**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 1η Σεπτεμβρίου 2023, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.10΄μ.μ., στην **Αίθουσα «Προέδρου Δημητρίου Γεωργ. Παπασπύρου» (150),** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της από 29 Μαρτίου 2023 Τροποποίησης και Κωδικοποίησης της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της "Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε." - Κύρωση της από 29 Μαρτίου 2023 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της "Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε."».

Στη συνεδρίαση παρέστη ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Παππάς, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο 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. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Μπιάγκης Δημήτριος, Νικητιάδης Γεώργιος, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βορύλλας Ανδρέας, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αγαπητοί συνάδελφοι, καλημέρα σας και καλό μήνα.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής, με τίτλο «Κύρωση της από 29 Μαρτίου 2023 Τροποποίησης και Κωδικοποίησης της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της "Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε." - Κύρωση της από 29 Μαρτίου 2023 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της "Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε."».

Στη συνεδρίαση παρίστανται ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης και ο Υφυπουργός, ο κ. Ιωάννης Παππάς.

Προτείνω η επεξεργασία του εν λόγω νομοσχεδίου να γίνει σε τρεις συνεδριάσεις, εκ των οποίων η πρώτη, η σημερινή, δηλαδή, να διατεθεί για τη συζήτηση, επί της αρχής, η δεύτερη για την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών φορέων και προσώπων και η τρίτη συνεδρίαση για τη συζήτηση, επί των άρθρων και τη β΄ ανάγνωση, από κοινού, σε μία συνεδρίαση. Το σχέδιο νόμου, σύμφωνα με την από 30/8 απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων, θα εισαχθεί προς συζήτηση και ψήφιση στην Ολομέλεια την Τρίτη 5/9/2023 και ώρα 10η πρωινή.

Άρα, τη Δευτέρα πρέπει να έχουμε ολοκληρώσει την επεξεργασία, γι’ αυτό και προτείνω, πέραν της σημερινής μας συνεδρίασης που θα είναι η πρώτη, να γίνει η δεύτερη συνεδρίαση στις 11.00΄ τη Δευτέρα και η τρίτη και η τέταρτη που είναι η β΄ ανάγνωση και η τελευταία, σε κοινή συνεδρίαση στη 13.30΄, επίσης, τη Δευτέρα, οπότε να ολοκληρωθεί η επεξεργασία του σχεδίου νόμου. Επιπλέον, η Επιτροπή μας θα συνεδριάσει στις 16.30΄ τη Δευτέρας για ενημέρωση από πλευράς του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, σχετικά με την προμήθεια των νέων λεωφορείων.

Είναι οι πρώτες συνεδριάσεις. Ασφαλώς, πάντα θα φροντίζουμε να μην υπάρχει σύμπτωση συνεδριάσεων των Επιτροπών. Γνωρίζουμε ότι μέλη της Επιτροπής μας ανήκουν και σε άλλες Επιτροπές. Θα μπούμε σε κανονική ροή τις επόμενες μέρες, αλλά καταλαβαίνετε ότι και οι επείγουσες ανάγκες πρέπει να αντιμετωπίζονται και να περνάνε πρώτα απ’ όλα από την Επιτροπή μας, για να πάρουν, στη συνέχεια, τον δρόμο της νομοθέτησης. Αυτός, λοιπόν, είναι ο προγραμματισμός.

Θα πρότεινα να ξεκινήσουμε, επειδή υπάρχει η και υποχρέωση του Υπουργικού Συμβουλίου, με τους φορείς που πρέπει ο κάθε Εισηγητής να προτείνει και να ανακοινώσει στο μικρόφωνο, ενώ στη συνέχεια να καταθέσει εγγράφως τους φορείς στη Γραμματεία της Επιτροπής. Ξεκινάμε από τον Εισηγητή της Ν.Δ., τον κ. Βασίλη Γιόγιακα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Λοιπόν, προτείνουμε τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, τη Δημόσια Αρχή Λιμένων (ΔΑΛ), την Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΜΕ), τον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας (ΟΛΗΓ), τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, την Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, την Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδας, τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ), το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), τον Δήμο Ηγουμενίτσας, τον Δήμο Φιλιατών, τον Σύλλογο Εργαζομένων Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας, την Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας, την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού και το Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε Γιόγιακα. Παρακαλώ τον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, τον κ. Χρήστο Γιαννούλη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θα προσέθετα, κύριε Πρόεδρε, το Εργατικό Κέντρο της Θεσσαλονίκης και τον Σύλλογο Εργαζομένων στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης, τον ΟΛΘ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. του «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής», κ. Σταύρος Μιχαηλίδης, παρακαλώ.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής»):** Καλημέρα κύριε Πρόεδρε, καλημέρα κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Θα καταθέσω τρία ονόματα επιπρόσθετα των όσων πρότειναν οι προηγούμενοι εκπρόσωποι των κομμάτων. Θα πρότεινα, λοιπόν, ως εμπειρογνώμονες τους Καθηγητές, κ.κ. Κωνσταντίνο Χλωμούδη, Θάνο Πάλλη και τον Γεώργιο Ρεντούμη. Θα σας τα δώσω και εγγράφως. Είναι εμπειρογνώμονες και ειδικοί, κατά την άποψή μας, κύριε Υπουργέ, που μπορούν να έχουν άποψη.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κύριε Πρόεδρε, στην Επιτροπή της Βουλής, όταν υπάρχει ακρόαση, καλούμε κάποιους φορείς. Δεν έχω ξανακούσει να καλούμε πρόσωπα ατομικά για να τοποθετούνται για νομοσχέδια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα καταρτιστεί η λίστα των φορέων που θα προσκληθούν. Άλλωστε, πάντοτε προτείνονται περισσότεροι φορείς απ’ όσους καλούνται.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Μία παράλειψη.Επίσης, προτείνωτο Εργατικό Κέντρο Θεσπρωτίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα τα δώσετε εγγράφως, έτσι κι αλλιώς. Θα ακούσουμε, στη συνέχεια, τον Εισηγητή του Κ.Κ.Ε., τον κ. Δελή.

Ο λόγος τώρα στον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», τον κ. Κωνσταντίνο Μπούμπα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω κάτι επιπρόσθετο, απλά δεν άκουσα, συγνώμη, από την Αυτοδιοίκηση υπάρχει συμμετοχή;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως. Πρότεινε ο κ. Γιόγιακας.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ‘’ΝΙΚΗ’’», ο κ. Νικόλαος Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ‘’ΝΙΚΗ’’»):** Καλημέρα σας, καλό μήνα. Δεν έχουμε να προτείνουμε κάποιον άλλον, γιατί έχουμε καλυφθεί, ήδη, από τις προσκλήσεις. Κύρια, οι αυτοδιοικητικοί έχουν σημαντικό ρόλο και εφόσον έχουν προσκληθεί συμφωνούμε απόλυτα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», η κυρία Αρετή Παπαϊωάννου, παρακαλώ.

**ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Εμείς προτείνουμε τους δύο Δήμους Ηγουμενίτσας και Θεσσαλονίκης, την Ομοσπονδία Εργαζομένων Λιμανιών Ελλάδος, τους δύο Συλλόγους Εργαζομένων, δηλαδή, τον Σύλλογο Εργαζομένων Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας και τον Σύλλογο Εργαζομένων Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης, καθώς και το Εργατικό Κέντρο της Θεσσαλονίκης και το Εργατικό Κέντρο Θεσπρωτίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ πολύ. Οι προτάσεις, παρακαλώ, να κατατεθούν και γραπτώς στη Γραμματεία της Επιτροπής, ώστε να καταρτιστεί ο σχετικός κατάλογος των φορέων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 5, του άρθρου 38 του Κανονισμού της Βουλής, τον οποίο και θα σας ανακοινώσω στη συνέχεια.

Να συνεχίσουμε, λοιπόν, δίνοντας τον λόγο στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, τον κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, για μία πρώτη τοποθέτηση.

Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ έχετε τον λόγο.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ.

Είναι αλήθεια, ότι αυτή η Σύμβαση Παραχώρησης είναι μία μεγάλη αποκρατικοποίηση που γίνεται στον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας, ο οποίος έχει αναδειχθεί τα τελευταία χρόνια ως ένα από τα κεντρικά λιμάνια, ως πύλη εισόδου και εξόδου της χώρας προς την υπόλοιπη Ευρώπη και ιδιαίτερα, προς την Ιταλία.

Η Ηγουμενίτσα είναι ένα πολύπαθο λιμάνι, ένα φυσικό λιμάνι, στο οποίο το ελληνικό κράτος επένδυσε τις τελευταίες δεκαετίες σοβαρά ποσά, ώστε να επεκταθεί και να μπορέσει να ικανοποιήσει σημαντικές επιβατικές ανάγκες. Σήμερα, λοιπόν, με αφορμή τη Σύμβαση Παραχώρησης, οφείλω να θυμίσω στο Σώμα ότι είναι αποτέλεσμα δεσμεύσεων που ανέλαβε η χώρα διαχρονικά για την αξιοποίηση της λιμενικής της περιουσίας για την αντιμετώπιση των δανειακών της αναγκών, μέσα από την αξιοποίηση από το ΤΑΙΠΕΔ και το Υπερταμείο, στο οποίο ανήκει το ΤΑΙΠΕΔ. Για να μην ξεχνιόμαστε, υπήρχε ένα ΤΑΙΠΕΔ, που απέκτησε και άλλο αφεντικό, που λέγεται Υπερταμείο και σε αυτό το Υπερταμείο, όπως ξέρετε πολύ καλά, δεν έχει αποκλειστικό λόγο η ελληνική κυβέρνηση, μετά τη διαπραγμάτευση του 2015 του καλοκαιριού.

Ζητήθηκε, λοιπόν, η κατάθεση προσφορών, οι οποίες έχουν να κάνουν με δύο πράγματα. Πρώτα απ’ όλα, με τη διαχείριση του λιμανιού και δεύτερον, με την επέκταση των υπηρεσιών που θα προσφέρει το λιμάνι, μέσα από την κατασκευή καινούργιων μαρίνων, που θα έχουν στόχο την τουριστική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Η Θεσπρωτία για μένα είναι ένα κόσμημα της χώρας. Ένας συνοριακός νομός, αλλά συνοριακός νομός-κόσμημα. Ο κ. Γιόγιακας, ξέρει ότι είμαι τακτικός επισκέπτης και αγαπώ πολύ και τους ανθρώπους της Θεσπρωτίας και τον τόπο του. Όμως, είναι και ένας νομός, ο οποίος πλήττεται από οικονομική καχεξία, ένας νομός ο οποίος πλήττεται από πληθυσμιακή συρρίκνωση και χρειάζονται σοβαρές επενδύσεις, οι οποίες θα μετασχηματίσουν τον παραδοσιακά αγροτοκτηνοτροφικό χαρακτήρα της περιοχής και ως τουριστικό κέντρο.

**Γι’ αυτό λοιπόν, θεωρώ, ότι κάνοντας αυτή την Σύμβαση Παραχώρησης, ουσιαστικά, δίνουμε μία ανάσα πνοής στη Θεσπρωτία, γιατί, ακριβώς, ο επενδυτής που αναλαμβάνει τη διαχείριση του Λιμανιού, θα καταβάλει ένα πολύ μεγάλο ποσό στο ελληνικό κράτος. Ένα ποσό που ουδέποτε θα εισέπραττε το ελληνικό κράτος στα χρόνια που θα ερχόντουσαν, υπό την κρατική διαχείριση. Δηλαδή, προ εισπράττουμε πολύ μεγαλύτερο τίμημα, απ’ ότι θα μας δινόταν στη διάρκεια των ετών, για τα οποία δίνουμε την παραχώρηση. Νομίζω ότι για τα 39 χρόνια που δίνουμε την παραχώρηση, είναι πάρα πολύ σημαντικό να δούμε και τον αναπτυξιακό χαρακτήρα.**

**Παράλληλα, γίνεται μία τεράστια παρέμβαση υπέρ των συμφερόντων του Δήμου. Όλο το παραλιακό μέτωπο της Ηγουμενίτσας παραχωρείται, πλέον, στον Δήμο, κάτι που ήταν πάγια διεκδίκηση της πόλης, εδώ και πολλές δεκαετίες. Σκεφτείτε ότι ακόμα και ο παραλιακός δρόμος της Ηγουμενίτσας -δεν ξέρω πόσοι έχετε επισκεφθεί την περιοχή- δεν αποτελούσε κτήμα του Δήμου. Αποτελούσε αναπόσπαστο στοιχείο της χερσαίας ζώνης λιμένα, με αποτέλεσμα να έχουμε και το εξής ευτράπελο,, δηλαδή, τις κλήσεις για παράνομη στάθμευση να μην τις κόβει η Αστυνομία ή η Δημοτική Αστυνομία, αλλά να πρέπει να κάνει αυτή τη δουλειά το Λιμενικό Σώμα, καταστάσεις που έρχονται από μία άλλη εποχή.**

**Νομίζω, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, ότι η συζήτηση που θα γίνει θα αναδείξει, ότι έγινε μία σοβαρή δουλειά, διότι αντιμετωπίστηκαν οι αναπτυξιακές προοπτικές της περιοχής, δίνεται ανάσα πολύ μεγάλη στον Δήμο για την αξιοποίηση της δικής του περιουσίας και των δικών του παραλιών και του παράκτιου μετώπου. Και βέβαια στα δύο υπόλοιπα τμήματα που υπολείπονται, δηλαδή, στη Σαγιάδα και στα Σύβοτα, επίσης, υπάρχουν προβλέψεις για το τι παραχωρείται και τι επενδύσεις θα γίνουν και εκεί, γιατί και αυτά τα δύο λιμάνια, ιδιαίτερα, της Σαγιάδας με την εξυπηρέτηση αδρανών υλικών, αλλά και των Συβότων για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού, θα πάρουν και αυτά ένα μερίδιο από αυτή την ανάπτυξη.**

**Δυστυχώς, μία παράλληλη συνεδρίαση του Υπουργικού Συμβουλίου στις 11.00΄ θα με αναγκάσει να αποχωρήσω. Βεβαίως, είναι εδώ ο Υφυπουργός, ο κ. Παππάς, ο οποίος είναι πλήρως ενήμερος και πλήρως καταρτισμένος.**

 **Θα ήθελα να σας πω, ότι έχουμε παράλληλα ορισμένες ρυθμίσεις για τον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης. Εκεί στον ΟΛΘ η αποκρατικοποίηση που έγινε, νομίζω ότι ήταν, εξαιρετικά, πετυχημένη και γιατί τα οικονομικά στοιχεία του λιμανιού το δείχνουν, αλλά και γιατί, τόσο η επιβατική, όσο και η κίνηση της κρουαζιέρας, έχει αναπτυχθεί το τελευταίο διάστημα και πολλές από τις υποχρεωτικές επενδύσεις έχουν προχωρήσει και έχουν υλοποιηθεί.**

**Έτσι με τις τροποποιήσεις που κάνουμε, ουσιαστικά, δίνουμε και στον Δήμο περισσότερους πόρους, αλλά δίνουμε και τη δυνατότητα να λύσουμε τεχνικά προβλήματα που υπήρχαν στη Σύμβαση Παραχώρησης, ώστε να προχωρήσει η υλοποίηση του master plan και η υλοποίηση των υπόλοιπων υποχρεωτικών επενδύσεων. Νομίζω ότι και αυτό η Θεσσαλονίκη θα το «αγκαλιάσει».**

**Δεν είναι καμία από τις ρυθμίσεις που φέρνουμε σε αντίθεση με την τοπική κοινωνία. Θα σας πω ότι η τοπική κοινωνία σε πολλές περιπτώσεις ήταν και ο επισπεύδων. Από τα πρώτα τηλεφωνήματα που δέχτηκα, όταν ανέλαβα τα νέα καθήκοντά μου, ήταν από τους φορείς της Ηγουμενίτσας που μου ζητούσαν να επισπεύσω τη διαδικασία κύρωσης αυτής της Σύμβασης Παραχώρησης στη Βουλή και γι’ αυτό και είναι και από τα πρώτα νομοσχέδια που έρχονται να συζητηθούν με το άνοιγμά της, τώρα τον Σεπτέμβριο.**

**Νομίζω ότι και οι ρυθμίσεις για τον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης έχουν την αντίστοιχη υποστήριξη από τους τοπικούς φορείς και την τοπική κοινωνία και είμαι βέβαιος, ότι με τη συζήτηση που θα γίνει μετά την τοποθέτηση του Εισηγητή της Πλειοψηφίας και τις απαντήσεις απέναντι στους φορείς, οι οποίοι θα κληθούν ελπίζω και άλλα κόμματα της Βουλής, πλην της κυβερνητικής πλειοψηφίας να υποστηρίξουν αυτό το αναπτυξιακό βήμα.**

**Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.**

**Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης για μία σύντομη ερώτηση προς τον κ. Υπουργό.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας): Να ευχηθώ καλή επιτυχία, κύριε Πρόεδρε, στις εργασίες της Επιτροπής, υπό την Προεδρία σας, και να καλωσορίσω, βέβαια, και τον Υπουργό Ναυτιλίας.**

**Είπατε δύο πράγματα, κύριε Βαρβιτσιώτη, και εδώ είναι το ερώτημα. Ότι η αγορά από τον Όμιλο Grimaldi του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας προβλέπεται ή προέρχεται από κάποια υποχρέωση εθνική που κληρονομήθηκε από την εποχή της έξαρσης της οικονομικής κρίσης, είναι ακριβές; Το κατάλαβα κάπως έτσι, ότι υπήρχε κάποια υποχρέωση να ενταχθεί το ένα από τα δέκα Λιμάνια της Ηγουμενίτσας σε διαδικασία πώλησης;**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Υπουργός θα παραβρεθεί στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής μας, οπότε, θα έχετε την ευκαιρία να τον ρωτήσετε.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας): Μπορείτε, σας παρακαλώ, μέχρι το τέλος των συνεδριάσεων να εμφανίσετε στη Βουλή, τη Σύμβαση Παραχώρησης των μετοχών, που υπογράφηκε τον Μάρτιο με την εταιρεία και δεν έχει, παρά τις επίμονες πιέσεις της Αντιπολίτευσης, περιέλθει σε γνώση του Σώματος; Τη Σύμβαση Παραχώρησης μετοχών.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπενθυμίζω και υπογραμμίζω ότι ο κ. Υπουργός θα είναι παρών και στη δεύτερη και στην τρίτη συνεδρίαση, οπότε σε αυτές τις δύο συνεδριάσεις μπορούν να τεθούν όλα τα ερωτήματα. Είναι, άλλωστε, κάπως αδόκιμο να πάμε σε κύκλο ερωτήσεων και απαντήσεων σε μία επεξεργασία νομοσχεδίου, πριν τοποθετηθούν οι Εισηγητές. Αν μπορεί, λοιπόν, ο κ. Μπιάγκης να κρατήσει την ερώτησή του για την επόμενη συνεδρίαση, θα διευκολύνει τις εργασίες.**

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι ερώτηση, στην οποία εδράζεται η επόμενη τοποθέτηση της παράταξης μας και όλων ημών. Δηλαδή, αν μας βάζει ex officio, ότι είμαστε υποχρεωμένοι να παραχωρήσουμε το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, δεν μπορούμε να κουβεντιάζουμε και ίσως, αλλάξουμε και τη θέση μας. Γι’ αυτό λέμε, λοιπόν, στον κ. Υπουργό, να μας δώσει τα έγγραφα, από τα οποία προκύπτει η μνημονιακή υποχρέωση παραχώρησης των λιμένων της Πατρίδας μας. Είναι σημαντικά στοιχεία, για να καθορίσουμε τη θέση μας.**

**Δεύτερον, υπάρχει εξαίρεση, σε σχέση με το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, το οποίο εξαιρέθηκε, παρ’ ότι ολοκληρώθηκε η όλη διαδικασία;**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Είναι σαφής η ερώτησή σας.**

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Αυτή η μνημονιακή υποχρέωση συμπεριλαμβάνει όλα τα λιμάνια, εκτός από το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, στο οποίο ολοκληρώθηκε η διαδικασία και τελευταία στιγμή, για λόγους που ποτέ δεν μάθαμε, εξαιρέθηκε;**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Μπιάγκη, κάνετε τοποθέτηση.**

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Μα είναι θέματα, για τα οποία θα μπορέσουν να τοποθετηθούν οι Εισηγητές και ο καθένας από εμάς.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας ευχαριστώ πολύ.**

**Τον λόγο έχει ο κ. Βαρβιτσιώτης.**

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι θα ξεχάσουμε κι αυτά που ξέρουμε και δεν πρέπει να ξεχνάμε. Η δημόσια περιουσία, η ιδιωτική περιουσία του δημοσίου, δόθηκε στο ΤΑΙΠΕΔ, όταν συστήθηκε το ΤΑΙΠΕΔ, ώστε να αποκομίσει οφέλη για την κάλυψη των δανειακών αναγκών του ελληνικού κράτους. Το ΤΑΙΠΕΔ μετασχηματίστηκε, το καλοκαίρι του 2015, ως παράρτημα** **του Υπερταμείου. Έπαψε να είναι ένας φορέας ελεγχόμενος από το ελληνικό κράτος. Μπήκε στο Υπερταμείο απέκτησε άλλον «ιδιοκτήτη», του οποίου μοναδικός στόχος είναι η ιικανοποίηση των δανειακών υποχρεώσεων και η αποπληρωμή των δανείων των περιόδων 2010 - 2018.**

Όπως ξέρετε πάρα πολύ καλά, οι αποφάσεις του Υπερταμείου δεν αποτελούν αποφάσεις του σκληρού πυρήνα της Κυβέρνησης της χώρας. Και μην ξεχνάτε την κουβέντα που έγινε, αν το Υπερταμείο θα εδρεύει στο Λουξεμβούργο ή θα έχει έδρα στην Αθήνα. Αν θα έχει αποκλειστική διοίκηση από ξένους ή θα έχει μεικτή διοίκηση από ξένους και κάποιους εκπροσώπους της ελληνικής Κυβέρνησης.

Από κει και πέρα η αξιοποίηση της ιδιωτικής περιουσίας του δημοσίου έχει σημασία να γίνεται με έναν τρόπο που να εξυπηρετούνται οι δύο βασικοί στόχοι. Πρώτα απ’ όλα, τον αναπτυξιακό στόχο της περιοχής και δεύτερον, την κάλυψη και μείωση των δανειακών υποχρεώσεων που έχει αναλάβει η χώρα από το παρελθόν. Δεν σας λέω κάτι καινούργιο. Απορώ, γιατί εκπλήσσεστε για όλα αυτά που σας λέω.

Άλλωστε, η διαδικασία των παραχωρήσεων ή υπό παραχωρήσεων προς τρίτους, δεν είναι κάτι καινούργιο που για πρώτη φορά πέφτει «ως κεραυνός εν αιθρία» σε αυτή την Αίθουσα. Νομίζω και η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ αντίστοιχα προσπάθησε να προχωρήσει μέσα από το σύστημα των υπό παραχωρήσεων στην αξιοποίηση των λιμενικών υποδομών, χωρίς, όμως, καμία επιτυχία. Επαναλαμβάνω, χωρίς καμία επιτυχία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Λέγονται ψευδή πράγματα, κύριε Πρόεδρε. (ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, οι πάντες κρίνονται, θα έχετε τον χρόνο στην τοποθέτησή σας. Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κύριε Γιαννούλη, ο ελληνικός λαός έχει και μνήμη και κρίση και δεν λέγεται τίποτα το ψευδές.

Σε ότι αφορά στη συγκεκριμένη παραχώρηση και όχι πώληση του λιμανιού, για να ξέρουμε τι λέμε, δεν πωλείται κανένα λιμάνι, γιατί κανένα λιμάνι δεν πωλείται. Δεν πωλούνται οι λιμενικές υποδομές, γιατί είναι αναπόσπαστο στοιχείο της εθνικής περιουσίας. Η διαχείριση πωλείται, η οποία είχε παραχωρηθεί στον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας, ο οποίος ήταν φορέας της Κεντρικής Κυβέρνησης και μάλιστα, δεν πλήρωνε φόρο και γι’ αυτόν το λόγο, ενώ τώρα θα πληρώνει ο Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας την ανάλογη φορολογία επί των κερδών του. Λοιπόν, αυτό παραχωρείται.

Ξέρετε πάρα πολύ καλά. Υπάρχει ένα πολύ απλό μοντέλο, κύριε Πρόεδρε, το οποίο λέει πόσο αποτιμάται μία εταιρεία στην οικονομική «πιάτσα». Για την αποτίμηση μιας εταιρείας, συνήθως, υπάρχουν διαφορετικές εκτιμήσεις, ανάλογα με τον τύπο της εταιρείας και τι υπηρεσίες κάνει. Συνήθως, οι αποτιμήσεις των εταιρειών, είναι ή 13 φορές τα κέρδη, εκεί κυμαίνεται, περίπου, μία καλή πώληση ή ένα ποσό ίσο με το τζίρο της για μία κερδοφόρα επιχείρηση.

Εδώ, η πώληση του λιμανιού του 67% των μετοχών ανέρχεται στο ποσό των 84 εκατομμυρίων, όταν ο τζίρος είναι για το 2022 στα 6,3 εκ. και τα κέρδη της στο 1,7 εκατομμύρια. Κέρδη 1,7 εκ. ευρώ σας είπα, όχι ζημίες. Άρα, ο πολλαπλασιαστής, είτε του τζίρου, είτε των κερδών, είναι πολύ χαμηλότερος από τα χρήματα που εκτιμήθηκε η αποτίμηση του λιμανιού που ανέρχεται στα 125 εκατομμύρια, βάσει του γεγονότος, ότι το 67% αποτιμήθηκε από την αγορά στα 84 εκατ., με παράλληλες υποχρεωτικές επενδύσεις, οι οποίες ανέρχονται περίπου στα 35 εκατομμύρια.

Αυτά, λοιπόν, τα βασικά στοιχεία αυτής της πράξης που γίνεται, δείχνουν, όχι μόνο το κατάφερε -και οφείλω να το αναγνωρίσω- το ΤΑΙΠΕΔ να κάνει μία πάρα πολύ καλή διαγωνιστική διαδικασία, η οποία προσέλκυσε ενδιαφέρον, γιατί δεν είχαμε μόνο έναν υποψήφιο. Προσέλκυσε ενδιαφέρον και μάλιστα, εννέα επενδυτών, εκ των οποίων κατέληξαν οι τρεις να υποβάλουν δεσμευτικές προσφορές. Πολύ μεγάλο ενδιαφέρον. Δεύτερον, κατάφερε να παίρνει το ελληνικό δημόσιο, να εισπράττει στο ταμείο του, πολύ περισσότερα χρήματα, από αυτά που θα εισέπραττε, αν ήταν ο μόνος μέτοχος του ΟΛ.ΗΓ..

Σε ότι αφορά στο ερώτημα για τη Σύμβαση. Κύριε Γιαννούλη, ένα λεπτό, μην προτρέχετε. Είδατε ότι δεν έχω κανένα πρόβλημα να απαντήσω σε όλες τις ερωτήσεις. Είμαι κοινοβουλευτικός, εδώ και αρκετά χρόνια, και σέβομαι απόλυτα τις διαδικασίες της Βουλής και ξέρω ότι όταν ρωτάνε οι Βουλευτές, οφείλουμε να δίνουμε συγκεκριμένες απαντήσεις.

Η Σύμβαση, λοιπόν, που έρχεται, μαζί με πολλά παραρτήματα, που είναι χάρτες, αποτυπώσεις, τοπογραφικά διαγράμματα -και αυτό είναι ένα τεχνικό πρόβλημα της Βουλής- είναι πάρα πολύ «βαρύ» αρχείο. Στην πρώτη ανάρτηση του νομοσχεδίου, υπήρχε σύνδεσμος, στον οποίον είχαν αναρτηθεί. Στη δεύτερη ανάρτηση του νομοσχεδίου, μάς ζήτησαν να συμπιέσουμε ένα αρχείο πολύ μεγάλο, σε ποσοστό κάτω από το 10% του χώρου, για να μπει και στο site της Βουλής. Αυτό δεν κατέστη δυνατό τεχνικά από τις υπηρεσίες της Βουλής, γιατί εμείς δεν μπορούσαμε τεχνικά να το κάνουμε και δεν είναι και δική μας αρμοδιότητα να συμπιέζονται τα αρχεία, για να αναρτηθούν στην ιστοσελίδα της Βουλής. Εγώ, θα σας δώσω και τον σύνδεσμο, αλλά, νομίζω ότι και ένα φυσικό αντίγραφο θα πρέπει να υπάρχει, γιατί είναι ένας πολύ μεγάλος όγκος. Δεν ξέρω αν χρειάζεται να διανεμηθεί σε όλους, αλλά νομίζω ότι η Γραμματεία της Επιτροπής μπορεί σε οποιονδήποτε το ζητήσει, να έχει πρόσβαση σε αυτό το αρχείο και να το δώσει, είτε με τη μορφή usb ή με τη μορφή ενός ηλεκτρονικού ή φυσικού αντιγράφου, για να μην υπάρχει καμία αμφιβολία. Τεχνικό ήταν το θέμα και δεν υπήρχε άλλη καμία διάθεση. Απλώς σας λέω, ότι ήταν ένα εξαιρετικά μεγάλο αρχείο λόγω του οπτικού και απεικονιστικού υλικού, το οποίο συνόδευε αυτή τη Σύμβαση, γιατί, όπως γνωρίζετε, έρχεται με όλα τα παραρτήματά της.

Έχω ολοκληρώσει και σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ και θα ήθελα να ακούσουμε και αν ο κ. Δελής, ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος, έχει να προτείνει κάποιους φορείς.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας»):** Όχι, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Δελή.

Ο κ. Δελής, επειδή έχει και άλλες κοινοβουλευτικές υποχρεώσεις έχει ζητήσει μία αλλαγή στη σειρά των τοποθετήσεων.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας»):** Θα ζητούσα, αν γίνεται και με την ανοχή και την άδεια των συναδέλφων, να προταχθώ, γιατί είναι πολύ πιεστικός ο δικός μου χρόνος, σήμερα, ειδικά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως, ναι.

Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Κύριε Πρόεδρε, επειδή κι εγώ είμαι σε κάποια άλλη Επιτροπή, δεν θέλω να ζητήσω τον λόγο πριν από τους συναδέλφους, απλώς να τοποθετηθώ αργότερα και να διευκολύνω το έργο.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως, βεβαίως.

Κύριε Δελή, θα σας παρακαλούσα και παρ’ ότι σας υποσχέθηκα, ότι θα υπάρχει μια μεταβολή στη σειρά των τοποθετήσεων, να τοποθετηθεί ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Γιόγιακας και αμέσως μετά εσείς. Συμφωνείτε; Πολύ ωραία.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιόγιακας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο νομοσχέδιο που έρχεται σήμερα στην Επιτροπή και αφορά κυρίως τη Σύμβαση Παραχώρησης, μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας και του Ελληνικού Δημοσίου, μετά την απόκτηση του 67% του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού από θυγατρική της Κοινοπραξίας, υπό τον Όμιλο Grimaldi, συναντιούνται δύο μεγάλα και σύνθετα έργα. Δύο έργα, τα οποία έβαλε σε ράγες, «έτρεξε» και ωρίμασε η προηγούμενη Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, για να έρθει να ολοκληρώσει η σημερινή νέα Κυβέρνηση.

Το ένα έργο είναι, ασφαλώς, ο διαγωνισμός από το ΤΑΙΠΕΔ, για την παραχώρηση του 67% του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας. Το δεύτερο έργο είναι η τακτοποίηση χρόνιων εκκρεμοτήτων, σχετικά με το καθεστώς της χερσαίας ζώνης Λιμένα Ηγουμενίτσας, χάρη στην οποία ύστερα από δεκαετίες αποδίδονται στην τοπική κοινωνία εκτάσεις που δεν έχουν σχέση με τις δραστηριότητες του λιμανιού. Και στη μία και στην άλλη περίπτωση, πρόκειται για διαδικασίες που απαίτησαν πολύ χρόνο, πολύ κόπο και τη συνεργασία πολλών διαφορετικών οργανισμών και μάλιστα σε δύσκολες περιόδους, λόγω των περιορισμών της πανδημίας.

Έχοντας δει βήμα-βήμα, όλα όσα πολλά έγιναν αυτά τα τρεισήμισι χρόνια, προκειμένου να φθάσουμε εδώ που είμαστε σήμερα, θεωρώ χρέος μου να ευχαριστήσω και με την ευκαιρία αυτή -θα μου επιτρέψετε, κύριε Υπουργέ- τον πρώην Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. τον κ. Γιάννη Πλακιωτάκη, τον Γενικό Γραμματέα Ναυτιλίας και Λιμένων, τον κ. Κυριαζόπουλο, τον πρώην Υπουργό Οικονομίας, τον κ. Σταϊκούρα και τους πρώην Γενικούς Γραμματείς Δημόσιας Περιουσίας του Υπουργείου Οικονομικών, την κυρία Καλύβα, τον κ. Μαστρομανώλη, τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΤΑΙΠΕΔ, τον κ. Πολίτη, όπως και τη Διοίκηση του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας. Ασφαλώς, στο πρόσωπο των παραπάνω, ευχαριστώ και όλους τους συνεργάτες τους, οι οποίοι συνέβαλαν για να επιτευχθεί το καλύτερο αποτέλεσμα και στα δύο μέτωπα.

Σε αυτή την, επί της αρχής, συζήτηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σταθώ πρώτα σε ορισμένα σημεία, σχετικά με την παραχώρηση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας. Ο σχετικός διαγωνισμός του ΤΑΙΠΕΔ έγινε με τρόπο υποδειγματικό, τέτοιον που θεωρώ ότι θα αποτελέσει οδηγό για αντίστοιχες διαδικασίες στο μέλλον. Το ενδιαφέρον των υποψήφιων επενδυτών ήταν έντονο, αφού εννέα σχήματα υπέβαλαν εκδήλωση ενδιαφέροντος και επτά από αυτά κρίθηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ ότι πληρούν τα κριτήρια για την υποβολή δεσμευτικών προσφορών. Από τους τρεις υποψήφιους που κατέθεσαν δεσμευτικές προσφορές, το ΤΑΙΠΕΔ ζήτησε να υποβάλουν βελτιωμένες, δηλαδή, αυξημένες οικονομικές προτάσεις, δείγμα του έντονου ανταγωνισμού για την απόκτηση του 67%. Το κοινοπρακτικό σχήμα, στο οποίο παραχωρήθηκε η πλειοψηφία των μετοχών, έχει αποδεδειγμένη εμπειρία στη διαχείριση λιμένων, διεθνές εκτόπισμα, γνώση του ελληνικού περιβάλλοντος, αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Αδριατικής και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Το τίμημα που καταβάλλει ο προτιμητέος επενδυτής ξεπέρασε κάθε προσδοκία, φθάνοντας τα, περίπου, 84,2 εκατομμύρια ευρώ, ποσό, το οποίο τονίζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι θα αυξηθεί, κατά 2 εκατ. εκατομμύρια ευρώ, όπως εκτιμάται από το ΤΑΙΠΕΔ, λόγω της ισόποσης αύξησης του αποθεματικού του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας, κατά την τελευταία οικονομική χρήση, αυτή του 2022.

Το ύψος του τιμήματος είναι, ιδιαίτερα, υψηλό. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι κάτι που μπορεί να κριθεί αυθαίρετα και κατά πώς βολεύει την πολιτική συζήτηση. Υπήρξε, για όσους δεν το γνωρίζουν, ανεξάρτητος αποτιμητής. Εταιρεία που είχε προσληφθεί ως εξωτερικός σύμβουλος του ΤΑΙΠΕΔ που ανέλαβε να αποτιμήσει το εύρος του οικονομικού ανταλλάγματος για το μετοχικό κεφάλαιο που ήταν προς παραχώρηση. Το τελικό τίμημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι τέσσερις με πέντε φορές πάνω από την αποτίμηση του ανεξάρτητου συμβούλου, ο οποίος να πούμε εδώ, ότι χρησιμοποίησε μία σειρά μεθοδολογίας και εργαλείων για να καταλήξει στην πρόταση του. Όμως, πέρα από την τεχνοκρατική προσέγγιση των ειδικών είναι και η κοινή λογική που μας βοηθά να κατανοήσουμε κάποια μεγέθη.

Το ποσό των 84,2 εκατομμυρίων ευρώ και όχι των 86 και πλέον, αντιστοιχεί στο ¼ της χρηματιστηριακής αποτίμησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, όταν ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά έχει 25 φορές μεγαλύτερο κύκλο εργασιών. Είναι, επίσης, ίσο με 12 φορές τον κύκλο εργασιών του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας και κυρίως, ισοδυναμεί με 50 φορές τα κέρδη προ φόρων του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας για το 2022. Δεν είναι, όμως, μόνο το ύψος του τιμήματος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι και το αντάλλαγμα παραχώρησης, 3,5% επί των ακαθαρίστων εσόδων που θα καταβάλει ο Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας στο ελληνικό δημόσιο κάθε χρόνο και για κάθε χρόνο από τα 40 έτη που θα διαρκέσει η συμφωνία. Με το 85% του ετήσιου τέλους να καταβάλλεται στους δύο Δήμους που φιλοξενούν λιμενικές εγκαταστάσεις του Οργανισμού, δηλαδή, στους Δήμους Ηγουμενίτσας και Φιλιατών. Είναι, επίσης, το πρόσθετο δημοσιονομικό όφελος, τα αυξημένα έσοδα για τα δημόσια ταμεία από τον φόρο εισοδήματος, επί των αυξανόμενων κερδών, από τον ΦΠΑ ως αποτέλεσμα της αύξησης των συναλλαγών, από τους φόρους μισθωτών υπηρεσιών και τις ασφαλιστικές εισφορές, λόγω αύξησης της απασχόλησης, αλλά και από πρόσθετο αντάλλαγμα παραχώρησης που θα ισχύσει με προϋποθέσεις μετά το 18ο έτος της παραχώρησης.

Πέραν αυτών, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν τεθεί στον προτιμητέο επενδυτή τέτοιοι δείκτες απόδοσης που για να τους εκπληρώσει δεν μπορεί παρά να προχωρήσει σε σειρά επενδύσεων. Αυτές θα περιλαμβάνονται στο επικαιροποιημένο master plan του Οργανισμού, το οποίο εκπονείται με την επίβλεψη και τη συνεισφορά του ΤΑΙΠΕΔ. Μεταξύ αυτών, είναι η κατασκευή και η λειτουργία τουριστικού λιμένα Ηγουμενίτσας μέσα σε διάστημα τεσσάρων χρόνων από την ολοκλήρωση της μεταβίβασης του πλειοψηφικού πακέτου. Όλα αυτά είναι ενδεικτικά μιας διαδικασίας, η οποία έχει βασική φροντίδα να διασφαλίζεται αποτελεσματικά το δημόσιο συμφέρον, καθ’ όλη τη διάρκεια της συμφωνίας παραχώρησης.

Ωστόσο, για να γίνει δυνατή η αξιοποίηση του Λιμένα Ηγουμενίτσας, έπρεπε, προηγουμένως, να ξεκαθαρίσει το καθεστώς, σχετικά με τη διαχείριση τμημάτων της χερσαίας ζώνης λιμένα, ένα θέμα που απασχολούσε την τοπική κοινωνία, όπως είπε ο κ. Υπουργός, για δεκαετίες. Τόσο ο Δήμος Ηγουμενίτσας, όσο και ο Δήμος Φιλιατών, στον οποίο βρίσκεται το αλιευτικό καταφύγιο της Σαγιάδας, διεκδικούσαν τμήματα της χερσαίας λιμενικής ζώνης, τα οποία δεν είναι αναγκαία για την ανάπτυξη λιμενικών δραστηριοτήτων και την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Για να αποχαρακτηριστούν τα τμήματα αυτά και στη συνέχεια να μπορεί να αποδοθούν με νόμιμο τρόπο, έπρεπε να αντιμετωπιστούν σοβαρά προβλήματα, τα οποία εκκρεμούσαν για ολόκληρες δεκαετίες. Πρώτα, να νομιμοποιηθούν όλα. Το τονίζω, όλα τα έργα και οι προσχώσεις που είχαν γίνει πριν η δικαιοδοσία της χερσαίας ζώνης λιμένα περάσει στον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας με τη σύμβαση παραχώρησης το 2002. Έπειτα, έπρεπε να χαραχθεί γραμμή αιγιαλού και παραλίας που σε πολλά τμήματα δεν υπάρχει, ενώ σε κάποια άλλα έπρεπε να καθοριστεί, με βάση τα νομιμοποιημένα έργα.

Τα τελευταία τρεισήμισι χρόνια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χάρη στην εντατική δουλειά των Υπουργείων Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, του Υπουργείου Οικονομικών, του ΤΑΙΠΕΔ και του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας έγιναν τα απαραίτητα βήματα, ώστε σήμερα να είμαστε στην τελική ευθεία για τη χάραξη και επαναχάραξη γραμμής αιγιαλού και παραλίας σε όλο το παραλιακό μέτωπο της πόλης της Ηγουμενίτσας.

Το ίδιο διάστημα έγινε, επίσης, μεγάλη δουλειά, ώστε να επεκταθούν οι χώροι που δεν θα παραχωρηθούν στον επενδυτή προς εκμετάλλευση, διότι στην τροποποίηση των ορίων της χερσαίας ζώνης λιμένα το 2017, κατόπιν απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας, που επικυρώθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ, δεν εξαιρέθηκαν όλες οι εκτάσεις που δεν χρειάζονται για λιμενικές δραστηριότητες. Χρειάστηκε επίμονη και εντατική προσπάθεια, ώστε να αποχαρακτηριστούν ως χερσαία ζώνη και να εξαιρεθούν από την παραχώρηση. Είναι ένα μεγάλο τμήμα του παραλιακού δρόμου, όπως είπατε κύριε Υπουργέ, είναι κτίρια που χρησιμοποιούνται από δημόσιες υπηρεσίες, είναι εγκαταστάσεις άθλησης και αναψυχής, είναι χώροι που είχαν προταθεί από τις Δημοτικές Αρχές για τα τραπεζοκαθίσματα παραλιακών καταστημάτων στα μικρότερα λιμάνια που διαχειρίζεται ο Οργανισμός Λιμένα.

Παράλληλα, διατηρείται η ελεύθερη στάθμευση στο πάρκινγκ του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ενώ ο επενδυτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να το εκσυγχρονίσει και να το συντηρεί, μέχρι να λήξει η σύμβαση παραχώρησης.

Αυτά, λοιπόν, έγιναν τα τελευταία τρεισήμισι χρόνια για το θέμα της χερσαίας ζώνης του Λιμένα Ηγουμενίτσας. Έκλεισαν, λοιπόν, εκκρεμότητες χρόνων και διασφαλίστηκε η ικανοποίηση ενός δίκαιου αιτήματος της τοπικής κοινωνίας, αγαπητοί συνάδελφοι.

Πλέον, με την είσοδο του επενδυτικού σχήματος, τόσο το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, όσο και τα μικρότερα λιμάνια, που ανήκουν στον Οργανισμό στα Σύβοτα, τη Πλαταριά και τη Σαγιάδα, θα μπουν σε σε μία νέα φάση ανάπτυξης, που μεταφράζεται και σε αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της Ηγουμενίτσας στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος στην ευρύτερη περιοχή, στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων και νέων άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι νομίζω σαφές και από την τοποθέτησή μου, ότι δεν μπήκα στη διαδικασία να εξηγήσω, έστω και πολύ γενικά, γιατί είναι αναγκαία η είσοδος ιδιωτικών κεφαλαίων σε υποδομές, όπως είναι τα λιμάνια. Αντιλαμβάνομαι ότι από μερίδα της Αντιπολίτευσης υπάρχει μία πάγια διαχρονική οριζόντια απόρριψη κάθε συμμετοχής άλλου πλην του κράτους στη διαχείριση της δημόσιας περιουσίας και των δημόσιων αγαθών.

Με αυτούς μας χωρίζει, ούτως ή άλλως, ιδεολογική άβυσσος, η οποία ξεπερνά το πλαίσιο της συζήτησης, επί του νομοσχεδίου. Το πρόβλημα αφορά εκείνα τα κόμματα που, ενώ ως κυβέρνηση υπέγραψαν την προηγούμενη δεκαετία μερικές από τις πιο εμβληματικές παραχωρήσεις λιμένων, όπως της Θεσσαλονίκης και άλλων μεταφορικών υποδομών, όπως αεροδρόμια, επέκριναν με δημόσιες τοποθετήσεις τους τις εξελίξεις, σχετικά με τον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας, αλλά γι’ αυτό θα μου επιτρέψετε να πω περισσότερα στη συζήτηση της Δευτέρας.

Για την ώρα, αξίζει, κύριε Υπουργέ, να κρατήσουμε, ότι και σε αυτή την περίπτωση η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δείχνει ότι μπορεί να δίνει λύσεις σε προβλήματα που «σέρνονταν», επί δεκαετίες, είτε αυτά είναι ειδικού ενδιαφέροντος, είτε τοπικού χαρακτήρα, και ότι συνεχίζει να κάνει πράξη το σχέδιό της για νέες επενδύσεις, για βελτίωση υποδομών και υπηρεσιών που έχουν αντίκρισμα στην εθνική οικονομία, αλλά και στην ευημερία των τοπικών κοινωνιών.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα κάνουμε μία αλλαγή στη σειρά των ομιλητών, διότι έχει τεθεί υπ’ όψιν μας ένα αίτημα από τον Ειδικό Αγορητή του ΚΚΕ, τον κ. Δελή να προηγηθεί.

Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αφού πρώτα, ευχαριστήσω ειλικρινά τους Εισηγητές των κομμάτων για την παραχώρηση της σειράς, να πω ότι το σημερινό νομοσχέδιο αφορά τροποποιητικές συμβάσεις των συμβάσεων παραχώρησης σε ιδιωτικά επιχειρηματικά σχήματα, συμβάσεων που, ήδη, ισχύουν για τα Λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της Θεσσαλονίκης από το 2002 και το 2018, αντίστοιχα. Αυτές οι νέες τροποποιημένες συμβάσεις, που έρχονται προς κύρωση κινούνται, φυσικά, στη ρότα των αρχικών συμβάσεων και όπως τότε καταψηφίσαμε εκείνες τις συμβάσεις, δηλώνουμε, εξαρχής, ότι θα καταψηφίσουμε και αυτές τις τροποποιημένες, αφού τις πιο πολλές φορές ενισχύουν ποικιλοτρόπως, ακόμα περισσότερο τα επιχειρηματικά συμφέροντα που δραστηριοποιούνται σε αυτά τα λιμάνια.

Μιλούμε, φυσικά, για τις συμβάσεις παραχώρησης που υπογράφηκαν διαδοχικά από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ, υλοποιώντας τη γνωστή στρατηγική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη λεγόμενη απελευθέρωση των μεταφορών και μιας βασικότατής τους υποδομής, όπως είναι τα λιμάνια, όλα τα βασικά λιμάνια της χώρας.

Αρκούν, θεωρούμε δύο σημεία, για να φανεί ο αντιλαϊκός χαρακτήρας αυτής της πολιτικής που υπηρετούν όλα τα αστικά κόμματα. Βασικό στοιχείο αυτής της πολιτικής για τα λιμάνια είναι, ασφαλώς, οι αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις των εργαζομένων, σε βάρος των εργαζομένων: ευέλικτες μορφές απασχόλησης, διευθέτηση ημερήσιου, εβδομαδιαίου χρόνου, κατάργηση της σταθερής και μόνιμης και με πλήρη δικαιώματα εργασίας, αφαίρεση κατακτήσεων ασφαλιστικών, κατάργηση κανονισμών εργασίας, μείωση του αριθμού των εργαζομένων, εντατικοποίηση της δουλειάς και όλα αυτά για την απόσπαση μεγαλύτερης υπεραξίας, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η κερδοφορία.

Το παράδειγμα της COSCO, για το οποίο επαίρεται συχνά πυκνά η Νέα Δημοκρατία και όχι μόνο, είναι χαρακτηριστικό. Εκεί, «λυσσασμένα» επιχειρούνται «χτυπήματα» στις κατακτήσεις των λιμενεργατών με την είσοδο εργολαβικών εταιρειών, την εντατικοποίηση της εργασίας, την αύξηση του ωραρίου, την κατάργηση των νυχτερινών, των αργιών, των εορτών, το «χτύπημα» του θεσμού των βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελμάτων και για όλα αυτά είναι που αγωνίζονται οι εργαζόμενοι να σταματήσουν με τους αγώνες τους.

Εκτός, όμως, από αυτό το άγριο «χτύπημα» των εργατικών δικαιωμάτων, την ίδια στιγμή, προωθούνται και νέα προνόμια και νέες φοροαπαλλαγές για τα μονοπώλια των λιμενικών υποδομών και μεταφορών. Με τις συμβάσεις αυτές, για παράδειγμα, στη Σύμβαση για το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας και στο άρθρο 11 του Παραρτήματος, απαγορεύεται στους Δήμους να επιβάλλουν στους επιχειρηματικούς ομίλους, που θα έχουν αυτή τη διαχείριση των λιμανιών, ανταποδοτικά τέλη, τον φόρο των ηλεκτροδοτούμενων εκτάσεων. Απαλλάσσονται, δηλαδή, οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις από τον ΕΝΦΙΑ και την ίδια στιγμή, καλείται ο λαός να πληρώνει τον ΕΝΦΙΑ μαζί με τα δημοτικά τέλη, τους άμεσους και έμμεσους φόρους, κ.λπ.. Δεν πρέπει, επίσης, να ξεχνάμε, ότι τα Λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της Θεσσαλονίκης, αποτελούν μαζί με τα Λιμάνια της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας τη λεγόμενη Εγνατία των Λιμανιών, που έχει, ασφαλώς, κομβική θέση στους επιχειρηματικούς και γεωπολιτικούς στόχους της ελληνικής αστικής τάξης, αλλά όχι του ελληνικού λαού.

Σε ότι αφορά στην ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας, αυτοί οι αστικοί σχεδιασμοί υλοποιούνται με προσήλωση, είναι αλήθεια, για πάνω από 20 χρόνια, δεν είναι τωρινοί απ’ όλες, μάλιστα, τις κυβερνήσεις, χωρίς εξαίρεση. Σημασία έχει το τι κάνουν οι κυβερνήσεις, όχι το τι λένε. Με βάση λοιπόν την πείρα του Πειραιά, οι συνέπειες για τους κατοίκους της Ηγουμενίτσας και ολόκληρης της Ηπείρου θα είναι δραματικές, με απολύσεις εργαζομένων που σήμερα δουλεύουν στο λιμάνι για να προσληφθούν νεότεροι, βέβαια, με χειρότερες εργασιακές σχέσεις, «φθηνότεροι» με χαμηλότερους μισθούς, με αύξηση των τιμών των εισιτηρίων από και προς την Ιταλία, αλλά και την αντικρινή Κέρκυρα, όπως έχουμε δει και σε πολλά, άλλωστε, μέρη της Ελλάδας, όπου το εφοπλιστικό κεφάλαιο και οι κάτοχοι των λιμανιών, έχουν τη δυνατότητα να αποφασίζουν, εν τοις πράγμασι, το ποιος θα πάει ή δεν θα πάει και σε ποιο νησί και με τι κόστος.

Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Ηγουμενίτσας με τη δημιουργία μιας μαρίνας δεν θα πολλαπλασιάσει, ούτε τις θέσεις εργασίας, ούτε την εμπορική κίνηση στα τοπικά καταστήματα, αφού αυτή θα συνοδευτεί με την κατασκευή και τη λειτουργία ξενοδοχείων και εμπορικών καταστημάτων μέσα στη μαρίνα, προς όφελος, βεβαίως, του επενδυτή, συγκεντρώνοντας όλη την τουριστική «πίτα» της περιοχής και οδηγώντας στην καταστροφή εκατοντάδες αυτοαπασχολούμενους, όπως χαρακτηριστικά αποδεικνύει και το πολύ κοντινό στην Ηγουμενίτσα παράδειγμα της Λευκάδας.

Όσο για την επέκταση της κρουαζιέρας; Δείχνει, γιατί είναι πια μια πραγματικότητα στη χώρα μας, ότι από αυτή την επέκταση της κρουαζιέρας δεν ωφελούνται οι μικροί ιδιοκτήτες, αφού, ουσιαστικά, πρόκειται για γιγαντιαία πλωτά ξενοδοχεία με δικές τους υποδομές, τα οποία το μόνο που κάνουν είναι να πηγαινοφέρνουν με λεωφορεία τους χιλιάδες τουρίστες στα τουριστικά αξιοθέατα κάθε περιοχής που επισκέπτονται. Θα συνεχιστεί, συνεπώς, αντικειμενικά η ανισόμετρη ανάπτυξη διαφορετικών κλάδων και περιοχών, ένα εγγενές στοιχείο, έτσι κι αλλιώς, του καπιταλιστικού δρόμου ανάπτυξης, αλλά το σημειώνουμε, και δεν είναι τυχαίο ότι στην Ελλάδα του 2023 η Θεσπρωτία, όσο και η Ήπειρος, είναι από τις λιγότερο αναπτυγμένες καπιταλιστικά περιοχές της χώρας.

Πάμε τώρα και στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Ο νέος ιδιοκτήτης του Λιμανιού, να θυμίσουμε μερικά πράγματα, απαίτησε και τελικά πήρε το Λιμάνι «καθαρό» και απαλλαγμένο απ’ όσες υποχρεώσεις είχε, τόσο στους εργαζόμενους, όσο και στον λαό της Θεσσαλονίκης και αυτή ήταν η μεγάλη, πραγματικά, μεγάλη προσφορά του ΣΥΡΙΖΑ με τη Σύμβαση Παραχώρησης που έκανε το 2018 στους λεγόμενους ιδιώτες επενδυτές. Πρόκειται για μία ιδιωτικοποίηση, η οποία, ασφαλώς, υπακούει στις γενικότερες στρατηγικές επιλογές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που πέρα από την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων, εντάσσεται και στους γενικότερους ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς στην περιοχή για τον γεωστρατηγικό έλεγχο περιοχών και δρόμων μεταφοράς εμπορευμάτων και ενέργειας, σχεδιασμούς, βεβαίως, οι οποίοι πυροδοτούν εντάσεις στην ευρύτερη περιοχή.

Ταυτόχρονα, όμως, υπηρετεί και τους σχεδιασμούς του εγχώριου κεφαλαίου για τη μετατροπή της χώρας μας της Ελλάδας σε έναν κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, κάτι που φαίνεται ολοκάθαρα και από τις επενδύσεις, οι οποίες προωθούνται και περιλαμβάνονται στην αρχική σύμβαση, όπως ήταν η σιδηροδρομική και η οδική σύνδεση του Λιμανιού με το υπόλοιπο μεταφορικό δίκτυο.

Όλος αυτός ο «πυρετός», γιατί, πραγματικά, μιλάμε για «πυρετό» δράσης του κεφαλαίου στο Λιμάνι και ευρύτερα στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ασφαλώς και θα φέρει τεράστια κέρδη, μόνο που αυτά δεν θα είναι για τους εργαζόμενους, αλλά για τους επιχειρηματικούς ομίλους. Να, γιατί πανηγυρίζουν για την ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού στη Θεσσαλονίκη και οι βιομήχανοι και οι εξαγωγείς και οι μεγαλέμποροι και η Κυβέρνηση, βεβαίως. Κάτι ξέρουν αυτοί. Για τους υπόλοιπους, για τον λαό, αρκεί μονάχα μία φράση, θα την θυμίσω, από την αρχική σύμβαση ιδιωτικοποίησης που έφερε ο ΣΥΡΙΖΑ, για να φανούν τα ψεύτικα τα λόγια τα μεγάλα της αστικής τάξης στον λαό.

Αναφέρει χαρακτηριστικά η αρχική σύμβαση: «Ωστόσο, η ανάληψη συμβατικής δέσμευσης για συγκεκριμένο αριθμό θέσεων εργασίας ή και επιπέδων αποδοχών θα ήταν προβληματική από πλευράς δικαίου των κρατικών ενισχύσεων». Δηλαδή, όχι μόνο δεν εγγυώνται, αλλά, εκ προοιμίου, αναφέρονται στις απολύσεις και στη μείωση των αποδοχών.

Να, λοιπόν, πώς η ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης του Λιμανιού στρέφεται σε βάρος του λαού της Θεσσαλονίκης, σε βάρος των εργαζομένων στο λιμάνι, σε βάρος όλου του ελληνικού λαού τελικά.

Ταυτόχρονα, γίνεται βασική αιτία και αυτή -δεν είναι η μόνη ασφαλώς- για να ακριβαίνουν βασικά αγαθά που καταναλώνει σήμερα μία λαϊκή οικογένεια και που μεταφέρονται και από το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης και γίνεται αφορμή, για να αφανιστούν μία σειρά αυτοαπασχολούμενοι, οι οποίοι δραστηριοποιούνταν και συνεχίζουν ορισμένοι από αυτούς να δραστηριοποιούνται γύρω από αυτά.

Όσο για τα πολυδιαφημισμένα αντισταθμιστικά οφέλη σε δύο Δήμους της Θεσσαλονίκης, κοντά στη ζώνη του Λιμανιού, καθώς και για την πρόσβαση και τη χρήση του Προβλήτα 1 του Λιμανιού, για όσους γνωρίζουν, να πούμε ότι, ήδη, από καιρό αξιοποιείται αυτός ο Προβλήτας για πολιτιστικές δραστηριότητες από το Φεστιβάλ Κινηματογράφου της Θεσσαλονίκης και όχι μόνο και δεν αξιοποιείται φυσικά μόνο για λιμενικές δραστηριότητες, όπως θα δούμε. Όλη αυτή η φιλολογία γύρω από τον Προβλήτα 1 δεν αποτελεί παρά «στάχτη στα μάτια» του λαού της πόλης και της περιοχής, προκειμένου να ελεγχθούν οι αντιδράσεις του.

Για να γίνω πιο συγκεκριμένος, είναι χαρακτηριστικό, ότι στην αρχική σύμβαση ρητά αναφέρεται και προβλέπεται η δραστηριότητα της κρουαζιέρας σε αυτόν τον Προβλήτα 1, εκεί, δηλαδή, όπου έχουμε πολιτιστικές δραστηριότητες. Ουσιαστικά, με το άρθρο 1 της τροποποιούμενης Σύμβασης, προστίθεται, ότι «αποκλείεται εφεξής η συνεχής ανεμπόδιστη και ελεύθερη πρόσβαση του κοινού», πεζοί στον χώρο του λιμανιού, «εξαιτίας της λειτουργίας ενός Υδατοδρομίου», του οποίου, μάλιστα, δεν ορίζεται καν η έκταση, δεν γνωρίζουμε ποιον χώρο ακριβώς και πόσο θα καταλαμβάνει.

Αν, μάλιστα, συνυπολογίσουμε την, ούτως ή άλλως, ελεγχόμενη πρόσβαση στους εναπομείναντες, υπό τον έλεγχο του ελληνικού δημοσίου εξαιρούμενους χώρους και στοιχεία που προορίζονται για την εγκατάσταση και άλλων δημόσιων υπηρεσιών, τελικά καταλαβαίνουμε ότι αυτή η περιβόητη ελεύθερη πρόσβαση δεν είναι και τόσο ελεύθερη, γιατί για να ήταν ελεύθερη θα έπρεπε κανονικά να προβλέπεται ρητά στη Σύμβαση χώρος ελεύθερης, συνεχούς και ανεμπόδιστης πρόσβασης στο κοινό συγκεκριμένος σε όλους τους χώρους του Λιμανιού. Θα έπρεπε να προβλέπονται ρητά και όχι αφαιρετικά, γενικώς και αορίστως, οριοθετημένοι χώροι αποκλειστικά ελεύθερης πρόσβασης των πολιτών στο Λιμάνι, κάτι που δεν υπάρχει.

Σχετικά τώρα με την τεκμαιρόμενη σιωπηρή συναίνεση του κρατικού φορέα έγκρισης, με μόνη την πάροδο άπρακτης τρίμηνης προθεσμίας, πρόκειται για μία ρύθμιση αντίθετη με όσες άλλες ανάλογες περιπτώσεις υπόκεινται σε προηγούμενη έγκριση από τον αρμόδιο φορέα, όπου εάν δεν υπάρχει ρητή έγκριση από τον φορέα, η άπρακτη πάροδος μιας συγκεκριμένης προθεσμίας, που τίθεται από τον νόμο, τεκμαίρεται ως σιωπηρή απόρριψη. Αν δεν αποφασίσει, δηλαδή, ο κρατικός φορέας και αν δεν αναφερθεί ρητά σε αυτό, τότε θεωρείται ότι έχει απορρίψει και όχι ως σιωπηρή συναίνεση που θεωρείται εδώ. Το ακριβώς αντίθετο, δηλαδή. Είναι απαράδεκτο, κατά τη νομοθεσία, λέμε εμείς, να μην χορηγείται έγκριση από το αρμόδιο κρατικό όργανο για ένα τεχνικό, μάλιστα, έργο και παρόλα αυτά το έργο να εκτελείται και να θεωρείται εκτελεσθέν νομότυπα, επειδή δεν δόθηκε έγκριση μέσα σε ορισμένη προθεσμία. Εδώ, δηλαδή, υπάρχει μία εξαίρεση, η οποία, εμφανώς, ευνοεί το επιχειρηματικό κεφάλαιο του Λιμανιού.

Διακυβεύονται ακόμη, αν μη τι άλλο, και θεμελιώδεις όροι ασφάλειας ενός τεχνικού έργου και μάλιστα, μέσα στο Λιμάνι, όπως είναι απαράδεκτος ο περιορισμός για τα κυριαρχικά δικαιώματα του δημοσίου, να τροποποιεί ή να μεταβάλλει τη χρήση οποιουδήποτε καθορισμένου στοιχείου, χωρίς τη συναίνεση του επιχειρηματικού fund που έχει αναλάβει τη διαχείριση του Λιμανιού. Ομοίως, εφόσον παρίσταται ανάγκη για λόγους εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος, να αντικατασταθούν ένα ή περισσότερα καθορισμένα στοιχεία του ελληνικού δημοσίου από εναλλακτικούς συγκρίσιμους χώρους, έναντι, μάλιστα, δωρεάν παραχώρησης χώρων του ελληνικού δημοσίου στον ΟΛΘ, εάν δεν συμφωνεί ο ΟΛΘ. Δηλαδή, για όλα θα πρέπει να συμφωνεί το κράτος που έχει την υψηλή κυριότητα αυτού του χώρου και θα πρέπει να ρωτάει κάθε φορά για ό,τι κάνει και τον παραχωρησιούχο.

Τέλος, είναι φανερό ότι αυτός ο Οργανισμός, αυτά τα επιχειρηματικά συμφέροντα, η εταιρεία που έχει αναλάβει το Λιμάνι, καθίσταται κριτής τελικά αυτή των συμφερόντων του ελληνικού δημοσίου και όχι το ελληνικό δημόσιο. Στην πραγματικότητα, η αντικατάσταση και οτιδήποτε και αν γίνεται στο λιμάνι και το αποφασίζει το ελληνικό δημόσιο, θα γίνεται μόνο αν δεν θίγονται τα συμφέροντα του επιχειρηματικού fund.

Ας κρατήσουμε τέλος και την πρόβλεψη για την παραχώρηση επιπλέον εκτάσεων της χερσαίας ζώνης του Λιμανιού στον ΟΛΘ, αντί εύλογου οικονομικού ανταλλάγματος, όπως λέει, και κατόπιν, μάλιστα, καλόπιστων διαβουλεύσεων -δεν έχουμε καμία αμφιβολία για αυτό- γιατί πρόκειται για ρύθμιση που ανοίγει ουσιαστικά τον δρόμο της σταδιακής απαλλοτρίωσης ολόκληρης της χερσαίας ζώνης του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης από αυτή την εταιρεία.

Για όλα αυτά που αναφέρω είναι πολύ βαριές οι ευθύνες και όλων όσων έφεραν και ψήφισαν και εγκρίνουν τέτοιες συμβάσεις, αλλά και για τις Δημοτικές Αρχές της πόλης και της Περιφέρειας και για όλους εκείνους τους φορείς, οι οποίοι βάζουν φαρδιά πλατιά την υπογραφή τους για την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού. Είναι ορισμένα από τα στοιχεία που μας οδηγούν στην καταψήφιση, θα πούμε και άλλα στις επόμενες συνεδριάσεις.

Για εμάς μπορεί να γίνει ανάπτυξη του Λιμανιού, βεβαίως, κάτω από άλλες συνθήκες και προϋποθέσεις με σταθερή δουλειά, με μοχλό για τη συνολική κοινωνική πολιτική και οικονομική ανάπτυξη, η οποία θα αφορά, όμως, όλο τον λαό και όχι τις επιχειρήσεις. Θα χρειαστούν, βεβαίως, σημαντικές αλλαγές στο επίπεδο της εξουσίας και της οργάνωσης της κοινωνικής παραγωγής, κάτι που συμπεριλαμβάνεται στην ολοκληρωμένη πρόταση του Κ.Κ.Ε. για το ζήτημα αυτό.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πριν περάσω στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Γιαννούλη, να σας ανακοινώσω τους φορείς που θα κληθούν στην επεξεργασία του νομοσχεδίου και είναι η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, η Ένωση Λιμένων Ελλάδος, ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας, ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, η Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), ο Δήμος Ηγουμενίτσας, ο Δήμος Φιλιατών, ο Σύλλογος Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας, η Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας, η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, το Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών άνευ Πληρώματος, η Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, ο Σύλλογος Εργαζομένων Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, το Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης και οι εμπειρογνώμονες Καθηγητές για τα λιμάνια, κ.κ. Αθανάσιος Πάλλης και Κωνσταντίνος Χλωμούδης.

Νομίζω ότι καλύψαμε τις προτάσεις.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Συγνώμη, κύριε Πρόεδρε. Να προσθέσουμε και τον Δήμο Θεσσαλονίκης. Αφού βάλαμε και τους δύο άλλους Δήμους, πιστεύω πρέπει να βάλουμε και τον Δήμο Θεσσαλονίκης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είχε προταθεί ο Δήμος Θεσσαλονίκης. Νομίζω, πλέον, ότι και με τον Δήμο Θεσσαλονίκης που προστέθηκαν συγκεράσαμε όλες τις προτάσεις. Πρέπει να υπάρχει ικανοποίηση σε όλα τα κόμματα. Ο Κανονισμός μάς περιορίζει στους δέκα φορείς. Επιχειρώντας να ικανοποιήσουμε τις προτάσεις όλων των κομμάτων και της Συμπολίτευσης και της Αντιπολίτευσης, ήδη, καλέσαμε 20 φορείς όπως γίνεται στην επεξεργασία των νομοσχεδίων τις περισσότερες φορές. Από τις προτάσεις που έχουν κατατεθεί έχει ικανοποιηθεί το 95%.

Να δώσουμε τώρα τον λόγο, στον Εισηγητή της Μειοψηφίας, τον κ. Χρήστο Γιαννούλη, βουλευτή Θεσσαλονίκης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει πολύ μεγάλη σημασία στην εκκίνηση της νέας Κοινοβουλευτικής Περιόδου και ως μέλη της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, σε συνέχεια και της προηγούμενης θητείας, να αξιοποιήσουμε τα συμπεράσματα που βγήκαν και τα προηγούμενα χρόνια. Ένα κυρίαρχο συμπέρασμα, είναι ότι έχουμε την υποχρέωση, Κυβέρνηση - μείζονα και Ελάσσονα Αντιπολίτευση, να λειτουργούμε επισπεύδοντας, για να δημιουργούνται καλύτερες συνθήκες για τους Έλληνες πολίτες. Αποτρέπει από τον αντίθετο προσανατολισμό το να λέμε μισές αλήθειες ή μικρά και μικροκουτοπόνηρα ψέματα.

Το λέω αυτό, γιατί η ερώτηση που θέσαμε αρχικά στον Υπουργό, τον κ. Βαρβιτσιώτη, αλλά πιστεύω ότι έχει απολύτως την επάρκεια να απαντήσει και ο κ. Παππάς, ως Υφυπουργός, ήταν αυτό το «νεφελώδες» επιχείρημα, όπως χθες ο Πρωθυπουργός στη συζήτηση για τις πυρκαγιές πήγαινε και ερχόταν με το επιχείρημα, αν είναι εμπρησμός, αν είναι κεραυνός, που στην τριτολογία του τελικά κατέληξε, ότι δεν μπορεί να τοποθετηθεί, αν είναι εμπρησμός ή φυσική η αιτία εκδήλωσης πυρκαγιάς, μας είπε ο κ. Βαρβιτσιώτης, ότι αποτελούσε επιλογή του Υπερταμείου η πώληση του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας; Γιατί επιμένω, ότι πρόκειται για πώληση και όχι για παραχώρηση, με βάση το νομικό πλαίσιο το οποίο έχει την πολιτική υπογραφή, κύριε Παππά, της Κυβέρνησης Σύριζα, όπου υπάρχει διαδικασία των υπό παραχωρήσεων, έτσι ώστε να προστατεύεται η δημόσια περιουσία.

Εάν το αφήγημα του κ. Βαρβιτσιώτη είναι νέας κοπής, ότι το Υπερταμείο πίεσε το ΤΑΙΠΕΔ, ώστε τον Μάρτιο του 2023, σχεδόν παραμονές των εκλογών, να υπογραφεί μία μυστηριώδη σύμβαση πώλησης μετοχών του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας, έναντι του τιμήματος των 84 εκατομμυρίων ευρώ και παραχωρώντας το 67% στους Ιταλούς επενδυτές, στην Grimaldi, εν προκειμένω, που όλως, τυχαίως, με το ίδιο τίμημα έχει εξασφαλίσει με τις ίδιες συνθήκες και την αγορά του Λιμανιού του Ηρακλείου, είναι τυχαίες, μοιραίες συμπτώσεις; Εν πάση περιπτώσει, κατατίθενται στον δημόσιο διάλογο.

Η πρώτη μου απορία, είναι γιατί συζητάμε σήμερα, μετά από τόσους μήνες, χωρίς να υπάρχει ευαισθησία από την Κυβέρνηση, που είναι συνέχεια της προηγούμενης, να κατατεθεί το κείμενο της σύμβασης αγοραπωλησίας των μετοχών του 67%, σε ένα Λιμάνι, το οποίο αδιαμφισβήτητα, κύριε Υπουργέ, έχει στη φαρέτρα του και ένα αποθεματικό 10 εκατομμυρίων ευρώ. Μάς ενδιαφέρει πάρα πολύ να γνωρίζουμε το περιεχόμενο αυτής της Σύμβασης. Οφείλουμε να το γνωρίζουμε, οφείλετε να το καταθέσετε, γιατί σε σχέση με αυτό το πολυσέλιδο κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης και όλα αυτά που εισάγονται σήμερα στην αρχή ως κύρωση σε μία συνεδρίαση, τώρα ως νομοσχέδιο και στη συνέχεια, στην Ολομέλεια, δεν διασφαλίζονται κανόνες διαφάνειας για την παραχώρηση των μετοχών. Και ακούω ως επιχείρημα παρελκυστικό, το ότι η κακή μοίρα της χώρας να χρεοκοπήσει, εξαιτίας των πολιτικών σας, είχε ως συνέπεια το Υπερταμείο που δημιουργήθηκε να υποχρεώσει το ΤΑΙΠΕΔ σε αυτή την αγοραπωλησία.

Βέβαια, οφείλω να καταθέσω ότι από τις τοποθετήσεις του πρώην Υπουργού Ναυτιλίας, του κ. Πλακιωτάκη και τον τρόπο, με τον οποίο πολιτεύτηκε -ο κ. Γιόγιακας, ίσως, από κεκτημένη ταχύτητα στους φορείς που ζήτησε να κληθούν, αναφέρθηκε σε δύο Αρχές, τη Δημόσια Αρχή Λιμένων και τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, θέλω να θυμίσω, κύριε Γιόγιακα, ότι η πρώτη που ζητήσατε να κληθεί, καταργήθηκε από την Κυβέρνησή σας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)***(Ομιλεί εκτός μικροφώνου):* Φραστικό λάθος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Δεν είναι φραστικό λάθος, κύριε Υπουργέ, είναι πολιτικές στοχεύσεις και πρακτικές. Σέβομαι πάρα πολύ και συμπαθώ τον κ. Γιόγιακα. Απλά του διέφυγε, ότι ο κ. Πλακιωτάκης με τη λογική «το κράτος είμαι εγώ», λέει το 2020 ότι καταργείται η Δημόσια Αρχή Λιμένων με το απίθανο επιχείρημα, ότι ήταν προσωπική του δέσμευση. Ήταν προσωπική δέσμευση του κ. Πλακιωτάκη να καταργήσει τη Δημόσια Αρχή Λιμένων. Το είπε και το έκανε. Ας το κρίνουν οι πολίτες. Άρα, δηλαδή, οι σχέσεις σας με την προστασία του δημοσίου συμφέροντος είναι συγκεκριμένη.

Πάμε τώρα στα ουσιαστικά και θα έχουμε τη δυνατότητα και στις επόμενες συνεδριάσεις να καταδυθούμε και σε πιο ουσιαστικά ζητήματα που αφορούν στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Θεωρώ εκ των ων ουκ άνευ, ότι θα ανταποκριθείτε με ευαισθησία στο να καταθέσετε τη σύμβαση παραχώρησης των μετοχών, έστω για την ιστορία, έστω για την τιμή των όπλων. Ένα δημόσιο κείμενο, μία δημόσια σύμβαση, η οποία παραμένει με πολύ μεγάλη σπουδή «κρυφό χαρτί», κρυφή συνθήκη. Δεν καταλαβαίνω τον λόγο τι φοβάστε ή τι περιέχεται σε αυτή τη Σύμβαση.

Πάμε τώρα στο τίμημα. Θέλω να σας θυμίσω, ότι πολλοί έγκυροι εκτιμητές και όχι ο αχός της πιάτσας, όπως είπε ο κ. Βαρβιτσιώτης, σε συνεργασία με το ΤΑΙΠΕΔ, για παράδειγμα, είχαν εκτιμήσει την αξία των Λιμένων Αθήνας και Θεσσαλονίκης σε πέραν του ενός και ενάμιση δισεκατομμυρίου αξίας. Το τρίτο Λιμάνι της χώρας, δεν ξέρω αν το γνωρίζετε, η Ηγουμενίτσα είναι το τρίτο Λιμάνι της χώρας, ούτε το Ηράκλειο είναι, μην κοιτάζεστε έτσι μεταξύ σας, αγαπητοί συνεργάτες, το τρίτο Λιμάνι σε κίνηση και μεγέθους, είναι το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Είναι η πύλη μας στη Δύση. Δεν είναι το Ηράκλειο. Μπορεί να ακούγεται ως εξαιρετικός προορισμός για την επιβατική κίνηση, αλλά το τρίτο Λιμάνι της χώρας είναι η Ηγουμενίτσα. Αποτιμάται, λοιπόν, στα 84 εκατομμύρια; Πιστεύετε -Αθήνα και Θεσσαλονίκη ξεπερνούν το ένα και ενάμισι δις σε εκτίμηση, είναι βέβαια οι εταιρείες που έχουν εισαχθεί στο Χρηματιστήριο και είναι άλλης τάξεως μεγέθους και διαδικασιών επιχείρησης, αλλά τα υπόλοιπα 10 λιμάνια που η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ φρόντισε να θωρακίσει νομοθετικά, έτσι ώστε να μην μπορούν να ξεπουλιούνται, αλλά να γίνεται η χρήση της διαδικασίας της υπό παραχώρησης για τη διαχείριση των χώρων και των δραστηριοτήτων- ότι είναι ένα ευπρεπές, για να χρησιμοποιήσω αυτή την ήπια έκφραση- τίμημα για το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας και για το Ηράκλειο στον ίδιο επιχειρηματικό όμιλο;

Δηλαδή, αναρωτιέμαι πόσες γνώσεις ή τι αντίληψη πρέπει να διαθέτει κάποιος ότι βρισκόμαστε μπροστά στη δημιουργία ενός ολιγοπωλίου με τις ευλογίες της Κυβέρνησης Μητσοτάκη; Και αυτό έχει ονοματεπώνυμο τη συγκεκριμένη εταιρεία GRIMALDI, η οποία λέει ότι το τίμημα των 84.000.000 σε Ηγουμενίτσα και Ηράκλειο είναι ένα εύλογο τίμημα. Από εκεί και πέρα, όμως, αρχίζουν τα περίεργα στην υπόθεση αυτή.

 Να αναφέρω πού εντοπίζονται τα περίεργα. Θέλω σας παρακαλώ, κύριε Παππά και το λέω με πολύ καλή πρόθεση να μου υποδείξετε μέσα σε αυτό το ογκώδες κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης, όχι σχέδια, γραφήματα και ασκήσεις επί χάρτου, αλλά πού βρίσκεται και πώς δεσμεύεται ο ιδιώτης αγοραστής για την κατασκευή μαρίνας, την οποία ο καλός μας συνάδελφος, ο κ. Γιόγιακας, στην προεκλογική εκστρατεία που πριν λίγους μήνες ολοκληρώσαμε, μαζί με άλλες επενδυτικές πρωτοβουλίες που πάλι δεν περιέχονται, αλλά ξεκινώ με τη μαρίνα και το εμπορευματικό κέντρο, τα «κουνούσε ως σημαία προόδου και ανάπτυξης». Θέλω, πραγματικά, να μου υποδείξει κάποιος πού εδώ μέσα -και θα το δεχτώ με χαρά- υπάρχει δέσμευση.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Θα το ψηφίσετε με χαρά, αν το δείτε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Μειοψηφίας)**: Μη βάζετε τέτοια διλήμματα, κύριε Παππά. Είστε πολύ νέος ως Υφυπουργός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Βάζετε ένα ερώτημα τώρα και θέλω να απαντήσω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Μειοψηφίας)**: Με τα κείμενά σας έχω ζήσει τα προηγούμενα χρόνια, πραγματικά, σχιζοφρενικές αντιφάσεις, μεταξύ λόγων, έργων και γραπτών. Η κοινοβουλευτική σας πρακτική ως Κυβέρνηση δεν είναι άξια, ούτε επαίνου, ούτε προσοχής. Αυτό το λέω γενικώς.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Αυτό το αποφάσισε ο ελληνικός λαός, οπότε, θα πρέπει να είστε πιο προσεκτικός στις εκφράσεις σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Παρακαλώ, κύριε Γιαννούλη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Μειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, εγώ δεν απευθύνθηκα στον ελληνικό λαό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Δεν είναι αυτή η διαδικασία. Συνεχίστε παρακαλώ την τοποθέτησή σας. Απευθύνεστε στο Προεδρείο και στους συναδέλφους.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Μειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, αυτό θα έλεγα πρώτα να το παρατηρήσετε στον κ. Υφυπουργό. Εγώ απαντώ σε κάτι που διαστρέβλωσε ο κ. Υφυπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Πάντως και σε εσάς δεν είναι άγνωστες οι διακοπές.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Μειοψηφίας)**: Όχι, βέβαια. Κι εγώ εθισμένος είμαι, αλλά ξέρω πότε πρέπει να δοθεί απάντηση. Δεν αποκάλεσα κάπως κανέναν λαό, κύριε Παππά. Μην έχετε πάλι την πρακτική της διαστρέβλωσης. Είπα ότι η κοινοβουλευτική πρακτική του κόμματός σας ήταν απαράδεκτη. Αφήστε τον λαό. Έκανε τις επιλογές του και αναλαμβάνει την ευθύνη όσων ζει και σε άλλα ζητήματα. Μην πάμε σε αυτό.

Να μείνουμε στο Λιμάνι στον χρόνο που απομένει. Δέσμευση χρηματοδότησης χρονικής διάρκειας και υλοποίησης για μαρίνα και εμπορευματικό κέντρο, θα ήμουν πολύ περίεργος, αυτά που σηκώθηκαν ως προεκλογικές σημαίες και έκαναν κάποιους διαπρύσιους κήρυκες το ότι είναι ευκαιρία η πώληση του Λιμανιού, να αποτυπώνονται μέσα σε αυτό που φέρνετε στο Ελληνικό Κοινοβούλιο.

Θέλω να σας θυμίσω, επίσης, τον αυταρχικό τρόπο, με τον οποίο ο κ. Μητσοτάκης, σε μία συνέντευξή του, στην ουσία, «ευνούχισε» την προοπτική του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας και συνολικά της ανάπτυξης της Ηπείρου και της Θεσπρωτίας -από τις πλέον υποβαθμισμένες Περιφέρειες της Ευρώπης- όταν είπε με ένα αυταρχικό στυλ, ότι το τρένο δεν θα φτάσει στην Ηγουμενίτσα. Ο ΟΣΕ δεν θα φθάσει στην Ηγουμενίτσα. Εξηγήστε μου γιατί. Πώς εσείς βλέπετε και οραματίζεστε ένα Λιμάνι που είναι αναπτυξιακό κύτταρο δημιουργίας οικονομικής δραστηριότητας σε βαλκανικό και διεθνές επίπεδο να είναι αποκομμένο από τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, την ώρα που δίνεται η δυνατότητα να διασυνδεθεί, μέσω της Εγνατίας και με το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης και με το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης; Πώς κάποιος για ένα γινάτι λέει ότι στην Ηγουμενίτσα δεν θα φθάσει τρένο.

Επίσης, δεν θα συνδεθεί ένα μικρό κομμάτι του περιφερειακού δρόμου, για να μπορεί να έχει πρόσβαση αυτός που θέλει να κάνει χρήση των υπηρεσιών του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας από γειτονικό τελωνειακό σταθμό, ένας περιφερειακός δρόμος που στις αρχικές πολιτικές συζητήσεις προβλέπετο. Ένα λιμάνι, δηλαδή, αποκομμένο μόνο στην εταιρεία και πρέπει να το ακούσουν οι πολίτες, η οποία είναι πλέον και διαχειριστής και ιδιοκτήτης σχεδόν, αλλά και πελάτης του Λιμανιού. Όχι μόνο χρήστης, αλλά πελάτης του Λιμανιού. Και στις δύο περιπτώσεις, και στο Ηράκλειο και στην Ηγουμενίτσα. Είναι αυτό που σας έλεγα οι μοιραίες συμπτώσεις που δημιουργούν υποψίες που μετατρέπονται σε βεβαιότητες. Ποιος το καθορίζει αυτό, ότι συνάδει με το δημόσιο συμφέρον; Τι γραμμάτια πρέπει να εξοφληθούν στην συγκεκριμένη εταιρεία, πέραν του χαμηλού τιμήματος, πέραν της προίκας των 10 εκατομμυρίων αποθεματικού, πέραν της αντίδρασης των ανθρώπων που ζουν το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας; Τι είδους γραμμάτια είναι που εξοφλούνται, έτσι ώστε να περιορίζεται δραματικά και να ευνοείται προκλητικά η κερδοφορία μιας εταιρείας, με βάση και τα όσα μας είπατε για τον χρόνο παραχώρησης και όλα αυτά;

Θέλω να μην καταχραστώ το χρόνο σας, αλλά να ξέρετε ότι δεν υπάρχει η περίοδος όπου μπορούμε να κρύβουμε πράγματα «κάτω από το χαλί», να στηρίζουμε την πολιτική μας δράση στο «άλλα λέμε, άλλα κάνουμε» και ποτέ δεν είμαστε αυτό που κάνουμε, αλλά πάντα θέλουμε να κρυβόμαστε πίσω από αυτό που λέμε.

Στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, πραγματικά, οι αιτιάσεις και η κριτική που είναι ταυτόχρονα και προτάσεις που αφορούν στην παραχώρηση των χερσαίων ζωνών στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, θέλω να σας πω ότι είναι κάτι που «θεραπεύσατε» και οφείλω να το ομολογήσω, αλλά πρέπει να αποτρέψουμε την επιβεβαίωση του ότι «ο διάβολος κρύβεται στις λεπτομέρειες», σε σχέση με τους όρους της χρήσης από την Τοπική αυτοδιοίκηση και τον τρόπο, με τον οποίο θα οριστούν οι χρήσεις αυτών των χερσαίων τμημάτων για την ανάπτυξη της περιοχής.

Συμπερασματικά, το τρίτο Λιμάνι της χώρας, η έξοδος και η είσοδος προς τη Δύση της χώρας, χρειάζεται και μεγαλύτερη σοβαρότητα και μεγαλύτερη διαφάνεια και μεγαλύτερη πολιτική κατανόηση, ότι δεν μπορεί να ισχύει η λογική Πλακιωτάκη ή η λογική μικροκομματικής ή ψηφοθηρικής πρακτικής, έτσι ώστε να λέμε ότι όλα είναι εξαιρετικά και η πραγματικότητα, όπως αποδεικνύεται τους τελευταίους μήνες σε πολλά σημεία της πολιτικής πρακτικής, να είναι πολύ διαφορετική.

Επιφυλάσσομαι και για το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης στις επόμενες συνεδριάσεις, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστώ, κύριε Γιαννούλη. Πάντως, για να λειτουργήσω και λίγο τοπικίστικα, στον Βόλο πάντα λέγαμε, ότι ο Βόλος είναι το τρίτο Λιμάνι της χώρας. Λοιπόν, φαίνεται ότι η διαχείριση τόσων δεκαετιών, άλλαξε και τις κατατάξεις των λιμένων. Οπότε, αυτό θα πρέπει να μας προβληματίσει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Μειοψηφίας)**: Να σας πω για να ευθυμήσουμε λίγο. Κάποτε μου είχαν πει, ότι πριν από λίγο διάστημα, στην επιβατική κίνηση το δεύτερο ή τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας είναι της Ουρανούπολης, στο Άγιο Όρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστώ, κύριε Γιαννούλη.

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαηλίδης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»)**: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν οχήματα ανάπτυξης για τη χώρα, τόσο σε επίπεδο τοπικών οικονομιών, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ιδιαίτερα σε συνθήκες οικονομικής κρίσης και ύφεσης, η αξιοποίηση των δυνατοτήτων των ελληνικών λιμένων είναι κρίσιμη παράμετρος για την αναπτυξιακή διαδικασία και την ενίσχυση της απασχόλησης. Αναφορικά με το πρώτο, η πάγια αρχή του ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής είναι η στρατηγική αξιοποίηση των δημόσιων πόρων και δη των λιμένων της χώρας. Ειδοποιός διαφορά, μεταξύ Κυβέρνησης και ΠΑΣΟΚ είναι ότι το ΠΑΣΟΚ διαφωνεί με την καθολική παραχώρηση των λιμένων και ουσιαστικά την εκχώρηση της άσκησης πολιτικής διοίκησης και ανάπτυξης υποδομών στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της χώρας, όπως είναι οι λιμενικές υποδομές μιας νησιωτικής ουσιαστικής χώρας, με τόσες ιδιαιτερότητες για την οικονομική, αλλά και την οικονομική ζωή και πρόοδο. Το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής παραμένει διαχρονικά σταθερά υπέρ των παραχωρήσεων παροχής υπηρεσιών και της επιχειρηματικότητας στα λιμάνια. Παράλληλα, όμως, με άσκηση δημόσιου και ουσιαστικού ελέγχου διοίκησης.

Το νομοσχέδιο αποτελεί ένα πρόσθετο βήμα προς τη de facto πώληση ενός ακόμα ελληνικού λιμένα, αυτού της Ηγουμενίτσας. Επανειλημμένως, έχουμε εκφράσει τις πάγιες θέσεις μας, αναφορικά με την λάθος πολιτική που ακολουθεί η Κυβέρνηση στην αξιοποίηση των τόσο κρίσιμων υποδομών, όπως είναι τα λιμάνια της χώρας σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό, όπως είπα, επίπεδο. Η πολιτική που ακολουθείται βρίσκεται σε ευθεία αντίθεση με το ευρωπαϊκό κεκτημένο. Καμία χώρα στον ευρωπαϊκό χώρο δεν υιοθετεί το συγκεκριμένο μοντέλο ανάπτυξης των λιμένων. Οι εκχωρήσεις κατοχής και εκμετάλλευσης λιμένων δεν αφορούν ενοικιάσεις γης, αλλά εκχωρήσεις μείζονος σημασίας υποδομών από το δημόσιο σε εταιρείες που μπορούν πλέον να καθορίζουν το σύνολο των αποφάσεων που αφορούν τη λειτουργία και την ανάπτυξη του λιμένα με απροσδιόριστες επιπτώσεις για την πορεία και την πρόοδο της συγκεκριμένης περιοχής, της ευρύτερης περιφέρειας, αλλά ακόμη και σε εθνικό επίπεδο όταν πρόκειται, όπως η περίπτωση μας, όπου μεταβιβάζεται υποδομή διεθνούς σημασίας, η οποία ήρθε σε αυτό το επίπεδο, σε συνδυασμό -υπενθυμίζουμε και υπογραμμίζουμε- με το πολύ μεγάλο έργο της Εγνατίας Οδού, όπου ήταν η πρόθεση και η στρατηγική της χώρας μας να δημιουργήσει πύλες και να τη συνδέσει από την ανατολή μέχρι τη δύση της Μακεδονίας και της Ηπείρου.

Αυτός ο τρόπος εκχώρησης που έχει επιλεγεί, στην ουσία, απεμπολεί τη δυνατότητα καθορισμού πολιτικών ανάπτυξης εκ μέρους της Κυβέρνησης. Οι περιπτώσεις των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, όπου δεν υλοποίησαν, εντός των συμφωνημένων χρονοδιαγραμμάτων τις υποχρεωτικές επενδύσεις, καταδεικνύουν τη μειωμένη εποπτική δυνατότητα της ελληνικής πολιτείας και θα έπρεπε να είχε οδηγήσει την Κυβέρνηση σε αλλαγή του μοντέλου, που δεν είναι τίποτα άλλο από την πλήρη ιδιωτικοποίηση των λιμένων που εφαρμόζει η Ν.Δ.. Θεωρούμε ότι είναι απαραίτητη και ωφέλιμη η μεταρρύθμιση των ελληνικών λιμένων, με στόχο την ενίσχυση της συμβολής τους στην οικονομική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας, όμως, με μία διαφορετική κατεύθυνση. Αυτό θα πρέπει να γίνει με διεθνώς δοκιμασμένα μοντέλα που ενισχύουν την ιδιωτική πρωτοβουλία με παράλληλη επαρκή δυνατότητα άσκησης δημόσιας εποπτείας και ρύθμισης, όταν και όποτε αυτή χρειάζεται.

Αναφορικά τώρα με το δεύτερο θέμα, την τροποποίηση της Σύμβασης του ΟΛΘ. Θέλουμε να συζητηθεί και να αναλυθεί τι ακριβώς επιδιώκετε με αυτή την τροποποίηση. Ενδεικτικά διαβάζουμε: «Τροποποίηση της παρ. 7, άρθρου 7, της Σύμβασης Παραχώρησης. Διευρύνεται η διαδικασία fast track έγκρισης και υπαγωγής σε αυτή για κάθε έργο που εκτελείται από την ΟΛΘ Α.Ε ή για λογαριασμό της και περιλαμβάνεται στο αναπτυξιακό πρόγραμμα μελέτη διαχείρισης», το λεγόμενο master plan. Το ερώτημα που προκύπτει, κύριε Υπουργέ, είναι ποια εμπόδια προέκυψαν και ανέκυψε η ανάγκη για την κατεπείγουσα διεύρυνση της διαδικασίας fast track έγκρισης έργων;

«Τροποποίηση του Μέρους 3, του Παραρτήματος 3.5 της Σύμβασης Παραχώρησης. Καθίσταται εφικτή η εκμετάλλευση των χώρων, υποδομών, αναδομών ή κτιρίων, στα οποία ο καθένας ορίζεται ως χρήστης, χωρίς να απαιτείται επιπλέον συναίνεση του ελληνικού δημοσίου, ενώ τα αντίστοιχα έσοδα θα αποτελούν έσοδα του εκάστοτε φορέα». Τα ερωτήματα που προκύπτουν εδώ, κύριε Υπουργέ, είναι για ποιον λόγο τροποποιείται η Σύμβαση και προβλέπει την άρση υποχρέωσης συναίνεσης του ελληνικού δημοσίου; Γιατί το ελληνικό δημόσιο απεμπολεί και άλλα δικαιώματα και παραχωρεί και τις ελάχιστες εποπτικές του αρμοδιότητες;

«Τροποποίηση του Παραρτήματος 6.6 της Σύμβασης Παραχώρησης. Δίνει τη δυνατότητα στους χρήστες των κτιρίων, εφόσον το επιθυμούν, να αναλάβουν οι ίδιοι την ευθύνη για τις δαπάνες για βαριά συντήρηση, περιοδική προληπτική συντήρηση ή και ασφάλιση για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, τα οποία θα προβλέπονται σε επιμέρους συμφωνίες που θα υπογραφούν με την ΟΛΘ Α.Ε. ή το ελληνικό δημόσιο». Το ερώτημα που προκύπτει και εδώ είναι, γιατί υπάρχει η πρόβλεψη «εφόσον το επιθυμούν» και όχι όπως προβλέπει ο νόμος για θέματα που άπτονται, όπως καταλαβαίνουμε, στη συντήρηση και ασφάλιση κτιρίων, κ.λπ.;

Κλείνοντας, τονίζουμε δύο ελλείψεις, επί της διαδικασίας, που κατά την άποψή μας άπτονται και της ουσίας. Παρατηρείται ότι δεν εκτιμάται η στρατηγική, γεωπολιτική και εθνική σημασία του Λιμένα Ηγουμενίτσας. Ενδεικτικά, τα αδιέξοδα που διαπιστώθηκαν στην αντίστοιχη διαδικασία ιδιωτικοποίησης του Λιμένα Αλεξανδρούπολης, αλλά και η καθυστέρηση των υποχρεωτικών επενδύσεων στους ιδιωτικοποιημένους, ουσιαστικά, Λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης, θα έπρεπε να είχαν οδηγήσει σε αλλαγή της πολιτικής πλήρους, ουσιαστικά, ιδιωτικοποίησης του Λιμένα, που εφαρμόζει η ΝΔ. Επίσης, η ίδια Κυβέρνηση επιλέγει μία διαφορετική διαδικασία στην περίπτωση της Καβάλας, την παραχώρηση τερματικού σταθμού. Δεν μας έχετε εξηγήσει ποτέ, γιατί στην Καβάλα το μοντέλο παραχώρησης δραστηριοτήτων είναι κατάλληλο, όπως σχεδιάζετε, αλλά γιατί στην Ηγουμενίτσα και σε άλλα ελληνικά νησιά θα έπρεπε να ακολουθηθεί μία διαφορετική πρακτική που δεν συνάδει με τις συνηθισμένες, όπως προανέφερα, πρακτικές στη λιμενική βιομηχανία.

Το δεύτερο που θα ήθελα να σημειώσω, είναι η μη διάθεση αρκετού χρόνου στους εμπλεκόμενους φορείς, να δούμε αν αυτός δοθεί στη συνεδρίαση που θα εκφράσουν απόψεις, να εντρυφήσουν στο σχέδιο νόμου, ώστε να τοποθετηθούν. Σε κάθε περίπτωση, εμείς ως ΠΑΣΟΚ, αναμένουμε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον αυτό που είπα, δηλαδή, το να ακούσουμε τους φορείς που θα κληθούν και θα τοποθετηθούν.

Εν κατακλείδι, εμείς ως ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής, παραμένουμε διαχρονικά υπέρ της ενίσχυσης της διαδικασίας παραχώρησης δικαιωμάτων παροχής υπηρεσιών στους λιμένες και της επιχειρηματικότητας με παράλληλη, βεβαίως, παρουσία ισχυρής δημόσιας αρχής διοίκησης. Καλούμε, λοιπόν, την Κυβέρνηση στην πράξη να εφαρμόσει ό,τι εφαρμόζεται σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες. Να μπει ένα τέλος εδώ. Η λιμενική πολιτική καίριας σημασίας για την ανάπτυξη των μεταφορών, του διεθνούς εμπορίου, της οικονομίας να επανέλθει στις πολιτικές που θα αποφασίσει κυρίαρχα η ελληνική πολιτεία.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κύριε Υπουργέ, οφείλει να χαράσσει την εθνική στρατηγική για τους ελληνικούς λιμένες, στοχεύοντας στην ανάπτυξη και την ολοκλήρωση ενός σύγχρονου λιμενικού συστήματος που εντάσσεται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών, με σκοπό την αειφόρο ανάπτυξη, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και την εδαφική συνοχή της χώρας, γιατί βλέπουμε, κύριε Υπουργέ, το ένα λιμάνι, κατόπιν του άλλου, να ανατίθεται, να παραχωρείται, σε συγκεκριμένα επιχειρηματικά συμφέροντα.

Ακούγοντας την τοποθέτηση του Εισηγητή της Πλειοψηφίας, θα ήθελα να σας ρωτήσω, κύριε Γιόγιακα, με σεβασμό, κάποια πράγματα, γιατί σημειώσατε ότι επισπεύσθηκαν κάποια πράγματα την τελευταία τριετία. Η τελευταία τριετία συμπίπτει με την απόφαση, αν θυμάμαι καλά, και του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας να πωληθούν το 67% των μετοχών στους ιδιώτες. **Και αναρωτιέμαι, επισπεύστηκε η διαδικασία παραχώρησης χώρων παραλίας, κ.λπ.. στον Δήμο. Και καλώς επισπεύστηκε. Επισπεύστηκε η διαδικασία καθορισμού του αιγιαλού και της παραλίας. Επισπεύστηκε η απόφαση να κατασκευαστεί μαρίνα; Ωραία. Αυτά τα πράγματα αναρωτιέμαι, γιατί έπρεπε να συνδυαστούν, σώνει και καλά, με την παραχώρηση του Λιμένα στην εταιρεία του κ. Grimaldi; Γιατί αυτά δεν μπορούσαν να δημοπρατηθούν, να σχεδιαστούν, να υλοποιηθούν ξεχωριστά και να απευθυνθούμε στην αγορά για ενδιαφερόμενους, ώστε να αναπτυχθούν αυτά τα πολύ σωστά -θα έλεγα εγώ- από άλλους ανθρώπους, αλλά έπρεπε όλα αυτά να πάνε σε έναν φορέα επιχειρηματικής δραστηριότητας;**

**Κύριε Πρόεδρε, επιφυλάσσομαι για την Ολομέλεια. Ευχαριστώ.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Στο σημείο αυτό, γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Μπιάγκης Δημήτριος, Νικητιάδης Γεώργιος, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βορύλλας Ανδρέας, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.**

**Ευχαριστούμε τον κ. Μιχαηλίδη.**

 **Δεν προβλέπεται η διαδικασία του διαλόγου μεταξύ των Εισηγητών. Ωστόσο, καλό θα είναι να έχουμε υπόψη μας ότι ορισμένα μοντέλα εφαρμόστηκαν διαχρονικά σε αυτό τον τόπο και δεν προχώρησαν. Να έχουμε υπόψη μας τα κόστη, να έχουμε υπόψη μας και τις άλλες αδυναμίες που παρουσιάστηκαν, συν τω χρόνω.**

**Τον λόγο έχει ο κ. Μπούμπας.**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.**

**Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρόκειται για μία Σύμβαση που αλλάζει με πολλές τροποποιήσεις τη συμφωνία παραχώρησης και αφορά δύο πολύ σημαντικά λιμάνια σε νευραλγικές θέσεις. Θα είναι πολύ σημαντικό, βέβαια, να ακούσουμε και τη φωνή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, η οποία μιλούσε για τη βελτίωση της ποιότητας των κατοίκων, σε ότι αφορά την παραλιακή. Όμως, εδώ δεν μπορούμε να τα σταθμίζουμε όλα κάτω από τον «βωμό» των αριθμών, έναντι και του ΤΑΙΠΕΔ για μία παραχώρηση αρκετών ετών που ξεπερνάει και τον μισό αιώνα, σε ένα λιμάνι που είναι σε μία πολύ νευραλγική θέση, όπου ελέγχει το Ιόνιο και απέναντι σε μία εταιρεία που θα πρέπει να δούμε πώς βλέπει τα πράγματα σφαιρικά. Δηλαδή, πρέπει να μιλήσουμε κάποια στιγμή και για την εταιρεία Grimaldi. Ποια είναι αυτή η μεγάλη ναυτιλιακή ακτοπλοϊκή εταιρεία της Νάπολη που εδρεύει στη Νάπολη και η οποία βάζει απώτερο σκοπό το κέρδος, αν δείτε τις ακτοπλοϊκές γραμμές που δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο, στις ελληνικές θάλασσες και το Αιγαίο, αλλά και στη Βαλτική, διότι η συγκεκριμένη εταιρεία αν δει κάποιος το ιστορικό της, δραστηριοποιείται και στη Βαλτική.**

**Με βάση, λοιπόν, την ιστορία Grimaldi θα πάει καθαρά με απώτερο σκοπό το κέρδος. Αυτό, λοιπόν, μας βάζει εμάς, ως Ελληνική Λύση, απέναντι, γιατί στην ιδεολογική μας πλεύση και πλατφόρμα είμαστε κατά της ιδιωτικοποίησης των λιμανιών, όπως και των αεροδρομίων για πολλούς λόγους, κυρίως, ύψιστης εθνικής ασφάλειας. Και γιατί το λέμε αυτό; Το επιχειρείν είναι καλό, γιατί και εμείς με το επιχειρείν είμαστε, για να δώσει θέσεις εργασίας, να αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής, να δώσει ένα θετικό πρόσημο για την οικονομική ευμάρεια και ανάπτυξη μιας περιοχής.**

**Από την άλλη πλευρά, όμως, ένα λιμάνι, το οποίο είναι σε κομβικό σημείο και το οποίο θα απαγορεύσει, ενδεχομένως, την πρόσβαση στην παραλιακή οδό των κατοίκων, ενώ στα σχέδια είναι να γίνει και ένας τερματικός σταθμός διακίνησης αυτοκινήτων. Αντιλαμβάνεστε με μια κουβέντα, ότι τα λεφτά είναι πολλά. Είναι πολλά και το μαγαζί είναι «γωνία και είναι φιλέτο».**

**Η Grimaldi, λοιπόν, να θυμίσουμε, ότι πριν από λίγα χρόνια πέταξε έξω το μονοπώλιο της ΑΝΕΚ επιχειρήσεις Αττικής για το δρομολόγιο Χανιά - Πειραιάς, με ένα πλοίο που τότε ο Μανιαδάκης, Διευθύνων Σύμβουλος της Grimaldi, είχε υποσχεθεί στους κατοίκους των Χανίων, στη Μεγαλόνησο, ότι θα υπάρχει μία γραμμή ακτοπλοϊκή, για να εξυπηρετεί την τουριστική κίνηση της πόλης των Χανίων. Και ξαφνικά τον Μάρτιο φέτος, δηλαδή, λίγο πριν τις εκλογές και την ημερομηνία υπογραφής της συγκεκριμένης Σύμβασης, η εταιρεία Grimaldi παίρνει το πλοίο και το βάζει στη γραμμή Ηγουμενίτσα - Πρίντεζι ,αν θυμάμαι καλά. Άρα, λοιπόν, τι κάνει η εταιρεία; Βάζει κάτω καθαρά τους αριθμούς και πετάει έξω ένα πλοίο ferry, το «Κύδων Παλλάς», το οποίο ήταν υψίστης τεχνολογίας και είχε υποσχεθεί στους κατοίκους των Χανίων, για να πετάξει εκτός την ΑΝΕΚ, και το πάει στη γραμμή Ηγουμενίτσα - Πρίντεζι, δηλαδή, Ελλάδα Ιταλία.**

**Άρα, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, γιατί και το δικό σας το λιμάνι είναι στο στόχαστρο, στον Νομό Μαγνησίας, στον Βόλο, από αμερικανικά συμφέροντα και το ξέρετε και θα ακολουθήσουν και άλλα λιμάνια, γιατί ανοίγει η όρεξη να ιδιωτικοποιηθούν, εδώ πρέπει να μελετήσουμε την εταιρεία Grimaldi και ποιο είναι το σκεπτικό της. Ξέρετε είναι και η μεγάλη κατάρα της οικογένειας Grimaldi -άσχετο αυτό-, αλλά το θέμα είναι ότι από τη στιγμή που το ποιόν της συγκεκριμένης εταιρείας βάζει τη λογική των αριθμών και του κέρδους, εμείς έχουμε επιφυλάξεις για το πώς θα κινηθεί αυτό το επενδυτικό master plan στην ευρύτερη περιοχή, με βάση τη Grimaldi, το πώς έχει λειτουργήσει σε άλλες αγοραπωλησίες ή παραχωρήσεις. Το συγκεκριμένο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, αλλά και της Θεσσαλονίκης είναι, όπως είπαμε, κερδοφόρες επιχειρήσεις. Άρα, δεν πουλάς κάτι που έχει προοπτική ή δεν το δίνεις προς χρήση σε έναν ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος με τα άρθρα 52 και 53 του τροποποιημένου νόμου, είχαμε και αυθαίρετες εγκαταστάσεις που νομιμοποιήθηκαν.**

**Άρα, λοιπόν, ανοίγει «ο ασκός του Αιόλου» και ανοίγει η όρεξη για έναν επενδυτή που θα θέλαμε -και είναι σοβαρή και η άποψη της Τοπικής Αυτοδιοίκηση- να δούμε πώς μπορεί να αλλάξει άρδην την περιοχή, αλλά και τι προβλήματα μπορεί να δημιουργήσει στους τοπικούς φορείς, διότι η συγκεκριμένη εταιρεία δουλεύει και με κρουαζιερόπλοια. Έχει δεχθεί καταγγελίες, βέβαια, αλλά αυτή είναι άλλη παράμετρος και έχει απαντήσει ότι είναι άλλο τα 130 καράβια νέας τεχνολογίας που διαχειρίζεται. Όμως, τα ατυχήματα είναι πολλά τα τελευταία χρόνια στη συγκεκριμένη εταιρεία και πρέπει να δούμε τι κρύβεται πίσω από όλη αυτή την ιστορία.**

**Μάς βάζει σε σκέψεις, κύριε Πρόεδρε, όπως μας έβαζε σε σκέψεις και αυτό που είχε γίνει με το Eldorado στη Χαλκιδική, διότι και η Eldorado, όταν εξαγόρασε την TVX κρύβεται η Alamos Gold με μεγάλη φοροδιαφυγή σε άλλες χώρες ή όπως, για παράδειγμα, η Alma bar που κρύβεται πίσω από την επένδυση του Ελληνικού. Άρα λοιπόν, πρέπει να μας προβληματίσει η Grimaldi, για το τι επένδυση θα φέρει σε ένα λιμάνι, το οποίο μπορεί να δώσει προοπτικές ανάπτυξης σε όλη την Περιφέρεια της Ηπείρου και όχι μόνο.**

**Κρατούμε, λοιπόν, επιφυλάξεις. Γι’ αυτόν τον λόγο μας βάζουν σε σκέψεις τα επιχειρηματικά συμφέροντα, σε ότι αφορά και την απόδοση του φόρου, όπως, για παράδειγμα το τι έχει γίνει με τη Fraport στα αεροδρόμια και πάμε τώρα στα λιμάνια, όπου πολλές χώρες, μεταξύ αυτών Γαλλία και Ισπανία, κρατικοποιούν λιμάνια, για να ανταπεξέλθουν στην ενεργειακή κρίση. Άρα, εμείς τι κάνουμε εδώ; Δίνουμε γη και ύδωρ σε μία μεγάλη ακτοπλοϊκή ναυτιλιακή ιταλική ναπολιτάνικη εταιρεία, να πάρει ένα λιμάνι, γιατί ναι μεν είναι προσοδοφόρο, όπως είπε ο Υπουργός, και παρουσίασε κέρδη, αν θυμάμαι καλά 1,7 εκατομμύρια τον χρόνο, από την άλλη, όμως, δεν μπορούμε να τα βάζουμε όλα στον βωμό του κέρδους ή επειδή το κράτος δεν μπορεί να έχει ένα επιχειρηματικό προφίλ να τα παίρνει μία μεγάλη εταιρεία, όπως πήρε και τις μινωικές γραμμές για άλλους λόγους.**

**Άρα, λοιπόν, η Grimaldi σε λίγο καιρό, γιατί είμαστε της ιταλικής κουλτούρας και ξέρετε πώς κινούνται οι Ιταλοί, κύριε Πρόεδρε, θα έχει και τα πλοία δικά της και τις ακτοπλοϊκές γραμμές και τα λιμάνια. Θα αποφασίζει, δηλαδή, για πάρα πολλά πράγματα, για το πού θα κρατήσει τις ακτοπλοϊκές γραμμές, ποιο θα είναι το κόστος φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων εμπορικού και επιβατικού ενδιαφέροντος στη συγκεκριμένη πρωτεύουσα του Νομού Θεσπρωτίας. Και πάμε, λοιπόν, σε ατραπούς, υπό την έννοια ότι σε λίγο οι επενδυτές θα κινούν τα νήματα και θα έχουν πλέον στα χέρια τους υψίστης σημασίας στρατηγικά σημεία γεωπολιτικού ενδιαφέροντος εθνικής ασφάλειας της χώρας. Και μόνο γι’ αυτό, τα λιμάνια πρέπει να μείνουν έξω από επενδυτικά, επιχειρηματικά, κερδοσκοπικά και καιροσκοπικά συμφέροντα.**

**Κρατάμε επιφυλάξεις, αλλά όλα αυτά μάς βάζουν σε σκέψεις ως Ελληνική Λύση, διότι εμείς είμαστε κατά της εκχώρησης λιμανιών, αεροδρομίων και ενεργειακών κόμβων της Ελλάδας, για να είμαστε ένα κράτος υπερήφανο, αλλά πάνω από όλα να έχουμε μία εθνική ασφάλεια. Όταν, λοιπόν, αυτή τη στιγμή, τροποποιείται η Σύμβαση και θα τα δούμε αναλυτικά και στα άρθρα, και δίνετε περισσότερο «γη και ύδωρ» στη συγκεκριμένη εταιρία, τη Grimaldi, με ένα παρελθόν που σας ανέφερα ως παράδειγμα, δηλαδή, την ακτοπλοϊκή γραμμή Χανιά - Πειραιά, με το Κύδων, θα πετάξει εκτός κάθε τοπικό παράγοντα στην τοπική κοινωνία. Παίρνει και άλλα, όπως τα Σύβοτα και άλλα σημεία τουριστικών σκαφών, αλλά υπονομεύει και τους αλιείς της περιοχής.**

Εγώ είδα και αντιδράσεις από πλευράς των αλιέων στην περιοχή, σε ότι αφορά στα αλιευτικά καταφύγια, τα οποία προσβάλλονται από αυτή τη δραστηριότητα τουριστικού επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

Στο ίδιο μήκος κύματος, εν κατακλείδι, και το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης, σε ένα κομβικό σημείο, με τεράστιες δυνατότητες για τη συμπρωτεύουσα, όπου και εκεί οι αντιδράσεις είναι πολλές, διότι η ιδιωτικοποίηση πολλές φορές, όταν είναι στείρα και απέναντι σε κομβικά σημεία ενός κράτους, φέρνει αποτελέσματα, τα οποία είναι οδυνηρά και για την εθνική ασφάλεια, αλλά και για την καθημερινή ποιότητα ζωής των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής.

Επιφυλάσσομαι για την Ολομέλεια και για τις επόμενες συνεδριάσεις, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στην Ειδική Αγορήτρια από την Πλεύση Ελευθερίας, την κυρία Αρετή Παπαϊωάννου.

Τον λόγο έχει η κυρία Παπαϊωάννου.

**ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Καλησπέρα σε όλους τους συναδέλφους και τις συναδέλφισσες.

Κατ’ αρχήν, θα ήθελα να πω, ότι μου έκανε ιδιαίτερη εντύπωση, που για άλλη μία φορά προχθές τη νύχτα, χθες, δηλαδή, ξημερώνοντας, ήρθε στο mail μου η ειδοποίηση για τη σημερινή συνεδρίαση και χθες το πρωί τύπωσα αυτό το έντυπο και άλλο ένα τόσο ογκώδες έντυπο. Όπως είπε και ένας συνάδελφος από την Πλεύση Ελευθερίας στην Ολομέλεια σε μία ομιλία του, ακόμη και οι πιο έξυπνοι άνθρωποι του κόσμου να ήμασταν, δεν θα ήταν δυνατόν, όχι να μελετήσουμε πραγματικά, αλλά ούτε να κάνουμε μία καλή ανάγνωση αυτών των κειμένων σε αυτό το σύντομο χρονικό διάστημα.

Άκουσα από τον κ. Πρόεδρο, να λέει ότι δεν θα γίνεται αυτό συνέχεια, αν κατάλαβα καλά, αλλά υπήρχε βιασύνη αυτή τη φορά, υπήρχε λόγος να επισπευστούν οι συνεδριάσεις, να συντμηθούν, να γίνουν πιο πυκνές και όλα αυτά. Εδώ βλέπουμε δυο Συμβάσεις υπογεγραμμένες, που έχουν ξεκινήσει παλαιότερα, από το 2002, από το 2018, ενώ η τελευταία υπογράφηκε στις 29 Μαρτίου του 2023. Προς τι, λοιπόν, αυτή η σπουδή; Υπήρχε όλος ο χρόνος να ενημερωθούμε, να έχουμε τα κείμενα και να μπορέσουμε να κάνουμε και εμείς μία σοβαρή παρέμβαση, γιατί χωρίς ουσιαστική επεξεργασία, χωρίς διαφάνεια, δεν μπορούμε να μιλάμε για δημοκρατικές σωστές κοινοβουλευτικές διαδικασίες. Ελπίζω να μην είναι έτσι στο μέλλον. Εμείς και ως νεοεκλεγέντες στην Πλεύση Ελευθερίας, δεν είμαστε συνηθισμένοι σε αυτές τις πρακτικές και παρακαλούμε να μην επαναλαμβάνονται, για να μπορούμε να κάνουμε τη δουλειά που πραγματικά λαχταράμε να κάνουμε.

Εδώ έχουμε δύο κλασικές περιπτώσεις απομείωσης της περιουσίας του ελληνικού δημοσίου, όπως αυτές που, δυστυχώς, πολλές παρακολουθούμε τα τελευταία χρόνια. Είναι μία κατάσταση μεθοδευμένη και εξελισσόμενη με συνέπεια, όπου σημαντικά κομμάτια των υποδομών του ελληνικού κράτους, παραχωρούνται σε ιδιώτες προς εκμετάλλευση, η οποία εκμετάλλευση «βαφτίζεται» αξιοποίηση. Εμείς βάζουμε πολλά εισαγωγικά στη λέξη «αξιοποίηση» και γι’ αυτό διαφωνούμε κάθετα με το εισαγόμενο νομοσχέδιο και επί της αρχής, και με τα επιμέρους άρθρα. Κτίρια, εγκαταστάσεις και υποδομές, φτιαγμένες με χρήματα των Ελλήνων πολιτών και προορισμένα για τους πολίτες, που θα έπρεπε να προορίζονται για την καλύτερη εξυπηρέτησή τους, περνούν με αριστοτεχνικό -θα έλεγα- τρόπο στα χέρια ιδιωτών, οι οποίοι για μοναδικό σκοπό τους, έχουν την αποκόμιση κέρδους, χωρίς όρια και χωρίς καθόλου ή με το μικρότερο δυνατό έλεγχο του ελληνικού κράτους.

Ας δούμε πρώτα τον φάκελο Ηγουμενίτσα, τον Λιμένα Ηγουμενίτσας, τα αλιευτικά καταφύγια Σαγιάδας, Πλαταριάς και το καταφύγιο των τουριστικών σκαφών στα Σύβοτα. Ξεκινώντας από το 2002, αργά και σταθερά, δυο-τρία βήματα τη φορά, από εκεί που όλα τα παραπάνω ανήκαν στο ελληνικό δημόσιο, δηλαδή, σε όλους μας, δημιουργείται η Ανώνυμη Εταιρεία Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας με όλες τις μετοχές της, κατ’ αρχάς, να ανήκουν στο δημόσιο και ορίζοντα παραχώρησης της χρήσης και της διαχείρισης, τότε, τα 42 έτη.

Το 2002, ο Οργανισμός περνάει, ελέω τρόικας, στο ΤΑΙΠΕΔ και ενώ έχει παραχωρηθεί στο ΤΑΙΠΕΔ και εντωμεταξύ στο Υπερταμείο, δηλαδή, είναι για «ξεπούλημα», η προηγούμενη Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, στο πρώτο κιόλας διάστημα της διακυβέρνησής της, στις αρχές του 2020, παρατείνει την παραχώρηση για 20 ακόμη χρόνια, δηλαδή, συνολικά, για 62 χρόνια και αμέσως μετά στο δίμηνο, μεταβιβάζεται το 67%, δηλαδή, πλειοψηφικό πακέτο, στον προτιμητέο επενδυτή και σήμερα με το πρόσχημα και τον «μανδύα» της κύρωσης αλλάζουν ένα σωρό όροι, προς όφελος του προτιμητέου επενδυτή και δεν υπάρχει ούτε καν το πρόσχημα, κύριε Υφυπουργέ, ότι αυτό γίνεται, ώστε να γίνει το προσφερόμενο θελκτικό, ώστε να αγοραστεί. Αφού είναι, ήδη, προχωρημένο, προς τι οι επιπλέον χαριστικές παροχές στον ιδιώτη;

Κάπου γράφει μέσα το κείμενο, ότι γίνεται, για να ενσωματωθούν οι νόμοι, οι οποίοι έχουν, εντωμεταξύ, ψηφιστεί. Μιλάμε, κυρίως για τον ΕΝΦΙΑ. Ο ν.4223/2013, ο οποίος προβλέπει ΕΝΦΙΑ για όλους μας και ο οποίος φυσικά δεν είχε προβλεφθεί στην αρχική παραχώρηση και δεν υπήρχε, σήμερα προβλέπεται, ότι δεν θα καταβάλλεται για όλες τις κτιριακές εγκαταστάσεις από τον επενδυτή και επίσης, αφήνεται και «παράθυρο», σχεδόν, περιγράφεται ότι δεν θα υπόκεινται σε ΕΝΦΙΑ και τα κτίρια που θα ανεγερθούν. Το ας πούμε αστείο της ιστορίας, είναι ότι ως αιτιολογία αναφέρεται ότι είναι δημόσια περιουσία ευρισκόμενη σε κοινή χρήση. Αν είναι δυνατόν, παραχωρημένο σε ιδιώτες, σε σχήμα επενδυτικό, με σκοπό την προσκόμιση κέρδους, μπορούμε να μιλάμε για δημόσια περιουσία ευρισκόμενη σε κοινή χρήση; Η κοινή χρήση από τους πολίτες προϋποθέτει την ελεύθερη χρήση, χωρίς αντάλλαγμα, χωρίς περιορισμούς, χωρίς τέλη. Είναι δυνατόν, να λέμε ότι αυτό είναι δημόσια περιουσία ευρισκόμενη σε κοινή χρήση και γι’ αυτό δεν θα οφείλεται ΕΝΦΙΑ; Όταν όλοι οι Έλληνες, φτωχοί και πλούσιοι, έχουν «γονατίσει» από τον ΕΝΦΙΑ.

Ας δούμε τώρα και τα τέλη που και αυτά χαρίζονται. Τα τέλη των δήμων, ορίζεται, ότι κανένας φορέας του ελληνικού δημοσίου και καμία Δημοτική Αρχή ή υποδιαίρεση αυτών, δεν θα μπορούν να επιβάλλουν ή να βεβαιώσουν ανταποδοτικά τέλη οποιασδήποτε φύσης, σε σχέση με περιοχές που περιλαμβάνονται εντός των στοιχείων παραχώρησης. Αναφέρεται ως δικαιολογία, ότι θα κάνει ο ίδιος ο προτιμητέος επενδυτής αποκομιδή των αποβλήτων της παραχωρούμενης περιοχής. Τα ανταποδοτικά τέλη δεν επιβάλλονται μόνο επειδή περνάει ένα απορριμματοφόρο ή όχι. Τα απόβλητα κάπου εναποτίθενται, ή καίγονται ή θάβονται και όποια κι αν είναι η διαχείρισή τους, η επιβάρυνση της περιοχής είναι δεδομένη. Δεν θα χρησιμοποιούν το δημόσιο δίκτυο αποχέτευσης; Θα είναι υποχρεωμένοι με δικά τους έξοδα, να κατασκευάσουν ή να συντηρούν μόνοι τους συστήματα βιολογικών και χημικών καθαρισμών;

Προφανώς, όχι. Γιατί, λοιπόν, τους χαρίζετε τα ανταποδοτικά τέλη που στο τέλος-τέλος, αυτά δεν ανήκουν στη Γενική Κυβέρνηση, αλλά στους Δήμους και στις τοπικές κοινωνίες. Τους δίνετε, επίσης, το δικαίωμα να κατεδαφίζουν υφιστάμενες υποδομές, αναδομές και κτίρια. Τους παραχωρείτε, όπως διαβάζουμε, την είσπραξη όλων των εσόδων που απορρέουν από την εκμετάλλευση του δικαιώματος, συμπεριλαμβανομένων των δημοτικών τελών. Από την άλλη, όμως, πλευρά το δημόσιο θα έχει το δικαίωμα, στην πράξη την υποχρέωση, να αναλάβει στο σύνολο ή εν μέρει καθήκοντα λιμενικής αρχής. Τι θα έχουμε; Ο λιμενάρχης θα πληρώνεται από το κράτος, τα λιμενικά τέλη, όμως, θα πηγαίνουν καθ’ ολοκληρία στον επενδυτή; Τους παραχωρείτε και θαλάσσιες ζώνες και υποθαλάσσιες ακόμη, αν λέτε κριθεί απαραίτητο, για να ολοκληρώσουν τα έργα τους. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις; Όταν, λοιπόν, τόσο αφειδώς τους παραχωρείτε τόσα, με τόση ευκολία, καθόλου δεν εμπιστευόμαστε φυσικά και τα παραπέρα.

Ας δούμε σύντομα και τον φάκελο Λιμένος Θεσσαλονίκης. Θα το πούμε στην επόμενη συνεδρίαση με λεπτομέρειες. Θέλω μόνο να πω, ότι κοινό χαρακτηριστικό όλων των εισαγόμενων παρεμβάσεων στο Μέρος Β΄, που αφορά στο Λιμένα Θεσσαλονίκης, που είναι και το μέρος από το οποίο προέρχομαι και εκλέγομαι, είναι ότι τροποποιούνται προς το χειρότερο οι, ήδη, κακές συμβάσεις παραχώρησης, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Είναι χαρακτηριστική η φράση, «χωρίς να απαιτείται επιπλέον συναίνεση του ελληνικού δημοσίου», η οποία επαναλαμβάνεται ξανά και ξανά και ξανά. Μπορούν να κάνουν άπειρα πράγματα, θα τα πούμε στην ερχόμενη συνεδρίαση, χωρίς να απαιτείται επιπλέον συναίνεση του ελληνικού δημοσίου. Είναι ξεκάθαρο για εμάς στην Πλεύση Ελευθερίας, ότι με τις συμβάσεις παραχώρησης, των οποίων προτείνεται η κύρωση, απεμπολούνται δικαιώματα του ελληνικού δημοσίου και κατ’ ακολουθία, και των Ελλήνων πολιτών. Είναι, επίσης, ξεκάθαρο, ότι οι τροποποιήσεις των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης θεσπίζονται, όπως και οι αρχικές, μόνο για διευκόλυνση των επιχειρηματικών κινήσεων και τη μεγιστοποίηση του κέρδους των ομίλων, στους οποίους έχουν παραχωρηθεί τα πλειοψηφικά πακέτα.

Βλέπουμε, αυτό το αναφέρω αυτή τη στιγμή έτσι ακροθιγώς, ότι υπάρχει μία πρόβλεψη για μετάταξη εργαζομένων στο δημόσιο, αλλά σε περιορισμένο αριθμό και μάλιστα, των αρχαιότερων. Δηλαδή, όσοι κοστίζουν πολύ στον επενδυτή, αυτοί πηγαίνουν στο δημόσιο. Οι άλλοι αν κρατηθούν, προφανώς, θα οδηγηθούν σε ευέλικτη εργασία, που κι εμείς αυτό δεν το θέλουμε, δεν συμφωνούμε και δεν το επικροτούμε. Γι’ αυτόν τον λόγο στεκόμαστε αρνητικά απέναντι στο εισαγόμενο νομοσχέδιο και θα πούμε και ότι άλλο πρέπει να πούμε στην επόμενη συνεδρίαση.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ την κ. Παπαϊωάννου από την Πλεύση Ελευθερίας, στην οποία, εκ παραδρομής, έδωσα τον λόγο προηγουμένως, για να μην το εξωραΐζω από δική μου αβλεψία, ενώ θα έπρεπε να έχει προηγηθεί ο κ. Βρεττός από το Πατριωτικό Κίνημα «ΝΙΚΗ», ο οποίος επανήλθε στην Αίθουσα, αλλά εξαιτίας δικής μου αβλεψίας δεν το παρατήρησα.

Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Δεν είναι πάντα σημαντική η σειρά, αλλά το γιατί.

Ως πρώτη παρουσία του κινήματός μας, αλλά και προσωπική, θέλω να καταθέσω κάποιες σκέψεις, γιατί θα επιφυλαχθούμε να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια. Δεν θα επαναληφθώ, ειπώθηκε και προηγουμένως, ότι όσο περνάει αυτή η Επιτροπή από τη δική σας διαχείριση, δικαιολογηθήκατε για τη διαδικασία που ακολουθείται, αλλά φαντάζομαι δεν πρέπει ως κοινοβουλευτικός παλαιότερος, δεν ξέρω πόσο πολύ παλιός, να είστε υπερήφανος για τη λειτουργία κατ’ αυτόν τον τρόπο. Όχι, γιατί θα άλλαζε κάτι, έτσι κι αλλιώς η Κυβέρνηση έχει επιλέξει μία συγκεκριμένη διαδικασία, σε ότι αφορά στο συγκεκριμένο θέμα. Δηλαδή, την επικαιροποίηση της σύμβασης τροποποίησης των Λιμένων της Ηγουμενίτσας και τροποποίηση του Λιμένος Θεσσαλονίκης. Είναι μία πολιτική που έχει την πολιτική νομιμοποίηση και καλώς την κάνει και προφανώς, δεν ενδιαφέρεται, όχι μόνο γιατί η δική μας γνώμη μπορεί να εισφέρει κάτι, αλλά γιατί έχει αποφασίσει και πολιτικά η Κυβέρνηση, μέσω των επισήμων λόγων του Πρωθυπουργού ότι οποιοσδήποτε δεν έχει το 42% ανήκει στον τιμητικό χαρακτηρισμό να αναφέρεται ως «κομματίδιο». Αν ένας Πρωθυπουργός, ο οποίος πολιτικά βλέπει έτσι τις πολιτικές ομάδες, οι οποίες έχουν νομιμοποίηση από τον λαό, καταλαβαίνουμε ότι η διαδικασία ενός νομοσχεδίου που με ασθμαίνοντα τρόπο, όπως είπε και ο Υπουργός, έρχεται γιατί στενάζει και πιέζει η τοπική κοινωνία, δεν έχω να πω τίποτα περισσότερο.

Έτσι κι αλλιώς, για να έρθω στην πολιτική επιλογή, μιλάμε για την Ηγουμενίτσα από την εταιρεία που υπέγραψε και ανέλαβε και τη διαχείριση του Ηρακλείου, ενώ έχει και την Πάτρα. Είναι μία διαδικασία που μετά και τα αεροδρόμια οτιδήποτε μπορεί να έχει παραγωγική διαδικασία και να εισφέρει στις τοπικές κοινωνίες, γιατί αυτό είναι το σημείο αναφοράς, εκχωρείται, δεν παραχωρείται. Ειδικά όταν τίθεται το θέμα λιμάνια, όπως της Θεσσαλονίκης να έχουν και χαρακτήρα εθνικού περιεχομένου, μιας και ο Λιμένας Θεσσαλονίκης, βάσει της συμφωνίας των Πρεσπών, είναι ένας χώρος που για τα Σκόπια - εμείς θα εξακολουθούμε να τα ονομάζουμε έτσι- έχει τη δυνατότητα ως περίκλειστο κρατίδιο, κράτος, χώρα, να μπορεί να κάνει τη χρήση του, φαντάζεστε πόσο εθνικά προβληματικό είναι όλη αυτή η διαχείριση να ανήκει σε μία ιδιωτική εταιρεία, η οποία έχει απόλυτη κυριαρχία σαν να λειτουργεί κράτος εν κράτει.

Θα κάνω κάποιες παρατηρήσεις, όσες προλάβαμε να σημειώσουμε χθες το βράδυ, για να δούμε δειγματοληπτικά κάποια σημεία. Η εταιρεία, ο σύμβουλος που ανέλαβε να αξιολογήσει τα αντικειμενικά στοιχεία, προφανώς, με τα δικά του κριτήρια όλα ελέγχονται, δεν είναι όλα σωστά. Αν ήταν σωστά, θα είχαμε μία κοινωνία καλύτερη. Εμείς έχουμε τη φρεσκάδα να εκπροσωπούμε ανθρώπους που ήταν εντελώς απογοητευμένοι και που θέλανε να δηλώσουν αυτή την απαξία προς το κυρίαρχο πολιτικό σύστημα, όχι στα πρόσωπα, αλλά δεν υπάρχει πολιτικό σύστημα που να μην εκπροσωπείται από πρόσωπα. Πολλές φορές, οι συμβιβασμένοι είναι πολύ πιο επικίνδυνοι από τους αδύναμους, γιατί οι αδύναμοι έχουν την αδυναμία που κάποια στιγμή θα βγει και θα ελεγχθεί, γιατί κανείς απ’ όσους έχουν το δικαίωμα της υπογραφής, της εργασίας, της δουλειάς δεν είναι άνθρωπος χαμηλής ηθικής υπόστασης και δεν ενδιαφέρεται για το δημόσιο συμφέρον. Οι συμβιβασμένοι, πολλές φορές, λένε ότι δεν αλλάζει τίποτα, αυτή είναι η διαδικασία, δεν υπάρχει άλλος τρόπος, έτσι πάμε και ότι κερδίσουμε και ότι καταφέρουμε αποδεικνύει ότι «χτυπάει» τον πυρήνα της ελληνικής κοινωνίας, άρα, οικονομικά στοιχεία, χωρίς ανθρώπινη υπόσταση, δεν έχουν κανένα νόημα.

Επομένως, δεν στέκομαι σε έναν παρατηρητή που έκανε μια έκθεση, για να αποτυπώσει στοιχεία βασιζόμενη στην αντικειμενική αξία ακινήτων, υποδομών, όταν το κράτος στο συγκεκριμένο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας είχε επενδύσει τα τελευταία χρόνια τεράστια ποσά, έχει αδειοδοτήσει, έχει προσφέρει προίκα για να κάνει λιμένα, για να μπορούν να ελλιμενίζονται κρουαζιερόπλοια. Το κέρδος είναι σημείο αναφοράς, γιατί χωρίς κέρδος δεν μπορεί να υπάρξει ενδιαφέρον, δεν μπορεί να υπάρξει επένδυση. Όταν αποδίδεται στην τοπική κοινωνία, τότε ναι, είναι θεμιτό και επιθυμητό. Όταν αποδίδεται, όμως, σε διαδικασίες τέτοιες, οι οποίες δεν φθάνουν στην τοπική κοινωνία, τότε μπορεί κάποιοι να χαίρονται που μπορούν να έχουν αυτή τη δυνατότητα να αισθάνονται πιο «ψηλοί», πιο ικανοί, πιο καταφερτζήδες, αλλά εν πάση περιπτώσει, «κοντός ψαλμός αλληλούια». Μιας και έχουμε τη φήμη, ότι είμαστε χριστιανόπουλα, ας χρησιμοποιήσουμε και ένα όρο.

Επομένως, το περιβόητο επιτελικό κράτος, αυτό της ελεύθερης οικονομίας και της ανταγωνιστικότητας, είναι μόνο με το πρόσχημα ότι φέρνει λεφτά, όπως είπε ο κ. Υπουργός, με τον πολλαπλασιαστή πόσες φορές τον τζίρο πάνω, πόσες φορές τα κέρδη. Μα τι σημασία έχουν οι αριθμοί, όταν αυτοί είναι υποτιμημένοι σκοπίμως ή λόγω ανικανότητας; Το θέμα είναι ότι αυτή δεν είναι η πραγματική αξία του Λιμανιού. Άρα, αυτό που επαίρεται η Κυβέρνηση, ότι καταφέραμε πολύ γρήγορα να έχουμε ως όφελος, είναι για χρήματα που πρέπει να πάνε σε δανειακές υποχρεώσεις, γιατί πολλοί που ήταν και τότε σε θέσεις ευθύνης, όπως Υπουργοί, βουλευτές, δεν κατάφεραν να κάνουν σωστά τη δουλειά τους ή δεν κατάφεραν να προβλέψουν σωστά. Πάντως το αποτέλεσμα είναι οδυνηρό και σήμερα, με τον δανεισμό στο ΑΕΠ να αυξάνεται και στον δημόσιο δανεισμό και στον ιδιωτικό δανεισμό. Άρα, αυτά τα χρήματα, κανείς δεν τα δίνει ως ελεύθερος επαγγελματίας επενδυτής, γιατί θέλει να χάσει. Κανείς δεν τα δίνει, γιατί ακριβώς δεν θέλει κάποιος να του μπει στη γραμμή. Έτσι κι αλλιώς, τα έσοδα του Λιμανιού, κατά 60% ήταν οι δαπάνες που η ναυτιλιακή αυτή εταιρεία, η οποία χρησιμοποιεί τον Λιμένα της Ηγουμενίτσας είναι και αυτή που είναι ο κύριος πάροχος. Δηλαδή, το 60% των εσόδων προέρχονται από τις δικές της καταβολές. Αυτή λέει, ότι κάνω ένα δίκτυο, πληρώνω τα ενοίκια μπροστά, γιατί αυτό είναι οι δαπάνες ελλιμενισμού, ενοίκια είναι, στην ουσία, χρήσης των υποδομών, τις οποίες έχει πληρώσει κάθε πολίτης, το κάθε ελληνικό ΑΦΜ.

Άρα, ερχόμενος να δώσει πριμ για να ελέγξει την αγορά, κάνοντας έναν ναυτικό άξονα που θα έχει και ενδιαφέροντα, καθώς υπάρχουν πετρέλαια, υπάρχουν κι άλλες προοπτικές, δεν το κάνει, γιατί τελικά ήταν ικανή η κυβέρνηση και πήρε στα πλαίσια ενός κανονικού διαγωνισμού, προκάλεσε ενδιαφέρον επενδυτικό και κατάφερε να πάρει τόσο μεγάλη τιμή. Αυτό που έχει σημασία είναι αν όλες αυτές οι ενέργειες, οι οποίες είναι και αληθινές, και πραγματικές, είναι νόμιμες, όχι νομότυπες, νόμιμες. Δεν πιστεύω, ότι άνθρωποι, συνεργάτες του Υπουργείου που δουλεύουν δεν κάνουν σωστά τη δουλειά τους. Η δουλειά γίνεται σωστά. Ο διαγωνισμός είναι σωστός. Ποιο είναι το αποτέλεσμα;

 Το αποτέλεσμα είναι ότι δημιουργούνται στους λιμένες μας, τουλάχιστον, όσον αφορά αυτή τη δυτική πλευρά, ένα μονοπώλιο. Πραγματικά, ποιος δημόσιος φορέας επιθυμεί ένα ιδιωτικό μονοπώλιο; Τα πάντα, οι νόρμες και οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να φύγουμε από τα κρατικά μονοπώλια. Ερχόμαστε, δηλαδή, και στήνουμε ιδιωτικά μονοπώλια;

Όλα τα παραπάνω, πέραν του ότι «στραγγαλίζουν» την ανταγωνιστικότητα της ελεύθερης αγοράς. Όταν κυριαρχείται από πασιφανή έλλειψη θεσμών, δεν είναι ελεύθερη αγορά. Δεν θα αντιληφθούμε το πρόβλημα, κατόπιν εορτής. Όλοι το συναισθανόμαστε, είτε έχουμε εμπειρία, είτε δεν έχουμε εμπειρία, από την στιγμή που έχουμε πραγματική ζωή. Σε αυτή τη διαδικασία, όσο περισσότερα ανταλλάγματα μάς δίνουν, υποτίθεται, τόσο γίνεται προφανές, ότι εδώ κάτι συμβαίνει. Και όλα αυτά, συμπερασματικά, δημιουργούν μία σειρά κινδύνων που πέρα από τους εθνικούς, πέρα από τους παραγωγικούς, θα ήθελα να τους αναφέρω, για να καταγραφούν, όπως είναι η απώλεια ελέγχου του δημοσίου, η οποία έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια των λιμένων, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Αλήθεια, πιστεύουμε ότι είναι εύκολο σε κάποιες περιοχές που τελικά θα λειτουργούν, όπως προείπα, ως κράτος εν κράτει, ότι είναι εύκολη η πρόσβαση και αδιατάρακτη των αρχών ελέγχου ασφαλείας;

Η άρση των τιμών για τους χρήστες είναι δυνατόν να ελέγχεται; Δηλαδή, εφόσον έδωσε και τόσα πολλά χρήματα και είναι ικανοποιημένος ο Υπουργός και η Κυβέρνηση, δεν πρέπει αυτά να τα δούμε; Δηλαδή, υπάρχει κανένας εδώ, με μέσο δείκτη IQ, που να πιστεύει ότι κάποιος δίνει κάτι, χωρίς να έχει την αίσθηση της ανταποδοτικότητας;

Η απώλεια θέσεων εργασίας δεν είναι ένα κομμάτι που έχει δοκιμαστεί, όπου έχει υπάρξει ένας απόλυτος και ανεξέλεγκτος ιδιωτικός χώρος εργασίας; Η επιθεώρηση εργασίας δεν είναι γεμάτη από καταγγελίες; Είναι εύκολο σε τέτοιες υπηρεσίες που λειτουργούν πολλές φορές και με πιεστικές συνθήκες εργασίας να υπάρχουν δικαιώματα για τους εργαζόμενους; Να υπάρχουν συνθήκες; Αυτά, δηλαδή, όσοι από εμάς ή από τους συνεργάτες του Υπουργείου έχουν τη θέση ευθύνης και ετοιμάζουν όλες αυτές τις εργασίες, δεν τους ενδιαφέρουν; Δεν ξέρουν ότι σήμερα μπορεί να είναι μία θέση ευθύνης ή σε μία θέση που διαχειρίζεται ένα ωραίο πρότζεκτ παρουσίασης, ότι αύριο, μεθαύριο, οι ίδιοι θα βρεθούν σε αντίστοιχες δυσανάλογες σχέσεις; Αλήθεια, αυτή η επιλογή αναδεικνύει τη διαφάνεια ή τελικά οδηγεί στη μείωση της διαφάνειας;

Είναι παρατηρημένο, ότι όπου υπάρχει η πλήρης παραχώρηση διαχείρισης των λιμένων σε ιδιωτικές εταιρείες, οδηγεί αποδεδειγμένα, όχι από τη δική μας θέση ή φαντασίωση ή συνωμοσιολογία, αλλά έμπρακτα παραδείγματα σε όλο τον κόσμο, σε μείωση ελέγχου και εποπτείας των δραστηριοτήτων των λιμένων από το δημόσιο.

Επομένως, δεν ζητάμε εδώ να ανακαλυφθεί ο τροχός. Λύσεις άλλες υπάρχουν; Δηλαδή, θα επιστρέψουμε πίσω σε εποχές που όλα ήταν κρατικά; Όχι, αν και η Κυβέρνηση τον τελευταίο καιρό λειτουργεί εντελώς σοσιαλιστικά, αναδεικνύοντας ότι, ενώ κάνει επιτυχημένα πρότζεκτ, πουλάει, ιδιωτικοποιεί, φέρνει τρομερά τιμήματα, για να κρατήσει αυτή την κοινωνία σε μία σχετική νηνεμία, γιατί το περισσότερο κομμάτι της αρχίζει και απεντάσσεται κοινωνικά. Χρησιμοποιώ και το κείμενο, αλλά μιλάω και από καρδιάς, γι’ αυτό θα μου επιτρέψετε καμιά φορά να υπάρχει και μία διαφοροποίηση στη συνέχεια του λόγου. Επομένως, στον αντίποδα αυτού του σχεδίου, όταν «ξεπουλάμε» λιμάνια, γιατί για εμάς αυτός είναι ο όρος, μπορούμε να προτείνουμε κάτι διαφορετικό, γιατί δεν είναι μονόδρομος.

Υπάρχει, ας πούμε, στην Ευρώπη άλλο μοντέλο διαχείρισης λιμένων; Υπάρχει. Είναι το ισπανικό. Τι κάνει αυτό; Διατηρεί την κρατική διαχείριση των λιμένων και αυτό προσφέρει έμπρακτα μία σειρά από οφέλη στο κράτος. Γιατί δεν είναι μονόδρομος ποιο μοντέλο θα διαλέξεις, αλλά πόσο αυτό το μοντέλο θα μπορείς να το ελέγξεις, γιατί για το κράτος αυτή είναι η ανάγκη. Δεν είναι επιχειρηματίας. Είναι, όμως, αυτός που θεσμοθετεί και αξιοποιεί και δίνει τις συνθήκες, έτσι ώστε να είναι ωφελούμενος ο πολίτης και όχι ο επιχειρηματίας.

Επομένως, η Ισπανία διαθέτει έναν δημόσιο φορέα υπεύθυνο για τη διαχείριση των λιμανιών στη χώρα της. Ένας φορέας που έχει τη δυνατότητα να παραχωρεί, όπως είπαμε, τη διαχείριση των λιμανιών σε ιδιωτικές εταιρείες για ορισμένες δραστηριότητες, όπως ενδεικτικά η λειτουργία των λιμένων κρουαζιέρας ή η διαχείριση εμπορευματικών λιμένων.

Ωστόσο, η συνολική διαχείριση των λιμανιών της χώρας παραμένει στα χέρια του κράτους, δηλαδή, είναι πιο άμεσος ο ελεγκτικός και παρεμβατικός, γιατί αυτός είναι ο ρόλος του κράτους. Αυτό όταν τηρείται σωστά, αποδεδειγμένα έχει μεγαλύτερα και περισσότερα οφέλη απ’ ότι η επιλογή που επέλεξε το Υπουργείο και τη φέρνει τώρα εδώ προς επικύρωση. Το μοντέλο το ισπανικό βοηθάει πάρα πολύ στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας με την επένδυση σε νέες υποδομές και τεχνολογίες και αποτέλεσμα την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων και εντός της Ισπανίας, αλλά σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, τα λιμάνια άλλων ευρωπαϊκών χωρών και κυρίως μεσογειακά. Η προσέλκυση ξένων επενδύσεων, νέων επενδύσεων, είναι πιο ελκυστικές, γιατί υπάρχει ανταγωνισμός, υπάρχει το κίνητρο και όσο περισσότερος συναγωνισμός υπάρχει, τόσο περισσότερα οφέλη μένουν για το κράτος και φυσικά, αυξάνονται και τα έσοδα του δημοσίου, γιατί δεν μπορεί με μία απόφαση έναν νόμο να μπορείς να ρυθμίζεις τέτοια υψηλής υπεραξίας περιουσιακά στοιχεία.

Το μοντέλο αυτό, κλείνοντας, για να μην κουράζω και το Σώμα, θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια- της Ισπανίας δεν είναι μόνο αυτόχθονο. Έχει υιοθετηθεί και από τη Γαλλία και Ιταλία, Πορτογαλία, ενδεχόμενα, η πληροφόρηση ίσως να είναι και ελλιπής, αλλά νομίζω ότι είναι καίρια, και στην Ιρλανδία, και στη Μεγάλη Βρετανία, αλλά και εκτός Ευρώπης και στον Καναδά. Το δικό μας το μοντέλο το έχουμε μόνο εμείς; Όχι. Και το Ισραήλ αν δεν κάνω λάθος και το Ντουμπάι, αλλά για να αναλογιστούμε ποια είναι η κρατική οντότητα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Βρεττέ, απλά να σας υπενθυμίσω, ότι δεν θα έχετε μόνο την ευκαιρία της Ολομέλειας. Έχουμε άλλες δύο συνεδριάσεις τη Δευτέρα και θα έχετε την ευκαιρία να κάνετε τις επισημάνσεις σας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “NIKH”»):** Κλείνοντας, λοιπόν, απλώς θέλω να πω ότι αυτό το μοντέλο δεν είμαστε αρνητικοί και θα πω τα υπόλοιπα στις άλλες συνεδριάσεις.

 Επομένως είναι εύκολο, κατ’ αρχήν, κάποιος να αντιληφθεί ότι οι προτεραιότητες του μοντέλου που χρησιμοποιεί η Κυβέρνηση και που φέρνει προς επικύρωση σε εμάς, επιβεβαιώνει τους κινδύνους που αναφέραμε, ότι έρχονται όχι τα επόμενα μελλοντικά χρόνια, αλλά τα άμεσα προσεχή. Η σύγκριση του ελληνικού με το ισπανικό μοντέλο έχει δείξει περίτρανα, ότι οι ιδιωτικοποιήσεις των λιμένων δεν είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη της οικονομίας και την προσέλκυση επενδύσεων. Η κρατική διαχείριση και η κατ’ αποκοπή διαχείρισή τους μπορεί να αποφέρει τα ίδια και καλύτερα αποτελέσματα και κυρίως, δεν παραχωρεί τη χρησικτησία.

Η Κυβέρνηση, επομένως, για να κλείσω με ένα πολιτικό μήνυμα, θα πρέπει να επανεξετάσει, αν και αυτό είναι ουτοπικό, γιατί φαίνεται αποφασισμένη, τη στρατηγική για τα λιμάνια και ίσως, σε επόμενες δυνατότητες αν το επιτρέπουν οι διαδικασίες, να σκεφτεί να υιοθετήσει και ένα διαφορετικό μοντέλο, έστω και ως αντιπαραβολή, ως και μία έμπρακτη πραγματική σύγκριση, μεταξύ δύο διαφορετικών προσεγγίσεων. Βασική, όμως, προϋπόθεση είναι η έγνοια μας για ένα κράτος δικαίου να είναι το σημείο αναφοράς με κέντρο τους πολίτες και όχι τους επιτελείς.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έκλεισε έτσι ο κύκλος των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών. Έχουν ζητήσει τον λόγο συνάδελφοι, τρεις στον αριθμό. Θα περάσουμε αμέσως στις τοποθετήσεις των συναδέλφων.

Τον λόγο έχει η κυρία Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα είμαι σύντομη, εφόσον έχουμε και άλλες συνεδριάσεις.

Θα κάνω μία επισήμανση μόνο σε αυτό που λέμε «πράσινοι» λιμένες. Δηλαδή, μιλάμε για μία ανάπτυξη που ωφελεί το περιβάλλον ή τουλάχιστον το προστατεύει αν δεν το ωφελεί και που έχουμε κάθε λόγο να πιστεύουμε πώς δεν συμβαίνει. Έχουμε πολλά παραδείγματα «βιασμού» της ελληνικής φύσης από τη λεγόμενη ανάπτυξη και θα θέλαμε πάρα πολύ στη συγκεκριμένη περίπτωση, σε αυτό το πολύ ωραίο λιμάνι που και ο κ. Βαρβιτσιώτης, το θεώρησε «κόσμημα» της Θεσπρωτίας, να μην συμβεί.

Έχει πάρα πολύ ωραίες περιοχές γύρω γύρω, θα θέλαμε να μην δούμε ένα τσιμεντωμένο λιμάνι, με προσχώσεις και επαναχάραξη γραμμής αιγιαλού και παραλίας, βέβαια, μείωση της ποιότητας του νερού και του βυθού. Θέλουμε, λοιπόν, να υπάρξει ιδιαίτερη ευαισθησία στο θέμα της προστασίας της φυσικής ομορφιάς της περιοχής και να αφήσουμε τη φύση να «αναπνεύσει» στους δικούς της ρυθμούς. Έχουμε αυτή την υποχρέωση, απέναντι στην ελληνική φύση που τόσο ταλαιπωρείται τελευταία χρόνια μαζί με τις φωτιές.

Τα τελευταία, λοιπόν, χρόνια, όταν ακούμε «ανάπτυξη» καταλαβαίνουμε υποβίβαση. Δεν θέλουμε να υποβιβαστεί, για άλλη μία φορά, η φύση και οι κύκλοι της και ζητάμε ιδιαίτερη προσοχή. Θα θέλαμε, λοιπόν, περιβαλλοντική παρακολούθηση του σχεδιασμού και αποτυπώματος των εργασιών, χωρίς να βρεθούμε στη δυσάρεστη θέση να μην αναγνωρίζουμε αυτό το «κόσμημα» της χώρας και την αγνότητά του.

Θα επανέλθουμε και στις επόμενες συνεδριάσεις. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Νοτοπούλου.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου, του οποίου οι διατάξεις αφορούν συμβάσεις παραχώρησης των δύο εκ των τριών μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας, δηλαδή, της Θεσσαλονίκης και της Ηγουμενίτσας. Και τα δύο είναι βασικοί πυλώνες και εργαλεία και αναπτυξιακής προοπτικής των περιοχών τους, αλλά είναι και στενά συνδεδεμένα με την οικονομική, εμπορική και μεταφορική δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή. Άρα, λοιπόν, γι’ αυτό είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί σε κάθε τι που φέρνετε, έχει πολύ μεγάλη σημασία οποιαδήποτε ρύθμιση, διάταξη ή και τροποποίηση γύρω από αυτές τις συμβάσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της ΟΛ.ΗΓ. Α.Ε. η Κυβέρνηση ολοκλήρωσε κυριολεκτικά το «ξεπούλημα» του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας, πιστή στη στρατηγική της να εκποιεί δημόσιες υποδομές με αναπτυξιακό χαρακτήρα εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος. Από την άλλη μεριά, μαζί με το δικαίωμα αποκλειστικής χρήσης, το οποίο εκχωρήσατε, δεν φέρατε σχετική πρόβλεψη για εξαίρεση εκτάσεων, που αφενός, δεν χρησιμεύουν στις δραστηριότητες του λιμένα και αφετέρου, η παραχώρησή του στους οικείους δήμους θα ήταν, πραγματικά, προς όφελος των δημοτών και έχω και προσωπική εμπειρία, επιτρέψτε μου, θα εξηγήσω αναλυτικά σε ποιες περιοχές αναφέρομαι. Θα ακούσουμε και τους φορείς, αλλά, επιτρέψτε μου, να έχω και προσωπική εμπειρία, καθώς είδα διάχυτη την αγωνία των κατοίκων και νομίζω ότι θα πρέπει να γίνει σεβαστή.

Ζητάτε από τους πολίτες να αποδεχθούν ότι από τα τρία, περίπου, χιλιόμετρα του μετώπου της πόλης προς την θάλασσα, στους πολίτες θα απομείνουν μόνο μερικές εκατοντάδες μέτρων, όπου θα έχουν τη δυνατότητα να προσεγγίσουν και να δραστηριοποιηθούν. Όσο για το ποσό των 84 εκατ. η πόλη δεν πρόκειται να έχει κανένα όφελος, καθώς πηγαίνει στο σύνολό του στα ταμεία του ΤΑΙΠΕΔ, ενώ πρόκειται και για κερδοφόρα εταιρεία. Δεν προβλέπονται αντισταθμιστικά οφέλη, ούτε υποχρεωτικές επενδύσεις αναβάθμισης εξοπλισμού εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων του λιμένα. Άρα, αυτός ο τρόπος αξιοποίησης, δηλαδή, η διαχείριση από συγκεκριμένη εταιρεία ιδιώτη έρχεται και αλλάζει εντελώς το μοντέλο αξιοποίησης που εμείς ως Κυβέρνηση είχαμε δρομολογήσει, το είπε και ο Εισηγητής μας. Εμείς είχαμε εγγυηθεί το δημόσιο συμφέρον , με την αξιοποίηση των περιφερειακών λιμανιών της χώρας μέσα που υποπαραχωρήσεις, χωρίς πώληση μετοχών και χωρίς απώλεια της διοίκησής τους, και φυσικά, με αποφυγή της δημιουργίας μονοπωλίων που είναι και το πλέον προβληματικό ζήτημα.

Στο παρόν σχέδιο νόμου παρουσιάζεται εσκεμμένη ασάφεια ως προς τον προσδιορισμό των χώρων που τελικά εξαιρούνται. Θα πρέπει να κάνετε μία σαφέστατη αναφορά των χώρων με στοιχεία, με ακριβή περιγραφή της θέσης, της έκτασης των συνόρων με προσάρτηση σχετικού πίνακα και τοπογραφικών. Δεν προσδιορίζεται, επίσης, το καθεστώς, στο οποίο θα υπάγονται οι χώροι αυτοί, αν θα πάμε στους οικείους δήμους ή αν θα παραχωρηθούν ανάλογα με ποια διαδικασία. Οι πολίτες, λοιπόν, ζητούν να αποδοθεί άμεσα στον Δήμο Ηγουμενίτσας η χερσαία ζώνη που είναι έξω από τις λιμενικές δραστηριότητες. Θα το ακούσουμε και από τους ίδιους, φαντάζομαι.

Το ότι δεν προβλέπονται επενδύσεις είναι εξίσου προβληματικό. Γνωρίζετε πώς στην παραχώρηση του Λιμανιού Θεσσαλονίκης προβλεπόταν η επέκταση του 6ου προβλήτα και αναρωτιέμαι, πραγματικά, πώς το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας θα μπορέσει να διαδραματίσει το ρόλο του χωρίς εμπορευματικό κέντρο και σιδηροδρομική διασύνδεση.

Υπάρχει και ένα ζήτημα ακόμη για τα αλιευτικά καταφύγια. Τίθεται ένα σοβαρό ζήτημα προστασίας των αλιέων από τυχόν μελλοντική τροποποίηση ή μετατροπή της χωροθέτησής του και πολιτικών που θα τους οδηγήσουν εκτός καταφυγίων. Νομίζω, πώς, ήδη, από τον Οκτώβριο του 2022, η Κυβέρνησή σας είχε αρνηθεί να αποκαλύψει το ακριβές περιεχόμενο της Σύμβασης του Λιμένα, απαντώντας σε αίτηση κατάθεσης εγγράφων που είχε καταθέσει τότε ο Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, ο Μάριος Κάτσης.

Ο Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας πωλείται, παρά το γεγονός ότι το τίμημα είναι ευτελές, καθώς γνωρίζετε ότι έχουν ολοκληρωθεί και πάρα πολύ σημαντικές επενδύσεις 200 - 300 εκατομμυρίων, την ίδια στιγμή που ο ίδιος ο Ο.Λ.ΗΓ. εμφανίζει διαχρονικά κερδοφορία, ενώ όλες οι ευρωπαϊκές και διεθνείς πρακτικές είναι στην αντίθετη κατεύθυνση. Δηλαδή, προκρίνουν τη διατήρηση των λιμένων υπό δημόσιο έλεγχο για λόγους και αναπτυξιακούς και προάσπισης δημοσίου συμφέροντος.

Τώρα δύο λόγια πάρα πολύ σύντομα, σχετικά με τον Λιμένα Θεσσαλονίκης, του οποίου η Σύμβαση Παραχώρησης υπογράφηκε το 2018 και την οποία τροποποιείτε. Θα ήθελα να θυμίσω ότι εκείνη η Σύμβαση προέβλεπε, μεταξύ άλλων, την υποχρέωση επενδύσεων από τον παραχωρησιούχο που θα εκσυγχρόνιζε τις υποδομές του, αλλά και ταυτόχρονα επενδύσεις από τη μεριά του ελληνικού δημοσίου σε μία κατεύθυνση συνολικής αναβάθμισης και αναφέρομαι ξανά στον 6ο Προβλήτα που αφορούσε τον παραχωρησιούχο και σύνδεση του Λιμανιού με την ΠΑΘΕ και τον σιδηρόδρομο που αφορούσαν το ελληνικό δημόσιο. Άλλη μια φορά, λοιπόν, ήταν στις εξαγγελίες του Πρωθυπουργού και δεν έχει γίνει τίποτα, ενώ ο ορίζοντας ολοκλήρωσης ήταν εντός επτά ετών, την πρώτη επενδυτική περίοδο. Έχουν παρέλθει τα πέντε έτη, έχουμε μπει στον έκτο χρόνο, αλλά η πρόοδος που υπάρχει είναι μηδαμινή και εφιστούμε την προσοχή και θα πρέπει κάποια στιγμή να μας ενημερώσετε και για το χρονοδιάγραμμα αυτών των έργων ή αν έχετε σκοπό να ενεργοποιήσετε κάποιες άλλες διατάξεις που θα το παραπέμπουν αργότερα.

Κλείνω με τα εξής σχόλια. Το παρόν σχέδιο νόμου είναι προφανές πώς προετοιμάζει το έδαφος νομοθετικά, έτσι ώστε να παραχωρηθεί στη Διοίκηση του ΟΛΘ η χρήση χώρων και κτιρίων που το 2018 είχαν εξαιρεθεί από την παραχώρηση με προστασία και ευθύνη της Κυβέρνησης, όπως το κτίριο που είχε παραχωρηθεί στη Δημόσια Αρχή Λιμένος, όπως το κτίριο που είχε στεγάσει εσωτερικές υποθέσεις και της Νέας Γενιάς και μετά τις εκλογές του 2019 το κτίριο εγκαταλείφθηκε, το κτίριο του παλιού Βρεφονηπιακού Σταθμού που μένει αναξιοποίητο από τον Δήμο Θεσσαλονίκης και ίσως και κάποιο από τα κτίρια που είχαν διατεθεί στο Φεστιβάλ Κινηματογράφου.

Σχετικά με τον πρώην Βρεφονηπιακό Σταθμό, εφόσον το κάνετε πάρα πολύ συγκεκριμένο και σαφές, δηλαδή, ότι προβλέπεται για τις ανάγκες λειτουργίας του κτιρίου πρώην Βρεφονηπιακού Σταθμού ως Βρεφονηπιακού ή και Παιδικού Σταθμού από τον Δήμο Θεσσαλονίκης, μπορούμε να είμαστε θετικοί. Όμως, υπάρχει ένα ερώτημα. Γιατί με το παρόν σχέδιο νόμου επεκτείνετε τις fast track διαδικασίες της Σύμβασης Παραχώρησης, όχι μόνο για την εκπόνηση και την παράδοση μελέτης για κάθε μία από τις υποχρεωτικές επενδύσεις της πρώτης επενδυτικής περιόδου, αλλά και για κάθε έργο που συμπεριλαμβάνεται στο master plan, όταν αυτό έχει ορίζοντα πενταετίας;

Συστήνουμε, λοιπόν, στην Κυβέρνηση, αντί απλά να βιάζεται να διευκολύνει τον ΟΛΘ, να πιέσει, έτσι ώστε να υλοποιηθούν οι υποχρεωτικές επενδύσεις και να επιταχυνθεί η υλοποίηση των συμβατικών υποχρεώσεων του δημοσίου.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε πολύ και την κυρία Νοτοπούλου. Έτσι ολοκληρώθηκε και ο κύκλος τοποθετήσεων των συναδέλφων. Νομίζω έχει κυλήσει αρκετά ομαλά η διαδικασία και καταγράφονται όλες οι ενδιαφέρουσες απόψεις που εκφράζονται από όλους τους παρευρισκόμενους.

Τον λόγο έχει ο κ. Υφυπουργός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Κύριε Πρόεδρε, θα είμαι σύντομος και θα κάνω κάποιες διαπιστώσεις.

Εγώ θα ήθελα να πω ότι ήταν κατανοητό, ότι θα υπήρχαν τοποθετήσεις από την Αντιπολίτευση σε αυτόν τον τόνο. Το περιμέναμε εξάλλου, ήταν δεδομένο. Είναι ευχάριστο το ότι το ΚΙΝ.ΑΛ. και η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ επιφυλάσσονται για την Ολομέλεια. Αυτό δείχνει, ότι υπάρχουν κάποια ακούσματα ή βλέμματα θετικά της όλης διαδικασίας.

Εγώ θέλω να πω και να κρατήσω κάποια πράγματα που έχουν μεγάλη αξία και σημασία, τα οποία, πλέον, πρέπει να τα δούμε και να καταλαβαίνουμε τι γίνεται στην αγορά. Πρέπει να δούμε το παγκόσμιο γίγνεσθαι, να δούμε τι συμβαίνει στη γειτονιά μας και να δούμε πώς προχωράνε οι γειτονικές χώρες και πώς εμείς πρέπει να αμυνθούμε, για να κρατήσουμε το λιμάνι αυτό να έχει μια αξία μεγάλη και να μην τη χάσει εντελώς, γιατί γίνονται στρατηγικά κάποιες κινήσεις στα βόρεια σύνορά μας, όπως γνωρίζετε.

Άρα, λοιπόν, εμείς προχωράμε άμεσα τις διαδικασίες αυτές, την παραχώρηση, γιατί δεν θέλουμε να επιμένουμε σε λαϊκίστικους λόγους και να μιλάμε για πώληση. Μιλάμε για παραχώρηση στον επενδυτή μέχρι το 2062 και μιλάμε για ένα τίμημα που είναι, όπως είπε ο Υπουργός, πολλαπλάσιο από αυτό που υπάρχει στην αγορά. Το ΤΑΙΠΕΔ το έβγαλε, τουλάχιστον, πέντε φορές χαμηλότερο, με τις αποτιμήσεις που έκαναν οι ανεξάρτητοι ελεγκτές και μιλάμε για ένα τίμημα που δίνει μια αξία στο λιμάνι στα 125 εκατομμύρια, όταν ο επενδυτής δίνει κοντά στα 85 εκατομμύρια για το 67% και μιλάμε για παραχώρηση.

Να δούμε, όμως, κάποια σημαντικά στοιχεία που θα ακολουθήσουν για μία ανάπτυξη σε μία περιοχή, όπου έγινε μονοεδρική. Στατιστικά η περιοχή υποβαθμίζεται, δυστυχώς, ο κόσμος φεύγει, γιατί δεν υπάρχουν θέσεις εργασίας, γιατί δεν υπάρχει ανάπτυξη, γιατί δεν υπάρχει ενδιαφέρον. Έρχεται εδώ, λοιπόν, μία μεγάλη επένδυση, η οποία θα ακολουθήσει, ένα κομμάτι, ένα «κόσμημα», όπως είπε και ο Υπουργός, για την Ελλάδα η Ηγουμενίτσα, η Θεσπρωτία, ένα «κόσμημα», όπου, δυστυχώς, περνάνε από εκεί και φεύγουν προς τις βόρειες χώρες τα σκάφη που κυκλοφορούν στο Ιόνιο, γιατί απλούστατα δεν υπάρχουν μαρίνες να μπορούν να φιλοξενηθούν ή να μείνουν για κάποιο χρονικό διάστημα. Εδώ, λοιπόν, και επειδή υπάρχει και μία αγωνία από τον ΣΥΡΙΖΑ, να πούμε ότι υπάρχει μέσα στο άρθρο 3, όπου φαίνεται ξεκάθαρα ότι θα υπάρχει ένα master plan σε εννέα μήνες μετά από την παραχώρηση και ολοκλήρωση της διαδικασίας και μέσα στα τέσσερα χρόνια είναι υποχρεωμένος ο επενδυτής να κάνει μαρίνα στην Ηγουμενίτσα.

Είναι υποχρεωμένος να πω και κάτι άλλο σημαντικό. Πρέπει να καταλάβουμε, ότι όταν κάποιος κάνει μία επένδυση και αναλαμβάνει με ένα τέτοιο τεράστιο ποσό να πάρει αυτή την επένδυση, θέλει αυτή η επένδυση να αποδώσει. Ένας από τους λόγους που θα αποδώσει, είναι να γίνει η μαρίνα στην Ηγουμενίτσα, για να αναπτυχθούν τα άλλα τρία λιμάνια και να γίνουν τα άλλα τρία καταφύγια και να γίνουν και αυτά μαρίνες και παράλληλα, μέσα σε αυτά υπάρχουν χωροθετημένοι, ήδη, χώροι για τους αλιείς και στα Σύβοτα που είναι τουριστικό καταφύγιο και στις άλλες δύο περιοχές στη Σαγιάδα και στην Πλαταριά.

Υπήρχε ένα άγχος, το ακούσαμε και από το Κ.Κ.Ε. και από όλους, για τις θέσεις εργασίας. Να πω, λοιπόν, ότι αυτό που ζήσαμε και γνωρίζουμε όλοι στον Πειραιά είναι ότι από τους 1.000 εργαζόμενους ξέρετε ότι δήλωσαν κοντά στους 550, περίπου, ότι ήθελαν να φύγουν, να κάνουν μετάταξη σε άλλες δημόσιες υπηρεσίες. Ξέρετε μετά από χρόνια πόσοι έφυγαν; Λιγότεροι από πενήντα. Ξέρετε ότι και αυτοί που το έκαναν, το έκαναν, γιατί απλά μετακόμισαν σε άλλες πόλεις της Ελλάδας, αποφάσισαν να κάνουν έναν άλλον τρόπο ζωής.

Άρα, λοιπόν, εδώ πρέπει να βλέπουμε την αλήθεια και την πραγματικότητα. Υπάρχουν στο Λιμάνι σήμερα δέκα εργαζόμενοι στο Λιμάνι, στο Δημόσιο και υπάρχουν και 60 σε εταιρεία σεκιούριτι, 33 στην καθαριότητα και άλλοι, περίπου, 15 σε παράλληλες εργασίες που είναι κοντά στο Λιμάνι. Η εκτίμηση επενδυτή, αλλά και του Οργανισμού Λιμένα είναι ότι θα γίνουν οι θέσεις του Οργανισμού, που προβλέπονται να είναι, τουλάχιστον, 45, και πάνω από 150 νέες θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν στην ευρύτερη περιοχή και οι θέσεις στη μαρίνα, που είναι αυτή τη στιγμή κοντά στις 200, που εξυπηρετούν όλη αυτή την περιοχή από τα Σύβοτα ως το βόρειο Λιμάνι που είναι απέναντι από την Κέρκυρα, θα φθάσουν τις 680 και 40 θέσεις για mega yachts.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, πώς είναι δεδομένο ότι ο επενδυτής θα τα προχωρήσει αυτά γρήγορα. Πιστέψτε με. Προέρχομαι από τον ιδιωτικό τομέα και το αντιλαμβάνομαι. Όταν κάνεις μία τόσο μεγάλη επένδυση, πρέπει αυτή η επένδυση να σου αποδώσει γρήγορα. Άρα, λοιπόν, θα προχωρήσει όλα αυτά τα έργα που πρέπει να γίνουν και παράλληλα, θα γίνει και «πράσινο» το λιμάνι, γιατί έχει δεσμεύσεις και υποχρεώσεις απέναντί μας, για να υπάρχει ένα μηδενικό αποτύπωμα μέχρι το 2030 και το 2050.

Να ολοκληρώσω, επίσης, λέγοντας, ότι πρέπει να καταλάβουμε όλοι μας, ότι όλα είναι καλά να τα κρίνουμε, αλλά να τα διαβάζουμε καλύτερα και να τα βλέπουμε σωστότερα. 6.000 στρέμματα αποδίδονται στη τοπική κοινωνία, στον Δήμο.

Εδώ θέλω να ευχαριστήσω προσωπικά τον πρώην Υπουργό μας, τον κ. Πλακιωτάκη, τον Γενικό Γραμματέα και τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων, τον κ. Κυριαζόπουλο, αλλά και τον Βουλευτή του Νομού και όλα τα στελέχη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τον Οργανισμό που βοηθήσανε, τα τελευταία τρία χρόνια, να λυθούν προβλήματα και η χερσαία ζώνη θα παραχωρηθεί την επόμενη μέρα στην Τοπική Αυτοδιοίκηση αμέσως. Όχι στο δημόσιο, αμέσως με την υπογραφή, 6.000 στρέμματα θα παραχωρηθούν στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Θα το ακούσετε από τους Δημάρχους που θα είναι εδώ τη Δευτέρα. Μην ανησυχείτε γι’ αυτό.

6.000 στρέμματα, τα οποία παραχωρούνται δωρεάν και μάλιστα, παραχωρείται και η μεγάλη παραλία στο Δρέπανο. Όλη η χερσαία ζώνη για δεκαετίες, ήταν συνέχεια σε μία διαδικασία «μάχης» και ανταγωνισμών της τοπικής κοινωνίας με τον Οργανισμό Λιμένος. Δεν είναι στη δικαιοδοσία του Λιμενικού να βγαίνει και να μοιράζει κλήσεις στα αυτοκίνητα που ήταν παρκαρισμένα παράνομα στη χερσαία ζώνη, γιατί ήταν στη δικαιοδοσία τη δική μας. Αυτή η χερσαία ζώνη, πλέον, παραχωρείται στην τοπική κοινωνία. Όχι μόνο στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, στη πόλη της Ηγουμενίτσας, αλλά και στα τρία άλλα λιμάνια, τα Σύβοτα, της Σαγιάδες και στη Πλαταριά η χερσαία ζώνη. Δηλαδή, με ότι υπάρχει εκεί, ότι υπάγεται, τα τραπεζοκαθίσματα, επιχειρήσεις, όλα αυτά θα δοθούν, πλέον, στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και στους ιδιώτες. Άρα, καταλαβαίνει τους πολίτες.

Αντιλαμβάνεστε λοιπόν, ότι εδώ ερχόμαστε μετρημένα, συντονισμένα και όχι μόνο προχωράμε σε μία μεγάλη επένδυση που τα 85 εκατομμύρια θα πάνε για το ελληνικό χρέος, που έχουμε ευθύνη για το ελληνικό χρέος, αλλά το 3,5% των εσόδων θα παραχωρείται άμεσα στην τοπική κοινωνία, τους δύο Δήμους, δηλαδή, κατά 85% και το 15% στον Οργανισμό Λιμένων. Επίσης, για πρώτη φορά, το 20% των κερδών της εταιρείας, γιατί πλέον είναι ένας οργανισμός, είναι μία ανώνυμη εταιρία, θα πηγαίνει πλέον στο κράτος. Καταλαβαίνετε λοιπόν, ότι τα έσοδα θα είναι περισσότερα. Θα υπάρχουν κέρδη. Δεν μπορεί να μην υπάρχουν κέρδη. Δεν μπορεί να μην υπάρχουν κέρδη, γιατί πρέπει ο επενδυτής να καλύψει στους μετόχους του την επένδυση που κάνει, γιατί και αυτός κάπου απολογείται.

Άρα, λοιπόν, πρέπει να αντιληφθούμε όλοι μας τη σοβαρότητα, την τρομερή δουλειά που έχει γίνει απ’ όλους, μαζί με τους φορείς και την Τοπική Αυτοδιοίκηση, την τοπική κοινωνία, για να φθάσουμε σε αυτό το αποτέλεσμα.

Η κερδοφορία που είναι κοντά στο ενάμιση εκατομμύριο και ο τζίρος, όσοι προέρχεστε και γνωρίζετε την αγορά, το τίμημα δεν θα έπρεπε να ξεπεράσει ούτε το 13 φορές, που είπε ο Υπουργός, εγώ θα έλεγα 10 φορές την κερδοφορία ή το τζίρο μία δυο φορές. Και μιλάμε για 125 εκατομμύρια αποτίμηση. Άρα, λοιπόν, ας εκτιμήσουμε και ας δούμε την πραγματικότητα. Να δούμε στρατηγικά πώς πρέπει να κινηθούμε και να δούμε πια πώς μπορεί να γίνει πραγματική ανάπτυξη από την Πατρίδα μας. Και αυτό κάνουμε με αυτό το νομοσχέδιο, με αυτή την κύρωση της συμφωνίας.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ. Επιφυλάσσομαι και εγώ για απαντήσεις και στις επόμενες συνεδριάσεις. Καταλαβαίνετε ότι πρέπει να το δούμε λίγο στην πραγματικότητά του το θέμα και επιτέλους, να ερχόμαστε και να βλέπουμε την ακριβή εικόνα, να έχουμε τα ακριβή στοιχεία.

Να πω, επίσης, ότι και το νερό θα πληρώνουν και την αποχέτευση θα πληρώνουν. Θα τα πληρώνουν κανονικά. Έχουν υποχρέωση να πληρώνουν. Δεν θα τα παίρνουν από την εταιρεία ύδρευσης της Ηγουμενίτσας. Θα πληρώνουν την αποχέτευση και το νερό. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για λίγα δευτερόλεπτα, επί της διαδικασίας μόνο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, σας ακούμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Μέσω υμών, παρακαλώ τον Υπουργό, γιατί συμφωνώ ότι πρέπει να διατρέχει διαφάνεια και σαφήνεια αυτά που λέμε, επαναφέρω και θα το κάνω μέχρι τέλους των διαδικασιών, την υποχρέωση της Κυβέρνησης να φέρει τη σύμβαση παραχώρησης των μετοχών.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, αν μου επιτρέπετε, σας το είπε ξεκάθαρα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιόγιακα, αγνοείτε το Προεδρείο.

Κύριε Γιαννούλη, νομίζω ήταν σαφέστατη και η απάντηση του κ. Βαρβιτσιώτη για ποιον λόγο δεν έχει ενσωματωθεί στη δεύτερη ανάρτηση. Μην αγνοούμε, τα όσα ελέχθησαν.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, τη Σύμβαση της Θεσσαλονίκης, όταν επανειλημμένες φορές τη ζητούσαμε, δεν την φέρνατε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Γιόγιακα, δεν έχουμε εκλογές, δεν είστε Πρόεδρος.

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Να ξέρουμε να παίζουμε με ίσους όρους.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, αν μου επιτρέπετε, δεν λειτουργούμε συμψηφιστικά εδώ, επειδή μία προηγούμενη Κυβέρνηση δεν έφερε τη Σύμβαση, δεν θα τη φέρει και η σημερινή Κυβέρνηση, αλλά νομίζω ότι ήταν ξεκάθαρη η απάντηση του κ. Βαρβιτσιώτη, σας παραπέμπω στα Πρακτικά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Καθόλου ξεκάθαρη. Παρακαλώ να καταγραφεί στα Πρακτικά. Με όλο τον σεβασμό στο Προεδρείου, ζητούμε τη σύμβαση παραχώρησης των μετοχών και εάν υπάρχει γνωμοδότηση ή οποιαδήποτε αλληλογραφία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού για το θέμα της εταιρείας αυτής.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Γιαννούλη. Εδώ ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της α΄ ανάγνωσης.

Να καταχραστώ κι εγώ, κύριε Υπουργέ τη θέση μου, μιας και έχουν προχωρήσει και οι διαδικασίες του Λιμένος Βόλου και είναι στην τελική φάση επιλογής παραχωρησιούχου και να πω, τόσο σε εσάς, όσο και στον κ. Βαρβιτσιώτη και τον κ. Κυριαζόπουλο, τον Γενικό μας Γραμματέα, ότι τα αιτήματα και της τοπικής κοινωνίας του Βόλου πρέπει να ικανοποιηθούν, κατά τον ίδιο τρόπο και με τις ίδιες ταχείες διαδικασίες.

Σας ευχαριστώ πολύ, τη Δευτέρα στις 11.00΄ η επόμενη συνεδρίαση.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Μπιάγκης Δημήτριος, Νικητιάδης Γεώργιος, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βορύλλας Ανδρέας, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 12.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**