25,5, την ίδια περίοδο αυξήθηκε κατά 12,28% ο αριθμός των πλοίων που κατέπλευσαν στον Λιμένα Θεσσαλονίκης». Βλέπετε, οι επιδόσεις όλες είναι θετικές. Αυτό οφείλεται στον τρόπο με τον οποίο αντιμετώπισε και διαχειρίζεται το λιμάνι η Κυβέρνηση αυτή. Ξέρετε, για το χύδην φορτίο έγινε το εξής. Εδώ και δεκαετίες ήδη, έπρεπε να είχαν φροντίσει οι προηγούμενες Κυβερνήσεις για το χύδην φορτίο να εκφορτώνονται από τα καράβια ή να φορτώνεται στα καράβια με συγκεκριμένη ειδική διαδικασία, δηλαδή με ταινίες φόρτωσης-εκφόρτωσης, οι οποίες θα ήταν καλυμμένες, για να αποφεύγεται αυτό το μεγάλο νέφος, το οποίο έχει ιδιαίτερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις και όμως δεν έκαναν ούτε αυτά τα στοιχειώδη.

Να πούμε και κάτι άλλο; Ο Οργανισμός Λιμένων Θεσσαλονίκης είναι χαρακτηρισμένος ως πύλη εισόδου. Αυτό τι σημαίνει; Ότι πράγματι όπως είπε προηγουμένως ο συνάδελφος ο κ. Μάρδας, είναι συνδεδεμένος με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Το ξέρετε όμως κύριοι συνάδελφοι ότι την είχαν εγκαταλείψει. Δηλαδή η σύνδεση αυτή είναι στοιχειώδης εδώ και πολλές δεκαετίες, δεν φρόντισαν ποιοτικά να αναβαθμίσουν τη σιδηροδρομική σύνδεση. Η εικόνα είναι τραγική. Πραγματικά το εγκατέλειψαν. Να πούμε για την οδική σύνδεση; Δεν υπάρχει, δεν υφίσταται οδική σύνδεση. Δεν μπορεί να συνδεθεί με το διεθνές οδικό δίκτυο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Φεύγουν τα μεγάλα τα φορτηγά, τα επικαθείμενα, περνάνε από το Καλοχώρι, δηλαδή επιβαρύνεται το χωριό που είναι δίπλα στο λιμάνι, για να μπορέσουν να μπουν στη συνέχεια στην εθνική οδό. Προσέξτε και κάτι άλλο για να δείτε πόσο οργανωμένα λειτουργούσαν. Μέσα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης υπάρχει μια γέφυρα η οποία πρόκειται να συνδεθεί με το διεθνή δρόμο. Αυτή η γέφυρα έγινε εδώ και 10 χρόνια. Ξέρετε με τι είναι συνδεδεμένη αυτή η γέφυρα; Στον αέρα είναι. Δηλαδή αν κατά λάθος μπει κάποιος σε αυτή τη γέφυρα, θα πέσει, είναι στον αέρα, δεν είναι συνδεδεμένη πουθενά. Αυτές είναι οι ανικανότητες και του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας.

Πριν από 5 – 6 χρόνια ξεκινάνε τον κόμβο της λαχαναγοράς και προσέξτε τι έγινε. Είχαν την ευκαιρία αυτή τη γέφυρα να την συνδέσουν σε εκείνον τον κόμβο και κάνουν τη μελέτη και δεν προβλέπουν σύνδεση και προχωράει το έργο και πηγαίνω ως μηχανικός και συζητώ, γιατί κάποια στιγμή είχα αναλάβει υπεύθυνος των τεχνικών υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και πάμε να κάνουμε μια συζήτηση με την αρμόδια υπηρεσία με τη ΔΕΣΕ και λέω «καλά είναι δυνατόν;» μα λέει «δεν προβλέφθηκε αυτό». Η αδιαφορία που αντιμετώπισαν το λιμάνι ήταν πραγματικά εντυπωσιακή και το λέω ως Θεσσαλονικιός και όχι μόνο το λιμάνι αλλά και την Έκθεση.

Θα μου επιτρέψετε εδώ όπως είπε ο Πρόεδρος της Διεθνούς Εκθέσεως, το 2016 για πρώτη φορά, αυτή η κυβέρνηση κυβερνούσε, η ΔΕΘ παρουσίασε κέρδη για πρώτη φορά στην ιστορία της. Κέρδη 500.000 ευρώ και για το 2017 έκανε πρόβλεψη αύξησης 40% στην απόδοση. Τόσο πολύ στεναχωρήθηκαν τα κόμματα της αντιπολίτευσης που δεν δέχθηκε ο πρόεδρος της αξιωματικής αντιπολίτευσης να συναντηθεί με τον πρόεδρο της Διεθνούς Εκθέσεως, ο οποίος τι έκανε, κατέθεσε τα οικονομικά στοιχεία, τις επιδόσεις της ΔΕΘ. Για την Agrotica πρόσφατα που εγκαινιάσαμε, ρεκόρ και αυτή. Το πρώτο ρεκόρ το έκανε πέρυσι και φέτος κατέγραψε ρεκόρ όλων των εποχών.

Κάτι άλλο τελευταίο πριν προχωρήσω στο νομοσχέδιο. Ξέρετε κύριοι συνάδελφοι, επειδή σας άκουσα για την ιδιωτικοποίηση κλπ. που είχατε ξεκινήσει θέλω να σας θυμίσω ότι ο πρώην συνεταίρος σας ήταν αυτός που πολέμησε την ιδιωτικοποίηση, αυτοί που δενόντουσαν αν θυμάστε με επικεφαλής τον Γεώργιο Παπανδρέου στα κάγκελα των λιμένων είτε του Πειραιώς είτε της Θεσσαλονίκης. Μάλλον θα πρέπει με τους πρώην συνεταίρους σας να συζητήσετε για αυτά τα θέματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι κληθήκαμε και εξετάζουμε σήμερα την αναθεωρημένη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., στην οποία αποτυπώνεται η φύση και δράση της νέας εταιρείας. Η έκταση του περιουσιακού δικαιώματος, αλλά και οι αρμοδιότητες και υποχρεώσεις μεταξύ ελληνικού δημοσίου και ιδιώτη επενδυτή. Η εξέλιξη αυτή σηματοδοτεί μια νέα εποχή για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης της βόρειας Ελλάδας και της χώρας συνολικά, με την προϋπόθεση ότι θα τηρηθούν οι δεσμεύσεις της συμφωνίας για την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων και την αύξηση της διακίνησης φορτίων. Το λιμάνι μπορεί να παίξει ουσιαστικό αναπτυξιακό ρόλο για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης και της Κεντρικής Μακεδονίας προς όφελος της κοινωνίας, της οικονομίας και της απασχόλησης. Να αναφερθεί ότι η αναθεώρηση της σύμβασης δεν επηρεάζει το πλήρες, αποκλειστικό και αδιαμφισβήτητο δικαίωμα κυριότητας του ελληνικού δημοσίου επί της χερσαίας λιμενικής ζώνης, των γηπέδων που τη συναποτελούν και των επ’ αυτής κτιρίων και εγκαταστάσεων, ούτε το χαρακτήρα της χερσαίας λιμενικής ζώνης ως δημόσιου κοινόχρηστου πράγματος.

Εξασφαλίζεται ότι θα διατηρηθούν οι σημερινές χρήσεις και λειτουργίες για τον προβλήτα 1. Η ελεύθερη πρόσβαση σε αυτόν και η εξακολούθηση της χρήσης του για την υλοποίηση πολιτιστικών και δημόσιων δράσεων που θα πραγματοποιούνται κατόπιν διαβούλευσης με το δήμο Θεσσαλονίκης. Στις διατάξεις λοιπόν για την κοινή χρήση της λιμενικής ζώνης του Λιμένα Θεσσαλονίκης αναφέρεται πως κατά την εκτέλεση των δραστηριοτήτων της σύμφωνα με την σύμβαση παραχώρησης η Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. υποχρεούται να σέβεται και να διατηρεί τη φύση της λιμενικής ζώνης ως κοινόχρηστου δημόσιου πράγματος. Να διασφαλίζει ότι ο λιμένας Θεσσαλονίκης λειτουργεί ως δημόσιος λιμένας και να εξασφαλίζει την πρόσβαση των χρηστών αυτών στο μέτρο που επιτρέπεται σύμφωνα με την εφαρμοστέα κείμενη νομοθεσία.

Επίσης συγκεκριμένα κτίρια δημοσίων υπηρεσιών εξαιρούνται του δικαιώματος παραχώρησης ενώ η νέα εταιρεία του ΟΛΘ υπό ιδιώτη επενδυτή αναλαμβάνει την υποχρέωση να τηρήσει το ιστορικό αρχείο του Οργανισμού σε κατάλληλους χώρους, οι οποίοι θα είναι ανοιχτοί και επισκέψιμοι στο κοινό. Να σημειωθεί ότι η συνολική αξία της συμφωνίας ανέρχεται σε 1,1 δις ευρώ και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την προσφορά των 231, 926 εκατομμυρίων ευρώ και υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 180 εκατ. ευρώ την επόμενη 7ετία. Στο συνολικό ποσό λαμβάνονται επίσης υπόψη τα αναμενόμενα μερίσματα που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ για το υπολειπόμενο ποσοστό του 7,22% καθώς και οι εκτιμώμενες πέραν των ελάχιστων υποχρεωτικών επενδύσεις έως τη λήξη της παραχώρησης το 2051.

Μεταξύ άλλων μέσω της νέας τροποποιημένης σύμβασης παραχώρησης το ελληνικό δημόσιο θα βγει κερδισμένο καθώς θα εισπράττει πλέον ποσοστό 3,5% επί του κύκλου εργασιών του ΟΛΘ, από 2% που ήταν ως σήμερα με την υφιστάμενη σύμβαση. Επίσης μέσω του κυρωτικού νόμου προδιαγράφεται ότι το κόστος λειτουργίας της αρχής λιμένος θα καλύπτεται από το ετήσιο αντάλλαγμα που θα εισπράττει το ελληνικό δημόσιο και εν συνεχεία το υπόλοιπο θα αποδίδεται στους παραλιμένιους δήμους με βάση την επιβάρυνσή τους από τις λειτουργίες του λιμανιού. Οι δήμοι μέχρι σήμερα δεν λάμβαναν κανένα αντάλλαγμα από τη σύμβαση παραχώρησης. Αναφορικά με την τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών θα γίνεται με ιδιωτικά κριτήρια με εξαίρεση τον κλάδο της ακτοπλοΐας όπου δεν μπορεί να υπάρχει αύξηση των κοστολογήσεων ή νέες χρεώσεις χωρίς την έγκριση του ελληνικού δημοσίου. η αξιοποίηση του λιμένα Θεσσαλονίκης που έρχεται σε συνέχεια της αξιοποίησης του ΟΛΠ διαμορφώνει έναν αναπτυξιακό άξονα για τη χώρα και ενισχύει τη θέση μας τόσο στο εμπόριο όσο και στον τουρισμό. Η σύμβαση παραχώρησης προβλέπει υποχρέωση για επενδύσεις ύψους 180 εκατομ. ευρώ και στόχους για την αύξηση της διακίνησης φορτίων, θέματα μείζονα και σημαντικά για την ανάπτυξη του λιμανιού και της περαιτέρω οικονομικής ανάπτυξης, τα οποία ευελπιστούμε να αναλυθούν και να αποσαφηνιστεί σε όλους το οργανόγραμμα.

Σαφώς, χρειάζεται πολύ μεγάλη προσοχή στα άρθρα και τις διατάξεις, με την έννοια ότι είναι κάτι σημαντικό και οφείλουμε να προβλέψουμε όσο το δυνατόν περισσότερο αντιδράσεις ή πιθανά λάθη, τα οποία θα επιφέρουν πρόβλημα στην ελληνική οικονομία και ναυτιλία. Προφανώς, διαβάζοντας, στη σύμβαση παραχώρησης, τη ρητή πρόβλεψη για κρατική εποπτεία, όπου το δημόσιο θα επιβλέπει το σύνολο των δραστηριοτήτων εντός του λιμένα Θεσσαλονίκης, καθώς και το σύνολο των δραστηριοτήτων εντός της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του λιμένα Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης παραχώρησης και την εφαρμοστέα κείμενη νομοθεσία, πολλές μας ανησυχίες εξαλείφονται.

Κυρίες και κύριοι Συνάδελφοι, στη συγκεκριμένη και υπό αναθεώρηση σύμβαση, η αναβάθμιση είναι το ζητούμενο. Η αναβάθμιση σε βασικούς τομείς και κλάδους της οικονομίας μας. Από τη στιγμή, που όλος ο στρατηγικός επιχειρησιακός σχεδιασμός, οι δομές και οι τομές είναι ευδιάκριτες, ώστε να υλοποιείται και να παρακολουθείται από όλους, θεωρούμε πως είναι μια συμφωνία αποτελεσματική και πιστεύουμε, ιδιαιτέρως κερδοφόρα. Και στηρίζουμε την παρούσα συμφωνία. Σας ευχαριστώ.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Λαζαρίδη. Το λόγο έχει, τώρα, ο Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων κ. Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Συνάδελφοι, θα είμαι σύντομος, καθώς πρόκειται να μιλήσουμε, σήμερα, επί της αρχής, για το νομοσχέδιο. Θα δώσουμε μεγαλύτερο βάρος στην κύρωση της συμφωνίας, στη συζήτηση επί των άρθρων.

Θα ξεκινούσα με τη διαπίστωση ότι, σήμερα, για την πόλη μου, τη Θεσσαλονίκη, είναι μια μεγάλη μέρα, μια ιδιαίτερα σημαντική ημέρα, γιατί μπορεί να μιλάμε απλά για το λιμάνι μιας πόλης, αλλά όλοι ξέρουμε πως το λιμάνι αυτό μπορεί, ουσιαστικά, να καθορίσει το μέλλον της πόλης αυτής. Κανείς δεν αμφισβήτησε, καθόλου, τον κρίσιμο ρόλο, τον οποίο παίζει το λιμάνι, τον κρίσιμο ρόλο του Ο.Λ.Θ., για τα οικονομικά μεγέθη της πόλης, τη δυναμική ανάπτυξης, που μπορεί να προσφέρει στην πόλη, στις γύρω περιοχές και σε ολόκληρη τη Μακεδονία μας. Πρέπει να μένεις στην πόλη, να ζεις στους ρυθμούς της πόλης αυτής, για να καταλάβεις τι σημαίνει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Ακριβώς, γι' αυτό το λόγο, με σεβασμό απέναντι στη σοβαρότητα της συγκεκριμένης συζήτησης, οφείλω να ξεκαθαρίσω κιόλας και τη θέση της Ένωσης Κεντρώων: Ήμασταν, είμαστε και θα είμαστε υπέρ των ιδιωτικοποιήσεων. Πάντοτε, όμως, με πολύ αυστηρές προϋποθέσεις διαφάνειας, που θα διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον και θα είναι τεκμηριωμένες σε επιχειρήματα, τα οποία θα αποδεικνύονται ισχυρά, μέσα από τη διαδικασία της δημόσιας διαβούλευσης.

Η σύμβαση, που εξετάζουμε, έχει γίνει με όρους διαφάνειας και τα οφέλη για το δημόσιο είναι γνωστά και ανοιχτά στην κρίση των πολιτών, του κάθε Έλληνα πολίτη. Η εκτίμηση δική μου και η εκτίμηση της Ένωσης Κεντρώων είναι πως η παρούσα σύμβαση είναι, σε μεγάλο βαθμό, συμφέρουσα για το ελληνικό δημόσιο. Η κατάσταση, που επικρατεί στο λιμάνι της πόλης, έπρεπε να αλλάξει, έπρεπε ήδη να είχε αλλάξει, έχει ήδη καθυστερήσει. Κάποια ευθύνη, από αυτές, οφείλεται στην κυβέρνηση, κάποια μικρότερη ευθύνη, ενδεχομένως, να οφείλεται σε άλλους λόγους.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, θα ήθελα να στρέψω την προσοχή σας σε μερικά κρίσιμα σημεία, τα οποία - κατά τη γνώμη μου - θα πρέπει να κυριαρχήσουν στον επικείμενο κοινοβουλευτικό διάλογο και κυρίως, ουσιαστικά, στην κατ' άρθρον συζήτηση. Θα ήθελα να μιλήσω για τα ανταποδοτικά οφέλη, τη διασφάλιση του κοινόχρηστου χαρακτήρα της λιμενικής ζώνης - είναι ερωτήματα αυτά -, η ρύθμιση και η παρακολούθηση του ύψους των λιμενικών τελών και ο τρόπος ανάθεσης των συμβάσεων. Είναι μερικά από αυτά τα θέματα, που θα πρέπει να μας απασχολήσουν.

Φυσικά, θα πρέπει να εξετάσουμε και κάποια νομικά θέματα, κύριε Υπουργέ, που προκύπτουν από τη διαδικασία μεταβίβασης, αλλά και από τις ανάγκες μιας ισχυρής, αποτελεσματικής και χρήσιμης εποπτείας. Ο κ. Τσακαλώτος και ο κ. Κουρουμπλής υπέγραψαν, μόλις πριν από λίγες μέρες, στις αρχές Φεβρουαρίου, την παρούσα σύμβαση, ως εκπρόσωποι του ελληνικού δημοσίου. Οφείλουν, λοιπόν, να μας εξηγήσουν, εδώ, στην αρμόδια Κοινοβουλευτική Επιτροπή, με κάθε λεπτομέρεια, τα κριτήρια, βάσει των οποίων έκριναν και αποφάσισαν οι ίδιοι, πως αυτή η σύμβαση είναι ικανή να προστατεύσει τα συμφέροντα των Ελλήνων και πώς θα προσφέρει, πράγματι, στην πόλη της Θεσσαλονίκης τα εφόδια αυτά, που της έλειπαν, ώστε να μπορέσει, επιτέλους, να διεκδικήσει την επίτευξη εκείνων των ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης, που της εξασφαλίζει και της προσφέρει η τεράστια, γεωστρατηγικής αξίας, θέση της στο χάρτη.

Αγαπητοί Συνάδελφοι, στην Αιτιολογική Έκθεση, στο ΤΜΗΜΑ Ε «*ΠΡΟΣΔΟΚΟΜΕΝΑ ΟΦΕΛΗ*», αναφέρεται πλήθος εκτιμήσεων για έσοδα εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ και ανάλογα, φυσικά, καθαρών κερδών για το δημόσιο και άμεσα και σε βάθος χρόνου, από την πορεία υλοποίησης της σύμβασης. Δε γίνεται, όμως, αναφορά στο πού βασίζονται οι εκτιμήσεις αυτές, ούτε εάν είναι του ΤΑΙΠΕΔ.. Παρά μόνο, υπάρχει σημείωση ότι κάποιες από αυτές πηγάζουν από τη γνωστή μελέτη του ΙΟΒΕ, την οποία γνωρίζουμε όλοι, εδώ και πολλούς μήνες. Από το αν η συγκεκριμένη μελέτη δείχνει να είναι καλά στοιχειοθετημένη, αναρωτιέμαι γιατί, στην Έκθεση του αρμόδιου Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, όλα αυτά τα μεγέθη αγνοούνται και ουσιαστικά, αμφισβητούνται, μιας και υπάρχει μόνο η αόριστη και η μη ποσοτικοποιημένη διαπίστωση ότι είναι απλά αναμενόμενα οφέλη. Ποιόν να πιστέψουμε; Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, που είναι αρμόδιο για τέτοιες εκτιμήσεις, αλλά, προφανώς, τα αμφισβητεί όλα ή την Αιτιολογική Έκθεση, που γράφτηκε από τους συνεργάτες του κ. Υπουργού; Παρακαλούμε, λοιπόν, τον κ. Υπουργό να μας διαφωτίσει περισσότερο, παρέχοντας μας την Ειδική Μελέτη, πάνω στην οποία βασίστηκαν οι εκτιμήσεις στην Αιτιολογική Έκθεση, διότι αντιλαμβάνεστε όλοι, αγαπητοί Συνάδελφοι, ότι δεν είναι δυνατόν να περνάει τέτοια σύμβαση χωρίς επίσημη δημόσια εκτίμηση για τα οφέλη.

Κύριοι Συνάδελφοι, εμείς, στην Ένωση Κεντρώων, υποστηρίζουμε, ένθερμα, την περαιτέρω ανάδειξη της στρατηγικής σημασίας του λιμένα της Θεσσαλονίκης και του κομβικού ρόλου του στην περιοχή των Βαλκανίων και της ανατολικής Μεσογείου και την επαρκή ενδυνάμωσή του, για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού. Πιστεύουμε ότι η οριστική πώληση, εκ μέρους του ΤΑΙΠΕΔ, του 67% του Ο.Λ.Θ., πιθανόν να σηματοδοτήσει μια νέα καλύτερη εποχή για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, για την πόλη της Θεσσαλονίκης, για τα περίχωρα της Θεσσαλονίκης, για τη Μακεδονία ολόκληρη, όπως σας είπα πριν και να βοηθήσει στην ανάπτυξη της Βόρειας Ελλάδας και της χώρας συνολικά. Επίσης, εκτιμούμε δεόντως, πέρα από τα ποσοτικά μεγέθη και τα όποια κέρδη για το δημόσιο και τα επιμέρους οφέλη, όπως, για παράδειγμα για την «Προβλήτα 1», τη διασφάλιση του πολιτιστικού κεκτημένου, αλλά και τα εχέγγυα υπέρ της ποιότητας ζωής των πολιτών της Θεσσαλονίκης, που αποζητούν, αγωνιωδώς, χώρους πολλαπλών δράσεων. Σε αυτό το πλαίσιο, ενώ είμαστε θετικοί για την προοπτική και την τελική κατάληξη του έργου, εκφράζουμε, προς το παρόν, τις επιφυλάξεις μας, τις οποίες προανέφερα. Αναμένουμε τη συζήτηση με τους φορείς, αναμένουμε τη συζήτηση κατ’ άρθρον και θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Σαρίδη. Το λόγο έχει, τώρα, ο Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού» κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Ποταμιού): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς στο Ποτάμι, είμαστε υπέρ των ιδιωτικοποιήσεων, είμαστε υπέρ των αποκρατικοποιήσεων, με όρους βεβαίως ευρωπαϊκούς, διαφάνειας και Δημοσίου συμφέροντος. Όχι μόνον, γιατί θεωρούμε ότι το Δημόσιο, το Κράτος, δυστυχώς, όπου ανέπτυξε επιχειρηματική δράση, απέτυχε παταγωδώς. Δεν είναι μόνο για έναν αμυντικό λόγο, αλλά και για ένα θετικό. Διότι, εμείς εμπιστευόμαστε τη υγιή επιχειρηματικότητα, όταν γίνεται με κανόνες και δίνει τη δυνατότητα αδιεξόδου της δράσης της επιχειρηματικής και όχι μόνο, σε μονάδες ή σε περισσότερους δρώντες οικονομικά. Επίσης, είμαστε υπέρ της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, όχι μόνο γιατί το τίμημα είναι υψηλό, τα 232 εκατομμύρια ευρώ, για την απόκτηση του 67% του ΟΛΘ, όχι μόνο γιατί οι υποχρεωτικές επενδύσεις για την επόμενη επταετία θα ξεπεράσουν τα 180 εκατ. €, ούτε γιατί τα αναμενόμενα έσοδα του δημοσίου, από το 3,5% του κύκλου των εργασιών του ΟΛΘ, θα μας φέρουν επιπλέον 170 εκατομμύρια ευρώ. Ούτε μόνον γιατί θα εισπραχθούν και τα αναμενόμενα μερίσματα από το ΤΑΙΠΕΔ, για το υπολειπόμενο ποσοστό. Ούτε και μόνον, διότι, οι εκτιμώμενες επενδύσεις μέχρι τη λήξη της παραχώρησης, το 2051, σύμφωνα με αυτά που διαβάζουμε, θα έχουν μία συνολική αξία, περίπου, ίσως και παραπάνω, από ένα δισεκατομμύριο ευρώ.

Εμείς είμαστε υπέρ της ιδιωτικοποίησης, γιατί θεωρούμε ότι θα αλλάξει τη φυσιογνωμία της Θεσσαλονίκης και ολόκληρης της βορείου Ελλάδος. Εδώ λοιπόν είναι που, εγώ ζητώ από τον κ. Υπουργό, να μας πει, εάν όλο αυτό το σχέδιο συνοδεύεται και από το έναν αναλυτικότατο σχεδιασμό των έργων υποδομής, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθούν τα αποτελέσματά, αλλά και για το ποιο είναι το στρατηγικό αναπτυξιακό πλάνο έως το 2051. Θα υπάρξει κινητοποίηση και πρέπει να υπάρξει κινητοποίηση πολλών κλάδων της οικονομίας. Όχι μόνο για τα λιμενικά έργα, αλλά και για τα ιδιαίτερα έργα υποδομής, αλλά και για την υπεραξία της οικονομικής κίνησης και επιχειρηματικής δράσης, δορυφορικά του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Τελειώνω με αυτό, αγαπητοί κύριοι Υπουργοί. Όλα τα προηγούμενα χρόνια, ο ΣΥΡΙΖΑ και οι ΑΝΕΛ, η Κυβέρνηση η σημερινή, οι βουλευτές και τα στελέχη ΣΥΡΙΖΑ και ΑΝΕΛ, πετροβολούσατε τις ιδιωτικοποιήσεις και του λιμανιού του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Τώρα, γιατί βιάζεστε να το ψηφίσετε; Είναι πολιτισμική η μετατόπιση; Αντιληφθήκατε τα καλά της ιδιωτικοποίησης, ή είναι κάτι άλλο; Πάντως εγώ, αγαπητέ κύριε Κουρουμπλή και αγαπητέ κύριε Δρίτσα, γιατί είχατε εσείς και το θέμα του λιμανιού του Πειραιά στην εποπτεία σας, όσον αφορά εννοώ το θέμα της ιδιωτικοποίησης, έχω να σας πω «μπράβο», εάν κάνατε το πολιτιστικό βήμα, τη μετατόπιση και αντιληφθήκατε ότι η ιδιωτικοποίηση, όταν γίνεται με όρους σωστούς, μόνο καλά έχει να αποφέρει στην ελληνική οικονομία και κοινωνία. Με αυτούς τους σύντομους συλλογισμούς, κατεβαίνω από το βήμα και καλώ τους ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ και την Κυβέρνηση, να αποφασίσουν τελικά τι ήταν καλύτερο. Δημόσιο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ή ιδιωτικό με αυτούς τους όρους; Και πείτε μου, αγαπητέ κύριε Υπουργέ, όπως μιλάμε ανοιχτά τώρα, εάν μπορούσατε σήμερα να αποτρέψει είτε την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ, θα το κάνατε; Με αυτήν την καλή σύμβαση, που σας λέω εγώ, που εγώ την αναγνωρίζω. Περιμένω απάντηση ανοικτή και εκ καλών προθέσεων.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Η Σύμβαση που κάναμε, δεν είναι καλή;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Ποταμιού): Η Σύμβαση που κάνατε, βεβαίως, είναι καλή. Αλλά πείτε μου κύριε Υπουργέ, έτσι όπως μιλάμε τώρα ανοικτά, εάν μπορούσατε σήμερα να αποτρέψετε την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ, θα το κάνατε; Με αυτήν την καλή σύμβαση που σας λέω εγώ ότι το αναγνωρίζω. Περιμένω απάντηση ανοικτή και εκ καλών προθέσεων. Πριν 40 χρόνια και ο παππούς μου ήταν στον πόλεμο. Εξάλλου, υπάρχει και μια συνέχεια στο Κράτος. Τα μπετά τα έριξε η κυβέρνηση Σαμαρά. Ας αναγνωρίζουμε ο ένας τον άλλον, τουλάχιστον τα θετικά, για να μην βαθαίνει και μην μπαίνει το πολιτικό κλίμα, ακόμα πιο βαθιά, σε μια αιματηρή, άσκοπη σύγκρουση που αποθαρρύνει, πραγματικά, το κόσμο από το να ανοίγει το κανάλι της Βουλής και να μας βλέπει. Ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό, η Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δέδες Ιωάννης, Θελερίτη Μαρία, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γεώργιος, Δρίτσας Θεόδωρος, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Δριτσέλη Παναγιώτα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Μουσταφά Μουσταφά, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μάρδας Δημήτριος, Μεγαλοοικονόμου Θεοδώρα, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Ιωάννης, Καρά Γιουσούφ Αϊχάν, Τσόγκας Γεώργιος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Λιβανίου Ζωή, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Ζαρούλια Ελένη, Κούζηλος Νικόλαος, Σαχινίδης Ιωάννης, Δελής Ιωάννης, Βαρδαλής Αθανάσιος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Σαρίδης Ιωάννης και Αμυράς Γεώργιος.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Αμυρά. Το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Κύριε Αμυρά, επικαλεστήκατε το ευρωπαϊκό μοντέλο. Δεν υπάρχει τέτοιο μοντέλο στην Ευρώπη ιδιωτικοποιημένων λιμανιών. Δεν υπάρχει ευρωπαϊκό μοντέλο ιδιωτικοποιημένων λιμανιών, όπως εξελίσσονται στην Ελλάδα, δεν υπάρχει. Ακριβώς, γιατί αυτή η εξέλιξη είναι προϊόν της χρεοκοπίας της χώρας, προϊόν της κρίσης, προϊόν των δεσμεύσεων που αναλαμβάνει η χώρα μας απέναντι στο χρέος. Γελάει ο κ. Πλακιωτάκης, αλλά το δίλημμα, δεν είναι ιδιωτικό ή κρατικό. Γιατί υπάρχει και ο κρατικός καπιταλισμός, σε πολλές χώρες και παλαιότερα και τώρα. Και, με κρατική διοίκηση οι ΟΛΠ και ΟΛΘ, δεν σήμαινε ότι δεν είχαν αλωθεί από τα ιδιωτικά συμφέροντα. Είναι πιο σύνθετα αυτά τα ζητήματα και οι απλοϊκότητες προσέγγισης δεν βοηθούν κανέναν. Ειδικά, όταν μιλάμε για την περίοδο που η χώρα μας, πρέπει να μπει σε μια διαδικασία παραγωγικής ανασυγκρότησης.

Μη χαίρεστε κ. Πλακιωτάκη. Δεν δανειστήκαμε κανένα πρόγραμμά σας. Κανένα. Μέσα από τον συμβιβασμό, με πείσμα, προχωρούμε στις δεσμεύσεις που είχατε ήδη εσείς από πριν αναλάβει, όχι ως ξέφραγο αμπέλι, όχι ως ειδικές οικονομικές ζώνες, αλλά ως μια μεταβίβαση μετοχών, ναι, που ήταν έξω από την προγραμματική μας στόχευση, τη δική μας, αλλά με κανόνες που, ούτε στο όνειρό σας, η Ν.Δ., όχι δεν τις επιθύμησε ή δεν τις σχεδίασε, αλλά για εσάς, είναι εφιάλτης. Διότι, ακριβώς, η συλλογική σύμβαση εργασίας που υπογράφτηκε ανάμεσα στον ΟΛΠ και στους εργαζόμενους στο λιμάνι του Πειραιά, δεν θα μπορούσε να γίνει, εάν η σύμβαση παραχώρησης του λιμανιού του Πειραιά δεν κατοχύρωνε μια σειρά από αμοιβαίες δεσμεύσεις, τέτοιες που να δίνει τη δυνατότητα στους εργαζόμενους να συνεχίσουν να έχουν κατοχυρωμένα εργασιακά δικαιώματα και ρωτήστε τους ίδιους. Το ίδιο μοντέλο προωθείται και στη Θεσσαλονίκη.

Η σύμβαση παραχώρησης έχει δικλίδες που δεν μπορεί ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ να τις υπερβούν. Και αυτές, με πολύ πείσμα και πολλή μέθοδο και με πολύ συστηματικό και επιστημονικό τρόπο, έγιναν κατορθωτός. Από εκεί και πέρα, έχει δίκιο ο κ. Μάρδας που θυμάται το 2008 και την ύπουλη υπονόμευση μιας διαδικασίας, τότε, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Έχει δίκιο ο κ. Λαζαρίδης, που θυμάται τη γέφυρα στο πουθενά, στον Θεό. Έχει δίκιο επίσης για την σιδηροδρομική σύνδεση και για την ηθελημένη εγκατάλειψη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Δεν ήταν τυχαίο. Η κοινωνία του Πειραιά και εννοώ οι παραγωγικοί φορείς και όχι μόνο τα κόμματα ή οι δημοτικές αρχές, ήταν εναντίον της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού του Πειραιά, γιατί υπήρχαν όροι και προϋποθέσεις ενός άλλου είδους σχεδιασμού.

Στη Θεσσαλονίκη, όλοι οι παραγωγικοί φορείς, χρόνια τώρα, ήταν υπέρ της ιδιωτικοποίησης, ακριβώς, γιατί βίωναν μια εγκατάλειψη και μια συστηματική υπονόμευση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που έχει η Θεσσαλονίκη. Σε αυτό το πλαίσιο εξελίχθηκαν τα γεγονότα και με αυτή την κατεύθυνση. Οι προηγούμενες κυβερνήσεις, της Ν.Δ. ιδιαίτερα, είχαν, διά νόμου, που προβλεπόταν μνημονιακού, συγκροτήσει το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης λιμένων. Όταν το αναζήτησα, διότι ήταν φάντασμα αυτό, μετά από μια ερώτηση του κ. Δανέλλη, γιατί αυτό το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης λιμένων υποτίθεται ότι είναι ένα σχέδιο που, ανά έτος, πρέπει να έρχεται στη Βουλή και να επκαιροποιείται, να απολογείται το Υπουργείο Ναυτιλίας για όλα αυτά; Τα λέει ο νόμος αυτά. Ξέρετε πού το βρήκα; Σε στικάκι, στο σπίτι προηγούμενου Υπουργού της Ν.Δ., μετά από τεράστιες προσπάθειες.

Επανακρατικοποιούμε το λιμάνι για την ίδρυση της ΔΑΛ και εγκαταλείψαμε, αυτό είναι οξύμωρο, αλλά είναι ενδιαφέρον, να είναι απαίτηση των δανειστών να ιδρυθεί η ΔΑΛ. Όταν τους θέσαμε το ζήτημα στη διαπραγμάτευση, ότι όλα τα λιμάνια της Ευρώπης έχουν δημόσια αρχή λιμένων, το ευρωπαϊκό κεκτημένο δεν θα το έχει η Ελλάδα; Αυτή είναι η δημόσια αρχή λιμένα. Θέλει ο κ. Πλακιωτάκης και η Ν.Δ. να την καταργήσει, δεν θα του αρέσει, γιατί δεν θα γίνει κυβέρνηση. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, ας καθίσουν να σκεφτούν λίγο τι έγκλημα θα είναι αν καταργηθεί η ΔΑΛ, ποιος θα ελέγξει τους κανόνες προστασίας του δημοσίου συμφέροντος σε ένα λιμάνι στρατηγικού χαρακτήρα που λειτουργεί με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας; Τι είμαστε;

#  Αυτό είναι η ίδια πολιτική, η είναι μια πολιτική ιδεοληπτική, η είναι μια πολιτική που δεν έχει σημασία να τίθεται στη δημόσια συζήτηση. Ήδη η ΔΑΛ τους λίγους μήνες που έχει και λειτουργεί ,έχει κάνει πράγματα που δεν τα έκανε το ελληνικό κράτος 20,30, 40, 50 χρόνια και για τα ναυάγια και για τους κανόνες λειτουργίας και για πολλά άλλα πράγματα. Αν ενοχλεί, δεν πειράζει, ας γίνει συζήτηση όμως με κανόνες διαφάνειας, εντιμότητας, καθαρότητας και όχι με συνθήματα, γιατί ακριβώς αυτά που είπε ο κ. Λαζαρίδης είναι απολύτως έτσι για την Θεσσαλονίκη. Η πλήρη παρακμή και διασπάθιση του δημόσιου χρήματος σε μια γέφυρα που δήθεν κατασκευάστηκε για τη Θεσσαλονίκη και το λιμάνι και βλέπει το θεό. Βλέπει το τίποτα. Ένα λιμάνι σαν τη Θεσσαλονίκη δεν έχει συνδεθεί με το οδικό δίκτυο και την Εγνατία οδό και μετά μιλάμε για το ποιος έχει και ποιος δεν έχει λιμενική πολιτική; Σας παρακαλούμε λοιπόν.

# Πραγματικά η ιδιωτικοποίηση είναι ένας συμβιβασμός, αλλά ένας συμβιβασμός που με νύχια και με δόντια έγινε και θα γίνει και θα συνεχίσει να γίνεται η προσπάθεια να μην είναι ξεπούλημα. Σ' αυτή την κατεύθυνση η Ελληνική Βουλή και τα πολιτικά κόμματα πρέπει να έχουν υπεύθυνη στάση και δεν μπορούν να συμπεριφέρονται, ειδικά η Νέα Δημοκρατία ως ντίλερ συμφερόντων, όπως διακηρύσσει, ότι θα ιδιωτικοποιήσει και την ναυτική εκπαίδευση.

# ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κουρουμπλής.

# ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με πολύ προσοχή όλες τις τοποθετήσεις και το κάνω με όλους τους συνομιλητές μου γιατί στη ζωή μου, προσπάθησα να μην υποκύψω στον πειρασμό του ξερόλα και ορθοτομώ το λόγο της αληθείας. Γιατί πάντοτε μου έλεγε ένας δάσκαλος μου στο γυμνάσιο που με αγαπούσε πολύ, μεγάλης ηλικίας εκείνη την εποχή, ένας σοφός δάσκαλος, ότι πάντα παιδί μου έχεις να κερδίσεις από ένα διάλογο, όταν ακούς τον συνομιλητή σου με προσοχή .

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα τον αξιότιμο εκπρόσωπο της Ν.Δ. να μου απευθύνεται συνεχώς και να κάνει μια σειρά αναφορών. Μου ζήτησε πρώτον και κύριο να τοποθετηθώ στο θέμα της ιδιωτικοποίησης. Επειδή όμως εδώ γνωριζόμαστε όλοι, θέλω να πω στον αγαπητό μου κ. Πλακιωτάκη, ότι ο γενάρχης της Ν.Δ. είχε αλλεργία με τις ιδιωτικοποιήσεις, εσείς το ξεχάσατε δηλαδή τώρα; Έχει αλλάξει η Ν.Δ., έχει μεταλλαχθεί; Έχει γίνει νέο φιλελεύθερο κόμμα, καμία σχέση με τον Καραμανλή. Ξέρετε καλά τι έκανε ο Καραμανλής την δεκαετία 70 και πως τον αποκαλούσατε. Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μια διαφορετική προσέγγιση, γιατί πιστεύουμε, ότι είτε δημόσιος οργανισμός είναι, είτε είναι ιδιωτικός, το πρώτο χαρακτηριστικό που παίζει ρόλο είναι, τι ανθρώπους θα τοποθετήσεις, για να εργαστούν και να συμβάλουν στην ανάπτυξη αυτού του θεσμού, όπως είναι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Οι δεσμεύσεις για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν είναι δικές μας, εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι που έχουμε την ευθύνη τώρα των υπολοίπων λιμανιών, κατορθώσαμε μέσα από τη διαπραγμάτευση να μην μπούμε στη διαδικασία της πλήρους ιδιωτικοποίησης, αλλά να πάμε στο μοντέλο το ευρωπαϊκό, γιατί όταν λέμε κάποιους όρους εδώ, πρέπει να ξέρουμε και τι λέμε και να μπούμε στη διαδικασία των υποπαραχωρήσεων. Είναι άλλη προσέγγιση η μια και άλλο η άλλη. Είπε επίσης ο κ. Πλακιωτάκης, ότι εξαιτίας τους είμαστε εμείς εδώ.

Επίσης, είπε ο κ. Πλακιωτάκης ότι εξαιτίας τους είμαστε εμείς, εδώ. Πράγματι, έτσι είναι. Από τα λάθη στα έργα και τις ημέρες της Ν.Δ. έγινε η αλλαγή. Πρέπει να σας πω, κύριε συνάδελφε, ότι το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης δεν έγινε επί ΣΥΡΙΖΑ. Μπορείτε να μου απαντήσετε αν συνδέεται με τη σιδηροδρομική γραμμή ή με την Εγνατία; Η Εγνατία δεν έγινε επί ΣΥΡΙΖΑ, έγινε εδώ και είκοσι χρόνια. Μπορείτε να μου πείτε στο λιμάνι της Καβάλας αν συμβαίνει αυτό; Ο ευπατρίδης της Θεσσαλονίκης, που τον άκουσα με μεγάλη προσοχή, ο Γιώργος Λαζαρίδης, με πραγματικά μια φοβερή κατάθεση, εμένα με συγκίνησε, γιατί, αγαπάει την πατρίδα του και καλά κάνει, ανέλυσε και ανέδειξε. Εσείς που κλαίγεστε για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, είχε σιδηροδρομική σύνδεση σοβαρή; Πότε έγινε η Εγνατία; Συνδέεται το λιμάνι ακόμα με την Εγνατία; Σας μίλησε για αυτή την περίφημη γέφυρα και τον κόμβο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν προσεγγίζουμε τα ζητήματα αυτά, καμιά φορά γίνομαι δεικτικός και λέω ότι πρέπει να διαβάζουμε περισσότερο. Διότι, εγώ, επειδή έχω ακόμη καλή μνήμη, η ομιλία σας, κύριε Πλακιωτάκη, μου θύμισε ένα κείμενο που ανέγνωσε στη Βουλή η κυρία Κεφαλογιάννη. Εμείς, προχωρήσαμε σε μια διαπραγμάτευση, γιατί στο μυαλό μας έχουμε πάντα την άποψη και είναι η ιδεολογική μας άποψη ότι πρέπει ο πολίτης, οι κοινωνίες, τα λαϊκά κινήματα, να αγωνίζονται για να διεκδικούν τη μείωση των ανισοτήτων. Εσείς, θεωρείτε ότι οι ανισότητες είναι νομοτελειακές και αυτό είπε ο αξιότιμος Πρόεδρος της Ν.Δ.. Επομένως, δεν υπάρχει ελπίδα. Δεν είναι έτσι. Το αποδείξαμε στο λιμάνι του Πειραιά.

Διεκδικήσαμε λοιπόν, από την COSCO και πήραμε σημαντικά πράγματα. Πρώτον, τα δικαιώματα των εργαζομένων. Έτσι λοιπόν, είναι εντελώς διαφορετική η σύμβαση που έγινε πριν από δεκαπέντε χρόνια και εντελώς διαφορετική η σύμβαση που έγινε επί Θοδωρή Δρίτσα. Όποιος θέλει ας την πάρει και την Τρίτη να δούμε και τις δύο. Το ίδιο και στη Θεσσαλονίκη. Θα ακούσετε αύριο και τους εργαζόμενους και να τους ρωτήσετε, για να δούμε τι προσπάθεια έκανε το Υπουργείο και τι ξενύχτια έκανε διαπραγματευόμενο και πιέζοντας για να μπορέσουμε να εξασφαλίσουμε τα δικαιώματα των εργαζομένων. Ο κ. Κούζηλος εξέφρασε μια αγωνία για τις μετατάξεις. Ισχύουν και εδώ, οι μετατάξεις.

Προβλέπονται στον προηγούμενο νόμο με το λιμάνι του Πειραιά, ως εκ τούτου δεν χρειάζεται να ανησυχείτε γι' αυτό το θέμα. Άκουσα με πολλή προσοχή τον έγκριτο συνάδελφο και παλιό μου φίλο, τον Γιώργο Καρρά, ο οποίος, πραγματικά, πρέπει να πω ότι τον έπιασα διαβασμένο. Επισήμανε σημαντικά πράγματα, για τα οποία, θα απαντήσω την Τρίτη με συγκεκριμένο τρόπο. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρώτος στόχος της προσπάθειας που κάναμε ήταν να κερδίσουμε το μεγαλύτερο δυνατό τίμημα και ειλικρινά, θέλω να σας πω ότι πολλοί υποστήριζαν ότι δεν θα είχαμε φτάσει σε αυτό το ύψος των 232 εκατομμυρίων. Ήταν μια επιτυχία. Πολλοί έλεγαν ότι δεν θα υπάρξουν επενδυτές, υπήρχε και φόβος εδώ, στο περιβάλλον το ευρύτερο ότι μπορεί να μην υπάρξουν και επενδυτές. Εξασφαλίσαμε λοιπόν ένα υψηλό τίμημα και 180 εκατομμύρια επενδύσεις που πρέπει να γίνουν μέσα στην πρώτη επταετία. Επειδή έχω και εγώ, συναισθήματα για αυτή την πόλη, γιατί όταν μετά το ατύχημα ξεκίνησα την πορεία μου, ξεκίνησα από ένα σχολείο αυτής της πόλης, πιστεύω ότι το λιμάνι έχει τεράστια αποθέματα δυνατοτήτων για να αναπτυχθεί και να παίξει ένα καταλυτικό ρόλο, όχι στην ανάπτυξη μόνο της Θεσσαλονίκης, ολόκληρης της Μακεδονίας και ολόκληρης της βορείου Ελλάδος, γιατί αυτό το λιμάνι το κομβικό είναι πάνω σε ένα μεγάλο οδικό άξονα που έρχεται από την ανατολή και πάει στη δύση, όπου θα αναπτυχθεί και ένας μεγάλος υπερσύγχρονος σιδηρόδρομος και όπου αυτό το λιμάνι θα μπορέσει να συνδέσει τα Βαλκάνια και να αποτελέσει πόρτα για τα Βαλκάνια προς τη Μέση Ανατολή και την κεντρική Ευρώπη.

Προχωρήσαμε να υπερασπιστούμε το δημόσιο συμφέρον. Μίλησε προηγουμένως ο κ. Δρίτσας και ήταν εξαιρετική η ιδέα του και είναι ιδέα ανθρώπων και ανθρώπου που όταν ασκεί εξουσία διαπνέεται και διακατέχεται από την αγωνία του δημοσίου συμφέροντος. Τι είναι η ΔΑΛ που θέλετε να καταργηθεί; Είναι ΡΑΛ; Είναι μια αρχή που ουσιαστικά είναι υπηρεσία του Υπουργείου και ποια είναι η ευθύνη της; Να ασκεί έλεγχο στην υλοποίηση των συμπεφωνημένων. Που εμπόδισε η ΔΑΛ; Αν το έκανε και το λέτε τώρα στη Βουλή, δείχνετε ότι δεν έχετε τη δέουσα ευθύνη να ασκείτε αντιπολίτευση, διότι, έπρεπε να μας κάνετε ερώτηση στη Βουλή και να μας πείτε ότι η ΔΑΛ εμπόδισε σε αυτό το θέμα την COSCO. Πουθενά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν εμπόδισε. Γιατί δεν λέτε, κ. Πλακιωτάκη, τι έκαναν οι Δήμαρχοι του Πειραιά όλοι; Αν δεν ήταν το Υπουργείο να προσπαθήσει να καθησυχάσει όλη αυτή την αντίδραση θα είχαμε άλλου είδους αντιδράσεις για το θέμα του master plan.

Τι κακό έκανε η ΔΑΛ; Κάλεσε τους φορείς, κατέθεσαν προτάσεις όλοι οι φορείς του Πειραιά και τις διαβίβασε στην COSCO και στον Γενικό Γραμματέα Λιμένων. Τι παρέμβαση έκανε δηλαδή που να εμποδίσει; Ειλικρινά το λέω δηλαδή, γιατί καμιά φορά μας καταλαμβάνει ένας οίστρος, ο οποίος ειλικρινά δεν βοηθάει. Εγώ είμαι βέβαιος αν ποτέ –που το βλέπω πολύ μακριά- υπάρξει μία άλλη κυβέρνηση, δεν θα την καταργήσει τη ΔΑΛ. Είναι θεσμός που πραγματικά είναι χρήσιμος και για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και για το λιμάνι του Πειραιά. Επίσης, στα πλαίσια του δημοσίου συμφέροντος τι κάναμε; Δεσμεύτηκε ο Πρωθυπουργός και ο Πρωθυπουργός αυτός, όταν θα τελειώσει η τετραετία, τότε ο καθένας θα μπορεί να πει αν αυτά που έχει δεσμευτεί τα έχει τηρήσει. Τότε. Να κάνετε λίγη υπομονή.

Είπε λοιπόν ο Πρωθυπουργός και ειλικρινά, κ. Πλακιωτάκη, εμένα μου αρέσουν τα ευφυολογήματα, είναι έτσι στο διάλογο, επειδή μου αρέσει και ο λόγος και η γλώσσα η ελληνική, είμαι μεγάλος θιασώτης και εραστής της, αλλά τώρα να επαναλαμβάνεις ξαναζεσταμένο φαγητό για εξαπτέρυγα, τα είπαν άλλοι, πέρασαν. Σε ό,τι αφορά τους χαρακτηρισμούς για τον Πρωθυπουργό, επειδή προέρχεσαι από το κομμάτι αυτό της παλιάς συντηρητικής παράταξης που έχει μία ευγένεια σε κάποια πράγματα, νομίζω έκανες λάθος. Αλλά, εσύ θα το κρίνεις, είναι δικό σου δικαίωμα. Δεν χαρακτηρίζουν τον Πρωθυπουργό που τον εξέλεξε ο ελληνικός λαός με τέτοια λόγια. Εγώ δεν θα το έκανα ποτέ ούτε το έκανα ποτέ.

Λέω λοιπόν, τι κάναμε; Τα είπε και ο κ. Μάρδας, τα είπε και ο Γιώργος Λαζαρίδης. Την πρώτη προβλήτα τα εννέα κτίρια, δίδονται για χρήση σε φορείς της πόλης και ο χώρος ανάμεσα σε αυτά τα κτίρια δίδεται στο δήμο, αποκτά πρόσβαση ο πολίτης, ο δήμος, οι φορείς, για την ανάπτυξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Πού το είδατε αυτό; Όπως, πού είδατε μέχρι σήμερα οργανισμοί λιμένων να παραχωρούν χώρους που δεν είναι χρήσιμοι για τη ζώνη λιμένος, για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων, σε δήμους; Τώρα προέκυψε αυτό το θέμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Στην Αλεξανδρούπολη που δώσαμε 50 και πλέον στρέμματα, έπειτα από ένα διαχρονικό αίτημα που έλεγε ο δήμαρχος ο Βαγγέλης Αλαμπάκης 30 χρόνων, το έδωσε αυτή η κυβέρνηση για χρήση στο δήμο; Το ίδιο διαχρονικό αίτημα τώρα γεννήθηκε; Εδώ και 20 χρόνια λέει η κυρία Τζανάκα, η Δήμαρχος της Καβάλας, παραχωρήθηκαν στο Δήμο Καβάλας 20 και πλέον στρέμματα με πρόσβαση της πόλης για πρώτη φορά στο θαλάσσιο μέτωπο; Το ίδιο είναι αυτό που έγινε τώρα με την Πάτρα, όπου δίδονται τώρα 250 στρέμματα στην πόλη για πρόσβαση στη θάλασσα; Το ίδιο είναι άλλα τόσα, 250 στρέμματα, στην Ηγουμενίτσα; Το ίδιο είναι στον Πειραιά; Είχαν γίνει αυτά; Ή τώρα προέκυψαν;

Αυτή είναι η λογική του δημοσίου συμφέροντος που κάνει αυτή η κυβέρνηση. Είναι άλλο πράγμα οι ιδιωτικοποιήσεις που είχατε εσείς στο μυαλό σας και άλλο χαρακτήρα έχουν οι ιδιωτικοποιήσεις που εμείς είμαστε αναγκασμένοι να προωθήσουμε, αλλά τις προωθούμε και διαπραγματευόμαστε με έναν τέτοιο τρόπο, που εξυπηρετείται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, με βάση τις δυνατότητες που έχουμε, το δημόσιο συμφέρον. Το ίδιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έγινε και τα θέματα των εργαζομένων Υπήρξε μια εξαιρετική συνεννόηση και συνεργασία και βεβαίως εγώ δεν είπα ποτέ ότι στον Πειραιά εγώ, το Υπουργείο, ήμασταν αυτοί που τα επιβάλαμε. Ξέρετε πολύ καλά ότι σε μια σχέση που υπάρχει ανάμεσα και στον οργανισμό της COSCO και στους εργαζόμενους, σε ένα περιβάλλον που δημιουργεί η Πολιτεία, καλλιεργείται ένα αίσθημα ευθύνης και απέναντι στον εργαζόμενο. Γιατί εμείς θεωρούμε τους εργαζόμενους συντελεστές της ανάπτυξης και γι' αυτό προσπαθούμε να πείσουμε και τους επενδυτές ότι είναι και για το δικό τους συμφέρον η εξασφάλιση εργασιακής ειρήνης, για να μπορεί να είναι πιο παραγωγικός και πιο δημιουργικός ο εργαζόμενος. Γιατί δεν θέλουμε να είναι σε καθεστώς εργασιακής γαλέρας και αυτή είναι η διαφορά μας. Άλλα πράγματα το ένα, η μία επιλογή και άλλα πράγματα το άλλο.

Όπως ακόμα και για τους εργαζόμενους στις υπεργολαβίες υπάρχει ενδιαφέρον, για να μπορέσουμε πραγματικά και για αυτούς τους εργαζόμενους που είναι περίπου στους 120, να εξασφαλίσουμε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα αξιοπρεπές εργασιακό καθεστώς. Γιατί ξέρετε πολύ καλά, γιατί αναφέρεστε με έναν εύκολο τρόπο στις ιδιωτικοποιήσεις, αλλά δεν ρωτήσατε κανέναν εργαζόμενο στην καθαριότητα με αυτές τις εταιρείες, ώστε να δείτε με ποιο καθεστώς ζούσαν όλα αυτά τα χρόνια. Πραγματικά, είναι για εμάς όλους στο πολιτικό σύστημα ευθύνη, σε αυτά τα ζητήματα να έχουμε ένα κοινό τόπο, διότι αυτοί οι άνθρωποι μας ψηφίζουν και εσάς κι εμάς, τα εκατομμύρια που μας ψηφίζουν αυτοί είναι, όλους μας, δεν είναι οι βιομήχανοι. Οι βιομήχανοι είναι όμως ένα μικρό ποσοστό και οι ευκατάστατοι.

Γι' αυτό το λαό, δεν σημαίνει ότι επειδή βρήκε μια δουλειά και λέει πως παίρνει 600 ευρώ και στο τέλος παίρνει 400, για αυτό το καθεστώς, όσο λειτουργούσε, έχουμε ευθύνη εμείς. Όλοι, συμπολιτευόμενοι και αντιπολιτευόμενοι, όταν αφήνουμε αυτές τις τρύπες σε κάποιους κύριους να τις αξιοποιούν εις βάρος της αδυναμίας ενός ανθρώπου να υπερασπιστεί τον εαυτό του. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα κάνουμε παραγωγική συζήτηση, γιατί πραγματικά θέλουμε να σας ακούσουμε με συγκεκριμένες προτάσεις, που θα βοηθήσουν, ώστε η Σύμβαση αυτή να είναι πιο παραγωγική και πιο αναπτυξιακή για την πόλη και την ευρύτερη περιοχή.

Εμείς θα πρέπει να σας πω, δεν είμαστε από τους ανθρώπους που θεωρούμε ότι μόνο εμείς ενδιαφερόμαστε, εγώ δέχομαι την αγωνία και την ανησυχία από όλες τις πτέρυγες της Βουλής, όλοι και ο καθένας με τον δικό του τρόπο καταθέτει την αγωνία του και θέλει να γίνει κάτι καλύτερο, γιατί όλοι μας αγαπάμε αυτό τον τόπο και όλοι αγαπάμε την πατρίδα και όλοι αγαπάμε τον λαό μας, γιατί και εμείς σπλάχνα αυτού του λαού είμαστε, όλοι. Σε αυτό το πνεύμα θα κάνουμε τον διάλογο, τη συνεννόηση και να είστε βέβαιοι ό,τι ως πολιτική ηγεσία του Υπουργείου θα σας ακούσουμε με μεγάλη προσοχή. Σας ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Υπουργό, εδώ τελειώσαμε για σήμερα, αύριο Παρασκευή και ώρα 12.00΄ θα έχουμε την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δρίτσας Θεόδωρος, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Μάρδας Δημήτριος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κούζηλος Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Σαρίδης Ιωάννης και Αμυράς Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 19.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**