**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**ΑΔΙΟΡΘΩΤΑ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 16 Φεβρουαρίου 2018, ημέρα Παρασκευή και ώρα 12:20΄, 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 τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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» (2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

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. Δημαράς Γεώργιος, Δρίτσας Θεόδωρος, Καματερός Ηλίας, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Ουρσουζίδης Γεώργιος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Καρράς Γεώργιος - Δημήτριος, Κούζηλος Νικόλαος, Βραδαλής Αθανάσιος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καλησπέρα σας και καλώς ήλθατε στο Κοινοβούλιο. Συνεδριάζει σήμερα η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής με θέμα ημερήσιας διάταξης: Συνέχιση της επεξεργασίας 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». Είναι η συνεδρίαση της ακρόασης των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων.

Τον λόγο έχει ο κ. Δημαρέλος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΗΜΑΡΕΛΟΣ (Αντιδήμαρχος Αστικής Ανθεκτικότητας και Αναπτυξιακών Προγραμμάτων του Δήμου Θεσσαλονίκης): Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση, αν και μας εστάλη χθες το απόγευμα και σήμερα έτυχε να βρισκόμαστε στην Αθήνα. Δεν θέλουμε να τοποθετηθούμε αυτή την στιγμή. Θα περιμένουμε να δούμε πως εξελίσσεται η διαδικασία και εφόσον μας δοθεί η ευκαιρία, αργότερα θα πάρουμε το λόγο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κ. Βλαχογιάννης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ (Α΄ Αντιπρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης (Ε.Β.Ε.Θ.)): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η οικονομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την εμπορική επιτυχία και δραστηριότητα του λιμανιού της πόλης μας. Για το λόγο αυτό, το επιμελητήριό μας, το Ε.Β.Ε.Θ., στήριξε διαχρονικά κάθε πρωτοβουλία που κατέτεινε και κατατείνει στη διεύρυνση των ευκαιριών για την εμπορική δραστηριοποίηση του λιμανιού και στην άντληση κεφαλαίων από την αγορά για την επίτευξη των επιχειρηματικών σκοπών του. Τις τελευταίες δεκαετίες η παγκόσμια αγορά θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται από υψηλή συγκέντρωση, συνεχή πίεση για εξειδίκευση και οξύτατο ανταγωνισμό. Ως εκ τούτου, ανάλογες εξελίξεις χαρακτηρίζουν τη διαμόρφωση των σχημάτων που διαχειρίζονται εμπορικά λιμάνια. Η Θεσσαλονίκη δεν πρέπει να απολακτίσει την ευκαιρία να συνδεθεί με ένα ευρύτατο δίκτυο μεταφορικών υποδομών. Για το λόγο αυτό, καθοριστικής σημασίας για την εμπορική επιτυχία του λιμανιού εκτιμούμε ότι, με την σύμβαση παραχώρησης και την συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών με έντονη παρουσία στην παγκόσμια αγορά, συντελείται ένα σημαντικό βήμα για την αναβάθμιση του λιμανιού. Θεωρούμε ότι, με το νομοθετικό έργο που έχει ολοκληρωθεί με την θέσπιση τόσο της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, όσο και της Δημόσιας Αρχής Λιμένων διασφαλίζεται κατά το δυνατόν μια ουσιαστική ισορροπία μεταξύ δημόσιας εξουσίας και συμφέροντος και των αναγκών που υπαγορεύονται από την παγκόσμια αγορά. Βέβαια, εξ ορισμού καμία σύμβαση δεν μπορεί να είναι απόλυτα τέλεια, γιατί η τεχνολογία εξελίσσεται και οι αγορές διαμορφώνονται πολλές φορές με απρόβλεπτο τρόπο και δημιουργούν άλλες ανάγκες. Σημασία, όμως, έχει να αντιληφθούμε και να εφαρμόσουμε την υπό συζήτηση Σύμβαση, ως μια κρίσιμη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, για την επιτυχία της οποίας απαιτείται ένα περιβάλλον συναίνεσης και σκληρής εργασίας. Πρέπει για παράδειγμα να διασφαλιστεί η λειτουργία του λιμανιού σε 24ωρη βάση, όπως σε όλα τα ανταγωνιστικά λιμάνια του κόσμου. Το πραγματοποιούμενο βήμα πρέπει να συμπληρωθεί με τη βελτίωση των σιδηροδρομικών συνδέσεων και την προοπτική λειτουργίας εμπορευματικού κέντρου στην περιοχή, όπως άλλωστε έχει νομοθετηθεί σε προηγούμενη βουλευτική περίοδο. Ίσως, αυτό το συγκεκριμένο βήμα να καθυστέρησε, αλλά ισχύει πάντα το «κάλλιο αργά παρά ποτέ».

Ευχαριστώ πάρα πολύ για την προσοχή σας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κ. Ντάλας.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΤΑΛΑΣ (Αντιπρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Εκπροσωπώ την Ομοσπονδία των Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας, δηλαδή των ανθρώπων που δουλεύουν στα λιμάνια και που σε αυτά έχουν επενδύσει κόπο, την προσωπική και την οικογενειακή τους πορεία και, βεβαίως, περιμένουμε να συν-μπορέσουμε να είμαστε σε αυτόν το χώρο μόνιμα.

Σε ό,τι αφορά τη Θεσσαλονίκη και σε ό,τι αφορά τον Ο.Λ.Θ., θεωρούμε ότι είναι το δεύτερο σημαντικότερο λιμάνι στην Ελλάδα. Επίσης, θεωρούμε ότι μετά την πώληση των μετοχών του Πειραιά, η πώληση των μετοχών του Ο.Λ.Θ., ουσιαστικά παραδίδει το εθνικό λιμενικό σύστημα στα χέρια ιδιωτών. Είναι κάτι, που δεν υπήρχε ο λόγος να συμβεί και για κανέναν λόγο δεν πρέπει να προχωρήσει. Έχουμε την άποψη και την διατρανώνουμε και θα συνεχίσουμε να την διατρανώνουμε, ότι η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, πρέπει να σταματήσει. Και πρέπει να σταματήσει, γιατί και ο τρόπος ιδιωτικοποίησης, αλλά και επί της αρχής - όπως αναφέραμε- είναι φθοροποιός και βλάπτει και την εθνική οικονομία και την ανάπτυξη της χώρας.

Πιστεύουμε ότι με την ιδιωτικοποίηση, έτσι όπως διαμορφώνεται σήμερα αυτό που επιτυγχάνεται είναι να παραδίδεται και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης σε ένα μονοπωλιακό όμιλο. Μάλιστα σε έναν όμιλο, ο οποίος δημιουργεί ένα νέο μονοπώλιο. Σε έναν όμιλο, ο οποίος σε όλη αυτή τη διαδικασία δεν μας έπεισε για την μεγάλη του φερεγγυότητα και φαντάζομαι και για τον τρόπο που μπορεί να σταθεί στον χώρο των λιμανιών. Είναι κάτι που θα πρέπει να επανεξετάσετε. Είναι πολλά τα προβλήματα που έχετε ήδη αντιμετωπίσει ως Κυβέρνηση, κύριε Υπουργέ, βλέποντας όλα αυτά που συμβαίνουν με τις καταπτώσεις των εγγυητικών, με τράπεζες που κλείνουν κ.λπ..

Πιστεύουμε ότι με κανέναν τρόπο η ιδιωτικοποίηση αυτή δεν πρέπει να γίνει. Βεβαίως, πέραν αυτού, θεωρούμε ότι ο τρόπος που έγινε η ιδιωτικοποίηση δεν διασφαλίζει τους εργαζόμενους. Αφήνει ανοιχτά παράθυρα. Αφήνει πράγματα αδιασφάλιστα. Αφήνει τους εργαζόμενους στο έλεος κάποιων αποφάσεων που μπορεί να παρθούν στο μέλλον. Θεωρούμε, για παράδειγμα, ότι ακόμα και οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας και ο τρόπος που θα υπογραφούν, όπως και ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού -εάν προκύψει τέτοιο θέμα- δεν διασφαλίζεται ότι θα γίνει μέσω των συλλογικών διαπραγματεύσεων. Είναι κάτι που ο νόμος θα πρέπει να αναφέρει σαφώς και καθαρά με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην χωρά καμία αμφιβολία. Ο ν. 1876/1990, δηλαδή ο νόμος που εφαρμόζεται στις συλλογικές διαπραγματεύσεις είναι αναγκαίο να αναφέρεται εκεί που αναφέρεται το θέμα των συλλογικών συμβάσεων. Επίσης, υπάρχει αλλά πρέπει και σε αυτό να γίνουμε καθαροί, μια συλλογική σύμβαση των εργαζομένων του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, η οποία λήγει στο τέλος του χρόνου. Είναι δεδομένο, ότι εφόσον προχωρήσει η κατάσταση - έτσι όπως φαίνεται να επιμένετε - δεν θα υπάρχει ο κατάλληλος χρόνος και το κατάλληλο κλίμα, γιατί δεν θα έχει προλάβει να διαμορφωθεί ώστε να γίνει η διαπραγμάτευση που θα πρέπει να γίνει. Θεωρούμε ότι η συλλογική σύμβαση εργασίας, με μια κοινή συμφωνία -υπάρχουν τρόποι - θα πρέπει να παρατεθεί μέχρι το τέλος του 2019.

Βέβαια, επίσης είναι σε εκκρεμότητα το θέμα των μετατάξεων του προσωπικού. Της νέας δυνατότητας, δηλαδή, κάποιων εργαζομένων να μπορέσουν, ενδεχομένως, να βρουν κάποια άλλη θέση απασχόλησης, εάν αυτό επιδιωχθεί από την πλευρά σας και, εάν εκεί ο χώρος είναι τέτοιος που δεν μπορεί να τους διασφαλίσει τα εργασιακά τους δικαιώματα.

Τελειώνοντας θέλω να πω ότι μια σειρά από πράγματα και μια σειρά από διαδικασίες, όπως οι διαδικασίες της Επιτροπής Ανταγωνισμού και οι διαδικασίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού ουσιαστικά ούτε ακούστηκαν και ούτε εκφράστηκαν. Ένα δελτίο Τύπου δεν μπορεί να εκφράσει τις απόψεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού Ελλάδας και βεβαίως, η Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ευρώπης θα κληθεί και από εμάς να πάρει θέση. Με βάση όλα αυτά θεωρούμε ότι η απόσυρση πρέπει να προχωρήσει και τουλάχιστον στο επίπεδο των εργασιακών σχέσεων και των συμβάσεων θα πρέπει να υπάρξουν αποφάσεις κατάλληλες και αποφάσεις που θα δώσουν λύση και διέξοδο. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει η κυρία Γουργούρη.

ΦΑΝΗ ΓΟΥΡΓΟΥΡΗ (Γενική Γραμματέας της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών και Πρόεδρος του Συλλόγου Διοικητικών Υπαλλήλων του Ο.Λ.Θ.): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να πω κατ’ αρχήν ότι το τρίλεπτο είναι ελάχιστος χρόνος, προκειμένου να καταθέσουμε μια σοβαρή άποψη σε ό,τι αφορά το σύνολο του νομοσχεδίου και όχι μόνο στα εργασιακά.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπάρχει και η διαδικασία των υπομνημάτων. Παρακαλώ μην χάνετε χρόνο, τοποθετηθείτε.

ΦΑΝΗ ΓΟΥΡΓΟΥΡΗ (Γενική Γραμματέας της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών και Πρόεδρος του Συλλόγου Διοικητικών Υπαλλήλων του Ο.Λ.Θ.): Είναι μια διαδικασία, η οποία έχει ξεκινήσει το 2014, αλλά επί της ουσίας έχει ξεκινήσει από πολύ πιο μπροστά. Χαρακτηρίστηκε στο σύνολό της από αδιαφάνεια, από παραβίαση του ενωσιακού δικαίου και του εθνικού δικαίου σε όλα τα επίπεδα της ίδιας της διακήρυξης, της οποίας μέχρι και το τέλος η αδιαφάνεια ήταν το βασικό χαρακτηριστικό.

Το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. πολλές φορές στην κόψη της νομιμότητας έχει συντάξει τη συγκεκριμένη σύμβαση παραχώρησης με γνώμονα την εξυπηρέτηση του ιδιώτη επενδυτή και όχι με γνώμονα την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος. Αυτό το λέω με πλήρη γνώση, δεν το λέω ως αρχή εκκίνησης από την αφετηρία ότι υπερασπίζομαι το δημόσιο λιμάνι και το δημόσιο χαρακτήρα του λιμανιού, αλλά σε κάθε περίπτωση απ’ όπου και αν ξεκινά ο καθένας το ζήτημα είναι ότι μια τέτοια σύμβαση, ακόμα και της πώλησης του 67%, θα έπρεπε να προασπίζει το δημόσιο συμφέρον, πράγμα που δεν κάνει και θα αποδείξω αμέσως παρακάτω.

Είναι γνωστό σε όλους ότι το 1999 έγινε η Ο.Λ.Θ. Α.Ε.. Μετατράπηκε από νομικό πρόσωπο σε Α.Ε. και από τότε, περίπου από τα μέσα της δεκαετίας του ΄90, σταματά με οποιονδήποτε τρόπο και μεγάλη προσπάθεια η ανάπτυξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, η οποία κοβόταν από τις κεντρικές διοικήσεις, για να ξέρουμε τι λέμε. Το 2012 δε, από συστάσεως Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ., έκανε και την πρώτη κίνηση με την ματαίωση του διαγωνισμού που είχε φθάσει στο να δώσει τον ανάδοχο που θα υλοποιούσε το έργο της επέκτασης του έκτου προβλήτα. Όταν πέρασε το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου του Ο.Λ.Θ. στο Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ., δηλαδή και το 51% το Μάιο του 2012, τον Αύγουστο του 2012 έστειλε επιστολή στον Ο.Λ.Θ., με την οποία ακύρωνε τη διαδικασία, η οποία είχε φθάσει στο τελικό στάδιο, δηλαδή έγκριση του αναδόχου και υπογραφή της σύμβασης. Τόσο απλά. Σκεφθείτε πως θα μιλούσαμε σήμερα για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αν είχε τελειώσει, που θα είχε τελειώσει η επέκταση του έκτου προβλήτα η διπλάσια από αυτή που έχει σήμερα η συγκεκριμένη παραχώρηση ως υποχρέωση από τον ιδιώτη επενδυτή. Συνέχισε δε το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. κόβοντας έργα και προμήθειες, όχι σε μεγάλες υποδομές, όχι για την επέκταση του έκτου προβλήτα, αλλά έργα και προμήθειες που αφορούσαν την καθημερινή λειτουργία του Οργανισμού, με αποτέλεσμα να μειωθεί τελείως η αξία του και να πάει σε μια σύμβαση παραχώρησης όπου τα δίνει όλα με κεντρικό σύνθημα το μανιφεϊστικό δίλημμα «δεν μπορεί το δημόσιο πρέπει να ιδιωτικοποιηθεί». Ρωτάω όλους τους Βουλευτές, όλων των κομμάτων, έχετε δει τι αναπτυξιακά στάνταρ περιλαμβάνει η συγκεκριμένη σύμβαση;

Σας παρακολούθησα χθες αργά το βράδυ, όσο μπόρεσα να παρακολουθήσω και όλοι μιλούσατε στο όνομα της ανάπτυξης όπου κανένας δεν μου φάνηκε να γνωρίζει τι αναπτυξιακό πρόγραμμα αναλαμβάνει ο ιδιώτης επενδυτής. Το χαμηλότερο δυνατό. Αυτό το «ανάπηρο» δημόσιο λιμάνι, λοιπόν, με το business plan, το οποίο πέρασε τον Μάιο του προηγούμενου έτους, εγκρίθηκε από το Δ.Σ. του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. με πολύ σημαντικές και σοβαρές μελέτες που έχουν γίνει από διεθνείς οργανισμούς, όπως η Oceans Shipping Co Syngas, όπως η Deloitte που κάνει και τώρα μια σχετική δουλειά. Όλοι έλεγαν ότι μπορούσε αυτοδύναμα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να σηκώσει 309 εκατ. € επενδύσεις την πρώτη πενταετία 2017 - 2022 και 132 εκατ. € επενδύσεις τη δεύτερη πενταετία. Σύνολο πόσο μας κάνουν 400+ εκατ. €. Νομίζω, κύριε Δρίτσα, επειδή ήσασταν Υπουργός εκείνο το διάστημα, γνωρίζατε απολύτως καλά και το «master plan» που έχει εγκριθεί και δεν αναφέρεται στην τροποποιημένη σύμβαση παραχώρησης -την αναθεωρημένη που συζητάτε σήμερα- καθώς και το συγκεκριμένο επενδυτικό σχέδιο. Η πρόταση του Υπουργείου δε ήταν διαφορετική. Η πρόταση του Ο.Λ.Θ. ήταν διαφορετική. Ποιος υπογράφει και ποιος κάνει τη διαπραγμάτευση προκειμένου να αναθεωρηθεί η σύμβαση, όπως αναφέρει το άρθρο 15 και 18 της υπάρχουσας σύμβασης; Υπάρχει μια συγκεκριμένη διαδικασία. Γίνεται διαπραγμάτευση ανάμεσα στον Ο.Λ.Θ. και στο ελληνικό δημόσιο, δηλαδή στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και το Υπουργείο Οικονομικών. Το ελληνικό δημόσιο είχε άλλο σενάριο, δηλαδή προέκρινε άλλο σχέδιο καθώς και ο Ο.Λ.Θ. με απόφαση Δ.Σ. τον Μάιο του 2016 είχε άλλο σχέδιο, σχέδιο προφανώς με παρέμβαση του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ.. Εδώ αποσκοπούν και οι ολονύχτιες προσπάθειες στις οποίες αναφέρθηκε ο Υπουργός χθες το βράδυ στο κλείσιμο της τοποθέτησής του όταν ανέφερε ότι «πολλές φορές ξενυχτήσαμε προκειμένου να περάσουμε πράγματα.». Ήταν ένα αόρατο χέρι, ήταν το χέρι του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. που εξυπηρετούσε άλλα συμφέροντα και που μείωσε τις επενδύσεις. Όχι μόνο τις μείωσε, αλλά ακούστε: Η θρυλούμενη επέκταση της έκτης προβλήτας είναι η μισή. Οι θέσεις για στάθμευση πλοίων για εξυπηρέτηση κόβονται στη μέση. Είναι μια επιπλέον. Η δομή της συναλλαγής έχει παραμείνει η ίδια, δεν είναι όπως στον Πειραιά, 51 + 16, όταν θα γίνουν οι επενδύσεις. Είναι 67% από την αρχή. Η τιμή δε της μετοχής σήμερα είναι 30+ €, το δώσατε με 33 - 34 €, δηλαδή μέχρι που να περάσει η σύμβαση πωλείται το λιμάνι - γιατί πανηγυρίζετε τα λέω αυτά για τα 232 εκατομμύρια - με τη σημερινή χρηματιστηριακή αξία. Να σας υπενθυμίσω ότι ο Ο.Λ.Π. είχε 14 € η μετοχή το διάστημα της αγοραπωλησίας και αγοράστηκε 22 € και στη Θεσσαλονίκη αγοράζεται στην τρέχουσα χρηματιστηριακή της αξία.

Επίσης, προτρέπουμε να διαβάσετε το 29 γ΄ παράρτημα της αναθεωρημένης σύμβασης και το σχετικό υπόδειγμα της σύμβασης με το ελληνικό δημόσιο. Ξέρετε τι λέει εκεί; Ότι ο ιδιώτης επενδυτής μπορεί να δανειστεί υποθηκεύοντας τις μετοχές του Οργανισμού. Μπορούσαμε να το αγοράσουμε κι εμείς το λιμάνι σ' αυτή την περίπτωση, νομίζω.

Να επισημάνω ότι υπάρχουν χιλιάδες τέτοιου είδους ζητήματα, αλλά, κυρίως, αυτό που προκύπτει είναι ένα και μοναδικό: Αυτή η σύμβαση είναι αναπτυξιακή; Όχι. Είναι υποχρεωμένος να κάνει ακόμη και αυτές τις επενδύσεις των 180 εκατ. €; Θα σας αναφέρω μια μικρή λεπτομέρεια: Εάν δεν κάνει το ελληνικό δημόσιο τη σύνδεση με την Π.Α.ΘΕ και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου, μπορεί ο ιδιώτης πάροχος να μη κάνει τις συγκεκριμένες επενδύσεις. Θα σας αναφέρω παρακάτω για την Ευρώπη αλλά να πω ότι εδώ δεν μας αρέσουν οι παραχωρήσεις. Εδώ εμείς είμαστε φοβεροί, είμαστε πολύ πατριώτες, μπορούμε να διαδηλώνουμε για τον πατριωτισμό, αλλά όταν φτάνουμε να αποδείξουμε βλέποντας τέτοιου είδους συμβάσεις και να τις διορθώσουμε - δεν σας λέω να ανατρέψετε την πώληση αυτό θα το κάνουμε εμείς, το προσπαθούμε εμείς - αλλά να τα δείτε όλα αυτά και πραγματικά να τα διορθώσετε. Είναι δυνατόν; Στην Ευρώπη είναι χαζοί οι άνθρωποι, όταν παραχωρούν ένα προβλήτα, ένα terminal, βάζουν μέσα στη σύμβαση να γίνουν οι οδικές συνδέσεις, μέχρι και εκτροπές ποταμού, τάδε έφη Βαρκελώνη σε σύμβαση που έκανε με τη Hudson Company, τη θρυλούμενη περίοδο του 2008 που πάλι με τον ίδιο τρόπο, χωρίς την υποχρέωση σε τίποτα, τους δίναμε τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Να μην αναφερθώ και σ’ εκείνη την περίοδο. Λοιπόν, ίδια είναι τα χαρακτηριστικά της τότε προσπάθειας και της σημερινής.

Καταλαβαίνω απολύτως. Δεσμεύεστε προφανώς - αυτό δείχνει και το τάχιστο της διαδικασίας - από τη διαδικασία της αξιολόγησης να κλείσει αυτό το θέμα. Αλλά δεν μπορεί να κλείνει όπως – όπως δηλαδή χωρίς να διασφαλίζει το μίνιμουμ και χωρίς να βάζετε όρους που θα καθιστούν αυτή τη σύμβαση στον κυρωτικό νόμο, στο άρθρο 3, άρθρο 479 του Αστικού Κώδικα. Ξέρετε ότι εξαιρούνται από τη συγκεκριμένη εφαρμογή του συγκεκριμένου άρθρου του Αστικού Κώδικα οι συγκεκριμένες συμβάσεις;

Υπάρχουν πάρα πολλά, άπειρα, πραγματικά, που νομίζω ότι ουδείς τα διάβαζε, ουδείς ενδιαφέρεται. Όλοι μιλούν στο όνομα της ανάπτυξης βάζοντας «ταφόπλακα» και αφήνοντας στην προαίρεση του ιδιώτη εάν θα γίνει επενδυτής, εάν θα κάνει τις επενδύσεις. Περί αυτού πρόκειται. Εμείς, τα τελευταία δύο χρόνια και όλα τα προηγούμενα βέβαια - γιατί αυτά που λέμε τώρα τα λέγαμε και το 2012 και το 2011 και το 2010 - εκλιπαρούσαμε για επενδύσεις, βάζαμε ζητήματα στις διοικήσεις. Έχουμε ένα λιμάνι, όπου έχει στην κυριολεξία απο-επενδυθεί, όχι μόνο από πάγια, όχι μόνο από υποδομές, αλλά και από προσωπικό και παρόλα αυτά φέτος πανηγύρισε τα 401.000teu. Ξέρετε γιατί; Γιατί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί να γίνει ένα εξαιρετικό διαμετακομιστικό κέντρο, περιφερειακό κέντρο, αλλά εξυπηρετεί και την εθνική οικονομία. Είναι εισαγωγή - εξαγωγή. Πραγματικά, από τα κιγκλιδώματά του λιμανιού περνάει όλο το εμπόριο και η βιομηχανία της βόρειας Ελλάδας. Τόσο απλά. Σε όλους τους φορείς που τον τελευταίο χρόνο, αναφανδόν, έχουν συνταχθεί με την ιδιωτικοποίηση απαντώντας στο μανιφεϊστικό δημόσιο ή ιδιωτικό δίλημμα έχουμε να πούμε το εξής: Αντί να ενδιαφέρονται για το καθεστώς, εάν θα είναι δημόσιο ή ιδιωτικό, δεν ενδιαφέρει την Ευρώπη το δημόσιο ή το ιδιωτικό, την ενδιαφέρει το μονοπώλιο και δεν θα έχουν καμία δυνατότητα παρέμβασης που σήμερα έχει στο δημόσιο λιμάνι, έστω και αναπότρεπτες στη διαμόρφωση του τιμολογίου των εγχωρίων, της εισαγωγής και της εξαγωγής. Αυτό που έγινε στον Πειραιά με τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ Α.Ε), δηλαδή αύξηση κατά 50% των εγχωρίων για να υποστηρίξουν τα «transit», θα γίνει και στη Θεσσαλονίκη. Κανένας από τους φορείς δεν έβαλε τέτοιου είδους όρους αναπτυξιακούς.

Εμείς, λοιπόν, οι εργαζόμενοι δε μιλάμε με βάση τις ιδεοληψίες που έχουμε στο μυαλό μας. Μιλάμε στη βάση των πραγματικών γεγονότων. Καλούμε, έστω και την ύστατη ώρα, ασχέτως πως προσέρχεται ο καθένας, να υπερασπιστείτε το δημόσιο συμφέρον με τον καλύτερο τρόπο. Τέλος, να αναφέρω ότι για τα εργασιακά θα μιλήσουν οι άλλοι συνάδελφοι. Είμαι στη διάθεσή σας για ερωτήσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κ. Καμπάκης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΜΠΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων): Να παρακαλέσω πάρα πολύ κι εγώ, όπως ο εκπρόσωπος του Δήμου Θεσσαλονίκης, εάν μου επιτρέπετε να μιλήσω στο τέλος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ωραία. Τον λόγο έχει ο κ. Τανταλίδης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΑΝΤΑΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Χειριστών Οδηγών Μηχανημάτων του Ο.Λ.Θ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα είμαι πολύ σύντομος, άλλωστε τοποθετήθηκε σε όλα και η κυρία Γουργούρη. Απλά θα καταθέσω στα πρακτικά τη μηνυτήρια αναφορά των εργαζομένων του Ο.Λ.Θ., η οποία είναι στον εισαγγελέα διαφθοράς, που αναφέρει όλα αυτά που είπε η κυρία Γουργούρη και τα τεκμηριώνει ακόμα και ποσοτικά.

Όσον αφορά στην πώληση αυτού καθ’ αυτού έχω να αναφέρω ότι έχω λυπηθεί πιο πολύ απ' όλους τους υπολοίπους, διότι συμμετείχα και στο διοικητικό συμβούλιο του Ο.Λ.Θ. ως εκπρόσωπος των εργαζομένων. Έχω δει να περνάει μπροστά από τα μάτια μου όλο το business plan και το master plan του λιμανιού. Έχω δει τις δυνατότητες που έχει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και σας καταθέτω ότι αυτό που γίνεται στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης αυτή την στιγμή είναι ένα μεγάλο κακό. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορούσε να κάνει πολύ περισσότερα πράγματα. Αρκεί να σας αναφέρω ότι αυτή την στιγμή υπάρχουν συμβάσεις με επενδυτικές τράπεζες και υπάρχει αποθεματικό 96 εκατ. ευρώ. Άρα, αυτός που θα πάρει το λιμάνι με τα 231 εκατ. ευρώ θα αφαιρέσει τα 96 εκατ. ευρώ που ήδη βρίσκεται ως ρευστό, δηλαδή «ζεστό» χρήμα. Δεν θέλω να σταθώ στην πώληση αυτού καθ’ αυτού, διότι η πώληση είναι ένα έγκλημα, δεν είναι επενδυτής αλλά είναι αγοραστής του λαού μας, αγοραστής του μέλλοντος των παιδιών μας και αγοραστής της πατρίδας μας. Επενδυτής θα μπορούσε να είναι το λιμάνι, το οποίο μπορεί να κάνει μεγαλύτερη ανάπτυξη από αυτήν που προτείνεται στην σύμβαση παραχώρησης.

Θα ήθελα να επικεντρωθώ στα εργασιακά, για τα οποία ενδιαφερόμαστε εμείς πλέον και σε ό,τι αφορά τα υπόλοιπα θα τα αφήσομε να τα δουν οι φορείς της πόλης, αρκεί να τρέξουν να δούμε «τα απόνερα» της πραγματοποίησης της ιδιωτικοποίησης στο λιμάνι του Πειραιά. Ήδη, η COSCO έχει θέσει το ενδιαφέρον της για να τροποποιήσει το master plan, να κατασκευάσει ξενοδοχεία και εμπορικά κέντρα, πράγμα που θα σημάνει τον θάνατό του εμποράκου.

Όσον αφορά στην Έκθεση Αξιολόγησης και Συνεπειών Ρυθμίσεων, σχετικά με την σκοπό και την αναγκαιότητα πουθενά δεν βλέπω να περιλαμβάνεται η μέριμνα για την διασφάλιση των εργασιακών σχέσεων και δικαιωμάτων, πράγμα που μας είχε υποσχεθεί και ο κ. Δρίτσας και ο κ. Κουρουμπλής. Σίγουρα θα αισθάνονται ότι έχει γίνει πολλή δουλειά, ότι έχουμε κάνει πράγματα μαζί. Έχουμε κάνει πράγματα γιατί δύο χρόνια τώρα είμαστε σε αγώνες και δεν σταματάμε. Υπάρχουν πολλές αιτιάσεις μέσα στην Έκθεση, απλά επαναλαμβάνω ότι το σημαντικό είναι ότι η Έκθεση δεν έχει καμία μέριμνα για τις εργασιακές διασφαλίσεις. Εμείς, ζητάμε συγκεκριμένα τη ρητή ενσωμάτωση του νόμου 1876/1990 στη σύμβαση παραχώρησης ή στον κυρωτικό νόμο, όπου εσείς θέλετε. Διότι, ούτως ή άλλως αυτό έχει γίνει με το λιμάνι του Πειραιά και την COSCO και έχει αποδεχθεί το ν. 1876/1990, διότι πριν λίγο διάστημα είχαμε την συλλογική σύμβαση με τους εργαζόμενους, οι οποίοι υπέγραψαν και το νέο γενικό κανονισμό προσωπικού. Άρα, ήδη, έχει γίνει ενσωμάτωση. Εάν τυχόν και δεν ενσωματωθεί σε εμάς, ουσιαστικά, θα είναι μια δυσμενέστερη μεταχείριση για τους εργαζόμενους και επίσης θα είναι σε δυσμενέστερη θέση και η COSCO.

Επίσης, στο Υπουργείο έχουμε καταθέσει την πρότασή μας και το ζητάμε επιτακτικώς, διότι οι εργαζόμενοι αυτή την στιγμή νιώθουν μεγάλη ανασφάλεια. Ζητάμε να συμπεριληφθεί στο κομμάτι 511 ότι: «Για επιτακτικούς λόγους δημοσίου και κοινωνικού συμφέροντος που υπαγορεύει η φύση των λιμενικών εργασιών και η σημασία τους για την χώρα, οι λιμενικές εργασίες και οι λειτουργίες υποστήριξης αυτών, καθώς και αυτές της διοικητικής μέριμνας που εξυπηρετούνται αποκλειστικά από το τακτικό και δόκιμο προσωπικό όλων των κατηγοριών, καθώς και το έκτακτο προσωπικό, όπου υπάρχουν τέτοιου είδους ανάγκες. Επιπλέον, των λοιπών κυρώσεων για την παράβαση αυτού του όρου δικαιοπραξίες που αντίκειται στον προηγούμενο όρο είναι απόλυτα άκυρες». Αυτό ζητάμε να ενσωματωθεί στον κοινοτικό νόμο, διότι αυτή είναι η διασφάλιση και έτσι γίνεται πράξη η δέσμευση των Υπουργείων όσο αφορά στα εργασιακά δικαιώματα.

Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Αγγελόπουλος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ – ΙΑΣΩΝΑΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Έχετε, ήδη, λάβει το αναλυτικό υπόμνημα της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) σε σχέση με νομοτεχνικές βελτιώσεις και προτάσεις για τη σύμβαση παραχώρησης της Θεσσαλονίκης. Εδώ, επικεντρώνομαι στα βασικά σημεία των προτάσεων προς την κατεύθυνση της προστασίας των δικαιωμάτων του ελληνικού δημοσίου, του επενδυτή, αλλά και την εν γένει λειτουργικότητα της σύμβασης. Η λειτουργικότητα είναι κάτι που μας απασχολεί ιδιαίτερα, καθότι η Αρχή καλεί με βάση νόμου να παρακολουθήσει την υλοποίηση της για λογαριασμό του ελληνικού δημοσίου. Έχουμε εντοπίσει διάφορα σημεία προς βελτίωση, τόσο σε σχέση με τις αρχές του σωστού προγραμματισμού και στην χρονική διάσταση και στην τεχνική του διάσταση, όσο και σε σχέση με τη διαχείριση της αντίστοιχης σύμβασης με το λιμάνι του Πειραιά, με τον Ο.Λ.Π.. Να προσθέσω εδώ ότι οι δύο συμβάσεις είναι σχεδόν ταυτόσημες.

Αρχικά θα αναφερθώ επί των χρόνων της σύμβασης και της υποβολής ορισμένων παραδοτέων. Προτείνουμε η υποβολή του σχεδίου ανάπτυξης λιμένα να γίνει έξι μήνες μετά την οριστική υποβολή του master plan, του αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης, δηλαδή 24 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος. Σε αυτό το σημείο να πω ότι το ορθό είναι πρώτα να εκπονείται το master plan και μετά το σχέδιο ανάπτυξης λιμένος. Η χρονική αυτή ασυνέχεια μεταξύ αυτών των δύο υπάρχει, δυστυχώς, και στη Σύμβαση Παραχώρησης του Λιμένα Πειραιά, για την οποία έχουμε, ήδη, γνωμοδοτήσει ότι είναι ατελέσφορη. Έτσι, σε σχέση με το άρθρο 7, παράγραφος 6, η υποβολή των οριστικών μελετών να γίνει σε χρονικό διάστημα 6 αντί 4 μηνών, προκειμένου να υπάρξει επαρκής χρόνος προετοιμασίας.

Στο άρθρο 14, παρ. 1 και 2 η ετήσια υποβολή των χρηματοοικονομικών λειτουργικών στοιχείων, κέντρων εξυπηρέτησης και συντήρησης να πραγματοποιείται σε 6 αντί 4 μηνών, μετά την λήξη κάθε περιόδου αναφοράς.

Για το άρθρο 27 είναι σημαντικό οι αρμοδιότητες που ανεξάρτητου μηχανικού, οι οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν όχι μόνο τις υποχρεωτικές επενδύσεις, αλλά και τις τυχόν πρόσθετες. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την ουσιαστική επιτάχυνση των διαδικασιών εγκρίσεων, ενώ αποτελεί σημαντική δικλίδα προστασίας του ελληνικού δημοσίου και σε τεχνικό επίπεδο.

Σχετικά με ορισμένες λειτουργικές βελτιώσεις, θεωρούμε ότι πρέπει στο άρθρο 11 να γίνει αναφορά στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό περί λιμενικών υπηρεσιών, δηλαδή ο Κανονισμός 352/2017/ΕΕ, ο οποίος είναι ισχύον δίκαιο αυτή την στιγμή. Επίσης, μια σειρά βελτιώσεων στο άρθρο 2, που αφορούν στο ρυθμιστικό πλαίσιο με εξειδίκευση του ρόλου των αρμόδιων φορέων προς την κατεύθυνση της διασφάλισης του πλαισίου συνεργασίας του ελληνικού δημοσίου. Ακόμα, στο άρθρο 14.4, που μάλλον εκ παραδρομής ενώ έγινε προσπάθεια βελτίωσης της διάταξης σε σχέση με την σύμβαση παραχώρησης Πειραιά, το τελικό αποτέλεσμα σε σχέση με τον μηχανισμό επιθεωρήσεων είναι αλυσιτελές, γιατί η επιθεώρηση προϋποθέτει την διαπιστώσει παράβασης.

Τέλος το άρθρο 6, 2Β προτείνουμε μια επανεξέταση του άρθρου, σε σχέση με το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο των περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων σε σχέση με τις προδιαγραφές κατάρτισης του master plan.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς σας ευχαριστούμε. Το υπόμνημα το έχουμε λάβει και το έχουμε στείλει στους Βουλευτές.

Τον λόγο έχει ο κ. Καμπάκης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΜΠΑΚΗΣ (Πρόεδρος Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων): Από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς στο λιμάνι ο Θεσσαλονίκης, αν εξαιρέσουμε το Ε.Β.Ε.Θ. που είναι η ναυαρχίδα στους φορείς των επαγγελματικών χωρών, οι ναυτικοί πράκτορες είμαστε αυτοί, που λόγω της γνώσης της δουλειάς και των ιδιαιτεροτήτων αυτής, θεωρούμε ότι είναι ενδεδειγμένη η διαδικασία που ακολουθούμε, εννοώ της ιδιωτικοποίησης. Όταν λέμε ιδιαιτεροτήτων του επαγγέλματος και του λιμένος, προς διευκρίνιση σας και αποφυγήν λανθασμένων εντυπώσεων, εννοούμε ότι η θέση του λιμένος στον ευρύτερο χώρο της Βαλκανικής και τον ανταγωνισμό που με τα άλλα κείμενα λιμάνια, αλλά και με την πρόοδο των διεθνών αλλαγών που καθημερινά έρχονται. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να συγχρονισθεί με τα διεθνή δεδομένα και ένα και κύριο, ίσως το πλέον κύριο δεόμενο, είναι η ιδιωτικοποίηση του. Ο ιδιώτης έχει, πλέον, την απόλυτη υποχρέωση καταρχάς στον εαυτό του και κατά δεύτερον στα κεφάλαια που δίνει ώστε να προχωρήσει με γοργά βήματα. Ο όμιλος που επελέγη ήταν η καλύτερη λύση, κατά την άποψη και του Συλλόγου μας, δεδομένου ότι συμμετέχει η τρίτη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία των κοντέινερς.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης επί αιώνες πριν έφερνε την οικονομική ανάπτυξη σε όλα τα Βαλκάνια. Αυτό ήταν η αιτία για τα δεινά της Μακεδονίας μας, διότι το ήθελαν δικό τους. Λοιπόν, το έχουμε δικό μας, ας το υποστηρίξουμε να επανέλθει. Ίσως μεταξύ των δύο μεγάλων λιμένων να είναι το μοναδικό που έχει εξασφαλισμένη την επιχειρηματική του ανάπτυξη, δεδομένου της γεωγραφικής του θέσης, η οποία μπορεί να προσφέρει σε όλη τη βαλκανική ενδοχώρα επί πραγματικού πληθυσμού και να μη βασίζεται στη μεταφόρτωση. Αυτά για τη διευκρίνιση των δύο λιμένων.

Ως Σύλλογος είμαστε υπέρ της ιδιωτικοποίησης και θα πρέπει να προχωρήσουμε τη διαδικασία. Πιστεύουμε ότι οι διαχειριστές της διαδικασίας τη γνωρίζουν κατά τον καλύτερο τρόπο, με στόχο να μην αντιμετωπιστεί κάποιο πρόβλημα.

Επίσης, θα πρέπει η πολιτεία να βοηθήσει την πρόοδο του λιμανιού, εκπληρώνοντας και με αυτό τις υποχρεώσεις του, προκειμένου να αναπτυχθεί η σιδηροδρομική σύνδεση, η οδική σύνδεση το εμπορευματικό κέντρο, διότι αυτά θα βοηθήσουν πάρα πολύ στην τελική επίτευξη του στόχου.

Σας ευχαριστούμε πάρα πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς σας ευχαριστούμε και για το χρόνο. Τον λόγο έχει ο κ. Δημαρέλος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΗΜΑΡΕΛΟΣ (Αντιδήμαρχος Αστικής Ανθεκτικότητας και Αναπτυξιακών Προγραμμάτων Θεσσαλονίκης): Κυρία Πρόεδρε, επί της ουσίας έχουμε καλυφθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό από τους προλαλήσαντες, τον κ. Καμπά και τον κ. Βλαχογιάννη.

Δεν επιθυμούμε να εμπλακούμε σε μία συζήτηση περί του ορθού ή μη, της παραχώρησης, ή της πώλησης του λιμένος. Αυτό το οποίο εμάς μας ενδιαφέρει, ως Δήμος Θεσσαλονίκης, είναι να διασφαλιστεί με τον καλύτερο τρόπο η αναπτυξιακή προοπτική του, όσον αφορά στις λιμενικές λειτουργίες, δηλαδή σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένος με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, η δημιουργία του εμπορευματικού σταθμού του εμπορευματικού κέντρου στο στρατόπεδο του Γκόνου, καθώς και η επέκταση του έκτου προβλήτα, προκειμένου να λειτουργήσει ως διαμετακομιστικός κόμβος στη βόρειο Ελλάδα και την Βαλκανική.

Από κει και πέρα κάποιες παρατηρήσεις, οι οποίες έχουν να κάνουμε τη λειτουργία του πρώτου προβλήτα, έχουν, ήδη, ληφθεί υπόψη. Βέβαια, όχι στο βαθμό όπου αυτό ικανοποιούσε τον Δήμο Θεσσαλονίκης, βάσει των διασφαλίσεων των οποίων είχαν δοθεί προφορικά από τον Πρωθυπουργό, ο οποίος δεν τήρησε το λόγο του για την πρώτη προβλήτα. Παρ’ όλα αυτά παρακολουθούμε, εδώ, τις εξελίξεις.

Δεν νομίζω ότι έχω να προσθέσω κάτι άλλο σ’ αυτό το σημείο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς σας ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κ. Καφαντάρης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του Ο.Φ.Ε. και Αντιπρόεδρος Λιμενεργατών Ο.Λ.Θ.): Σαν λιμενεργάτες θέλουμε το λιμάνι να μείνει δημόσιο. Αυτό επιτάσσει το εθνικό συμφέρον. Παρ’ όλα αυτά, αφού αποφασίσαμε σαν Έλληνες ότι είμαστε ανίκανοι να αναπτύξουμε τα λιμάνια μας τα δίνουμε σε άλλους.

Από δω και πέρα ειλικρινά ευελπιστούμε να υπάρξει πραγματικά ανάπτυξη, αφού δεν υπάρχει τρόπος να ανατραπεί αυτό παρ’ όλους τους αγώνες που κάναμε. Αυτοί που έρχονται να βοηθήσουν τον τόπο, να σεβαστούν απόλυτα τις εργασιακές σχέσεις και τις συλλογικές συμβάσεις μας, γιατί είμαστε ευρωπαϊκή χώρα και πρέπει να ισχύσουν οι κανόνες που ισχύουν στα λιμάνια της Ευρώπης.

Κατά τα άλλα σαν λιμενεργάτες θα βοηθήσουμε, γιατί είμαστε οι πρώτοι που ανεβαίνουμε πάνω. Είμαστε η ψυχή του λιμανιού. Εμείς φτιάξαμε τα λιμάνια μας μαζί με τους καπετάνιους. Το πονάμε, γιατί κυριολεκτικά δώσαμε αίμα. Ελπίζουμε και ευελπιστούμε η Κυβέρνηση και αυτοί που θα έλθουν να σεβαστούν, απόλυτα, τις εργασιακές μας σχέσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς σας ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κ. Αφεντουλίδης.

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ ΑΦΕΝΤΟΥΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος Υπαλλήλων Τεχνικών του Ο.Λ.Θ.): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ευχαριστούμε για την πρόσκληση και αναρωτιόμαστε αν προλάβατε να διαβάσετε τις περίπου 1.000 σελίδες του σχεδίου νόμου πριν δώσετε τη συγκατάθεσή σας σε αυτό.

Εκπροσωπούμε συνδικαλιστικά τους εργαζόμενους στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Αυτά που θα πούμε και αναφέραμε και πριν αφορούν τη ζωή όλων των εργαζομένων στον Ο.Λ.Θ., τους μέχρι χθες οκτάμηνους συναδέλφους, στις εργολαβίες αυτών που εργάζονται, τους Θεσσαλονικείς, την Περιφέρεια Μακεδονίας και όλους τους Έλληνες. Το μέλλον των εργαζομένων είναι άρρηκτα δεμένο με τον δημόσιο συμφέρον και τον υγιή κερδοφόρο Ο.Λ.Θ.. Όμως που να πρώτο-σταθούμε; Στη διαδικασία παράδοσης του Ο.Λ.Θ. σε μια εμπορική κερδοσκοπική εταιρεία, όπως αναφέρει η σύμβαση παραχώρησης; Στο χαμηλό τίμημα; Είναι πραγματική η προσφορά 34 € ανά μετοχή; Διότι δίνει τη δυνατότητα να πάρει τα ταμειακά διαθέσιμα και να έχει επιστροφή κεφαλαίου ο ιδιώτης. Γιατί σε ένα υγιή οικονομικό φορέα, όπως ο Ο.Λ.Θ. δίνει τη δυνατότητα για εξαπλάσιο δανεισμό; Γιατί εγγυάται το δημόσιο το δανεισμό αυτό; Και όλα αυτά για μόλις 180 εκατ. ευρώ σε υποχρεωτικές επενδύσεις.

Επίσης, να αναφέρουμε κάτι και για τους παραγωγικούς φορείς και για το Δήμο της πόλης. Οι παραγωγικοί φορείς, πλην εξαιρέσεων, κατάπιαν τη γλώσσα τους τώρα που υποσχέσεις του ενός εκατομμυρίου κοντέινερ έγιναν 650.000 για τα πρώτα είκοσι χρόνια του ιδιώτη στο λιμάνι. Ο Δήμαρχος της Θεσσαλονίκης δεν βρήκε χρόνο, τα τελευταία τέσσερα χρόνια, να ασχοληθεί με το λιμάνι. Δυστυχώς. Ως φαίνεται μονοπωλεί το ενδιαφέρον η μετονομασία του αεροδρομίου, ίσως και του τερματικού σταθμού του λιμένα που ονομάζεται και αυτός Μακεδονία. Είναι σίγουρο, ότι δεν έδειξε ενδιαφέρον, εδώ και δύο χρόνια, για την παράδοση του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης, που αποτελεί τμήμα της χερσαίας ζώνης στον ιδιώτη. Θέλουμε μια απάντηση κ.κ. Βουλευτές: Γιατί παραδίνετε στον ιδιώτη το παραλιακό μέτωπο, το οποίο από το προβλήτα ένα έως την Καλαμαριά είναι τμήμα της χερσαίας ζώνης ΦΕΚ 30Δ/1965, ν. 3654/2008, άρθρο 2 , και μάλιστα χωρίς να αποτυπώνεται στη σύμβαση παραχώρησης στους χάρτες που τη συνοδεύουν και χωρίς να έχει καταβληθεί αντάλλαγμα από τον ιδιώτη; Όπως, επίσης, δεν έχει καταβάλει τίμημα για τα 5 ακίνητα αξίας άνω των 5 εκατομμυρίων ευρώ που αναφέρονται στη σύμβαση παραχώρησης. Είναι στο κτηματολόγιο και έχουν αποτιμηθεί και αποτιμώνται κάθε χρόνο από τον Ο.Λ.Θ..

Ευχαριστούμε για τον χρόνο σας και περιμένουμε απαντήσεις.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Χρήστος Κολλάς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΟΛΛΑΣ (Ταμίας Ο.Φ.Ε. και Μέλος του Δ.Σ. του Ο.Φ.Ε.): Εμείς είμαστε η Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος και εκπροσωπούμε τρία Σωματεία στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης τους λιμενεργάτες του, τους αρχιεργάτες και τους σημειωτές. Όπως ανέφερε και ο εκπρόσωπος των αρχιεργατών, αυτό που μας ενδιαφέρει είναι να διασφαλιστούν οι θέσεις εργασίας των εργαζομένων. Επειδή οι αρχιεργάτες και οι λιμενεργάτες είναι οι πρώτοι που πάνε στα πλοία και επειδή είναι έμπειροι να αξιοποιηθεί η εμπειρία τους στη νέα πραγματικότητα.

Ευχαριστούμε πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς σας ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κ. Ξενόφος.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΕΝΟΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ.): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Αξιότιμε κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είχα την ευκαιρία να μελετήσω χθες το βράδυ τα πρακτικά της συνεδρίασης σας. Ομολογώ, και θα ήθελα να το υπογραμμίσω, με ένα ιδιαίτερα θετικό λόγο αφενός μεν τη λεπτομέρεια των τοποθετήσεων και αφετέρου την ποικιλία και την πολυμορφία των ερωτήσεων, γεγονός το οποίο δείχνει μια πολύ καλή ενημέρωση για το λιμάνι και για την συγκεκριμένη σύμβαση την οποία συζητάμε.

Το λέω αυτό και γιατί δεν θέλησα να μπω σε πολλές λεπτομέρειες και να επαναλάβω πολλά από αυτά τα οποία ελέχθησαν χθες, αλλά θα περιοριστώ ίσως σε ένα πιο γενικό περίγραμμα, μία τοποθέτηση πιο σφαιρική. Ξεκινώντας, θέλω να θυμίσω ότι το Δεκέμβριο του 2017, ουσιαστικά, κλείδωσε το πρώτο βήμα της συναλλαγής, με την υπογραφή συμβατικών κειμένων και αναφέρομαι στη σύμβαση μετόχων. Όπως γνωρίζετε, η επένδυση υπερβαίνει τα 232 εκατ., με υποχρεωτικές επενδύσεις από την πλευρά των επενδυτών στα 180 εκατ. ενώ προβλέπονται και ανταποδοτικά οφέλη που εκτιμάται κατ’ όλη τη διάρκεια της παραχώρησης ότι θα υπερβούν τα 150 εκατ. ευρώ. Αν κανείς συνυπολογίσει και το μέρισμα από το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ., κατ' επέκταση, που το ελληνικό δημόσιο θα εισπράττει λόγω της συμμετοχής που διατηρεί στο λιμένα, συνολικά η συναλλαγή, ουσιαστικά, υπερβαίνει το 1,1 δισ. ευρώ. Νομίζω, λοιπόν, ότι είναι μια αρκετά θετική εξέλιξη.

Όσο αφορά στη σύμβαση παραχώρησης για την οποία συζητάμε, το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ., πράγματι, έχει ένα ρόλο τεχνικού συμβούλου προς τους συναρμόδιους Υπουργούς, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και το Υπουργείο Οικονομικών και, φυσικά, στο λιμένα, που είναι οι αντισυμβαλλόμενοι στη σημερινή σύμβαση παραχώρησης. Η αναθεώρηση της σύμβασης ήταν αναγκαία, από τη στιγμή που το ποσοστό του ελληνικού δημοσίου, όπως γνωρίζετε, έπεσε κάτω από το 51% και έπρεπε να ρυθμιστούν μια σειρά από θέματα. Καταρχάς, έπρεπε να κατανεμηθούν μεταξύ του Ο.Λ.Θ. και του δημοσίου οι ρόλοι, οι ευθύνες και αρμοδιότητες, αφού πλέον ο Ο.Λ.Θ. δε θα φορούσε το «καπέλο» του Ελληνικού Δημοσίου και θα είχαμε πλέον ένα νέο ιδιώτη επενδυτή. Έπρεπε να ενισχυθεί η χρηματοοικονομική διαφάνεια, μέσω της υιοθέτησης μιας μεθοδολογίας βασισμένης σε όρους αγοράς για τον υπολογισμό του καταβλητέου ποσού από τον Ο.Λ.Θ. στο ελληνικό δημόσιο. Θέλω να υπογραμμίσω ότι τα ανταποδοτικά οφέλη αυτήν τη στιγμή θα υπερβαίνουν κατά πολύ το 2%, που σήμερα ισχύει και θα αγγίξουν το 3,5%, που, όπως σας είπα, είναι ένα ποσό που θα υπερβεί τα 150 εκατ. ευρώ. Φυσικά, έπρεπε να χαραχθεί μια τροχιά ανάπτυξης και αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό – άκουσα με μεγάλη προσοχή τους προλαλήσαντες – ο αναπτυξιακός χαρακτήρας, το αποτύπωμα που θέλουμε να αφήσει την προσπάθειά μας αυτή και το κοινωνικό αποτύπωμα στο λιμένα, στην πόλη και στο λαό της Θεσσαλονίκης, που σας διαβεβαιώνω ότι είναι ιδιαίτερα σημαντική. Τέλος, έπρεπε να προστατευτεί το δημόσιο συμφέρον.

Ενδεικτικά, θέλω να αναφέρω ότι έπρεπε να διευθετηθούν μια σειρά από ζητήματα στη διαμόρφωση των λιμενικών και των θαλάσσιων ζωνών και τα κοινόχρηστα κτίρια. Διατηρούμε την ελεύθερη πρόσβαση των κατοίκων και των επισκεπτών της Θεσσαλονίκης και, παράλληλα, εξασφαλίζεται ότι θα τηρηθούν οι υφιστάμενες σημερινές χρήσεις και λειτουργίες του προβλήτα 1, η ελεύθερη πρόσβαση σε αυτόν, η εξακολούθηση της χρήσης του για την υλοποίηση μιας σειράς πολιτιστικών και δημοσίων δράσεων, φυσικά με τη διαβούλευση του Δήμου της Θεσσαλονίκης. Νομίζω ότι όλα αυτά τα θέματα έχουν επιλυθεί και αποτυπωθεί στη σύμβαση παραχώρησης.

Ευχαριστώ πάρα πολύ για το χρόνο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Έχει ολοκληρωθεί ο κατάλογος των φορέων. Θα δώσω το λόγο στους Βουλευτές για να κάνουν ερωτήσεις.

Τον λόγο έχει ο κύριος Καματερός.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Επειδή ο Εισηγητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας μας, κύριος Μάρδας, είχε ένα προσωπικό πρόβλημα, επιτρέψτε μου να κάνω σύντομα κάποιες ερωτήσεις. Καταρχάς, απευθυνόμενος στον κύριο Αντιδήμαρχο, ειλικρινά μου κάνει εντύπωση η στάση ότι δεν σας αφορά το τι θα γίνει στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Θα ήθελα να ακούσω την αιτιολογία. Από ό,τι γνωρίζουμε, τις προηγούμενες δεκαετίες, έγιναν έργα, τα οποία ήταν στον αέρα. Χθες, εδώ, ακούσαμε πράγματα που, μάλιστα, οι περισσότεροι δεν τα ξέραμε, ότι έχουν γίνει φοβερά έργα, κάτι γέφυρες τεράστιες, οι οποίες βλέπουν στον ουρανό και δεν έχουν καμία σύνδεση, ούτε με οδικό δίκτυο, ούτε με το δίκτυο των τρένων. Θα περίμενα να ακούσω αρνητικά ή θετικά σχόλια για οτιδήποτε γίνεται στην πόλη. Θα ήθελα να ακούσω, πραγματικά, γιατί λέει ο Δήμος ότι δεν θέλει να ανακατεύει σε όλη αυτήν εδώ την ιστορία. Εδώ άλλοι δήμοι διεκδίκησαν και πήραν ακόμη και εκτάσεις από την παραλία, όπως έγινε στο λιμάνι του Πειραιά και σε πολλές άλλες πόλεις της Ελλάδας. Θα με ενδιέφερε να ακούσω μια άποψη και τοποθέτηση για το ποιοι φταίνε για το ότι έγιναν τεράστια έργα, όπως η Εγνατία χωρίς να προβλεφθεί σύνδεση με το μεγαλύτερο λιμάνι της Μακεδονίας, τη Θεσσαλονίκη.

Τις επόμενες ερωτήσεις θα ήθελα να τις απευθύνω στους εργαζόμενους, γιατί με απόλυτη ευαισθησία άκουσα την τοποθέτηση όλων των εργαζομένων και των διοικητικών και τον φορτοεκφορτωτών. Φυσικά, συμμεριζόμαστε την άποψή τους ότι η ιδιωτικοποίηση δεν είναι η καλύτερη λύση και το ξέρουμε πολύ καλά, όμως αυτά έχουν περάσει και ας μην κάνουμε παρελθοντολογία για το καλοκαίρι του 2015 και γιατί βρεθήκαμε στην ανάγκη να ψηφίσουμε αυτά εδώ τα πράγματα. Η Κυβέρνησή μας προσπαθεί να διαχειριστεί αυτήν εδώ την κατάσταση, εξασφαλίζοντας όσο το δυνατόν καλύτερα το δημόσιο συμφέρον. Μέχρι τώρα, σε όλες αυτές τις συμβάσεις που είχαμε δεσμευτεί να κάνουμε, το πετυχαίνουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, όπως αυτή που αφορούσε την περιοχή στο Ελληνικό, γιατί ξέρετε ότι εξασφαλίσαμε και τις παραλίες και μεγαλύτερο πράσινο και λιγότερη δόμηση και ανοιχτούς χώρους για το κοινό, πράγματα που δεν προβλέπονταν πιο πριν. Το ίδιο κάναμε και με το λιμάνι του Πειραιά, για να μην αναφέρω άλλα παραδείγματα και να έρθω στο συγκεκριμένο μας αφορά. Έχουμε ένα δεδομένο πια παράδειγμα του λιμανιού του Πειραιά, από το οποίο μπορούμε να αντλήσουμε είτε θετικά, είτε αρνητικά παραδείγματα και να κάνουμε παρέμβαση. Περιμένω και παρακαλώ τους εργαζόμενους, με δεδομένο ότι θα έχουν να διαχειριστούν αυτήν εδώ την κατάσταση και ξέροντας το κλίμα, να κάνουν τις καλύτερες δυνατές παρεμβάσεις σε όφελος του δημοσίου συμφέροντος και φυσικά και των εργαζομένων.

Θα γίνω πιο συγκεκριμένος με ερωτήσεις. Ξέρετε το μοντέλο με το οποίο χειριστήκαμε τα προβλήματα με τους εργαζόμενους στον Πειραιά και ξέρετε πολύ καλά ότι, εν μέσω κρίσης και με προβλήματα εργασιακά, είχαν καταργηθεί οι συλλογικές συμβάσεις. Πετύχαμε και έχουμε την πρώτη συλλογική σύμβαση με πάρα πολύ καλούς όρους, δεδομένου του περιβάλλοντος, για τους εργαζόμενους. Ξέρετε πολύ καλά ότι διασφαλίσαμε το δικαίωμα στους εργαζόμενους στον Πειραιά να μπορούν όσοι θέλουν να ζητήσουν μετάταξη στο δημόσιο και στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης έχουν τη δυνατότητα να τα ρυθμίσουμε με προεδρικά διατάγματα που θα εκδοθούν. Εκεί χρειάζεται παρέμβαση για να πετύχουμε το καλύτερο δυνατό για τους εργαζόμενους.

Τέλος, όσον αφορά στη μεταβίβαση ποσοστών που γίνεται στον Πειραιά σταδιακά, ενώ σε εσάς εφάπαξ κ.λπ., επειδή, όχι μόνο αυτό, αλλά και άλλα προβλήματα υπάρχουν σε αυτές τις συμβάσεις, γι’ αυτό και εμείς δημιουργήσαμε τη Δημόσια Αρχή Λιμένων, η οποία έχει αυτόν τον σκοπό. Αυτό ξέρετε έγινε με κόπο και με αγώνα, κάτι που πρέπει να αναγνωρίσετε ότι δεν προβλεπόταν στις προηγούμενες συμβάσεις και στην προηγούμενη πολιτική, που ήθελε να αποδώσει τα λιμάνια σε ιδιώτες. Το έργο, λοιπόν, της Δημόσιας Αρχής Λιμένων είναι αυτό, να ελέγξει σε αυτές τις διαδικασίες να τηρηθούν τα συμφωνηθέντα. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κύριος Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Καταρχάς, θα ήθελα να θέσω κάποια ερωτήματα στους εργαζόμενους και θα ήθελα μια αναλυτικότερη παρουσίαση του συνόλου των εργαζομένων, χειριστών, λιμενεργατών, για να έχουμε μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα, γιατί χθες ο κύριος Δρίτσας και ο κύριος Κουρουμπλής μάς είπαν ότι τα έλυσαν όλα, ότι οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας είναι τακτοποιημένες, οι, κατά τα άλλα, αριστεροί. Επειδή, κύριε Δρίτσα, κατηγορήσατε τη Ν.Δ. χθες περί ντίλερ ιδιωτικών συμφερόντων και ιδιωτικής εκπαίδευσης, θέλω να σας πω ότι είστε οι τελευταίοι παλαιοκομμουνιστές σε αυτόν τον τόπο. Εσείς και ο Μαδούρο έχετε μείνει.

Δε θα σας επιτρέψουμε να χρησιμοποιείτε τέτοιους χαρακτηρισμούς, όταν σε όλο τον υπόλοιπό κόσμο, σε όλη την υπόλοιπη Ευρώπη, ισχύουν και οι παραχωρήσεις και η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση, εσείς παραμένετε προσκολλημένοι στο παρελθόν. Κατά τα άλλα, είχατε δημιουργήσει και δημοτική κίνηση προκειμένου να μην πωληθεί το λιμάνι του Πειραιά, αλλά, σας κρίνουν όλοι. Άρα, θα ήθελα από τους εργαζομένους, επειδή κατάλαβα από τον Πρόεδρο ότι ζητάτε την επέκταση της συλλογική σύμβασης εργασίας για ένα ακόμα χρόνο, τι άλλα προτείνει, τι έχετε προτείνει και δεν έχουν υλοποιηθεί. Αυτό είναι ένα βασικό ερώτημα.

Επίσης, θέλω να ρωτήσω τη Ρ.Α.Λ. - επειδή έχω μπερδευτεί - τελικά ποιος παρακολουθεί την σύμβαση; Εσείς την παρακολουθείτε ή την παρακολουθεί η Δ.Α.Λ.; Επίσης, πως θα διασφαλίσετε ως Ρ.Α.Λ. ή Δ.Α.Λ. ότι θα υλοποιηθεί το επενδυτικό πρόγραμμα εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος; Αυτό, βέβαια, απευθύνεται και στο Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ., διότι όπως τόνισα και χθες, εμείς επιθυμούμε το επενδυτικό πρόγραμμα να υλοποιηθεί μπροστοβαρός. Τώρα η χώρα έχει ανάγκη τις επενδύσεις. Τώρα πρέπει να υλοποιηθούν οι επενδύσεις. Άρα, που υπάρχει ασφαλιστική δικλίδα, έτσι ώστε να υλοποιηθούν οι συγκεκριμένες επενδύσεις. Βέβαια, το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ., επίσης, μίλησε για συνολικό όφελος για το δημόσιο 1,1 δισεκατομμύρια ευρώ, άθροισε το απευθείας τμήμα 232.000.000 που εκπροσωπεί το 67%, τα 180.000.000 ευρώ επενδύσεις, 170.000.000 ευρώ από το 3,5% του ετήσιου κύκλου εργασιών, αλλά, τα 548.000.000 ευρώ εκτιμώμενες άγνωστες επενδύσεις μέχρι το 51΄ δεν ακούσαμε τίποτα. Άρα, πρέπει να γίνει πιο σαφές το συγκεκριμένο σημείο.

Επίσης, άκουσα ότι διασφάλισε η Κυβέρνηση συλλογικές συμβάσεις εργασίας μεταξύ Ο.Λ.Π. και εργαζομένων. Τι δουλειά έχετε εσείς ως Κυβέρνηση; Εδώ υπάρχει μια επιχειρησιακή σύμβαση μεταξύ του Ο.Λ.Π. και των εργαζομένων. Πού, ακριβώς, εμπλέκεται η Κυβέρνηση; Επειδή επαίρεστε ότι λύσατε και αυτό το ζήτημα. Από πού προκύπτει αυτό; Έχουμε ένα ιδιώτη με εργαζόμενο. Πού παρεμβαίνει το κράτος; Ακριβώς δεν έχω καταλάβει; Για να τελειώνουν και οι ανακρίβειες.

Επιπρόσθετα, θα ήθελα να ολοκληρώσω με το Δήμο Θεσσαλονίκης. Μου κάνει εντύπωση, που δεν σας ενδιαφέρει η υλοποίηση της σύμβασης. Εδώ, και ο Δήμος Θεσσαλονίκης και ο Δήμος Αμπελοκήπων - Μενεμένης, θα πάρει περίπου ένα 3,5% από τον ετήσιο κύκλο εργασιών του Ο.Λ.Θ.. Πώς θα γίνει αυτή η κατανομή δεν σας ενδιαφέρει; Πόσα θα πάρει ο Δήμος Θεσσαλονίκης, πόσα ο Δήμος Αμπελοκήπων; Δεν ενδιαφέρει αυτό τον Δήμο Θεσσαλονίκης; Και, επιπλέον, θέλω περισσότερη διευκρίνιση ως προς αυτά που είπε ο κ. Δημαρέλος, Αντιδήμαρχος, ότι ο κύριος Τσίπρας δεν τήρησε το λόγο του. Τι ακριβώς είχε υποσχεθεί; Μήπως είχε υποσχεθεί ότι θα παραχωρήσει τον προβλήτα 1 στο λαό της Θεσσαλονίκης; Έτσι δεν είχε πει; Ο κύριος Τσίπρας έχει πει πάρα πολλά, αλλά αντιλαμβάνομαι ότι σε αυτό θα ήθελα μια συγκεκριμένη απάντηση.

Εγώ διαφωνώ με τους εργαζόμενους ως προς το θέμα της ιδιωτικοποίησης που παραμένει στο δημόσιο χαρακτήρα. Σε κάθε περίπτωση, επιχειρηματολόγησα και χθες γιατί πρέπει να προχωρήσει η παραχώρηση. Εμείς την υποστηρίζαμε από το 2008. Δικαιωνόμαστε. Διότι, αν δεν υπήρχε ο Κωσταντίνος Καραμανλής σήμερα δεν θα μιλούσαμε ούτε για ιδιωτικοποιήσεις ούτε για παραχωρήσεις, την ώρα που η διεθνή πρακτική αυτό επιτάσσει και την ώρα που δεν υπάρχουν δημόσια κεφάλαια. Διασφαλίζουμε επενδύσεις και έσοδα και βέβαια τους εργαζομένους. Άρα, θα ήθελα συγκεκριμένες απαντήσεις σε αυτά.

Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κύριος Καρράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Χθες εξέφρασα επιφύλαξη ως προς το κείμενο της σύμβασης και σήμερα η επιφύλαξη μου αυτή έγινε εντονότερη, διότι ακούω τους εργαζόμενους και μιλάμε για ένα πρόσκαιρο διάστημα εξασφάλισης τους. Εύχομαι να βρεθεί η λύση. Προχωρώ, όμως, περαιτέρω και αντιλαμβάνομαι ότι δεν μας διευκρινίζει ούτε η σύμβαση ούτε ο Δήμος Θεσσαλονίκης και ο Δήμος Αμπελοκήπων - Μενεμένης. Θα αρκεστούν στο 3,5%, που προσφέρει η σύμβαση; Εγώ το διαχωρίζω στη σκέψη μου, κυρία Πρόεδρε, ως εξής. Το 3,5% είναι η συμμετοχή στο τζίρο των δήμων, αλλά δεν έχω εντοπίσει στη σύμβαση - και θα παρακαλούσα τον Εκπρόσωπο του Δήμου να μου δώσει αυτό το στοιχείο - εάν ο Δήμος θα παρέχει υπηρεσίες στην εταιρία του Λιμένα Θεσσαλονίκης, όπως είναι οι υπηρεσίες φωτισμού, καθαριότητας ή άλλες, ούτως ώστε, αν εξασφαλίζει ο Δήμος και ανταποδοτικά τέλη στο 3,5% - δεν θέλω να κάνω αναγωγή σε παλαιότερες συμβάσεις- ούτως ώστε να βελτιστοποιήσουν την απόδοσή του στο Δήμο.

Προχωρώ στο επόμενο ερώτημα προς το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ., για το οποίο μου μένει ένα κενό. Ενώ άκουσα πολύ ωραία ότι μελετήθηκαν, όμως έχω ένα κενό. Ο κ. Ξενόφος μας παρουσίασε την πλευρά του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. τη θετική θέση, όμως δεν μας αιτιολόγησε γιατί το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. εισηγήθηκε η κατέληξε στο να γίνει σημαντικό πακέτο η μεταβίβαση των μετοχών ή θα έπρεπε να αναλυθούν δραστηριότητες του Ο.Λ.Θ. για να δούμε και το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, όπως αν λέγαμε προβλήτες εμπορευματοκιβωτίων, προβλήτες κρουαζιερόπλοιων και ακτοπλοϊκή δραστηριότητα. Γι’ αυτά, λοιπόν, δεν άκουσα απαντήσεις. Αν υπάρχει δυνατότητα μιας απάντησης, θα την περιμένω.

Επιπλέον άκουσα ότι ο Ο.Λ.Θ. έχει αποθεματικά 96 εκατ. ευρώ. Δεν ξέρω ποιο είναι το ποσό αυτό. Το ερώτημά μου, που τίθεται και προς την Κυβέρνηση, βεβαίως, είναι αν αυτά τα 96 εκατ. θα διανεμηθούν προ της μεταβίβασης των μετοχών ως μέρισμα στο ελληνικό δημόσιο, αφού, όταν μιλάμε για αποθεματικό, συνήθως είναι αποθεματικό επενδύσεων και τώρα θα αναλάβει τις επενδύσεις ο νέος επενδυτής; Να τα δώσουμε, λοιπόν, μέρισμα στο ελληνικό δημόσιο για να καλύψουμε άλλες ανάγκες. Εάν, δε, ισχύει αυτό που άκουσα ότι θα δοθούν ως ενέχυρο οι μετοχές του Ο.Λ.Θ. για την εγγύηση στις τράπεζες για τη χρηματοδότηση, αν είναι για τα έργα ή την εξαγορά, θέλω να διευκρινιστεί, γιατί υπάρχουν άσχημα προηγούμενα του παρελθόντος. Στο σημείο αυτό θα έκανα και μια πρόταση. Αν είναι να ενεχυριαστούν οι μετοχές που θα αποκτήσει για να πληρώσει τίμημα, οπότε θα έχουμε ένα ενδιάμεσο κενό εξασφάλισης, εγώ θα αξίωνα εγγυητική επιστολή αξιόπιστης τράπεζας, όχι από τράπεζα του Μακάο, που έχουν εμφανιστεί τελευταία κάποιες στην αγορά, για να μπορούμε να μιλάμε ότι θα πετύχει αυτός ο σκοπός.

Θέλω να κάνω μια τελευταία παρατήρηση, αν και το ανέφερε ο συνάδελφος από τη Ν.Δ., δεν έχει γίνει κατανοητό. Η Ρ.Α.Λ. αφορά μόνο ζητήματα ανταγωνισμού; Επεκτείνεται σε ζητήματα εποπτείας, λειτουργίας της σύμβασης. Η Δημόσια Αρχή Λιμένων έχει ποιο αντικείμενο; Γι' αυτό θέλω να ακούσω μια σαφή απάντηση από τους εκπροσώπους για τον εξής λόγο. Είναι γνωστή η ταλαιπωρία της γραφειοκρατίας από επικάλυψη αρμοδιοτήτων που οδήγησε σε ανοχή ή σε ασυλία εκείνους τους οποίους θα πρέπει να παρακολουθούμε και να ελέγχουμε.

Ευχαριστώ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή): Θα ήθελα να ξεκινήσω από το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ.. Δεν έχουμε λάβει καμία απάντηση μέχρι στιγμής για το πόσες μετοχές θα πωληθούν ή έχουν πουληθεί μέχρι τώρα, πόσο τεμάχια, και με ποια τιμή; Προχθές η μετοχή του Ο.Λ.Θ. έκλεισε στα 29 ευρώ. Πείτε μας εσείς, τί τιμή έχετε δώσει στη μετοχή του Ο.Λ.Θ.; Διότι ούτε το Υπουργείο Οικονομικών δεν το απαντάει στην διαδικασία του κοινοβουλευτικού ελέγχου. Το ίδιο και για τον Ο.Λ.Π.. Για το 2026 προβλέπεται καθαρό δημοσιονομικό όφελος 216 εκατ. ευρώ.

Άλλη μια απάντηση που δεν έχουμε λάβει, εδώ και πολύ καιρό, ο Ο.Λ.Π τί έχει δώσει το τελευταίο διάστημα και τί έχουμε πάρει από τον Ο.Λ.Π.; Για να δούμε τι θα γίνει εδώ, γιατί είναι η ίδια περίπτωση.

Σε ό,τι αφορά τα θέματα των εργαζομένων. Θα ξεκινήσω με ένα δελτίο τύπου της ΟΜ.Υ.Λ.Ε. στις 8.3.2017, το οποίο έλεγε «οσμή σκανδάλου». Χθες δεν έλαβα καμία απάντηση τι σύνδεση έχει η κοινοπραξία των τριών εταιριών που στην ουσία είναι μία. Γιατί το δελτίο τύπου της ΟΜ.Υ.Λ.Ε. αυτό αναφέρει. Υπάρχει και ένα άλλο δελτίο τύπου στις 12.9.2016 της Ο.ΜΥ.Λ.Ε. που αναφέρει ότι ο Ο.Λ.Π. δεν χαρίζεται, εκποιείται. Λέτε, ότι υπάρχει μία εταιρεία που ανταγωνίζεται την COSCO και υπάρχει ένας αναπτυξιακός επενδυτής στον οποίο, όμως, δίνουμε 96 εκατ. ευρώ το αποθεματικό του Ο.Λ.Θ. και όλα τα υπόλοιπα συν την πελατεία του. Ακριβώς ίδια περίπτωση με τον Ο.Λ.Π. είναι αυτό. Εδώ, λοιπόν, θα ήθελα να κάνω μια ερώτηση. Άκουσα πριν που λέγατε, ότι υπάρχει προοπτική και όντως υπάρχει προοπτική για τον Ο.Λ.Θ., κάτι που έδειξε η τελευταία αύξηση που είχε για παράδειγμα 401.000 κοντέινερ και 30% - αν θυμάμαι καλά - φορτίο. Επομένως, υπάρχει προοπτική να μείνει στο δημόσιο. Επίσης, υπάρχει κάποια μελέτη – κάτι που δεν απάντησε πάλι χθες το Υπουργείο - που να δείχνει ότι εάν μείνει ο Ο.Λ.Θ. στο δημόσιο χαρακτήρα του ποια θα είναι η προοπτική του την επόμενη πενταετία; Παράλληλα, πάνω σε αυτό θα ήθελα να δούμε και τι κερδίζει η πόλη, με αυτή την αναπτυξιακή πολιτική, δηλαδή με δημόσιο χαρακτήρα τονίζω.

Επιπλέον, έχετε κάνει κάποια πρόταση στο Υπουργείο για το μοντέλο Μασσαλίας - Βαρκελώνης, το οποίο το αναφέρουμε εδώ και πάρα πολύ καιρό. Πάλι θα επικαλεστώ την περίπτωση του Ο.Λ.Θ.

Επίσης, θέματα μετατάξεων κάτι που έθεσα χθες, γιατί είναι μέχρι 31/12/2019. Είδαμε μέχρι στιγμής ότι στον Ο.Λ.Π. ακόμη οι μετατάξεις δεν έχουν γίνει. Άρα, πιστεύετε ότι ο χρόνος επαρκεί; Τουλάχιστον, κάποιοι άνθρωποι που θέλουν να κάνουν μετατάξεις θα μπορέσουν ή θα υπάρξει πάλι το κώλυμα που υπάρχει και στον Ο.Λ.Π.; Σχετικά με τον Γενικό Κανονισμό Λιμένος Ο.Λ.Π. εξασφαλίζονται; Γιατί το λέω αυτό; Η τελευταία αλλαγή που έγινε στο Γενικό Κανονισμό Λιμένος του Ο.Λ.Π. και στη συλλογική σύμβαση, ακόμη και σήμερα που μιλάμε, υπάρχει μεγάλη γκρίνια και πολλά προβλήματα, όπου βλέπουμε να γίνονται πάρα πολλά ευτράπελα μέσα στους συγκεκριμένους. Ειδικά στον Γενικό Κανονισμό που άλλαξαν πάρα πολλά όπως σε ό,τι αφορά τις συλλογικές συμβάσεις, εάν έχετε ζητήσει κάποια επέκταση συλλογικής σύμβασης για να μπορέσετε μετά και εσείς να διαπραγματευθείτε καλύτερα τα δικαιώματά σας.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι δεν είμαστε ανίκανοι για να διαχειριστούμε και το έδειξε η τελευταία προοπτική του Ο.Λ.Θ. στην αύξηση που είχε. Απλώς να υπάρχει θέληση και να καθίσουμε όλοι μαζί να δουλέψουμε.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δημαράς Γεώργιος, Δρίτσας Θεόδωρος, Καματερός Ηλίας, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Ουρσουζίδης Γεώργιος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Καρράς Γεώργιος - Δημήτριος, Κούζηλος Νικόλαος, Βραδαλής Αθανάσιος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Καταρχάς, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους παριστάμενους για τη σημαντική ενημέρωση που είχαμε. Να καλωσορίσω και τους συμπολίτες μου, εδώ, και μάλιστα με συγκίνηση κάποιους από αυτούς με τους οποίους ήμασταν μαζί και στο λιμάνι και έχουμε πολύ ωραίες αναμνήσεις.

Θα ήθελα να σταθώ σε κάποιες τοποθετήσεις των συναδέλφων. Άκουσα για τον προβλήτα 1, ότι υπήρξε ασυνέπεια όσον αφορά στη χρήση του. Μα, στον προβλήτα 1 είναι ήδη και κυκλοφορούν ήδη ελεύθερα οι πολίτες, έχει καφετέριες, εστιατόρια, κινηματογράφο και ένα θέατρο όπου εκεί γίνονται πολιτιστικές εκδηλώσεις και όλος αυτός ο υπόλοιπος ανοιχτός χώρος είναι στη διάθεση του Δήμου μετά από συνεννόηση. Προβλέπεται, δηλαδή, αυτό το πράγμα. Δεν υπάρχει κάτι το οποίο δεν τηρήθηκε και δεν έχει - νομίζω - και κανένα παράπονο ο Δήμος πάνω σ' αυτό. Γι’ αυτό άλλωστε ο Αντιδήμαρχος είπε αυτά.

Στη συνέχεια άκουσα κάτι από τον εκπρόσωπο του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο οποίος ρώτησε, εάν θα αρκεστούν οι δήμοι στο 3,5%. Μα, η προηγούμενη συμφωνία, την οποία είχαν κάνει αυτοί, ήταν στο 2%. Εσείς, κύριε Καρρά, είχατε προετοιμάσει για το 2% και τώρα σας φαίνεται λίγο το 3,5%; Η σημερινή Κυβέρνηση, δηλαδή, αυτό το διπλασίασε.

Τώρα θέλω να κάνω κάποιες ερωτήσεις. Θα ξεκινήσω από τον κ. Βλαχογιάννη, ο οποίος εκπροσωπεί τον εμπορικό κόσμο της Θεσσαλονίκης που πραγματικά έχει παράδοση στο εμπόριο και έχει συμβάλει στην ιστορική εξέλιξη της πόλης και ειδικά τα τελευταία χρόνια με την κρίση έχει πληγεί τα μέγιστα. Αυτοί οι έμποροι που στάθηκαν όρθιοι απέδειξαν με την αντοχή τους σε τι υγιείς βάσεις στέκονται και λειτουργούν. Καταρχάς, κύριε Βλαχογιάννη, θα ήθελα να σας ρωτήσω ποιες προτάσεις θα είχατε να καταθέσετε για την πιο εύρυθμη λειτουργία - πάντα σε σχέση με το εμπόριο και τον δικό σας τον κλάδο – του Ο.Λ.Θ.; Επίσης, τί προτάσεις θα είχατε να καταθέσετε εδώ; Αυτό έχει να κάνει είτε με την εμπορευματική κίνηση είτε με την τουριστική κίνηση, δηλαδή, όσον αφορά στις κρουαζιέρες ή τη σύνδεση με τα νησιά κ.λπ..

Η επόμενη ερώτησή μου αφορά πάλι εσάς κύριε Βλαχογιάννη, αλλά και τον κ. Καμπάκη. Θα ήθελα να πείτε με δύο λόγια πόσο σημαντική είναι η λειτουργία και η αναβάθμιση του Ο.Λ.Θ. για τη Μακεδονία, αλλά και για τα υπόλοιπα Βαλκάνια. Αυτό να το δούμε με την απευθείας σύνδεση με το οδικό δίκτυο, γιατί δεν υπάρχει απευθείας σύνδεση με το οδικό δίκτυο και αντ΄ αυτού υπάρχει μια γέφυρα που καταλήγει στον αέρα. Όσον αφορά στο σιδηρόδρομο η ποιότητα της σύνδεσης, εδώ και αρκετές δεκαετίες, δεν έχει αλλάξει καθόλου και δεν έχει βελτιωθεί. Θα ήθελα, λοιπόν, να κάνετε κάποιο σχόλιο πάνω σε αυτό για το πόσο χρειάζεται ο Ο.Λ.Θ. την αναβάθμιση της σύνδεσης με το σιδηροδρομικό δίκτυο είτε για την κίνηση των εμπορευμάτων είτε για την κίνηση των τουριστών και των πολιτών που θα χρησιμοποιήσουν το λιμάνι. Κύριε Καμπάκη, εσείς που εκπροσωπείτε έναν δυναμικό κλάδο, κινείτε τα εμπορεύματα και έχετε άμεση σχέση είτε με τον εμπορικό κόσμο είτε με τους παραγωγούς είτε με τους βιομηχάνους, θα ήθελα τη γνώμη σας για το «consortium» αυτό που θα αναλάβει, πλέον, το λιμάνι μας, τον Ο.Λ.Θ.. Επίσης, θα ήθελα τη γνώμη σας, εάν είστε ευχαριστημένοι από την ποιότητα της σιδηροδρομικής σύνδεσης ή της οδικής, που υπάρχει εδώ και χρόνια. Επιπλέον, να ρωτήσω κύριε Καμπάκη, το 2017 οι επιδόσεις του Οργανισμού Λιμένος είτε όσον αφορά στην κίνηση των εμπορευμάτων είτε τις οικονομικές επιδόσεις ήταν πράγματι εντυπωσιακές, δηλαδή, είχαμε ρεκόρ δεκαετίας, γιατί κάτι τέτοιο συζητούσαμε πάνω στη Θεσσαλονίκη. Θα ήθελα πάνω σε αυτό την άποψή σας.

Επιπρόσθετα απευθυνόμενος στον Αντιδήμαρχο, όπου είπατε ότι είναι σημαντική η σύνδεση με το σιδηρόδρομο. Θα ήθελα να μου πείτε την άποψή σας και αν έχετε κάποιες προτάσεις για την αναβάθμιση και προβολή κάποιων κτιρίων, τα οποία πραγματικά παρουσιάζουν πολύ μεγάλο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, γιατί χθες είχαμε εδώ μια συζήτηση και είπαμε για κάποια κτίρια. Μιλώ, κυρίως, για τον επιβατικό σταθμό που είναι ένα αριστούργημα από αρχιτεκτονικής άποψης. Θα ήθελα να ξέρω, εάν έχετε στο πρόγραμμά σας, ως Δήμος, να καταθέσετε κάποιες προτάσεις για την αναβάθμιση και τη συντήρηση κάποιων κτιρίων.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ, το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Νομίζω ότι έχουν διατυπωθεί οι βασικές ερωτήσεις. Δεν θα καταχραστώ το χρόνο και το είδος της διαδικασίας και γι' αυτό δεν θα απαντήσω στον κ. Πλακιωτάκη. Απλώς και μόνο θα πω, ότι είναι τιμή για τον ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και τον πολιτικό μας χώρο οι προγραμματικές διαφορές που έχουμε με τη Ν.Δ.. Γιατί αυτές οι προγραμματικές διαφορές έχουν οδηγήσει τη χώρα - εφαρμοζόμενες από τη Ν.Δ.- στην χρεοκοπία. Μην το ξεχνάμε αυτό.

Για την δημοτική Παράταξη στον Πειραιά, που είχα πάντα την τιμή να με προκρίνει να είμαι ο υποψήφιος δήμαρχος, «Το λιμάνι της Αγωνίας», τον πληροφορώ ότι «Το λιμάνι της Αγωνίας» ιδρύθηκε το 1998, καμία σχέση με την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού, καμία σχέση με τις εξελίξεις που ακολούθησαν τα επόμενα χρόνια. Για άλλους λόγους στην τότε συγκυρία, διαλέξαμε τον τίτλο από την ταινία του Elia Kazan και το ονομάσαμε «Το λιμάνι της αγωνίας».

Εδώ και πολλά χρόνια οι οργανισμοί λιμένων δεν εξυπηρετούν τις ανάγκες καθαριότητας και φωτισμού μέσω των δήμων και επομένως δεν υπάρχει ζήτημα ανταποδοτικών τελών. Φαντάζομαι αυτό θα απαντηθεί και από άλλους.

Δύο πράγματα εγώ θέλω να απευθύνω ως ερωτήματα. Το ένα αφορά στο «αναπτυξιακό» και το άλλο στο «εργασιακό», κυρίως προς τους παραγωγικούς φορείς της Θεσσαλονίκης. Χρησιμοποιώ ένα ερώτημα που το έθεσε με τον δικό του τρόπο και ο κ. Λαζαρίδης. Αυτή η σύμβαση παραχώρησης και η διαγωνιστική διαδικασία που κατέληξε στην επιλογή αυτού του κονσόρτσιουμ που αναλαμβάνει να αναπτύξει την παραγωγική του δραστηριότητα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, προφανώς έχει γίνει στο στενό πλαίσιο της υποχρέωσης από το πρόγραμμα που έχει αναλάβει η ελληνική Κυβέρνηση, το πρόγραμμα που προκύπτει από το χρέος, το πρόγραμμα με τους δανειστές. Αυτό, προφανώς, στενεύει τα περιθώρια της διαπραγματευτικής ικανότητας για το ελληνικό κράτος, παρόλα αυτά, πιστεύω εξαντλήθηκαν όσο γινόταν περισσότερο. Θέλω να ρωτήσω τους αναπτυξιακούς φορείς, αν έχουν άποψη, εάν πραγματικά η λύση που δόθηκε θα οδηγήσει σε μια αναπτυξιακή πορεία σοβαρή για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης; Γιατί ο κίνδυνος- άκουσα και επισημάνσεις και από την κυρία Γουργούρη, που είναι σοβαρές και βάσιμες- δεν εξαντλείται εκεί. Ο κίνδυνος σε αυτές τις περιπτώσεις είναι ο φορέας που αναλαμβάνει τη διαχείριση να μην έχει συμφέρον να μεγιστοποιήσει την ανταγωνιστική του συμπεριφορά απέναντι σε άλλα λιμάνια. Αυτό είναι το κύριο και το μυστικό, δηλαδή, να το κρατήσει «χαμηλά», επειδή έχει παράλληλα συμφέροντα και σε άλλες λιμενικές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων είτε της Ευρώπης είτε της Μαύρης Θάλασσας κ.λπ.. Αυτό εγώ πιστεύω ότι κατοχυρώθηκε και δεν ισχύει στην περίπτωση αυτή. Θα μπορούσε να ισχύσει ο κίνδυνος δεν ήταν μόνο θεωρητικός. Πιστεύω ότι η ελληνική Κυβέρνηση το κατοχύρωσε αυτό. Επομένως, θα ήθελα τη γνώμη των παραγωγικών φορέων κατά πόσο πραγματικά αισθάνονται ότι ανοίγει ένας δρόμος αναπτυξιακός.

Σχετικά με τα «εργασιακά», οι εκπρόσωποι των εργαζομένων του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης συμμετέχουν και στην Ομοσπονδία, την ΟΜ.Υ.Λ.Ε., που ο εκπρόσωπος της είναι εδώ αλλα και οι ίδιοι είναι μέλη της διοίκησης και σε άλλα σωματεία ως εκπρόσωποι όλων των λιμένων της Ελλάδος. Έχουν πάρει μέρος στις διαπραγματεύσεις και για το λιμάνι του Πειραιά, στις τότε πολύωρες και επαναλαμβανόμενες συσκέψεις που ήταν κοινές, γιατί και οι απεργιακές κινητοποιήσεις τότε ήταν και στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, με τον νομικό τους σύμβουλο, τον καθηγητή πανεπιστημίου για την κατοχύρωση των εργασιακών δικαιωμάτων. Πιστεύω ότι το γνωρίζουν πολύ καλά, άσχετα αν δεν είναι πλήρως ή εν μέρει ικανοποιημένοι, ότι κατεβλήθη μια τεράστια προσπάθεια, ώστε να λυθούν με νομικό έγκυρο τρόπο τα πράγματα, ώστε να κατοχυρώνουν εργασιακά δικαιώματα. Προσωπικά πιστεύω ότι αυτή τη στιγμή δεν τίθεται θέμα. Τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων και στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, είναι ισότιμα κατοχυρωμένα με τα εργασιακά δικαιώματα όλων των Ελλήνων εργαζομένων. Εκεί υπάρχει μια μεγάλη συζήτηση, για το πως οι συλλογικές συμβάσεις από τον Οκτώβριο και μετά, από τον Αύγουστο και μετά και πως το ένα και το άλλο, πως ακόμα περισσότερο για όλους τους Έλληνες εργαζόμενους, θα ενισχυθεί η εργασιακή τους κατοχύρωση που υπονομεύθηκε όλα αυτά τα 7 χρόνια των μνημονίων. Όμως, διάκριση ότι δεν κατοχυρωθήκαν τα δικαιώματά τους, πιστεύω ότι δεν υπάρχει. Αντίθετα στηρίχθηκαν, ενισχύθηκαν και με την αναγνώριση ότι οι οργανισμοί λιμένων θα χρησιμοποιούν εργασιακό δυναμικό δικό τους, ρητά αναφέρεται στις διατάξεις της σύμβασης παραχώρησης, γιατί η σύμβαση που είχαν κάνει οι κυβερνήσεις της Ν.Δ. με την COSCO για τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων δεν είχε τέτοιες ρήτρες και στον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων που 200 άνθρωποι απασχολούνται από την ΣΕΠ Α.Ε. και άλλοι 800 είναι σε υπεργολάβους. Δεν υπήρχε κανένα εργασιακό δικαίωμα μέχρι που μια βραδιά εξεγέρθηκαν και από τότε ιδρύθηκε σωματείο και μπήκε «νερό στο αυλάκι» όπου βελτιώθηκαν τα πράγματα. Όμως κατοχύρωση από την μεριά των τότε κυβερνήσεων ούτε κατά διάνοια δεν υπήρχε.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι αυτά πρέπει να το λάβει υπόψη του το Κοινοβούλιο στη συζήτηση που γίνεται. Ακόμα θα ήθελα και από την κυρία Γουργούρη και από τους άλλους εκπροσώπους των εργαζομένων, μια προσέγγιση, όχι με ένα κριτήριο μόνο συνδικαλιστικής υπεράσπισης, αλλά εντοπισμού των ζητημάτων εκείνων που το Κοινοβούλιο πρέπει να πάρει υπόψη, ώστε να κατοχυρώσει ακόμα περισσότερο τα εργασιακά δικαιώματα, αλλά όχι από μηδενική βάση, γιατί ήδη είναι κατοχυρωμένα.

Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ. Εφόσον δεν υπάρχουν άλλες ερωτήσεις από Βουλευτές, εισερχόμαστε στις απαντήσεις από τους φορείς.

Τον λόγο έχει ο κ. Αγγελόπουλος από την Ρ.Α.Λ..

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ – ΙΑΣΩΝΑΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)): Κυρία Πρόεδρε σας ευχαριστώ πολύ. Σε σχέση με την πρώτη ερώτησή του κ. Πλακιωτάκη, σχετικά με την αρμοδιότητα παρακολούθησης της Σύμβασης Παραχώρησης, διαβάζω από το άρθρο 132 του ν. 4389. «Κάθε εξουσία ή αρμοδιότητα παρακολούθησης, εποπτείας και ελέγχου συμμόρφωσης του παραχωρησιούχου με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης, αναφορικά με οποιαδήποτε λιμενική ζώνη της ελληνικής Επικράτειας, ασκείται από την Ρ.Α.Λ.. Επίσης, η Ρ.Α.Λ. ασκεί τα συμβατικά δικαιώματα του ελληνικού Δημοσίου, στο όνομα και για λογαριασμό του. Έχει δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση παραχώρησης. Επίσης, έχει δικαιώματα παρέμβασης στα υπό παραχώρηση περιουσιακά στοιχεία». Αυτά σε σχέση με την πρώτη ερώτηση.

Σε σχέση με τη δεύτερη ερώτηση, πως διασφαλίζουμε ότι το πρόγραμμα θα υλοποιηθεί. Είναι τρία σημεία. Πρώτον, με το κατάλληλο προσωπικό και με εξειδίκευση. Εδώ θα έχουμε την ευκαιρία να παρουσιάσουμε και το έργο της Αρχής στην αρμόδια Επιτροπή τον επόμενο μήνα. Μέσα στο μήνα που μας έρχεται θα είμαστε περίπου 18 άτομα, οι περισσότεροι εκ των οποίων κάτοχοι διδακτορικού, εξειδικευμένοι, νομικοί, μηχανικοί, οικονομολόγοι πάνω σε αυτό το αντικείμενο.

Ήδη τρέχουμε την παρακολούθηση της σύμβασης παραχώρησης με τον Πειραιά, οπότε έχουμε εντοπίσει τα ευαίσθητα σημεία και αντίστοιχα θα κάνουμε και με τη Θεσσαλονίκη.

Το δεύτερο σημείο είναι πως διασφαλίζουμε, με σκληρή δουλειά, ποιοτική και εμμονή στη λεπτομέρεια, τόσο σε τεχνικό όσο και σε νομικό επίπεδο. Και το τρίτο σημείο αφορά την προσέγγιση. Μπορεί κάποιος να πει, πως και η σύμβαση φυσικά έχει τους μηχανισμούς της, τις ρήτρες της. Αυτή, είναι η εύκολη προσέγγιση. Εμείς υλοποιούμε τη δύσκολη προσέγγιση, η οποία είναι η λύση των προβλημάτων, πριν αυτά βγουν στην επιφάνεια, εργαζόμενοι στενά με τους παραχωρησιούχους και με όλα τα λιμενικά ταμεία και τους οργανισμούς λιμένων. Γιατί, δεν έχουμε μόνο σαν αρμοδιότητα την παρακολούθηση των συμβάσεων παραχώρησης, αλλά και ένα πολύ μεγάλο ρυθμιστικό έργο, σε σχέση με τις αγορές των λιμενικών υπηρεσιών.

Ελπίζω να απάντησα στις ερωτήσεις σας. Είμαι στη διάθεσή σας, για οποιαδήποτε άλλη ερώτηση.

Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Αγγελόπουλο. Τον λόγο έχει ο κ. Δημαρέλος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΗΜΑΡΕΛΟΣ (Αντιδήμαρχος Αστικής Ανθεκτικότητας και Αναπτυξιακών Προγραμμάτων): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Καταρχάς, θέλω να διευκρινίσω κάτι. Προσπαθούμε, εδώ, να σεβαστούμε λίγο το χρόνο τον οποίον μας δίνετε, για να είμαστε απολύτως ουσιαστικοί, σε αυτά τα θέματα στα οποία θέλουμε να τοποθετηθούμε. Όσον αφορά στο αν μας αφορά η δεν μας αφορά το χρηματοοικονομικό, δεν εννοούμε αυτό το οποίο υπαινίχθηκαν οι δυο που έκαναν την ερώτηση. Εμείς, αν θέλουμε να κάνουμε μια ιστορική αναδρομή επί του θέματος, σαν παράταξη έως το 2010 και ως Διοίκηση του Δήμου Θεσσαλονίκης από το 2011 και μετά, ήμασταν υπέρ της παραχώρησης χρήσεων στο λιμάνι και κακώς δεν είχε προχωρήσει η κυβέρνηση το 2008 στην παραχώρηση του container terminal στηνHutchison με πολλαπλάσια ποσά, από αυτά, τα οποία πωλείται σήμερα ολόκληρο το λιμάνι.

Από το 2011 και μετά επιμέναμε ως διοίκηση, ότι δεν πρέπει να γίνει η πώληση του λιμένα της Θεσσαλονίκης, αλλά να γίνει ένα port authority και από εκεί να γίνει η παραχώρηση χρήσεων ανά terminal, ή ανά οικοπεδική χρήση, έτσι όπως αυτή οριζόταν στο master plan και είχαμε προτείνει την εξαίρεση του 1ου προβλήτα, από τη σύμβαση παραχώρησης, μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Ο.Λ.Θ.. Δηλαδή, να μην είναι ιδιοκτησία της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. προς ιδιωτικοποίηση πλέον, η 1η προβλήτα. Τίποτε από αυτά δεν είσαι ακούστηκε. Εμείς, σαν δημοτική αρχή, πριν από δύο χρόνια περίπου, καλέσαμε τους φορείς της πόλης, αλλά και τις παρατάξεις του Δήμου Θεσσαλονίκης, προκειμένου να τοποθετηθούν και αυτοί στο αίτημα του Δήμου Θεσσαλονίκης για την εξαίρεση του 1ου προβλήτα από τη σύμβαση παραχώρησης. Και εκεί πέρα, η κάθε παράταξη, αντί να κοιτάξει το συμφέρον του Δήμου Θεσσαλονίκης, ενήργησε, όπως λειτουργείτε και εσείς, πολλές φορές εδώ μέσα, με σκοπό τα κομματικά της κριτήρια. Η αξιωματική αντιπολίτευση του Δήμου Θεσσαλονίκης δεν δέχτηκε να μπει σε μια συζήτηση, στην οποία θα εξαιρεθεί η 1η προβλήτα, λέγοντας ότι αυτό θα δημιουργήσει προβλήματα στη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης. Η παράταξη, η οποία πρόσκειται στην Κυβέρνηση είπε «όχι ο Δήμος Θεσσαλονίκης, αλλά να βρούμε μια δημόσια αρχή λιμένων» προκειμένου να μην καρπωθεί και καλά ο Δήμος Θεσσαλονίκης και αυτή η διοίκηση την εξαίρεση του 1ου προβλήτα.

Εμείς λέμε ότι δεν μας ενδιαφέρει το χρηματοοικονομικό. Διότι είχαμε αναφέρει - από την αρχή κιόλας - ότι προτιμάμε το λιμάνι να πουληθεί με 0 €. Όχι 232 εκατ. € αλλά 0 €. Και όλα τα λεφτά αντί της πώλησης να δοθούν στις επενδύσεις, οι οποίες είναι υποχρεωτικές για την ανάπτυξη του λιμένος. Εμάς δεν μας ενδιέφερε - ως Δήμος Θεσσαλονίκης - το ποσό, το οποίο θα εισπράξει το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ.. Θέλαμε όλο το ποσό να πάει στις επενδύσεις. Συμμετείχα, στη διοίκηση του Ο.Λ.Θ.. Ήμασταν υπέρ του να τηρηθεί ο όρος των 310 εκατομμυρίων € για τις υποχρεωτικές επενδύσεις στα πρώτα πέντε χρόνια που θα έχει στην ιδιοκτησία του το λιμάνι ο ιδιώτης. Δεν εισακουστήκαμε. Υπάρχει κάποιος λόγος, εδώ, παραμονές της παραχώρησης των μετοχών, να ανοίξουμε ένα τέτοιο θέμα; Θα αλλάξει κάτι; Για να το ξέρω. Γιατί, εάν ζητάτε από εμάς να έρθουμε εδώ και να λέμε την άποψή μας, για το αν καλώς ή κακώς, μπορούμε να πούμε πολλά πράγματα. Είμαστε όμως ρεαλιστές. Ξέρουμε τι γίνεται. Έχουμε την άποψή μας για τον τρόπο με τον οποίον έγιναν αυτά. Αλλά, δεν νομίζω ότι έχουμε να προσφέρουμε τίποτα στη συζήτηση, για τον τρόπο με τον οποίον εξελίχθηκε όλη αυτή η διαδικασία μέχρι τώρα, όταν ήμασταν οι μοναδικοί ίσως, μέσα στην πόλη, στην οποίαν είχαμε συγκεκριμένη άποψη για τον τρόπο με τον οποίον έπρεπε να γίνει αυτή η ιστορία και τελικά ποτέ δεν έγινε. Άρα, λοιπόν, θα ήθελα να σεβαστείτε το γεγονός ότι θέλουμε εδώ να σεβαστούμε τη διαδικασία και να είμαστε εποικοδομητικοί.

Όσον αφορά στις επενδύσεις -να το πούμε κι αυτό, γιατί μετά θα μας λέτε ότι δεν τα λέτε - κρίνουμε υποχρεωτική, εκτός των άλλων επενδύσεων που έχουν να κάνουν με το container terminal, την σιδηροδρομική σύνδεση και το εμπορευματικό κέντρο, να προχωρήσουν και να πιεστεί ο ιδιώτης επενδυτής για το terminal της κρουαζιέρας. Είναι μια επένδυση, η οποία γνωρίζουμε πολύ καλά, ότι δεν αποφέρει κανένα έσοδο στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ως Α.Ε.. Γι’ αυτόν ακριβώς το λόγο πρέπει να πιεστεί το λιμάνι, προκειμένου να το κάνει, γιατί είναι μια επένδυση, η οποία θα αποφέρει κέρδη στην κοινωνία της Θεσσαλονίκης. Δεν αποφέρει κέρδη στην Α.Ε. λιμάνι. Αποφέρει, όμως, σημαντικά κέρδη στην κοινωνία της Θεσσαλονίκης και στην ευρύτερη περιοχή, όχι μόνο της Θεσσαλονίκης, αλλά και της κεντρικής Μακεδονίας.

Όσον αφορά στην αναβάθμιση ή την προβολή του κτιρίου του επιβατικού σταθμού. Από όσο γνωρίζω, αυτό, δεν το είχε καν ο Ο.Λ.Θ. στην ιδιοκτησία του και τα προηγούμενα χρόνια ήταν «αποσπασμένο» υπό την ευθύνη του Υπουργείου Οικονομικών. Τώρα νομίζω ότι το παίρνει η καινούργια ιδιοκτησία του Ο.Λ.Θ. υπό την ευθύνη της και το κτίριο του επιβατικού σταθμού. Λαμβάνοντας υπόψη και θεωρώντας δεδομένο ότι θα υπάρξει μια ανάπτυξη και μια πίεση προς τις επενδύσεις, οι οποίες έχουν να κάνουν με την κρουαζιέρα, θεωρούμε φρόνιμο ότι το κτίριο του επιβατικού σταθμού να έχει μια τέτοια χρήση, έτσι ώστε να μπορεί να υποβοηθήσει την λειτουργία της κρουαζιέρας μέσα στην πόλη.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Δημαρέλο. Τον λόγο έχει η κυρία Γουργούρη.

ΦΑΝΗ ΓΟΥΡΓΟΥΡΗ (Γενικός Γραμματέας της Ομοσπονδίας Λιμανιών και Πρόεδρος του Συλλόγου Διοικητικών Υπαλλήλων του Ο.Λ.Θ.): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Απαντώ συνδυαστικά στα ερωτήματα που έθεσαν ο κ. Καματερός, ο κ. Πλακιωτάκης, ο κ. Δρίτσας και όλοι όσοι απευθύνθηκαν. Έτσι και αλλιώς θα είναι ενιαίες οι απαντήσεις.

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, έχει περίπου 330 εργαζόμενους, εκ των οποίων οι 120 είναι λιμενεργατικό προσωπικό και οι υπόλοιποι είναι υπάλληλοι. Επίσης υπάρχουν και οι οκτάμηνες συμβάσεις, όπου προχθές έφυγαν 42 άτομα. Σήμερα που βρισκόμαστε στο «πικ», δηλαδή θα αρχίσει να ανεβαίνει η διακίνηση, δεν μπορούμε να ανταποκριθούμε στις φορτοεκφορτωτικές εργασίες. Πρέπει να γνωρίζετε ότι οι συνθήκες είναι τραγικές στην κυριολεξία. Και να θυμίσω, ότι πέρυσι είχαμε τρεις μήνες κινητοποίηση για τις προσλήψεις. Και, επιπλέον, να θυμίσω, ότι ο Οργανισμός έχει «πληρώσει ακριβά το μάρμαρο» από την μη λειτουργία της τρίτης βάρδιας στην πύλη 16 από τους τελωνειακούς. Είναι μεγάλα ζητήματα, τα οποία δείχνουν το πως διαχειρίστηκε όλο το προηγούμενο διάστημα προκειμένου να απαξιώσει το λιμάνι το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. και η διοίκηση εν πολλοίς, σε πολλά θέματα του Οργανισμού.

Σε ό,τι αφορά τις συλλογικές συμβάσεις και αυτού του είδους τις διαδικασίες, ειπώθηκαν πολλά και, βεβαίως, και από τους συναδέλφους. Το 2016, σε αυτή την αίθουσα, συζητούσατε την αντίστοιχη σύμβαση παραχώρησης και τα αντίστοιχα ζητήματα που αφορούσαν τον Πειραιά. Θα σας υπενθυμίσω τότε, ότι ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας μας ο κ. Γεωργακόπουλος, ο οποίος συμμετείχε σε εκείνη τη συζήτηση, αναγκάστηκε στο τέλος εξανέστη κάτω από το βάρος της μεγάλης πίεσης από συμμετέχοντες Βουλευτές και από τη Ν.Δ. και από την Δημοκρατική Συμπαράταξη ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ, σχετικά με το γιατί ήταν τόσες πολλές οι διασφαλίσεις, οι οποίες προβλέπονταν σε εκείνο το κείμενο και γιατί να δίνεται το δικαίωμα της μετάταξης. Επίσης - το θυμάμαι πάρα πολύ καλά - μέχρι που αναγκάστηκε να πει ότι: «Ξέρετε, εμείς εκεί που θα πάμε θα δουλεύουμε, δεν θα πληρωνόμαστε και θα καθόμαστε. Για τον Πειραιά δόθηκε πολύ μεγάλη μάχη σχετικά με τα εργασιακά. Είχαμε τις κινητοποιήσεις - όπως θυμάστε - μέχρι πριν την ψήφιση στη Βουλή του συγκεκριμένου νομοσχεδίου.

Ο κύριος Δρίτσας δέχθηκε πολλές επιθέσεις, γιατί υποστήριζε τους εργαζόμενους εκείνο το διάστημα και ταυτόχρονα δεχόταν επιθέσεις από τους εργαζόμενους, γιατί δεν διασφάλιζε τα εργασιακά ζητήματα. Γιατί εφαρμόστηκε; Έχουμε δύο συλλογικές συμβάσεις, το Γενικό Κανονισμό Προσωπικού, όπου ήταν κρίσιμο το ζήτημα και το διόρθωσε ο κ. Δρίτσας ως Υπουργός τότε με τη δήλωση που είχε κάνει στη Βουλή και συμπεριλήφθηκε μέσα στο νόμο και μας διασφάλιζε αν πηγαίναμε στα δικαστήρια. Όπου χωριζόταν η ανασύνθεση του κανονισμού προσωπικού σε δύο στάδια, στην κατάργηση και με διευθυντικό δικαίωμα που θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει ο ιδιώτης, η Ο.Λ.Π. - COSCO. Και η συλλογική σύμβαση - που είναι μια συλλογική διαδικασία που υπήρχε από το 2000 μετά γίναμε Α.Ε. και θα συνεχιζόταν - είναι ζήτημα συλλογικής διαπραγμάτευσης. Καταφέραμε μέσα και από τις κινητοποιήσεις μας και ήταν η υπεραξία των κινητοποιήσεων μας σε μεγάλο βαθμό που έδωσε πραγματικά και φυσικά η δήλωση του κ. Δρίτσα που συμπεριλήφθηκε στα πρακτικά και μας έδινε το δικαίωμα αν προσφεύγαμε δικαστικά να κερδίζαμε, στο τέλος να διαπραγματευθούμε ως συλλογική σύμβαση τον κανονισμό προσωπικού. Η αλήθεια είναι ότι το συγκεκριμένο άρθρο στο 1.7 Παράρτημα στη Θεσσαλονίκη είναι καλύτερο, γιατί δεν έχει τη λέξη «κατάργηση», το χώρισμα σε δύο στάδια. Άρα, αυτό που καταφέραμε - που έγινε μαζί με τις κινητοποιήσεις του Πειραιά και ελαφρώς καλύτερα στη Θεσσαλονίκη – είναι ότι ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού, η τροποποίησή του, η αναθεώρησή του θα γίνει με συλλογική διαπραγμάτευση και σύμφωνη γνώμη των εργαζόμενων. Γι’ αυτό και ζητάμε αυτό που υπόρρητα λέγεται στη συγκεκριμένη διάταξη να ειπωθεί καθαρά στον κυρωτικό νόμο. Στο συγκεκριμένο άρθρο 12, λοιπόν, να προστεθεί ένα κόμμα στις ιδιωτικές εκμεταλλεύσεις και να πει, «…..ειδικότερα με τις ρυθμίσεις του ν.1876/1990.». Δεν νομίζω ότι υπάρχει κάποιος Βουλευτής, οποιασδήποτε πτέρυγας, που δεν θέλει πραγματικά να ισχύσει ο μοναδικός νόμος του 1990. Να υπενθυμίσω τι είναι αυτό. Ήταν της Οικουμενικής Κυβέρνησης και ο μοναδικός νόμος που επιβίωσε και κουτσουρεμένος από το μνημονιακό δίκαιο. Ο νόμος 1876/1990 «Ελεύθερες συλλογικές διαπραγματεύσεις και άλλες διατάξεις». Δεν έχετε κανένα λόγο να το κρύψετε. Μπορούν να μπουν. Αυτό ζητήσαμε. Και αυτό ανέφεραν προηγουμένως οι συνάδελφοι να εκφραστεί πιο ρητά.

Ο κ. Καματερός έβαλε πολλά ζητήματα, όπως αν γνωρίζουμε την προσπάθεια που έγινε. Βεβαίως, το είπε χθες εύστοχα ο κ. Δρίτσας, παρακολούθησα ξημερώματα την συνεδρίαση της Βουλής, ότι απαίτηση των θεσμών είναι να δημιουργηθεί Δημόσια Αρχή Λιμένων. Η Δημόσια Αρχή Λιμένων στην Ευρώπη είναι η εταιρική οντότητα του δημοσίου, η οποία αλλού είναι καθαρά δημόσια, αλλού είναι δημοτική, αλλού είναι περιφερειακή, βλέπε Ισπανία, η οποία παίρνει τις ουσιαστικές αποφάσεις για το πως θα αναπτυχθεί το λιμάνι, πόσες παραχωρήσεις θα γίνουν, πόσους παίκτες θα έχει σε κάθε δραστηριότητα. Εδώ δημιουργήθηκε μεν ως επιταγή των θεσμών, δεν είναι τυχαίο. Στην Ευρώπη έχουν ουσιαστικές δημόσιες αρχές λιμένων. Και εδώ στον Πειραιά δημιουργήθηκε και λειτούργησε η Περιφερειακή Δημόσια Αρχή Λιμένων Πειραιά μετά τη διαδικασία πώλησης του Ο.Λ.Π. στην COSCO και στη Θεσσαλονίκη ήδη λειτουργεί περίπου δηλαδή έχει τοποθετηθεί ο διοικητής και έχει και μια γραμματέα. Δεν υπάρχουν τέτοιου είδους ζητήματα. Να σας πω όμως κάτι; Ρωτήσατε για την Ρ.Α.Λ.. Προφανώς έχει σχέση και με τον ανταγωνισμό και βλέπει όλα αυτά τα ζητήματα. Εγώ τουλάχιστον έχω διαβάσει και τον ιδρυτικό νόμο της Ρ.Α.Λ .και δεν έχω καμία ερώτηση γι’ αυτό. Όμως θα το συνδέσω, διότι σας ήρθε το συγκεκριμένο πακέτο με τα ντοκουμέντα της πώλησης και μέσα από την Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει μόνο μια επιστολή που λέει ότι: «Δεν εμπίπτει επί του παραδεκτού στις αρμοδιότητες της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού». Γιατί; Γιατί η Deutsche Invest Equity Partners (DIEP) και η Belterra Investments L.T.D., που είναι ένας εταίρος του κοινοπρακτικού σχήματος που το παίρνει δεν έχει αλλού λιμάνι, είναι «fund» και η εταιρία του Σαββίδη δεύτερη, η Belterra Investments L.T.D.. Είναι fund, λοιπόν, η DIEP, άρα επειδή δεν έχει λιμάνι δεν εξετάζουμε ζητήματα ανταγωνισμού. Επίσης, ο τρίτος εταίρος, η δεύτερη εταιρία που συγκροτεί το κοινοπρακτικό σχήμα είναι η Terminal Link SAS που έχει 14 λιμάνια και είναι θυγατρική της CMA CGM και προφανώς, έχει στρατηγική συνεργασία με εταίρους της China Merchants Group όχι μόνο σε επίπεδο λιμανιών, όχι γιατί η China Merchants Group έχει το 49% από το 2013 της Τerminal Link SAS, αλλά στρατηγική συνεργασία πλέον και στα λιμάνια της περιοχής, βλέπε στο λιμάνι του Μαρμαρά, όπου COSCO και China Merchants Group είναι συνέταιροι και βλέπε την πρόσφατη, μάλιστα τελευταίας εσοδείας, εξαγόρασε 10% η COSCO από την CMA CGM στο δεύτερο λιμάνι του Βελγίου. Κύριε Δρίτσα, αναφερθήκατε σε αυτό. Αναφερθήκατε σε ένα ζήτημα ότι η συγκεκριμένη κοινοπραξία δεν έχει ανταγωνιστικά συμφέροντα, δεν είναι όπως πιθανώς η εταιρία που συμμετείχε στην διαγωνιστική διαδικασία και είχε ανταγωνιστικό λιμάνι στην Κωστάντζα που είχε δώσει 1 δις ευρώ. Όμως, όλα αυτά για ποιο λόγο δεν τα εξέτασε η Επιτροπή Ανταγωνισμού, ούτως ώστε να έχουμε ένα report που να καταγράφει αυτά που λέτε εσείς; Μπορεί να κάνω λάθος εγώ, να βλέπω τα μισά δεδομένα. Γιατί η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν είδε το ζήτημα όπως έκανε στον Ο.Λ.Π.; Για παράδειγμα όπου είχε μια πολυσέλιδη αναφορά - φαντάζομαι όλοι την έχετε διαβάσει - στην οποία στεκόταν κυρίως στο δια-λιμενικό ελληνικό ανταγωνισμό, σε επίπεδο χώρας. Να υπήρχε μια αναφορά (report) που όντως να εξέταζε τα ζητήματα ανταγωνισμού. Διότι δεν μπορεί να παραβλέπουμε τη συμμετοχή της Terminal link SAS, η οποία, ειρήσθω εν παρόδω, είναι ήδη στη Θεσσαλονίκη Γάλλοι τεχνοκράτες που θα δουλέψουνε το λιμάνι. Έχουν «εγκατασταθεί». Είναι μια ομάδα, λοιπόν, στελεχών που θα λειτουργήσουν ως υψηλά στελέχη στον καινούργιο Οργανισμό. Είναι εκεί και ενημερώνονται, βλέπουν πως κινείται η δουλειά, κάνουν τις αναφορές (report) και προετοιμάζονται. Δεν θα είναι τεχνικοί σύμβουλοι. Θα είναι στελέχη, τα οποία θα έχουν την ευθύνη λειτουργίας για παράδειγμα του container terminal. Όλα αυτά για ποιο λόγο να μην αποτυπωθούν σε μια σοβαρή έκθεση της Επιτροπής Ανταγωνισμού;

Εμείς θα κάνουμε αναφορά με συγκεκριμένα ζητήματα - την έχουμε σχεδόν έτοιμη - στην Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού. Αναγκαστήκαμε να καθίσουμε να δούμε το μερίδιο αγοράς, να δούμε τη δυναμική των λιμανιών της χώρας, τουλάχιστον των δέκα μεγάλων, τις αγορές στις οποίες απευθύνονται και εξυπηρετούν, τις συμπράξεις, τους ανταγωνισμούς, προκειμένου να στοιχειοθετήσουμε και να πούμε ότι αυτό πρέπει να γίνει ή δεν πρέπει να γίνει. Δεν μπορεί να έρχεται μια τέτοια σύμβαση και να έχει μια επιστολή από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού που να αναφέρει «δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητές μου». Είναι σοβαρό το θέμα.

Επίσης, αναφέρθηκε ο πρόεδρος της Ρ.Α.Λ. σχετικά με τον Κανονισμό 352/2017/ΕΕ, ο οποίος περιλαμβάνει και τα εργασιακά, και είναι πάρα πολύ σημαντικό. Ο Kανονισμός άμεσης εφαρμογής έχει ισχύ από την ώρα που δημοσιεύτηκε και εφαρμόζεται ως προς τις έννομες συνέπειες που παράγει από το ‘19, δηλαδή τα πρόστιμα που θα κληθεί να πληρώσει, γιατί δεν ακολούθησε τη συγκεκριμένη διαδικασία. Ξέρετε εκεί προκειμένου να μην έχεις στην Ευρώπη δύο παίκτες ανά δραστηριότητα και στην προκειμένη περίπτωση δίνουμε όλες τις δραστηριότητες ενός λιμένος με τέσσερα terminal σε έναν παίκτη, θα πρέπει τουλάχιστον να έχεις ακολουθήσει μια τυπική διαδικασία, να έχεις απευθυνθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να έχεις εξηγήσει, να έχεις ενημερώσει για ποιο λόγο συμβαίνει αυτό. Αυτό δεν έχει γίνει.

Το γεγονός ότι στην αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει την αναθεωρημένη σύμβαση παραχώρησης, στο άρθρο 1, έχει μια σαφή διαφοροποίηση από τον Πειραιά, νομίζω ότι γι' αυτό το λόγο έχει μπει. Τι θέλω να πω: Στον αντίστοιχη σύμβαση παραχώρησης στον Πειραιά, στα πρώτα άρθρα της αιτιολογικής έκθεσης λέγατε ότι: «Αυτό το άρθρο το βρήκαμε από τις προηγούμενες κυβερνήσεις και είμαστε υποχρεωμένοι να το υλοποιήσουμε.». Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης αναφέρεται μέσα πολύ συγκεκριμένα γιατί δεν επιλέχθηκε το μοντέλο των παραχωρήσεων. Δεν απαντάτε στην ουσία. Όχι καθόλου, με τίποτα. Είναι λέξεις, όμως, που προσπαθούν να αρθρώσουν λόγο, γιατί δεν πήγαν σε επιμέρους παραχωρήσεις δραστηριοτήτων και πήγαν στο 67%.

Όλα αυτά είναι ζητήματα που θα μας απασχολήσουν στο μέλλον, γιατί, φυσικά, με την αντίστοιχη σοβαρότητα θα τα αντιμετωπίσουμε έστω κι εμείς ως εργαζόμενοι.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Καμπάκης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΜΠΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων): Σας ευχαριστώ. Επειδή δεν συγκράτησα ονόματα, θα δώσω τις απαντήσεις και ο καθένας ξέρει την ερώτηση την οποία έχει κάνει. Όσον αφορά στο ενέχυρο ως εγγύηση στις μετοχές, η εγγύηση έχει βγει πριν ακόμη τις πάρει ο ιδιώτης στα χέρια του, άρα, κατά συνέπεια δεν είναι θέμα ενεχύρου.

Επίσης, θα ήθελα να γνωρίζω -επειδή ίσως να μιλήσω πάρα πολύ τοπικιστικά ως Θεσσαλονικιός και θα ήθελα να εξαιρεθεί η πολιτική από την κουβέντα μου - τι ακολουθήθηκε με την COSCO και πολεμούν τόσο πολύ τη Θεσσαλονίκη, ούτως ώστε να φτάσει σ' ένα σημείο να μπορέσει και αυτό το λιμάνι να αποκτήσει τον χαρακτήρα του και να βγει έξω σε διεθνές επίπεδο, για να μπορέσουμε να κάνουμε κι εμείς τη δουλειά μας.

Εμείς, οι ναυτικοί πράκτορες πληρώνουμε και τις σταλίες των βαποριών και τις αυξήσεις, οι οποίες γίνονται εξαιτίας προβλημάτων - όπως ανέφερε η κυρία Γουργούρη - με τους κυρίους τελωνειακούς, που κανένας δεν ενδιαφέρθηκε για το ότι πολεμάμε εδώ και τόσο καιρό να δώσουμε σε όλο τον κόσμο να καταλάβει τι σημαίνει το δεν δουλεύουμε τρίτη βάρδια και βγαίνουν οι κύριοι τελωνειακοί αυτή τη στιγμή να μας μάθουν μαθηματικά αυτού του είδους. Δυστυχώς, κανένας από την πολιτεία παρ' όλες τις δικές μου παρεμβάσεις και του Ε.Β.Ε.Θ., βεβαίως, δεν ενδιαφέρθηκε να πολεμήσει αυτή την κατάσταση. Όλη η υπόθεση είναι για δύο κυρίες εκεί κάτω. Ούτε οι 109 των πετρελαίων ήταν η αιτία.

Όσον αφορά στο θέμα της λειτουργίας του Ο.Λ.Θ. και την αναβάθμιση, την οποία φέρνει στα Βαλκάνια - άλλωστε στην κουβέντα μου στο τρίλεπτο που μου δώσατε το ανέφερα - δεδομένου ότι την αναβάθμιση των Βαλκανίων ούτε το Μπούργκας μπορεί να τη φέρει, ούτε η Βάρνα, ούτε και η Κωστάντζα και θα παρακαλέσω να το κρατήσουμε λίγο στην άκρη αυτό για να αναφερθούμε σ' αυτό το οποίο ανέφερε και ο κ. Δρίτσας, γιατί ανήκει σ’ έναν από αυτούς οι οποίοι μετείχαν στο διαγωνισμό. Η μοναδική και κύρια είσοδος των Βαλκανίων και της κεντρικής Ευρώπης είναι η Θεσσαλονίκη. Αυτό το αποδεικνύει και η ιστορία, αλλά να μη ξαναγυρίσουμε πίσω στην Οθωμανική αυτοκρατορία, το Βυζάντιο, τον Α΄ και Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμος, τους βαλκανικούς πολέμους κ.λπ., επειδή η κουβέντα μας είναι το λιμάνι, αν και αφορά το λιμάνι.

Όσον αφορά στο θέμα του σιδηροδρόμου, δυστυχώς, από τότε που δημιουργήθηκε, με τον μεγάλο manager της Ελλάδος, η πτώση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και η προτίμηση να ασχοληθούν μόνο με τα κοντέινερς του Πειραιά, ήταν φυσικό επόμενο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ειδικότερα σ' αυτό το σημείο να χωλαίνει στο έπακρον. Χάθηκαν φορτία, χάθηκε εισροή χρήματος στον ελλαδικό χώρο, γιατί άρχισε να γίνεται πλέον με σκοπιανά αυτοκίνητα, κανείς δεν το μελέτησε αυτό, άρχισαν να μπαίνουν οι σκοπιανοί τόσο πολύ μέσα που στο τέλος δεν ήξεραν ποια είναι η πατρίδα τους, εάν είναι τα Σκόπια ή Θεσσαλονίκη και όλα αυτά για μια πολιτική όπου, ενώ σε προηγούμενο χρόνο κάναμε περίπου 14 τρένα την ημέρα για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, φτάσαμε να κάνουμε 2 την εβδομάδα και να περιμένουμε από μια κυρία πότε θα δώσει την εντολή για να περάσει ένα τρένο για τη Θεσσαλονίκη. Έτσι δεν λειτουργεί ένα λιμάνι. Γι' αυτό ανέφερα στον προηγούμενο λόγο μου ότι η πολιτεία και όταν λέω η πολιτεία εννοώ όλη η πολιτεία, θα πρέπει να βοηθήσει, να δοθεί μια λύση, διότι το λιμάνι έχει τεράστιες προοπτικές.

Επίσης, σχετικά με την οδική σύνδεση, αναφερθήκαμε προηγουμένως ότι ξεκίνησαν να γίνονται, σε παρελθόντα χρόνο, οι εργασίες έξω από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που αφορούσαν στο λιμάνι και την πόλη και ξαφνικά, ω του θαύματος, οι δύο δρόμοι δεν μπορούσαν να συντμηθούν για να μπορέσει να υπάρξει κίνηση και όλο αυτό το πλήρωσε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Σε ό,τι αφορά το consortium, συμμετέχουν τρεις: οι Γάλλοι, οι Σιαμαίοι, η Terminal Link SAS - παρόλο που η κυρία Γουργούρη αναφέρθηκε στο ότι μπήκαν μέτοχοι, όπως η COSCO κ.λπ., δεν το είπε βέβαια με την καλή έννοια του όρου, απλά έδωσε μια ανάλυση των πραγμάτων - οι Γερμανοί και αυτός ο ευλογημένος ο Σαββίδης. Οι Γάλλοι είναι η τρίτη εταιρεία στον κόσμο, που σημαίνει ότι δεν θα βγαίνει να κάνει μάρκετινγκ για κοντέινερς έξω μόνο, αλλά θα μπορεί να κάνει και μια ανατροπή των δρομολογίων των πλοίων και να φέρει όλο το φορτίο στη Θεσσαλονίκη. Η MSE έχει στη Ραιδεστό container terminal, το οποίο το έκαναν και υπολειτουργεί, η Dubai Ports έχει την Κωνστάντζα και θα πρέπει αυτό το σημείο να το συζητήσουμε, διότι είναι καθ' ολοκληρίαν ιδιοκτήτης της Κωνστάντζα η Dubai Ports και υπάρχει ένα τεράστιο πρόβλημα. Άλλωστε, η COSCO αν θέλησε να μπει μέσα στην Terminal Link SAS για να πάρει μερίδιο των μετοχών της ή ό,τι άλλο έχουν κάνει στο εξωτερικό, ο λόγος δεν είναι για να πολεμήσει τη Θεσσαλονίκη, αλλά γιατί υπάρχει ένας φόβος για τη Θεσσαλονίκη. Ο φόβος, ο οποίος υπάρχει - επειδή αναφέρθηκε προηγουμένως - είναι ότι η κίνηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης πήγαινε σε πραγματικό πληθυσμό, δεν είναι transshipment, διότι ο Πειραιάς έχει ένα μεγάλο πρόβλημα: Εάν τυχόν σταματήσει το πρόβλημα στην Αίγυπτο και σταματήσει το πρόβλημα και στη Λιβύη και δημιουργηθούν εκείνα τα λιμάνια στο Port Sith κ.λπ. τα οποία λειτουργούσαν, όλο το transshipment από τον Πειραιά θα χαθεί. Της Θεσσαλονίκης, όμως, το φορτίο είναι transito και είναι για πραγματικό πληθυσμό, ο οποίος μεγαλώνει και δημιουργούνται και καινούργιες ανάγκες.

Σχετικά με το το ρεκόρ τις κίνησης αυτής. Δε λέει τίποτα. 400.000 κοντέινερς για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης; Είναι μηδέν! Σας το λέω εγώ που έχω 44 χρόνια μέσα στη δουλειά και μπορώ να το αποδείξω. Με τις συνθήκες που δουλεύτηκαν είναι ένα πολύ μεγάλο νούμερο βεβαίως. Ένα τεράστιο νούμερο και ανεξάρτητα με την αντίθετη τοποθέτησή μας όσον αφορά στην ιδιωτικοποίηση με τους εργαζόμενους, είναι γεγονός ότι και με τις συνθήκες των τελευταίων ετών που υπήρξαν, έχουν υπερβάλλει εαυτόν, αλλά, στην ουσία, είναι ένα μηδενικό νούμερο. Τι είναι 400.000 κοντέινερς για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και βγαίνουμε και το διατυμπανίζουμε; Δεν είναι τίποτα απολύτως! Εάν, όμως, ο καινούργιος ο οποίος θα έρθει και θα καθίσει και έχει κάνει όλες τις επενδύσεις που είναι υποχρεωμένος να κάνει - καταρχάς, σας είπα προηγουμένως, για τον εαυτό του και για το κεφάλαιο που θα διαθέσει, δεν νομίζω να τα βάζει τα κεφάλαια έτσι, τα βάζει για να εισπράξει ο άνθρωπος, οι άνθρωποι, οι εταίροι, εν πάση περιπτώσει - μείνει στις 400.000, τότε θα αλλάξουμε την κουβέντα μας, βεβαίως. Αλλά ο στόχος είναι να μαζευτούν όλα τα φορτία. Χάσαμε φορτία πολλά και πήγαν στο λιμάνι του Μπούργκας με την πρώτη προσπάθεια της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού, ένα λιμάνι το οποίο δεν λειτουργούσε ποτέ και του δώσαμε εμείς τα φορτία, γιατί το φορτίο είναι νερό, εάν βρει τρυπούλα έχει φύγει, δεν κάθεται, δεν περιμένει και όταν ανεβήκαμε επάνω, οι ίδιες οι εταιρείες που είχαν ιδιοκτήτες τους Έλληνες όταν τους είπαμε πονάμε, μας είπαν «Να πονάτε. Εμείς πονούσαμε!». Το οποίο σημαίνει ότι τώρα πρέπει να γίνει μια πάρα πολύ μεγάλη προσπάθεια και μόνο με τις επενδύσεις θα μπορέσει να προχωρήσει αυτό το πράγμα, διότι έχουν ελεγχτούν οι γερανοί από το σχέδιο Μάρσαλ, τρόπος του λέγειν, βέβαια.

Έχουν αλλάξει τα μεγέθη των βαποριών και δεν μπορούμε να φέρουμε μεγαλύτερα πλοία, τα οποία ζητούν οι ίδιες οι εταιρείες να τα φέρουμε. Αυτοί οι όγκοι, τις 300.000 να τις κάνουμε 800.000 μέσα σε 2 - 3 χρόνια, από την στιγμή που θα μπορεί το λιμάνι να προσφέρει τις υπηρεσίες του. Καμία βρώμικη γυναίκα δεν την πλησιάζει άντρας, όταν καθαριστεί, βαφτεί και ντυθεί όλοι την θέλουν, έτσι θα γίνει και με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και αυτό προσδοκούμε.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει πραγματικά ένα πάρα πολύ όμορφο κτίριο, το σταθμό Μακεδονία, το οποίο έχει την ιστορία του, βρισκόταν στην ιδιοκτησία του Υπουργείου Οικονομικών, το οποίο αρκετές προηγούμενες διοικήσεις το ζήτησαν να το πάρουν για να μπορέσουν να το διαμορφώσουν. Εκεί πλευρίζουν τα κρουαζιερόπλοια και έρχεται ο ξένος τουρίστας, ο οποίος δίνει 2.000 και 3.000 ευρώ για να έρθει με ένα κρουαζιερόπλοιο και να κάνει το tour του, και ξαφνικά βρίσκεται απέναντι σε ένα κτίριο, όπου είναι γκρεμισμένα τα παραθυρόφυλλα του, σπασμένα τα τζάμια του, από μέσα φεύγοντας οι τελωνειακοί έχουν αφήσει όλες τις βρομιές τους και κανείς δεν πήγε να τα μαζέψει, αλλά θέλουμε να κάνουμε τουρισμό και κρουαζιέρα. Θα συμφωνήσω, εν μέρει, με αυτό που είπε ο εκπρόσωπος του Δήμου ότι είναι μηδενικό το κέρδος για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και είναι μεγάλο το κέρδος για την πόλη ερχόμενοι οι τουρίστες. Αυτός ο τουρίστας που θα έρθει με το πλοίο και θα του αρέσει η πόλη, εν συνεχεία θα πάρει την οικογένειά του και θα ξανά έρθει, και θα το πει και στον περιβάλλοντα χώρο του. Από ένα σημείο και μετά θα αρχίσει και η κρουαζιέρα να βγάζει και αυτή κέρδος, αλλά πρέπει να διαμορφώσουμε τον χώρο μας εκεί. Επίσης, όλα τα υπόλοιπα κτίρια έχουν διαμορφωθεί, είναι γεγονός επειδή γνωρίζω το λιμάνι ότι ήταν μόνο σκόνη και βρωμιά, στην συνέχεια διαμορφώθηκαν και τώρα μπαίνει ο κόσμος μέσα στην πόλη. Θέλω να πιστεύω ότι αυτά τα κτίρια που πήρε ο Δήμος μετά την σύμβαση παραχώρησης και όλες τις διαδικασίες, αυτές οι αίθουσες θα προσεχθούν, άλλωστε θέλουν δεν θέλουν θα προσεχθούν δεδομένου ότι δεν μπορεί δίπλα και παραδίπλα να υπάρχει ένα καλό κτίριο και να λειτουργεί όμορφα και ο δήμος να το παραμερίσει. Θέλουν δεν θέλουν, θα το προσέξουν, θα το λειτουργήσουν, θα το καθαρίσουν και θα το βάψουν. Αυτό φέρει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Βλαχογιάννης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ (Α΄ Αντιπρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης (Ε.Β.Ε.Θ.)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καταρχήν, στην Επιτροπή σας συζητάτε την σύμβαση παραχώρησης. Βέβαια έχει και ένα παρεμπίπτων θέμα, το πόσο εξυπηρετείται κανονικά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης από το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Αυτό, δεν αποτελεί -απ' όσο γνωρίζω - αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης, είναι κάτι ξεχωριστό. Πράγματι, έχει περάσει σε ό,τι αφορά στο οδικό δίκτυο υπάρχουν σημαντικότατες αστοχίες, τις οποίες προωθεί το Επιμελητήριο μας και έχει αναδείξει και έχει προσπαθήσει να βρει τρόπους να επιλυθεί το πρόβλημα. Υπάρχει καλή θέληση. Θέλω να επισημάνω στα μέλη της Επιτροπής σας ότι εδώ υπάρχει επικάλυψη αρμοδιοτήτων της Εγνατίας Οδού Α.Ε. και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Είναι ένα σύνθετο θέμα που, δυστυχώς, δεν έχει βρει τον κατάλληλο δρόμο για την επίλυση του. Ελπίζουμε ότι με τις παρεμβάσεις που έγιναν και ανέδειξαν το πρόβλημα τον προηγούμενο Φεβρουάριο έχει βρει μερικώς κάποια επίλυση.

Σε ο,τι αφορά στο θέμα της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων. Χάρηκα Ιδιαίτερα όταν παρακολούθησα την τοποθέτηση του Προέδρου της Ρ.Α.Λ. για τις αρμοδιότητες που έχει η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων και θεωρούμε ότι είναι απαραίτητο συμπλήρωμα για την προσπάθεια που γίνεται να μεταβιβασθεί μέρος ή σύνολο της επιχειρηματικής λειτουργίας σε ιδιώτη επενδυτή. Κακά τα ψέματα υπάρχουν συμφέροντα της αγοράς, αλλά υπάρχει και δημόσιο συμφέρον. Και επειδή το δημόσιο συμφέρον είναι ταγμένη να το προασπίσει η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων και η Δημόσια Αρχή Λιμένων, θεωρούμε ότι αυτή η νομοθετική παρέμβαση, έτσι όπως έχει γίνει και στα δύο στάδια, μπορεί να κατοχυρώσει καλύτερα και να υπερασπίσει το δημόσιο συμφέρον και τη δημόσια εξουσία, που είναι απαραίτητο συμπλήρωμα μιας λειτουργίας του λιμανιού.

Σε ό,τι αφορά στις επιπτώσεις στην πόλη της Θεσσαλονίκης, πράγματι έχει σημασία να καταλάβουμε ότι όσο περισσότερα φορτία έρχονται στην πόλη και όσο αναπτύσσεται η βιομηχανία υπηρεσιών που έχει να κάνει με τα logistics, με τη διαμετακόμιση, τόσο και μεγαλύτερη είναι η ελπίδα να ακολουθήσει και συγκεκριμένη μεταποίηση για τους πελάτες αυτών των υπηρεσιών και όσο αυτό το πράγμα υπάρχει ως προσδοκία, υπάρχει και το σημαντικότατο ενδεχόμενο να υπάρξει και ανάλογη οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Είναι εκεί, στο οποίο πρέπει να ποντάρει κανείς. Το λέω έτσι ανοιχτά, γιατί δεν μπορεί κανείς να προδικάσει το μέλλον. Αλλά, αυτό το οποίο είπε προηγουμένως ο συνάδελφός μου κ. Καμπάκης, είναι σημαντικό. Δεν φαντάζομαι να υπάρχει επενδυτής, ο οποίος βάζει εκατομμύρια χρήματα σήμερα με την αγορά των μετοχών και άλλα τόσα δεσμεύεται να βάλει με την πραγματοποίηση επενδύσεων και θα αναλάβει και τα λειτουργικά κόστη, ώστε στο τέλος της περιόδου παραχώρησης να βγει ζημιωμένος. Δεν νομίζω να υπάρχουν κάποιοι τέτοιοι, οι οποίοι να κάνουν τους «ανόητους». Είναι ένας οργανισμός, μια κοινοπραξία, η οποία έχει σημαντικά εχέγγυα για την επιτυχία. Εξάλλου το είχαμε τονίσει σε όλες τις παρεμβάσεις ότι αυτό το οποίο είναι απαραίτητο για την επιχειρησιακή λειτουργία του λιμανιού, είναι μέσα στο οποιοδήποτε σχήμα να υπάρχει ένας operator, ένας ο οποίος να γνωρίζει την αγορά, να γνωρίζει να διαχειρίζεται τερματικούς σταθμούς και να γνωρίζει πως να δικτυώνει την πόλη με τα διεθνή δίκτυα μεταφοράς. Νομίζω ότι αυτό το πράγμα διασφαλίζεται όσο μπορεί να διασφαλίσει κανείς μια σημερινή κατάσταση στο μέλλον.

Έχω μάθει ως έμπορος να προσαρμόζομαι. Εάν δεν προσαρμοζόμουν στις εκάστοτε συνθήκες, σίγουρα δεν θα υπήρχα σήμερα εδώ πέρα. Αυτό νομίζω ότι πρέπει να το κατανοούμε όλοι σε αυτή τη χώρα ότι αν δεν προσαρμοζόμαστε στις συνθήκες της παγκόσμιας αγοράς, χαθήκαμε. Και είναι οι συνθήκες της παγκόσμιας αγοράς - όπως τόνισα στην αρχή - αυτές που μας επιβάλλουν να έχουμε αυτή την αντίληψη, γιατί όλοι οι ανταγωνιστές μας, στην ανατολική Μεσόγειο, στην κεντρική Μεσόγειο, στα λιμάνια του βορρά, στο Ρότερνταμ, στην Αμβέρσα, στο Αμβούργο, έχουν εγκαταστήσει κατά κάποιον τρόπο συστήματα με τα οποία εμπλέκουν ιδιώτες επενδυτές, γιατί αυτή είναι γρήγοροι στη λήψη των αποφάσεων και μπορούν να δικτυώσουν, να φέρουν εμπορεύματα, να φέρουν φορτία στην πόλη. Αυτό είναι το κυριότερο πράγμα. Σίγουρα χρειάζονται οι επενδύσεις, περισσότερο, όμως, απ' όλα χρειάζεται να παρακολουθούμε πώς προσελκύονται φορτία. Εκείνα είναι που δίνουν την κίνηση στην αγορά, εκείνα είναι που θεμελιώνουν την προσδοκία για επενδύσεις στη βιομηχανία των logistics, για τα εμπορευματικά κέντρα, εκείνα είναι που δίνουν την ευκαιρία σε επιχειρηματίες, οι οποίοι μπαίνουν στη μεταποίηση, να κάνουν ελαφρά μεταποίηση και να προχωρήσουν παραπέρα στην ανάπτυξη των συνεργασιών τους. Υπάρχει ένας ανταγωνισμός, υπάρχει και μια συνεργασία. Η σύγχρονη επιχειρηματική ζωή κινείται μεταξύ αυτών των δύο πόλων. Δεν μπορεί να το σκεφθεί κανείς διαφορετικά.

Σε ό,τι αφορά τις συνδέσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο, ναι, από αυτά που ξέρουμε από το εξωτερικό είναι πολύ απαραίτητο, πιο απαραίτητο από οτιδήποτε άλλο, να προχωρήσει μια ορθή σύνδεση του σιδηροδρόμου με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Θεωρώ ότι όλα αυτά τα πράγματα, εάν δρομολογηθούν και δεν υπάρχουν ουσιώδεις αντιρρήσεις για την περαιτέρω πορεία τους, θα δώσουν την απαιτούμενη αναπτυξιακή ώθηση στην πόλη της Θεσσαλονίκης.

Και τελευταίο, για την κρουαζιέρα. Με συγχωρείτε για τη μεγάλη παρέκκλιση από το χρόνο, αλλά εκεί υπάρχει ένα σημαντικό θέμα. Εκεί πρέπει να γίνει πολύ μεγάλη δουλειά σε βάθος. Οι κρουαζιέρες δεν έρχονται από τη μια μέρα στην άλλη. Από ό,τι είδαμε, στέλνοντας συνάδελφο, μέλος του Επιμελητηρίου μας, τον τότε οικονομικό, τον κ. Σταυρίδη στις αγορές, στις εκθέσεις όπου διαπραγματεύονται οι κρουαζιέρες, χρειάζεται μια χρονική περίοδος τουλάχιστον δύο ετών μέχρις ότου να μπει ένα κρουαζιερόπλοιο στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ή σε οποιοδήποτε λιμάνι του κόσμου και χρειάζεται σοβαρή προετοιμασία για τις υπηρεσίες που παρέχονται πέρα από το λιμάνι. Δεν είναι το λιμάνι το πρόβλημα. Είναι πέρα από το λιμάνι τι γίνεται. Αν υπάρχουν τουριστικές υπηρεσίες, αν υπάρχουν υπηρεσίες εστίασης, φιλοξενίας και τα λοιπά, που να μπορούν να δεθούν με την κρουαζιέρα. Κανένας δεν κάνει κρουαζιέρα μόνο και μόνο για να προσορμιστεί σε ένα ευχάριστο ή καλό λιμάνι, κάνει για να δει την ενδοχώρα, κάνει στην για να δει την πόλη, κάνει για να δει οτιδήποτε άλλο και εκεί πρέπει να δοθεί η πρέπουσα βαρύτητα, όχι τόσο πολύ στο λιμάνι.

Η κρουαζιέρα θα ακολουθήσει εάν το λιμάνι μπορεί, να έχει ανάλογες υποδομές και αν οι φορείς της πόλης - και ημών συμπεριλαμβανομένων και του Δήμου συμπεριλαμβανομένου - φροντίσουν να αναπτύξουν κατάλληλες υπηρεσίες για τους επιβάτες, για τους τουρίστες που διακινούνται με την κρουαζιέρα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Ξενόφος.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΕΝΟΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ.): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Έχουν διατυπωθεί αρκετές ερωτήσεις και θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος στην τοποθέτησή μου. Αντιλαμβάνομαι ότι το κομμάτι των επενδύσεων του λιμένα κυριαρχεί στη συζήτηση και εύλογα σχετικά με το ενδιαφέρον για την επόμενη ημέρα.

Όπως αναφέραμε το ποσό ανέρχεται στα 180 εκατ. ευρώ. Το ερώτημα είναι και πώς διασφαλίζεται κοιτώντας μπροστά; Καταρχάς, υπάρχουν ρήτρες μέσα στη σύμβαση παραχώρησης, που νομίζω εύκολα όλοι αντιλαμβάνονται ότι επιβαρύνουν τον επενδυτή στο βαθμό που δεν μπορέσει να ικανοποιήσει με το ρυθμό που πρέπει και όταν πρέπει τις επενδύσεις και ταυτόχρονα υπάρχει πρόβλεψη για εγγυητική επιστολή της τάξεως των 15 εκατ. ευρώ που ο επενδυτής καλείται να καταβάλλει. Όμως, το ζητούμενο δεν είναι, εάν υπάρχουν ρήτρες ή εγγυητικές επιστολές. Νομίζω ότι το ζητούμενο είναι η ίδια η ανάγκη του λιμένα, που οδηγεί τον επενδυτή στο να εκτελέσει τις αναγκαίες επενδύσεις. Μιλάμε για ένα λιμένα - το επισήμαναν και οι εργαζόμενοι και οι προλαλήσαντες - ότι υπάρχει ένας λιμένος ο οποίος αναμφισβήτητα χρειάζεται αναβάθμιση. Ένας, λοιπόν, επενδυτής ο οποίος συμμετέχει πλέον στο λιμένα, αν θέλει να βγάλει τα λεφτά του πίσω -να το πω πολύ λαϊκά - είναι αναγκασμένος να προβεί σε επέκταση του κρηπιδώματος, είναι αναγκασμένος να προβεί σε αναβάθμιση των υποδομών, διαφορετικά δεν θα μπορέσει να διαμορφώσει την εμπορευματική κίνηση στο λιμένα, που θα του προσδώσει την αξία που προσδοκά.

Όσον αφορά στα υφιστάμενα διαθέσιμα του λιμένα. Ευχαριστώ για την ερώτηση. Διότι αυτό μου δίνει την ευκαιρία να τοποθετηθώ ίσως προ-δραστικά και σε επόμενα έργα και σε επόμενες συζητήσεις που πιστεύω ότι θα έχουμε στο Κοινοβούλιο ενόψει και των υπολοίπων παραχωρήσεων και αξιοποιήσεων που έχουμε να κάνουμε. Πρέπει να είναι σαφές, ότι η ρευστότητα ενός περιουσιακού στοιχείου διαμορφώνει το τίμημα. Εάν υπάρχει θα αυξήσει το τίμημα. Εάν δεν υπάρχει θα περιορίσει το τίμημα. Άρα, δεν πρέπει να δίνεται βάρος –αν θέλετε- στο ύψος των ρευστών διαθέσιμων, γιατί αυτό ενσωματώνεται στην τιμή. Και μια τιμή, η οποία διασφαλίζεται ότι είναι ορθή, όσον αφορά τουλάχιστον στις δραστηριότητες του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. και τη διαδικασία την οποία έχουμε βάλει μέσα από ανεξάρτητες αποτιμήσεις. Στη συγκεκριμένη περίπτωση υπήρξαν δύο ανεξάρτητοι αποτιμητές που πιστοποίησαν το εύλογο του τιμήματος.

Όσον αφορά στην ερώτηση για τις εγγυητικές επιστολές και την πιστότητα των εγγυητικών επιστολών του κονσόρτσιουμ. Αυτή έχει ελεγχθεί τόσο από τους νομικούς μας συμβούλους, οι οποίοι να σας υπογραμμίσω έχουν ένα ιδιαίτερο εκτόπισμα εμπειρίας τόσο στην ελληνική αγορά, όσο και στη διεθνή αγορά και από τους χρηματοοικονομικούς συμβούλους που ελέγχουν το πλήρες φάσμα - αν θέλετε - του οικονομικοτεχνικού μοντέλου και των όρων που θέτουμε στη συναλλαγή.

Επίσης, δέχθηκα μια ερώτηση όσον αφορά στην τιμή του Ο.Λ.Θ.. Νομίζω, ότι είναι μια πετυχημένη ερώτηση, αλλά μου δίνεται και μια ευκαιρία για να πιστοποιήσω το εύλογο του τιμήματος. Ξέρετε μια εταιρεία, η οποία είναι εισηγμένη σε μια οργανωμένη αγορά προσδίδει ένα πλεονέκτημα στην όλη προσπάθεια που κάνουμε, γιατί απλούστατα υπάρχει ένας δείκτης που είναι η κεφαλαιοποίηση της, είναι η τιμή της στην χρηματιστηριακή αγορά, η οποία αναμφισβήτητα δεν μπορεί να την αγνοήσει κάποιος. Εάν πάρει ένα τίμημα πολύ υψηλότερο από την τιμή αυτή, δείχνει ότι έχουμε κάνει μια καλή δουλειά. Εάν φυσικά υπάρχει ένα ενδιαφέρον πολύ χαμηλότερο αυτό είναι κάτι που μας προβληματίζει και θα πρέπει να το αξιολογήσουμε.

Στην προκειμένη περίπτωση, στις 24 Μαρτίου 2017, όταν δόθηκαν οι δεσμευτικές προσφορές από το κονσόρτσιουμ, η τιμή της μετοχής ήταν περίπου στα 20 ευρώ. Το αντίστοιχο τίμημα που δόθηκε ουσιαστικά ανεβάζει την τιμή της μετοχής στα 34 ευρώ. Αυτό υποδηλώνει μια υπεραξία της τάξης του 72%, έναντι των τότε επικρατουσών συνθηκών, αλλά είναι ακόμα πιο δυνατό το πως κινήθηκε η μετοχή στην αγορά, όταν ολοκληρώθηκε η πρώτη φάση της συναλλαγής με την υπογραφή των συμβάσεων αγοραπωλησίας μετοχών. Αυτό έγινε, όπως θυμάστε, στα τέλη Δεκεμβρίου 2017. Από την ημέρα εκείνη μέχρι σήμερα, η μετοχή ήδη έχει δείξει μια ανάκαμψη της τάξης του 24%, γεγονός που υποδεικνύει το ενδιαφέρον της αγοράς και την πιστοποίηση της αγοράς όσον αφορά στην ορθότητα της συναλλαγής.

Αναφέρθηκε επίσης, η πολύ καλή επίδοση του λιμανιού όσον αφορά στην εμπορευματική κίνηση. Αναφέρομαι στα 400.000 containers. Σίγουρα είναι μια καλή εικόνα, αλλά όπως λέχθηκε από τον προλαλήσαντα τα περιθώρια είναι πολύ σημαντικότερα. Μάλιστα, το ποσό αυτό δεν είναι η πρώτη φορά που το επιτυγχάνει ο λιμένας. Το πέτυχε το 2007, όμως υπογραμμίζω ότι χρειάστηκαν 10 χρόνια υπό τις υφιστάμενες συνθήκες για να αγγίξει πάλι την επίδοση την οποία είχε, το 2017. Αυτό είναι κάτι, όσον αφορά στην δυναμική του λιμένα μέχρι σήμερα, αλλά υπογραμμίζει και τη δυναμική του λιμένα για το αύριο.

Τέλος, όσον αφορά στο κονσόρτσιουμ με έκπληξη διαπιστώνω από τα μέσα επικοινωνίας και γενικά από τοποθετήσεις, ότι δίνεται ένα ιδιαίτερο βάρος στο μέτοχο μειοψηφίας. Νομίζω ότι είναι σαφές, ότι οι μέτοχοι Deutsche Invest Equity Partners (DIEP) και Terminal Link SAS συνολικά έχουν το 80% του συνολικού σχήματος. Νομίζω ότι αυτό υπογραμμίζει το εκτόπισμα, τη δυνατότητα και τη δυναμική που το συγκεκριμένο σχήμα θα προσδώσει στο λιμένα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Αφεντουλίδης.

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ ΑΦΕΝΤΟΥΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος Υπαλλήλων Τεχνικών του Ο.Λ.Θ.): Απευθυνόμενος στον κ. Ξενόφο, μου προξενεί απορία το εξής. Το premium στον Πειραιά ήταν 70% και ο Πειραιάς δεν είχε 100 εκατομμύρια ταμειακά διαθέσιμα. Το premium στη Θεσσαλονίκη ήταν 73% με 100 περίπου εκατομμύρια ταμειακά διαθέσιμα. Άρα, αν από τα 35 ευρώ αφαιρεθούν τα 67 εκατομμύρια που δίνεται η δυνατότητα στον ιδιώτη να πάρει πίσω μέσω πρόσθετου μερίσματος ή μείωσης του κεφαλαίου, τότε το premium πέφτει στο 25%. Είναι λογικό; Δηλαδή, η μελέτη έδειξε ότι αυτή είναι ικανοποιητική απόδοση; Μου προξενεί μεγάλη απορία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Ξενόφος.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΕΝΟΦΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ.)): Η χρηματιστηριακή αγορά δίνει ένα στίγμα, δεν δίνει στεγανές αποτιμήσεις. Επίσης, μην αγνοείτε ότι η χρηματιστηριακή αγορά προεξοφλεί καταστάσεις. Είναι άλλο το περιουσιακό στοιχείο του λιμένα του Πειραιά, άλλο το περιουσιακό στοιχείο του λιμένα της Θεσσαλονίκης. Άλλη η δυναμική του ενός λιμένα, άλλη η δυναμική του άλλου και πρέπει κανείς να ενσωματώνει και να αξιολογεί την επίδοση μιας μετοχής μέσα στο χρόνο, τον οποίο αναφερόμαστε. Νομίζω, ότι μπορούμε να παίξουμε πάρα πολύ με τα νούμερα, αλλά είναι λανθασμένη μια δογματική προσέγγιση στα νούμερα – το λέω με την καλή έννοια – να προσπαθήσει να αποτιμήσει και να αιτιολογήσει διαφορές ανάμεσα σε διαφορετικά περιουσιακά στοιχεία, σε διαφορετικούς χρόνους.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση.

Σας ευχαριστούμε για τη διαβούλευση.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δρίτσας Θεόδωρος, Καματερός Ηλίας, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Συρμαλένιος Νικόλαος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Καρράς Γεώργιος - Δημήτριος, Κούζηλος Νικόλαος.

Τέλος και περί ώρα 14.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**