**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, 4 Σεπτεμβρίου 2023, ημέρα Δευτέρα και ώρα 14.15΄, στην Αίθουσα **«Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)** **του Μεγάρου της Βουλής**,συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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."». (3η συνεδρίαση)

Στη συνεδρίαση παρέστησαν 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, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, 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, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Δελής Ιωάννης, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Παπαϊωάννου Αρετή και Βαλτογιάννης Διονύσιος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινά η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Είναι η 3η συνεδρίαση της Επιτροπής με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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."».

Καλούνται οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να ψηφίσουν, επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιόγιακας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπέρ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαηλίδης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ):** Επιφυλασσόμαστε, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ):** Κατά, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Χήτας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Κατά, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ):** Κατά, κύριε Πρόεδρε.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιόγιακας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη συζήτηση επί της αρχής σταθήκαμε σε ορισμένα σημεία που κατά τη γνώμη μας αποδεικνύουν την επιτυχία του διαγωνισμού για την παραχώρηση του 67% του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας, όπως το έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον, το υψηλό τίμημα, την ποιότητα του επενδυτικού σχήματος, τα πρόσθετα δημοσιονομικά οφέλη, την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του Λιμένα.

Σταθήκαμε, επίσης, στην εξαίρεση από την παραχώρηση εκτάσεων που δεν εξυπηρετούν τη λειτουργία του Λιμένα και τα οποία δίνονται στο εξής στους οικείους δήμους για να τους διαχειρίζονται και να τις αναπτύξουν.

Και ναι, κύριε Μιχαηλίδη, δεν είναι κακό να πούμε ότι τα δύο αυτά θέματα, η τακτοποίηση και η παραχώρηση είναι αλληλένδετα. Η παραχώρηση του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας επέβαλε την τακτοποίηση και την απόδοση εκτάσεων στους δήμους, αλλά και χάρη στο ξεκαθάρισμα των εκκρεμοτήτων, μπόρεσε και έγινε η παραχώρηση του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας. Αυτό δεν αναιρεί, ότι σε λίγα χρόνια έγινε, ό,τι δεν είχε γίνει για δεκαετίες ολόκληρες.

Σε αυτή τη συνεδρίαση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ χρήσιμο να ειπωθούν ορισμένα πράγματα, σε σχέση με ορισμένες πτυχές της παραχώρησης, πάντα με τα στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας. Να ξεκινήσω με το αίτημα του Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ να κατατεθεί στη Βουλή η σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών. Το είχατε πει και όταν συζητήσαμε την τροποποίηση της αντίστοιχης σύμβασης για τον ΟΛΠ τον Σεπτέμβριο του 2021. Δεν μπορεί να γίνει, γιατί το συγκεκριμένο συμφωνητικό δεν αποτελεί δημόσιο έγγραφο και γι’ αυτό δεν έχει προσκομιστεί ποτέ σε κυρώσεις συμβάσεων παραχώρησης, ούτε του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς, ούτε του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης που κυρώθηκε από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝ.ΕΛ. τον Φλεβάρη του 2018.

Ένα άλλο θέμα αφορά στο μοντέλο παραχώρησης, γιατί -λέει- παραχωρούμε τη διαχείριση του Οργανισμού αντί να παραχωρούμε επιμέρους δραστηριότητες. Πρώτα απ’ όλα, το μοντέλο υποπαραχώρησης δραστηριοτήτων συναντάται σε λιμάνια με εκτεταμένη διαφοροποίηση λιμενικών υπηρεσιών, LOGISTIC, διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, κρουαζιέρα, διαμετακόμιση αυτοκινήτων, φορτηγών, κ.λπ.. Μιλάμε για τέτοιες εκτάσεις, υποδομές και όγκους εξυπηρέτησης, ώστε κάθε τέτοια δραστηριότητα να είναι ελκυστική για τον υποψήφιο επενδυτή, γιατί από μόνη της -το τονίζω- έχει προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης και επίτευξης κερδοφορίας.

Όταν στον τζίρο του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας το 2022, τα 5 από τα 7 εκατομμύρια, χονδρικά, προήλθαν από τις διεθνείς ακτοπλοϊκές συνδέσεις, για ποια παραχώρηση επιμέρους δραστηριότητας πρέπει να μιλάμε; Και με τις άλλες, τι ακριβώς θα γίνει; Ποιος επενδυτής θα ενδιαφερόταν γι’ αυτές; Πώς θα αναπτυχθούν και θα επεκταθούν; Είναι άστοχο να συγκρίνονται μεγάλα και μεσαία λιμάνια της Ευρώπης με το λιμάνι μας, που σύμφωνα με τη διεθνή κατηγοριοποίηση, είναι ένα μετρίου βαθμού λιμάνι.

Καταλαβαίνουμε, λοιπόν, ότι το μοντέλο της υποπαραχώρησης δραστηριοτήτων το οποίο είχε ψηφίσει η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, τον Φλεβάρη του 2019, για μία σειρά περιφερειακών λιμένων ήταν μη βιώσιμο, στην περίπτωση του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας. Ούτως ή άλλως, πρόκειται για ένα μοντέλο που δεν θα εφαρμοζόταν, λόγω της διαφαινόμενης αλλαγής κυβέρνησης. Απλώς, βόλευε την τότε Κυβέρνηση να λέει προεκλογικά και στις τοπικές κοινωνίες, ότι «εμείς δεν ξεπουλήσαμε τα λιμάνια και κρατήσαμε τη διαχείριση στο κράτος».

Επιπλέον, ούτε είχε προηγηθεί κάποια σχετική μελέτη, που να έλεγε ότι η υποπαραχώρηση δραστηριοτήτων είναι προτιμότερη για το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Αντίθετα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επί της προηγούμενης Κυβέρνησης της Ν.Δ. το ΤΑΙΠΕΔ ανέθεσε σε ανεξάρτητους μελετητές να προτείνουν με ποιον τρόπο μπορεί να αξιοποιηθεί κάθε ένα περιφερειακό λιμάνι που ανήκει στο χαρτοφυλάκιό του. Γι’ αυτό και στους Οργανισμούς Λιμένος Καβάλας και Βόλου, για παράδειγμα, έχει προκριθεί η υποπαραχώρηση δραστηριότητας γενικού φορτίου. Σε ότι αφορά στο Λαύριο και την Κέρκυρα η επιμέρους παραχώρηση δραστηριότητας της κρουαζιέρας και για τα Λιμάνια της Πάτρας, της Ελευσίνας, της Ραφήνας, δεν έχει προταθεί για την ώρα κάποια αξιοποίηση.

Επομένως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει γενικά και για όλες τις περιπτώσεις καλό και κακό μοντέλο. Υπάρχει αυτό που οι ειδικοί κρίνουν και προτείνουν ως καταλληλότερο.

Ακούστηκαν, επίσης, σχόλια για μονοπώλιο, για μεγάλες αυξήσεις χρεώσεων από τον επενδυτή, κ.λπ.. Ακούσαμε σχετικά με αυτό το ΤΑΙΠΕΔ και τους άλλους ειδικούς. Να θυμίσω με τη σειρά μου, ότι η σύμβαση έχει κριθεί και εγκριθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία ελέγχει και την τιμολογιακή πολιτική και οποιαδήποτε άλλη πρακτική που μπορεί να παραβαίνει το δίκαιο του ανταγωνισμού, όπως η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης. Είναι ένα πράγμα το στρατηγικό πλεονέκτημα που μπορεί να αποκτά ο επενδυτής, γι’ αυτό άλλωστε και κάνει την επένδυση, και είναι άλλο πράγμα ο αθέμιτος ανταγωνισμός.

Σε κάθε περίπτωση, ο επενδυτής δεν μπορεί να έχει διαφορετική τιμολόγηση, ανάλογα με τον πελάτη, για την ίδια υπηρεσία. Έχει πιστεύω ενδιαφέρον, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να σας μεταφέρω, επί λέξει, τι έχει δηλώσει γι’ αυτό ο ίδιος ο επενδυτής, σε συνέντευξή του σε γνωστή ελληνική εφημερίδα τον περασμένο Μάρτιο: «Είμαστε ο μεγαλύτερος πελάτης του Λιμανιού, οπότε το να εξασφαλίσουμε πώς το Λιμάνι δεν θα πέσει στα χέρια ενός επενδυτικού σχήματος που προσβλέπει σε υπεραξίες σε ορίζοντα 5-7 ετών, αυξάνοντας τα τέλη ελλιμενισμού, για να δείξει έσοδα και κερδοφορία και να μεταπωλήσει μετά το Λιμάνι, είναι για εμάς σημαντικό κίνητρο. Υπό μία θεώρηση, εξαγοράζοντας τα λιμάνια, ελέγχουμε και τα κόστη μας και μαζί τα κρατάμε ανταγωνιστικά και για τις υπόλοιπες ελληνικές εταιρείες». Αυτά είπε ο επικεφαλής του ΟμίλουGrimaldi.

Υπάρχει, επίσης, πλαφόν 3%, συν τον πληθωρισμό, στις αυξήσεις που μπορεί να κάνει στα τέλη λιμενικών υποδομών και λιμενικών υπηρεσιών για μη ανταγωνιστικές υπηρεσίες, ενώ οποιεσδήποτε αυξήσεις στα τέλη λιμενικών υπηρεσιών για επιβατικά οχηματαγωγά, απαιτείται η έγγραφη συγκατάθεση της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Σε σχέση τώρα με τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, να πούμε κατ’ αρχάς, ότι σε όλα τα παραχωρημένα ή υπό παραχώρηση λιμάνια, οι ελληνικές κυβερνήσεις έχουν προβλέψει δύο βασικές δικλίδες ελέγχου. Από τη μία, υποχρεώνουν σε σοβαρές επενδύσεις που θα αυξήσουν το όφελος για την πραγματική οικονομία και θα διασφαλίσουν την ποιότητα των επενδυτών. Από την άλλη, αφού εξακολουθούν να διατηρούν συμμετοχή με μειοψηφικά ποσοστά, έχουν εκπρόσωπο του ΤΑΙΠΕΔ στα Διοικητικά Συμβούλια με δικαίωμα να ασκεί βέτο, κάτι που περιορίζει τους επενδυτές από το να αποφασίζουν μονομερώς σημαντικές επιχειρηματικές κινήσεις ή ενέργειες που δεν προάγουν το δημόσιο συμφέρον.

Η προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος κατοχυρώνεται στη σύμβαση παραχώρησης που συζητάμε με πολλούς και διάφορους τρόπους. Θα περιοριστώ σε ορισμένα σημεία των εφαρμοστικών διατάξεων. Αναφέρω ενδεικτικά το άρθρο 2, περί κρατικής εποπτείας, όπου αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ρητά, ότι το Ελληνικό Δημόσιο επιβλέπει το σύνολο των δραστηριοτήτων εντός του Λιμένα Ηγουμενίτσας και της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του Λιμένα, ότι οι δραστηριότητες και οι λειτουργίες της Εταιρείας υπόκεινται σε εθνικούς, αναπτυξιακούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς σκοπούς, καθώς και ότι ισχύουν οι εξουσίες και οι αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων.

Επίσης, το άρθρο 3, αναφέρει, ότι δεν εκχωρείται κανένα εμπράγματο δικαίωμα επί της χερσαίας ζώνης, ούτε επιδρά στη φύση της τελευταίας ως κοινόχρηστου δημόσιου πράγματος που ανήκει κατά κυριότητα στο Ελληνικό Δημόσιο.

Με άλλα λόγια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παραχωρούνται δικαιώματα χρήσης και λειτουργίας γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης για 40 χρόνια, όχι δικαιώματα κυριότητας. Με τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης, η διαχείριση όλων των λιμενικών υποδομών επιστρέφεται στο Ελληνικό Δημόσιο μαζί με όλες τις επενδύσεις και υποδομές που έχουν στο μεταξύ υλοποιηθεί και αναπτυχθεί.

Κοντά σε αυτά, στο άρθρο 7 των εφαρμοστικών διατάξεων, γίνεται αναφορά στη διατήρηση της φύσης της λιμενικής ζώνης ως «κοινόχρηστου δημόσιου πράγματος» και στην υποχρέωση του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας, ότι ο Λιμένας Ηγουμενίτσας λειτουργεί ως δημόσιος λιμένας και εξασφαλίζει την πρόσβαση των χρηστών σε αυτόν. Αυτά για τα περί προστασίας του δημόσιου συμφέροντος.

Δύο σχόλια σχετικά με τις επενδύσεις. Το πολύ σε 9 μήνες από την έναρξη ισχύος της σύμβασης παραχώρησης, ο επενδυτής πρέπει να έχει υποβάλει προγραμματικό σχέδιο ανάπτυξης, το λεγόμενο master plan, στο οποίο θα περιλαμβάνονται δεσμεύσεις για συγκεκριμένες επενδύσεις σε συγκεκριμένο χρόνο. Το πλάνο, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 της Σύμβασης Παραχώρησης, εγκρίνεται από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων κι εφόσον προηγουμένως έχουν ληφθεί υπόψη πιθανές παρατηρήσεις της.

 Οι επενδύσεις θα περιλαμβάνουν, όπως είπαμε στην πρώτη συνεδρίαση, την κατασκευή και λειτουργία της νέας μαρίνας στην Ηγουμενίτσα. Αυτό πού προκύπτει από τη σύμβαση παραχώρησης; Προκύπτει, βασικά, από δύο σημεία. Από το άρθρο 3 της Σύμβασης Παραχώρησης, όπου η μαρίνα περιλαμβάνεται στα στοιχεία παραχώρησης του κεντρικού λιμένα και από το άρθρο 11 της Σύμβασης, στο οποίο αναφέρεται, ότι «ο Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας υποχρεούται με δικό του κίνδυνο και έξοδα να παρέχει όλες τις υπηρεσίες που απαιτούνται για τη λειτουργία της σχεδιαζόμενης νέας μαρίνας στα βόρεια του Λιμένος».

Επιτρέψτε μου ένα σχόλιο, σχετικά με την παραχώρηση της διαχείρισης τμημάτων που εξαιρέθηκαν από τη χερσαία ζώνη λιμένα. Με το άρθρο 3 των εφαρμοστικών διατάξεων, η διαχείριση περνάει απευθείας στους Δήμους Ηγουμενίτσας και Φιλιατών και όχι μέσω της Κτηματικής Υπηρεσίας. Εάν γινόταν μέσω της Κτηματικής Υπηρεσίας, θα έπρεπε να καταβληθεί τίμημα, τουλάχιστον, 6.000.000 €, αφού μιλάμε για μία έκταση, άνω των 6.000 στρεμμάτων. Τώρα, όχι μόνο δεν απαιτείται οικονομικό αντάλλαγμα, αλλά δίνεται και «προίκα» στους δήμους που θα μοιράζονται το 85% του ετήσιου ανταλλάγματος παραχώρησης, ύψους 3,5% επί των ακαθαρίστων εσόδων.

 Αν κάποιοι συνάδελφοι επιμένουν να ανακαλύπτουν κάποια τάχα «εναντίωση της τοπικής κοινωνίας», να τους θυμίσω, απλώς, ότι η τοπική κοινωνία έχει μιλήσει και πρόσφατα με την ψήφο της στις βουλευτικές εκλογές. Τα ψέματα, η κινδυνολογία και οι αφορισμοί μιας μικρής μειοψηφίας για το Λιμάνι κρίθηκαν και κατακτήθηκαν από τη συντριπτική πλειονότητα των Θεσπρωτών.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να κάνω δύο σχόλια, σε σχέση με αυτά που ειπώθηκαν για την Περιφερειακή Οδό Ηγουμενίτσας και το Εμπορευματικό Κέντρο. Ο περιφερειακός δρόμος, η λεγόμενη «παράκαμψη της Ηγουμενίτσας» είναι τμήμα της οδικής αρτηρίας Ηγουμενίτσα-Σαγιάδα-Μαυρομάτη που ήδη «τρέχει» ως έργο από την Εγνατία Α.Ε.. Όσο για το Εμπορευματικό Πάρκο, ο επενδυτής έχει κάθε λόγο να επιδιώξει την υλοποίησή του, γιατί με τη διακίνηση εμπορευμάτων, στο πλαίσιο της εφοδιαστικής αλυσίδας, αποκτά ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Αυτό προκύπτει από δημόσια τοποθέτηση και πρέπει να εκθέσουμε τις απόψεις μας. Οπότε και ο Emanouel Grimaldi που έχει δηλώσει, επί λέξει, ότι «προφανώς, και ένα σημαντικό κομμάτι για τον εκάστοτε επενδυτή, είναι η λειτουργεία συμπληρωματικά του λιμένα και ενός επιχειρηματικού πάρκου. Η ευρωπαϊκή εμπειρία αποδεικνύει, ότι τα λιμάνια δεν αποτελούν απλώς σταθμούς φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά κύρια τμήματα της εφοδιαστικής αλυσίδας».

 Ο σεβασμός, λοιπόν, στον χρόνο επιβάλλει, αγαπητοί συνάδελφοι, να ολοκληρώσω την τοποθέτησή μου, με την προσδοκία ότι, τουλάχιστον, κάποια από αυτά που διευκρινίστηκαν, θα είναι χρήσιμα για εκείνους τους συναδέλφους που έχουν εκφράσει την επιφύλαξη τους, ενόψει της Ολομέλειας.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής ):** Ευχαριστούμε, κύριε Γιόγιακα. Να περάσουμε τώρα στον Εισηγητή της Μειοψηφίας, τον κ. Χρήστο Γιαννούλη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξέρετε καμιά φορά είσαι αναγκασμένος να πεις σκληρά πράγματα, γιατί η νομοθετική διαδικασία και η διαδικασία αυτής της Επιτροπής πρέπει να είναι αντίστοιχη με τα γεγονότα που εξελίσσονται την ώρα που πρέπει. Θα άκουγα με πολύ ενδιαφέρον την τοποθέτηση του συναδέλφου Εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, εάν την είχε διατυπώσει χθες.

 Σήμερα, αυτό που κυριαρχεί, κύριε Γιόγιακα, είναι η παραδοχή του κ. Βεγίρη, εκ μέρους του ΤΑΙΠΕΔ, ότι σε αυτή τη σύμβαση που υπεγράφη και κυρώνουμε σήμερα μέσα από τη νομοθετική διαδικασία, δεν υπάρχει καμία δέσμευση ρητή για την ανάπτυξη επενδύσεων στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Μην τα βάλετε με μένα και λέτε και με σπουδή «η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ., μετά από, περίπου, πέντε χρόνια διακυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας. Να τα πείτε στον κ. Βεγίρη.

 Πρώτον, πείτε στον κ. Πορφύρη, τον επικεφαλής του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας να μας απαντήσει για τα 10.000.000 ευρώ του αποθεματικού του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Δεν πιστεύω ότι είναι εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ ο κ. Πορφύρης.

Επίσης, προσπαθήστε να πείσετε, κύριοι Υπουργοί, τον κ. Παπαποστόλου, τον έναν εκ των εκπροσώπων των διαλυμένων Αρχών Δημοσίου Ελέγχου, για τις ενστάσεις που διατύπωσε και σήμερα, οι οποίες δεν ενσωματώθηκαν στο κείμενο της σύμβασης και σας ψέγει, στην ουσία, γι’ αυτό που το βλέπουμε να εκτυλίσσεται τα τελευταία χρόνια, ως συνεχή αποψίλωση του δημόσιου ελέγχου, του δημοσίου συμφέροντος και της τήρησης κανόνων. Ο κ. Παπαποστόλου τα είπε σήμερα, όχι χθες, γιατί αν η ομιλία αυτή γράφηκε χθες, τουλάχιστον, σεβαστείτε την επιστημονική κατάθεση του κ. Χλωμούδη, ο οποίος το είπε με τον πιο απλό και κατηγορηματικό τρόπο, μην υπηρετώντας κανένα κομματικό συμφέρον.

Σε ότι αφορά, κύριε Γιόγιακα, στο 41%, επειδή σήμερα μετατρέψαμε λίγο την Αίθουσα σε ένα επικοινωνιακό σόου για την επικύρωση της κατάκτησης της μονοεδρικής έδρας στη Θεσπρωτία και το 41 %, θέλω να σας θυμίσω, ότι εγώ προέρχομαι από μία εκλογική περιφέρεια, για την οποία ο Πρωθυπουργός σας, είχε επανειλημμένα δώσει την υπόσχεση και τη δέσμευση, ότι η πόλη της Θεσσαλονίκης θα έχει ΜΕΤΡΟ τον Απρίλιο του 23 και τώρα έχουμε πάει για τον 6ο του2024, κύριε Γιόγιακα. Οπότε το 41%, αν θέλετε να το συζητάμε πολιτικά, να το βλέπουμε στην πλήρη κλίμακα, λέγοντας αλήθειες, συμβάλλοντας έτσι να πηγαίνουμε παρακάτω.

 Πάμε να δούμε τα ψέματα που συνεχώς λέτε, θέλοντας να παραπλανάτε τον ελληνικό λαό. Τι συμβαίνει σε αυτή την περίπτωση; Η συνεχής αλλαγή των όρων συμβάσεων παραχώρησης από τις αρχικές παραχωρήσεις του Λιμανιού Θεσσαλονίκης και Πειραιά, έχει γίνει, πλέον, μανιέρα της Κυβέρνησης Μητσοτάκη με συνεχείς εκπτώσεις. Σε αυτό αναφέρθηκαν και εργαζόμενοι, σε αυτό αναφέρονται και άνθρωποι που έχουν ειδίκευση σε αυτού του είδους τα επενδυτικά σχέδια. Οι μόνοι που επιμένουν σε ένα σχέδιο αποψίλωσης των δημόσιων υποδομών είναι οι εκπρόσωποι της Νέας Δημοκρατίας και δεν ξέρω τι άλλο πρέπει να πούμε, όταν δίνετε σημασία στη διασφάλιση του δημοσίου ελέγχου από τον ανεξάρτητο δικηγόρο.

Αλήθεια, κυρίες και κύριοι συνάδερφοι, γνωρίζετε σε αυτή την Αίθουσα, τι σημαίνει ο ανεξάρτητος δικηγόρος; Που μπορεί να έχει επίδραση στον έλεγχο και στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, αλλά και στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης; Ο ανεξάρτητος δικηγόρος είναι ένας νομικός παραστάτης, ο οποίος -υποτίθεται- διατίθεται από τις τεχνικές υπηρεσίες ή από τις αρμόδιες διευθύνσεις των Περιφερειών, οι οποίες είναι, από άκρο σε άκρο της χώρας, υποστελεχωμένες και προσφεύγουν σε ιδιώτες επιστημονικούς συνεργάτες, μέσω αναπτυξιακών εταιρειών. Έτσι θα ελέγχει το δημόσιο τις υποδομές που έχουν και οικονομική και αναπτυξιακή και γεωπολιτική σημασία;

Τα λιμάνια της χώρας θα είναι ένα outsourcing του επιστημονικού κόσμου της χώρας με αυτόν τον τρόπο και βερμπαλίζουμε περί της ύπαρξης ανεξάρτητου δικηγόρου, ελεγκτή και εφαρμοστή της νομιμότητας και του δημόσιου ελέγχου; Μπορεί στον δικό σας κόσμο αυτά να φαντάζουν συνηθισμένα, αλλά έρχονται και σας διαψεύδουν άνθρωποι που έχουν τεχνογνωσία. Δεν έχουν μόνο πολιτική σκοπιμότητα ή μικροκομματικό όφελος, για να πείσουν τους πολίτες και τους ψηφοφόρους της περιοχής τους.

Πάμε τώρα σε αυτό που πάλι παραδέχθηκε ο κ. Πορφυρής, του Οργανισμού Λιμένος του Ο.Λ.ΗΓ.. Χθες σας μετέφερα μία αγωνία ρεαλιστική, ότι για να επιτελέσει τον αναπτυξιακό του ρόλο το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, θεωρητικά, δεν μπορεί να μην υπάρχει σχεδιασμός σιδηροδρομικής σύνδεσης για να αναπτυχθεί πολλαπλάσια.

Ο κ. Μητσοτάκης, με έναν αυταρχικό τρόπο, όπως λειτούργησε στο ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, στα αρχαία της Βενιζέλου, στη νέα πομφόλυγα τώρα του Flyover και του «θανάτου» του πολίτη της Θεσσαλονίκης, το απέκλεισε με κατηγορηματικό τρόπο. Τι μαθαίνουμε τώρα; Μαθαίνουμε ότι ο επικεφαλής του Ο.Λ.ΗΓ., συμμετέχοντας σε ένα ξένο φόρουμ, διαπιστώνει ότι υπάρχει αυτή η ανάγκη, αν θα γίνει τώρα μέσω Αμυνταίου Φλώρινας ή άλλης περιοχής, δεν σημαίνει ότι δεν θα καταλήξει στο ίδιο αποτέλεσμα. Αποφασίστε, τι ισχύει; Ότι δεν θα φθάσει ποτέ ο σιδηρόδρομος στην Ηγουμενίτσα, όπως είπε ο κ. Μητσοτάκης ή το σχέδιο που μοιράστηκε με ξένους συναδέλφους του ο κ. Πορφύρης;

Πείτε την αλήθεια στον κόσμο. Εμείς δεν βρισκόμαστε εδώ μόνο για να ασκούμε κριτική στις μισές αλήθειες. Είπε χθες ο κ. Υπουργός, ότι ήταν υποχρέωση του Υπερταμείου. Πάλι διαψεύστηκε από τους ανθρώπους που «παρήλασαν» σήμερα, εκπροσωπώντας φορείς και με τις θεσμικές ιδιότητες που είχαν. Πείτε την αλήθεια, γιατί εμείς εδώ βρισκόμαστε, για να κάνουμε τη ζωή των ανθρώπων καλύτερη, όχι απλά για να «χτίζουμε» τις πολιτικές συμμαχίες ή το πολιτικό κομματικό ακροατήριο της επόμενης τετραετίας. Έχουμε υποχρέωση απέναντι στους πολίτες να κάνουμε τις ζωές τους καλύτερες.

Και θα κλείσω λέγοντας, εντός και του χρόνου, ότι θέλω να ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι σε αυτή την Επιτροπή έχει ακουστεί πάρα πολλές φορές, για όσους μετέχουν πρώτη φορά, ότι τα θέματα που συζητάμε δεν έχουν κυβερνητική θητεία. Εξελίσσονται μέσα στον χρόνο για τους Έλληνες πολίτες και όταν δεν έχουν κυβερνητική θητεία δεν έχουν και κομματική σκοπιμότητα. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εγώ σας ευχαριστώ, κυρίως, για την τήρηση του χρόνου.

 Πριν περάσουμε στους επόμενους Ειδικούς Αγορητές, θα ήθελα να ζητήσω την, επί της αρχή, ψήφο του Πατριωτικού Κινήματος, «ΝΙΚΗ», δια του κ. Βρεττού.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ** **(Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “NIKH”»:** Εμείς καταψηφίζουμε και στην Επιτροπή και στην Ολομέλεια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΟΥΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχουμε και τον Ειδικό Αγορητή από την Κοινοβουλευτική Ομάδα «Σπαρτιάτες», τον κ. Διονύσιο Βαλτογιάννη. Ποια είναι η ψήφο σας;

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΒΑΛΤΟΓΙΑΝΝΗΣ: (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Κύριε Πρόεδρε, επί της αρχής, καταψηφίζουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Σταύρος Μιχαηλίδης.

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

Για άλλη μία φορά, θέλουμε να σημειώσουμε ότι για τον όγκο του σχεδίου νόμου και για τη σοβαρότητα, που, κατά την άποψή μας, αυτό εγείρει, ο χρόνος, για να υπάρχει καταγεγραμμένο στα Πρακτικά, ήταν ελάχιστος, για να μπορούμε να μελετήσουμε και να τοποθετηθούμε ίσως και καλύτερα. Χρόνος υπήρχε, κύριε Πρόεδρε, όπως φαίνεται για όποιους θέλουν να το εξετάσουν, από αυτά που προηγήθηκαν, για να φθάσει η Κυβέρνηση και ο επενδυτής σε μία συμφωνία.

Ακούσαμε σε αυτή την Αίθουσα, ότι είχαν γίνει συμφωνίες με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, με άλλους φορείς, κ.λπ., για να καταλήξουν ο κ. Grimaldi με την Κυβέρνηση σε αυτή την απόφαση. Άρα, χρόνος υπήρχε. Δεν καταλαβαίνουμε για ποιον λόγο έπρεπε να αιφνιδιαστούμε και μέσα σε λίγες ώρες να μπούμε σε αυτή τη διαδικασία της ψήφισης.

Κύριε Πρόεδρε, ακούμε και ακούσαμε ότι υπάρχει μία πολύ μεγάλη ικανοποίηση, διότι γι’ αυτό το περιουσιακό στοιχείο, γι’ αυτή την υποδομή της χώρας μας θα πληρωθούν κάπου 80 εκατ., ίσως και κάτι παραπάνω. Υπάρχει, λοιπόν, μία πολύ μεγάλη ικανοποίηση, διότι τα χρήματα είναι πάρα πολλά.

Εγώ θα ήθελα να θέσω τον εξής προβληματισμό. Όταν ξεκίνησε να δημιουργείται το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, υπήρχαν φιλοδοξίες και προσδοκίες για κάτι πολύ μεγάλο που, πράγματι είναι. Γιατί είναι πολύ μεγάλη υποδομή και απροσδιόριστης, κατά την άποψή μου, οικονομικής εκτίμησης, κάνοντας focus στο σήμερα; Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε πού εντάσσεται αυτό το Λιμάνι. Εντάσσεται σε μία αγορά, αναπτυσσόμενη στις θαλάσσιες μεταφορές που είναι η Ευρώπη, η Μεσόγειος, η Μέση Ανατολή, οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας -τώρα είναι μια ταραγμένη περίοδος, αλλά ευχόμαστε και ελπίζουμε ότι γρήγορα θα ηρεμήσει- και βεβαίως, η Τουρκία, με ό,τι αυτό σημαίνει και γι’ αυτόν τον λόγο δόθηκαν 10 δισεκατομμύρια, ίσως και να τα ξεπέρασαν, για να κατασκευαστεί η Εγνατία Οδός, η οποία ενώνει, όχι μόνο Ανατολή και δύση και εννοώ τους Κήπους με την Ηγουμενίτσα, αλλά συνδέεται με κάθετες αρτηρίες με βαλκανικές χώρες, με τέσσερα λιμάνια της Μακεδονίας, με 6 - 7 αεροδρόμια και με τις υπερβαλκάνιες χώρες.

Άρα, σε αυτό το πλαίσιο και με τις προοπτικές της οικονομικής ανάπτυξης που διαφαίνονται, τα επόμενα χρόνια στην περιοχή μας και στη Μέση Ανατολή, με ανταγωνιστικές χώρες στις θαλάσσιες μεταφορές, την Αίγυπτο, τις χώρες της Βορείου Αφρικής, τη Μάλτα, τα Λιμάνια της Ιταλίας, τα Λιμάνια της Αδριατικής, κ.λπ., η Ηγουμενίτσα δεν είναι, απλώς, ένα λιμάνι για τον κ. Grimaldi, ο οποίος αναλαμβάνει τη διαχείριση και την εκμετάλλευση του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας, μεθαύριο του Ηρακλείου, κ.λπ.. Ξαφνικά θα τον δούμε να ανταγωνίζεται τον εαυτό του με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες που, ήδη, έχει και όπως ακούμε, θα αναπτύξει και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες;

Αυτά τα πράγματα είναι εξαιρετικά σοβαρά, ιδιαίτερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν είδαμε, πριν από δύο χρόνια, την Ανεξάρτητη Αρχή, η οποία δημιουργήθηκε το 2006, τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, να αποψιλώνεται και από εκεί που είχε ως αποστολή την εποπτεία της νομιμότητας, την εποπτεία της εξυπηρέτησης των συμβατικών υποχρεώσεων, να περιορίζεται σε πολύ τυπικά και ανούσια πράγματα.

Αναρωτιέμαι, γιατί δεν κρατήθηκε, αν και το έχουμε ξαναπεί σε αυτή την Αίθουσα, το μοντέλο, η τακτική που ακολουθήθηκε για την Καβάλα; Γιατί με αυτές τις προοπτικές που έχει το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, δεν διαχωρίστηκαν κάποιες δραστηριότητες, όπως είναι η ανάπτυξη των καταφυγίων σε τουριστικά και η δημιουργία μαρίνας; Γιατί δεν αναζητήθηκε ένας άλλος επενδυτής, για να αποφύγουμε τις υποψίες μονοπωλιακών δραστηριοτήτων ή άλλων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών, που μας βάζουν σε διαδικασίες καχυποψίας;

Όλα αυτά δεν είναι και ανεξάρτητα με ότι συμβαίνει τώρα στην Ηγουμενίτσα, με ότι συμβαίνει στο Ηράκλειο. Δεν είναι ανεξάρτητα με αυτό που λέγεται σύστημα εθνικής λιμενικής υποδομής. Και είναι περίεργο για ποιον λόγο, ενώ ο ν.4150/2013 επιβάλλει κάθε πέντε χρόνια το Υπουργείο Ναυτιλίας να σχεδιάζει τη στρατηγική του για την ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος, εδώ και δέκα -και πλέον χρόνια- αυτό δεν έχει γίνει ποτέ.

Κύριε Πρόεδρε, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, πρέπει να συνειδητοποιήσουμε, ότι η Ελλάδα είναι αυτό που είναι από τη ναυτική της παράδοση και δραστηριότητα. Τα λιμάνια δεν είναι κάτι ξεχωριστό από τις άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες και πολύ περισσότερο δεν θα είναι στο μέλλον, με τις πρωτοβουλίες που αναλαμβάνει και η Ε.Ε., στα πλαίσια των διασυνδεδεμένων μεταφορών της πολυπλοκότητας που θα αναπτυχθούν στο εγγύς μέλλον, αναφορικά με τη διασύνδεση των μικρών αποστάσεων ναυτιλιακών μεταφορών, σιδηροδρόμων, οδικών μεταφορών, κ.λπ..

Αυτό που θα γίνει με τα μεγάλα λιμάνια, αλλά και τα μικρότερα της Ελλάδος, είναι, πραγματικά, ένας εξαιρετικά σημαντικότατος αναπτυξιακός μοχλός. Αυτό που βλέπουμε ότι υπάρχει και πιστεύουμε ότι θα αναπτυχθεί, εγώ, τουλάχιστον, δεν μπορώ να πω, ότι μπορεί να αφεθεί αυτή η πολιτική, η οικονομική, η αναπτυξιακή, η εθνική, η γεωπολιτική, η γεωστρατηγική σε χέρια λίγων επενδυτών, όπως είναι ο κ. Grimaldi, που δεν τον μειώνω, απλά τον αναφέρω ως έναν από τους λίγους επιχειρηματίες, αλλά φαίνεται η τάση μας είναι να θέσουμε τη λιμενική μας πολιτική ανεξέλεγκτα, χωρίς ελάχιστη κρατική παρέμβαση σε πέντε-έξι επιχειρηματίες.

 Για όλους αυτούς τους λόγους, κύριε Πρόεδρε, που προσπάθησα να καταδείξω και κάποιες άλλες παραμέτρους σημαντικές, εμείς θα επιφυλαχθούμε για το τι θα πράξουμε στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

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

Ξεκινώ με μία γενική παρατήρηση για τις μορφές της ιδιωτικοποίησης, για τα ποσοστά συμμετοχής του κράτους στα εταιρικά σχήματα, γι’ αυτά τα ιδιότυπα «καλλιστεία ιδιωτικοποιήσεων» που γίνονται, όχι μονάχα σήμερα, αλλά όλο το τελευταίο διάστημα, τα τελευταία χρόνια, σχετικά με τις καλές ή κακές ιδιωτικοποιήσεις. Η συζήτηση αυτή, λοιπόν, αν θέλετε, συνεχίστηκε και σήμερα.

Αυτό που θέλουμε να πούμε εμείς και να το καταθέσουμε για ακόμα μία φορά, είναι ότι οποιαδήποτε κρατική ρύθμιση ή κρατική ιδιοκτησία, με οποιαδήποτε μορφή και σε οποιοδήποτε ποσοστό συμμετοχής, δεν μεταβάλλει και δεν θα μπορούσε να μεταβάλει το κέρδος ως στόχο της καπιταλιστικής παραγωγής, από την ώρα που η κοινωνία μας είναι έτσι οργανωμένη. Μία, φυσικά, καπιταλιστική οργάνωση με σκοπό το κέρδος, που απαιτεί φθηνή εργατική δύναμη, ολοένα και φθηνότερη, νέα πεδία κερδοφορίας σε κλάδους που μέχρι σήμερα ήταν προστατευμένοι με κρατικές ρυθμίσεις και τώρα «απελευθερώνονται», όπως λέτε, από τα «δεσμά» του Κράτους, όπως είναι η ενέργεια, η ύδρευση και, βεβαίως, δεν θα μπορούσαν να λείπουν και οι μεταφορές και οι υποδομές των μεταφορών, όπως είναι τα λιμάνια.

 Αυτό δεν είναι ένα θεωρητικό συμπέρασμα. Είναι ένα, απολύτως, πρακτικό συμπέρασμα, που το έχουν βγάλει και στην περιοχή της Ηγουμενίτσας, για να γίνω πιο συγκεκριμένος, όπου οι χρήστες του Λιμανιού, οι επιβάτες, οι αλιείς που δραστηριοποιούνται, δραστηριοποιούνταν, στα καταφύγια της Σαγιάδας, της Πλαταριάς, οι αυτοαπασχολούμενοι στην εστίαση, για να το συνδέσω, δηλαδή, και με το σημερινό νομοσχέδιο, βίωναν και βιώνουν μέχρι τώρα την «αφαίμαξή» του, έτσι και αλλιώς, πενιχρού τους εισοδήματος και από τα ανταποδοτικά τέλη που τους επέβαλε, όχι μία ιδιωτική εταιρεία, αλλά ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας, μία κρατική, δηλαδή, εταιρεία.

Τα δικαιώματα των εργαζομένων είχαν «σμπαραλιαστεί» και κάπως έτσι, τα κέρδη αυτού του Οργανισμού είχαν φτάσει τα 2 εκατομμύρια το 2018, ενώ και οι λαϊκές οικογένειες στην περιοχή, στην Ηγουμενίτσα, είχαν σοβαρά προβλήματα μετακίνησης στην παραλιακή οδό, η οποία ανήκει, ειρήσθω εν παρόδω, και αυτή στον Ο.Λ.ΗΓ.. Είχαν πρόβλημα με την έλλειψη χώρων στάθμευσης, με τους ελεύθερους χώρους για άθληση και αναψυχή, με τα ανύπαρκτα αντιπλημμυρικά έργα στο λιμάνι, λίγο πολύ δηλαδή, με όλα όσα αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι αυτής της χώρας. Φυσικά, η ιδιωτικοποίηση, η πώληση, η παραχώρηση, όπως θέλετε πείτε το, το ίδιο είναι, επί της ουσίας δεν αλλάζει κάτι, στην εταιρεία Grimaldi, αυτά τα προβλήματα όχι μονάχα δεν θα τα λύσει, αλλά θα τα επιδεινώσει.

Αυτό που θέλουμε να πούμε εμείς, είναι ότι το μοναδικό κριτήριο για το τι θα γίνει, όχι μονάχα στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, αλλά σε όλα τα λιμάνια, ποια έργα, ποιες υποδομές πότε και από ποιόν, δεν είναι τα συμφέροντα, βεβαίως, των λαϊκών στρωμάτων, αλλά είναι τα συμφέροντα και οι σχεδιασμοί της ελληνικής αστικής τάξης και βεβαίως, των παραχωρησιούχων, των εταιρειών που αναλαμβάνουν να αξιοποιήσουν επωφελώς για τα κέρδη τους, όπως είναι, βεβαίως, και οι συνολικότεροι γεωπολιτικοί σχεδιασμοί. Άνοιξε μία τέτοια συζήτηση, με αφορμή τη συζήτηση με τους φορείς, για τους συνολικότερους, δηλαδή, ευρωατλαντικούς σχεδιασμούς.

Το κριτήριο το βασικό είναι, κατά πόσο προωθούνται οι λεγόμενες συνδυασμένες μεταφορές. Γι’ αυτό και στη Σύμβαση δεν υπάρχει και κανένα συγκεκριμένο κριτήριο. Δηλαδή, ομολογήθηκε, σήμερα, το τι ακριβώς θα αναπτυχθεί σε αυτό το Λιμάνι, που θα γνωρίσει τέτοια ανάπτυξη. Συγκεκριμένα, δεν αναφέρεται τίποτα. Ποιες είναι οι υποχρεώσεις του αγοραστή; Για να μην πούμε, ότι το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας στερείται σύνδεσης με σιδηρόδρομο και οδικής σύνδεσης με τη γειτονική Αλβανία.

Φυσικά, μέχρι τώρα, η περιορισμένη, ας μου επιτραπεί η έκφραση, αναβάθμιση αυτού του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας, δεν είχε να κάνει με μικροπολιτικά συμφέροντα, που μπορεί να υπάρχουν και αυτά σε έναν βαθμό ή με την ανικανότητα των ιθυνόντων του Οργανισμού Λιμένα και αυτά τα προβλήματα θα έρθει τάχα να τα λύσει η ιδιωτικοποίηση. Είχε να κάνει καθαρά με τα συμφέροντα της αστικής τάξης αυτής της χώρας, για να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους εδώ, στην περιοχή, που με αυτά τα σχέδια δεν προκρινόταν, σε εκείνη τη φάση μέχρι τώρα, το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, ως ιδιαίτερα ανταγωνιστικό στη λειτουργία του ως διεθνή κόμβου μεταφοράς εμπορευμάτων και ενέργειας. Και ευελπιστούν, ότι τώρα με την ιδιωτικοποίηση αυτή θα ενισχυθούν οι υπάρχουσες δραστηριότητες και η κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων που εμπλέκονται σε αυτές. Αυτά ως μία γενική παρατήρηση για την ιδιωτικοποίηση. Αφορούν, βεβαίως, και τα υπόλοιπα.

Ακούστηκαν μέσα στην Αίθουσα ουκ ολίγοι πανηγυρισμοί, για την παραχώρηση της χερσαίας ζώνης. Αν δεν υπάρξει επαρκής χρηματοδότηση για την ανάπτυξη, για την αξιοποίηση και επ’ ωφελεία του λαού αυτής της χερσαίας ζώνης, τότε είναι μαθηματικά βέβαιο, ότι ο Δήμος θα προχωρήσει στην εμπορευματοποίηση και αυτών των χώρων, γιατί δεν θα μπορεί να συντηρήσει ή να αναπτύξει αυτή την τεράστια χερσαία ζώνη των 6.000 στρεμμάτων. Γι’ αυτό και εμείς λέμε, ότι είναι ανάγκη αυτή η χερσαία ζώνη, δηλαδή, συνολικά το παραλιακό μέτωπο, να δοθεί στον λαό για ανάπαυση, για αναψυχή και αθλητισμό, για πολιτισμό, όμως, με εξασφαλισμένη και εγγυημένη τη γενναία χρηματοδότηση από το κράτος. Στην πραγματικότητα, μέσα από αυτή την παραχώρηση της λεγόμενης χερσαίας ζώνης, μήπως οι επενδυτές απαλλάσσονται από εκτάσεις, που αντί να τους φέρνουν κέρδη θα τους κόστιζαν πιθανόν και στη συντήρησή τους; Για να μην πούμε, ότι οι χώροι που παίρνει αυτή η εταιρεία, θα εμποδίζουν και την πρόσβαση του λαού από το μεγαλύτερο μέρος του παραλιακού μετώπου.

Θα ήθελα στο σημείο αυτό, να πω δυο λόγια και για τη Θεσσαλονίκη. Φυσικά, διαφωνούμε συνολικά και με αυτή τη Σύμβαση τροποποίησης για τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, την έχουμε καταψηφίσει, βεβαίως, την αρχική. Όλο αυτό το περιβόητο αναπτυξιακό σχέδιο του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης γίνεται για τη στήριξη των κερδών των μεταφορικών και των κατασκευαστικών ομίλων, για τη λεγόμενη ενίσχυση της εξωστρέφειας του ελληνικού κεφαλαίου. Περί αυτού είναι ο λόγος και δεν έχει καμία σχέση, βέβαια, με την αναβάθμιση του επιπέδου της ζωής των λαϊκών στρωμάτων.

Τα χαρακτηριστικά που, πλέον, έχει ο ΟΛΘ, ως μετοχική εταιρεία κεφαλαίων, που ανταγωνίζονται και μεταξύ τους και εντάσσεται, βέβαια, ενεργά στους ιμπεριαλιστικούς οργανισμούς, δημιουργεί, κατά τη γνώμη μας, επιπλέον κινδύνους για τον λαό της περιοχής της Μακεδονίας, της Βόρειας Ελλάδας, από την εμπλοκή συνολικά της χώρας σε αυτούς τους σχεδιασμούς. Αυτή η τροποποίηση της Σύμβασης δεν αναιρεί αυτά τα στοιχεία και όχι, απλώς, δεν τα αναιρεί, αλλά αντίθετα τα ενισχύει, γιατί ενισχύεται ο εμπορευματικός χαρακτήρας των υποδομών του Λιμανιού με τη μίσθωση και τη μίσθωσή του σε τρίτους, με την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων.

Δύο σχόλια, κύριε Πρόεδρε, γι’ αυτή την περιβόητη πάροδο της τρίμηνης προθεσμίας. Όταν είναι δεδομένη η υποστελέχωση των δημοσίων υπηρεσιών, η πάροδος αυτής της τρίμηνης προθεσμίας, είναι, περίπου, βέβαιη και ενώ μέχρι τώρα, τεκμαιρόταν αυτή η πάροδος της προθεσμίας, ως σιωπηρή απόρριψη, εδώ τώρα και με βάση αυτή την τροποποιημένη Σύμβαση, θα θεωρείται ως σιωπηρή συναίνεση. Είναι, δηλαδή, ένας πολύ

εύσχημος τρόπος, να ξεπερνιούνται και οι όποιοι υποτυπώδεις έλεγχοι του δημοσίου. Για να μην πούμε, ότι φυσικά και δεν υπάρχει η συνεχής και ανεμπόδιστη και ελεύθερη πρόσβαση του κοινού ως πεζοί, όχι μόνο γιατί, ήδη, η κρουαζιέρα καλύπτει ένα σημαντικό τμήμα αυτού του προβλήτα 1 του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, αλλά και γιατί θα δοθεί επιπλέον χώρος για τη δημιουργία και τη λειτουργία ενός υδατοδρομίου στον προβλήτα 1 στο κρηπίδωμα 3.

Σε ότι αφορά στον περιβόητο ανεξάρτητο μηχανικό, δεν είναι άραγε αναγκαία η σύμπραξη και η συνεργασία ενός μηχανικού από το ελληνικό δημόσιο; Γιατί να είναι μόνος αυτός ο ανεξάρτητος μηχανικός και εν πάση περιπτώσει, στην αρμοδιότητά του, θα είναι και οι εξαιρούμενοι οι χώροι που ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του ελληνικού δημοσίου; Διευκρινίζω ότι αναφέρομαι στον ανεξάρτητο μηχανικό και όχι στον μηχανικό του δημοσίου.

Αυτά, είναι ερωτήματα που θα πρέπει να απαντηθούν, για να μην επαναλάβουμε, ότι για οτιδήποτε, γίνει από εδώ και πέρα, στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης, την τελική απόφαση δεν θα την παίρνει μόνο του το ελληνικό κράτος, το ελληνικό δημόσιο, αλλά θα πρέπει να ερωτάται και ο παραχωρησιούχος.

Καταψηφίζουμε, φυσικά και τις δύο Συμβάσεις και θα συνεχίσουμε και αύριο στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Δελή.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπούμπας.

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

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το είπαμε ότι στην ιδεολογική μας πλεύση είναι «όχι» στην ιδιωτικοποίηση - παραχώρηση - πώληση λιμανιών. Κι αυτό γιατί ο καθείς αντιλαμβάνεται, ότι τα λιμάνια είναι υψίστης εθνικής σημασίας, σε νευραλγικές θέσεις υψίστης γεωστρατηγικής σημασίας, όπως είναι και το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, το οποίο σε λίγες ημέρες θα έχει και τα γενέθλια των εγκαινίων, στις 19 Σεπτεμβρίου του 2003, όπως διάβασα, το νέο κομμάτι του Λιμανιού. Όμως, εδώ πρέπει να δούμε, κυρίες και κύριοι, που εκχωρούμε, που πουλάμε και σε ποιους το συγκεκριμένο Λιμάνι και τι αυτό συνεπάγεται, διότι ο οίκος Grimaldi ενδιαφέρεται μόνο για τα κέρδη του, όχι για την αξιοποίηση ανθρώπινων πόρων και ούτε κατ’ επέκταση, για την ποιότητα ζωής, με βάση τις επιχειρηματικές κινήσεις που έχουν γίνει από τον όμιλο Grimaldi.

 Κατ’ αρχάς, πρέπει να δούμε τον ισοσκελισμό του Λιμανιού. Διαβάζοντας τα κέρδη προ φόρων, αν δείτε τα νούμερα, όπως δηλώνει ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσης είναι «φιλέτο», έχει κέρδη. Έχει κέρδη, αλλά σε εξέλιξη βρίσκονται και μεγάλα έργα, όπως είναι αυτό το έργο για τη ρευματοδότηση πλοίων από ξηρά στο λιμάνι, όπως είναι το έργο που θα έχει μεγαλύτερο ωφέλιμο βάθος στα 10,50 μέτρα, αλλά και στα εισιτήρια που έχουν κοπεί τα τελευταία χρόνια, υπάρχει μία αρκετά υψηλή άνοδος και κέρδη στην εταιρεία. Υπήρχε η κρίση, βέβαια, λόγω της Covid, αλλά αν δείτε, είναι πάνω από 1.000.000 ευρώ ο κύκλος εργασιών, για το 2021, σε σχέση με το 2020, αλλά μας ενδιαφέρει ο κύκλος εργασιών, ο οποίος είναι 5.610.785 ευρώ. Τα δε κέρδη προ φόρων είναι αυτή τη στιγμή, το 2021, πάνω από 863.000 ευρώ. Άρα, λοιπόν, το πρόσημο είναι θετικό. Άρα «το μαγαζί είναι γωνία, είναι φιλέτο».

Σε ότι αφορά τώρα στον Όμιλο Grimaldi. «Χτυπάει» τα μονοπώλια και ο λόγος είναι, ότι δημιουργώντας ένα μονοπώλιο στην ευρύτερη περιοχή, θα απομονώσει κατοίκους, αλλά και εμπόρους, τους οποίους θα τους βάλει κάτω από τα όρια του μονοπωλίου, στις τιμές που θα θέλει ο συγκεκριμένος όμιλος, διότι αυτό το έχει, ήδη, επιχειρήσει και το επιχειρεί σε επιβατικές γραμμές. Για παράδειγμα, μιλήσαμε για το μονοπώλιο της ΑΝΕΚ στη γραμμή Χανιά - Πειραιάς που πήρε τη γραμμή, παρά τις υποσχέσεις, με ένα υπερσύγχρονο ferry , το «Κύδων». Σκοπός της εταιρείας και του ομίλου Grimaldi είναι να «χτυπήσει» την ΑΝΕΚ, μαζί με την Attica Group, με ότι αυτό σημαίνει. Δηλαδή, στα χέρια της Grimaldi θα είναι τα Blue Star, θα είναι τα Seaways. Θα είναι, δηλαδή, όλες οι ακτοπλοϊκές γραμμές, σε λίγο, στα χέρια του συνεχιστή του ιδρυτή της δυναστείας των Grimaldi από τη Νάπολη, του Emanuele Grimaldi, υπό ποια έννοια; Θα έχει γραμμές στα κυριότερα νησιά των Κυκλάδων, τις γραμμές της Ιταλίας, θα πάρει και την Attica Group, μαζί με την ΑΝΕΚ, γιατί στόχος και σκοπός είναι να «χτυπήσει» την ΑΝΕΚ, οπότε όλα θα μαζευτούν στα χέρια ενός «ολιγάρχη», ενός μονοπωλίου, το οποίο θα διαχειρίζεται το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας που είναι η πύλη προς την Αδριατική και το λιμάνι που ελέγχει το Ιόνιο και κατ’ επέκταση την Μεσόγειο προς την Ιταλία.

 Άρα, λοιπόν, γεννάται το ερώτημα ποιος «πληρώνει τα σπασμένα» ή αυτό το μονοπώλιο, το οποίο δίνει τα 84 εκατομμύρια, για να πάρει το λιμάνι πάνω από μισό αιώνα και έχει ένα λιμάνι με μεγάλο κύκλο εργασιών και έργα που είναι σε εξέλιξη. Άρα, παίρνει ένα μαγαζί «φιλέτο».

Σε ότι αφορά στην ποιότητα της ζωής των κατοίκων, αυτό δεν το διασφαλίζει κανείς, αν θα αποκλειστούν με αυτό το μονοπώλιο από τον ιταλικό ναπολιτάνικο όμιλο και πώς σε αυτό το Επιτελικό Κράτος που ευαγγελίζεται η Κυβέρνηση, με αρωγό την Αυτοδιοίκηση, αν τελικά σε αυτό το κράτος, η Αυτοδιοίκηση που σε λίγο καιρό θα έχουμε και εκλογές, δεν είναι Αυτοδιοίκηση, είναι ετεροδιοίκηση, διότι οι τοπικές κοινωνίες, διαβάζοντας άλλα λένε, άλλα ζητάνε και άλλα παραχωρούνται στον «βωμό» του κέρδους.

Να μην μιλήσουμε για τις συνθήκες εργασίας, να μην μιλήσουμε για την αναβάθμιση της περιοχής, αλλά και τα αλιευτικά καταφύγια και τελικά υπάρχουν αντιδράσεις και από τους αλιείς γι’ αυτά τα τρία σημεία, διότι ο όμιλος Grimaldi παίρνει το Λιμάνι και τους «δορυφόρους» του, τα παίρνει όλα, δηλαδή. Μιλάμε για τα αλιευτικά καταφύγια, τα οποία είναι πολύ σημαντικά για τις περιοχές, Πλαταριά, Σαγιάδα και Σύβοτα με ότι αυτό συνεπάγεται για τους αλιείς.

Άρα, λοιπόν, εμείς είμαστε αρνητικοί, ακριβώς, διότι με βάση τον κύκλο εργασιών, τον ισοσκελισμό, με βάση την κίνηση των επιβατών, για ένα λιμάνι που άρχισε να αναπλάθεται από το 1950 στον Νομό Θεσπρωτίας, που αυτή τη στιγμή ξεπερνάει τα 50.000 φορτηγά, αλλά και περίπου τα 2 εκατομμύρια επιβάτες, είναι ένα λιμάνι ύψιστης νευραλγικής γεωστρατηγικής θέσης, αλλά και υψηλής εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης. Άρα, όπως είπαμε, ότι είναι «φιλέτο».

Άρα, λοιπόν, είναι «φιλέτο» και αντιλαμβάνεστε, ότι όταν εκχωρείται αυτό το λιμάνι, που είναι στο σταυροδρόμι, όπως είπαμε, και συνδέει την Ελλάδα με την Αδριατική και κατ’ επέκταση, με τη Μεσόγειο, απλά δεν το πουλάς. Το ίδιο, βέβαια, ισχύει και για το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Γι’ αυτόν τον λόγο είμαστε, όχι απλά επιφυλακτικοί, αλλά και αρνητικοί, για τους λόγους που αναφέραμε ως ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ, για τις συμβάσεις, για τις απευθείας αναθέσεις, για τις «φωτογραφικές» διατάξεις που και στη συζήτηση για τα άρθρα, θα έχουμε την ευκαιρία να επεκταθούμε γι’ αυτόν τον υποτιθέμενο ανεξάρτητο μηχανικό, αλλά και για την κυβερνητική στάση και απόφαση που μπορεί να λαμβάνει ο εκάστοτε Υπουργός.

Σε ότι αφορά, λοιπόν, στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας να πούμε ακόμη, ότι στα σχέδια του Ομίλου Grimaldi, είναι να αγοράσει 15 πλοία μεταφόρτωσης αυτοκινήτων, διότι εκεί διαβάζουμε και σε κάποια δημοσιεύματα, ότι θα γίνει και τερματικός σταθμός αυτοκινήτων.

Άρα, λοιπόν, τα χρήματα είναι πολλά, οι δραστηριότητες θα είναι πολλές, το μονοπώλιο στην εταιρεία που θέλετε να το δώσετε, απώτερο σκοπό έχει να εξαγοράσει, όπως είπαμε, και άλλες εταιρείες στην Ελλάδα, όπως είναι η Attica Group και η ΑΝΕΚ, για να έχει το μονοπώλιο και αντιλαμβάνεστε, ότι θα περάσουν στα χέρια του Emanuele Grimaldi και αυτά τα σημαντικά λιμάνια, με αποτέλεσμα το «κυρίαρχο» ελληνικό κράτος, να μην μπορεί να διαχειριστεί τα του οίκου του, εκχωρώντας για 84 εκατομμύρια ευρώ, για πάνω από μισό αιώνα, ένα τόσο σημαντικό λιμάνι, το οποίο, είναι καλά και εύκολα να «πιπιλάμε την καραμέλα» και να λέμε, ότι το κράτος δεν μπορεί να έχει μια χρηστή διοίκηση ή δεν μπορεί να έχει το «επιχειρείν». Όμως αεροδρόμια, λιμάνια, ενέργεια, δεν τα πουλάς, διότι είσαι δέσμιος μετά, είσαι «όμηρος» μεγάλων επενδυτικών ξένων, υποτιθέμενα, κεφαλαίων, τα οποία δεν θα έχουν ούτε πατρίδα, ούτε εθνότητα, ούτε ταυτότητα και αντιλαμβάνεστε, ότι σημαντικά γεωστρατηγικά σημεία θα τα διαχειρίζονται τα ξένα συμφέροντα με ότι αυτό συνεπάγεται.

Γι’ αυτό, κύριε Πρόεδρε, ως ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ, στην ιδεολογική μας πλεύση, είμαστε κάθετα αντίθετοι σε καθετί που εκχωρούμε, παραχωρούμε, πουλάμε και ξεπουλάμε, το οποίο για την Πατρίδα μας, για την Ελλάδα μας, για τους Έλληνες, είναι υψίστης εθνικής γεωστρατηγικής σημασίας.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ» “ΝΙΚΗ”, ο κ. Νικόλαος Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ” »):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όταν στην αρχική εισήγησή μας για το συζητούμενο νομοσχέδιο Κύρωσης της Σύμβασης παραχώρησης του Λιμένος Ηγουμενίτσας και τροποποίησης της Σύμβασης του Λιμένα Θεσσαλονίκης, τοποθετηθήκαμε αρνητικά, με απόλυτη συνειδητή θέση και άποψη, δεν περιμέναμε να επιβεβαιωθούμε τόσο άμεσα, όταν μετά την ακρόαση των φορέων και των επιστημονικών και αυτοδιοικητικών, με τέτοιον έντονο τρόπο, για όσους έχουν πραγματικά απλή λογική, αποδείχθηκε πόσο δίκιο είχαμε στην αρχική μας τοποθέτηση.

Και δεν μας κάνει έκπληξη, γιατί η Κυβέρνηση έχει αποφασίσει με έναν τρόπο πιεστικό, γρήγορο, να εκχωρήσει, με απόλυτο τρόπο και χωρίς προσχήματα, περιουσιακά στοιχεία που έχουν γεωπολιτικό και γεωστρατηγικό χαρακτήρα και που ο τρόπος εκχώρησής τους δημιουργεί προβλήματα στη ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών. Δεν προσφέρουμε κάτι καινούριο, αυτή είναι η αίσθηση που έχει όλος ο λαός και κυρίως, το 51% που δεν κάνει τον κόπο, αν και έχει πολιτική θέση και άποψη, να προσφύγει στις εκλογές και να επιλέξει ή να καταθέσει την άποψή του, γιατί θεωρεί ότι το πολιτικό σύστημα είναι και χρεοκοπημένο και όλο ίδιο, με μικρές εκφάνσεις και διαφοροποιήσεις, ανάλογα με το ταπεραμέντο του κάθε πολιτικού ή πολίτη.

Σε αυτή τη διαδικασία, εμείς με υπεύθυνο τρόπο, αφουγκραζόμενοι μιας και πρόσφατα και με ένα άμεσο τρόπο βρεθήκαμε να τους εκπροσωπούμε εδώ σε αυτό τον «ιερό» χώρο που είναι το Ελληνικό Κοινοβούλιο, θέλουμε τεκμηριωμένα να ακουστεί ο λόγος μας και να τους δώσουμε την ελπίδα, αυτή που με τις πράξεις τις πολιτικές η Κυβέρνηση δεν την δίνει και όχι μόνο δεν τη δίνει, αλλά «βυθίζει», όλο και περισσότερο, την ελληνική κοινωνία σε μία τελμάτωση. Και το λέω αυτό, γιατί αν υπηρετούσε και τις δικές της ιδεολογικές αρχές, όπως τις προβάλλει, θα έβλεπε εκ του αποτελέσματος, ότι τελικά οι διαδικασίες που έχει επιλέξει να «ξεφορτωθεί», όσο γίνεται πιο γρήγορα, για να αποπληρωθούν οι δανειακές υποχρεώσεις, που είναι δανειακές υποχρεώσεις όχι της Κυβέρνησης, αλλά όλων των Ελλήνων για να προχωρήσουν τα πράγματα, γιατί πιστεύει ότι η ανάπτυξη γίνεται μόνο με αυτόν τον τρόπο, απέτυχε και εδώ, γιατί το ιδεολογικό της υπόβαθρο, όπως το υποστηρίζει, δεν υποστηρίζεται από την κατάργηση κρατικών μονοπωλίων και την ανάδειξη ιδιωτικών μονοπωλίων κερδοσκοπικού χαρακτήρα και με αγνώστου προέλευσης ροής χρημάτων. Αν τελικά η αιτιολογία για τη φιλοδοξία δεν υφίσταται με τέτοιους τρόπους διαχείρισης δημόσιας περιουσίας, αν τελικά η αγωνία είναι πώς τελικά θα τα δώσουμε γρηγορότερα, για να επιβεβαιωθεί η αίσθηση στον λαό ότι τελικά όλα γίνονται για άλλους λόγους, που δεν μου επιτρέπεται να τους αναφέρω εδώ, αλλά όλοι έχουμε πραγματική ζωή εκτός Κοινοβουλίου, όλοι γνωρίζουμε ποια είναι η άποψη των πολιτών, όλοι γνωρίζουμε ότι πολλές φορές δεν είναι τιμητικό να τους εκπροσωπείς, να είσαι πολιτικός, πρέπει αυτό να το αναλογιστούμε σε κάθε τι που λέμε, αλλά κυρίως σε κάθε τι πράττουμε.

Όταν ερχόμαστε σήμερα και αυτό είναι θεμιτό, με την έννοια ότι το κατανοούμε, όχι θεμιτό με την έννοια, ότι αυτό πρέπει να γίνεται, πώς να αντιδράσεις σε απόψεις αυτοδιοικητικών που έρχονται τελικά και συναινούν σε κάτι που είναι η καταστροφή της περιοχής τους; Εκτός αν τελικά τα συμφέροντα της περιοχής ταυτίζονται καμιά φορά με τα προσωπικά φιλόδοξα συμφέροντα ή με άλλους σκοπούς. Γιατί το λέω αυτό; Είναι δυνατόν μία Αυτοδιοίκηση που θα έπρεπε να είναι διεκδικητική και να ενδιαφέρεται για τη βιωσιμότητα της πόλεως, των υποδομών και την ανάπτυξη της περιοχής, έχοντας πραγματική ζωή, να απεμπολεί τόσο εύκολα τα δικαιώματα της ανταποδοτικότητας; Έχει κανείς την αίσθηση, γιατί ακούστηκε και αυτό και ίσως είναι το πιο τρομακτικό και από την επιθυμία της Κυβέρνησης, να ακούγεται από αυτοδιοικητικούς ότι τα σκουπίδια τα παίρνουν και τα διαχειρίζονται μόνοι τους, άρα, εμείς δεν μπορούμε να τους παρέχουμε αυτές τις υπηρεσίες, άρα, δεν χρειάζεται να απαιτούμε και ανταπόδοση; Δηλαδή, τα σκουπίδια εξαφανίζονται; Δεν περνάνε μέσα από τις πόλεις τους; Τα αυτοκίνητα που διαχειρίζονται τα σκουπίδια, δεν θα περάσουν, δεν θα ρυπάνουν;

Η επίσκεψη που θα έρχεται για το λιμάνι και όχι για την πόλη τους, με όλες αυτές τις χρήσεις, δεν τους ενδιαφέρει; Δεν τους αφορά; Δηλαδή, θα υποδέχονται τους πολίτες που θα αφήνουν τα σκουπίδια στην πόλη τους και τα χρήματά τους στον κάθε κερδοσκόπο εκ των πραγμάτων και από την κοινή κτήση της εμπειρίας που επενδύει. Όμως, σε τι επενδύει;

Επενδύει αγοράζοντας και η Κυβέρνηση και ο Υπουργός χαίρονται ότι το πήραμε τόσες φορές παραπάνω. Όμως, με ποια αξιολόγηση; Με ποια κριτήρια των εκτιμητών; Με πραγματικές αντικειμενικές αξίες υποβαθμισμένες; Πώς δεχόμαστε εμείς ως Βουλευτές να υπάρχουν ελληνικά κτήρια που να μην υπόκεινται στην καταβολή ΕΝΦΙΑ; Δηλαδή, εμείς το δεχόμαστε; Είναι τιμητικό; Για ποιους; Αυτές οι καταχρηστικές συμβάσεις περιποιούν τιμή σε ποιον; Πώς θα πούμε εμείς σε έναν πολίτη που χάνει το σπίτι του, ότι αυτός που σου το παίρνει, το fund, είναι ο επενδυτής αυτής της εταιρείας, πιθανόν, ο οποίος έχει ατέλεια. Δεν πληρώνει ΕΝΦΙΑ, δεν πληρώνει δημοτικά τέλη, του κόβουμε το ρεύμα εμείς κάποιου που δεν έχει λογαριασμό, γιατί έχασε τη δουλειά του ή γιατί πήγε ως υπάλληλος σε αυτόν τον χώρο εργασίας με 700 - 750 ευρώ μισθό, ενώ οι αυξήσεις και ο πραγματικός πληθωρισμός είναι πολλαπλάσιος των 50 ευρώ που θα του δώσει η Κυβέρνηση.

Εμείς δεν μπορούμε να το αναστρέψουμε, αλλά μπορούμε να καταθέσουμε την απλή κοινή λογική. Ή θα είστε με το «ξεπούλημα» της Πατρίδας, γιατί αυτός είναι χώρος Πατρίδας, ή θα είστε υπέρ των πολιτών. Εμείς επιλέγουμε να είμαστε υπέρ των πολιτών, υπέρ των Ελλήνων και γι’ αυτόν τον λόγο καταψηφίζουμε με πλήρη συνείδηση στην καρδιά μας, ότι κάνουμε στο ακέραιο το καθήκον μας. Ευχαριστώ.

 **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων 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, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, 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, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Δελής Ιωάννης, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Παπαϊωάννου Αρετή και Βαλτογιάννης Διονύσιος.

Τον λόγο έχει η κυρία Παπαϊωάννου.

**ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»)**. Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα επαναλάβω ότι είμαστε κατά, επί της αρχής του εισαγόμενου νομοσχεδίου, κατά της κύρωσης της Σύμβασης παραχώρησης του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας, των δύο Αλιευτικών Καταφυγίων Σαγιάδας και Πλαταριάς, του Καταφυγίου Τουριστικών Σκαφών στα Σύβοτα και φυσικά, κατά των τροποποιήσεων που αφορούν στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Η παραχώρηση από την αχανή έκταση του Λιμένα της Θεσσαλονίκης, μιας μικρής έκτασης 350 τετραγωνικών μέτρων για αυλή του βρεφονηπιακού σταθμού του Δήμου Θεσσαλονίκης, η οποία πολύ προβλήθηκε, κατ’ επανάληψη, από τους υποστηρικτές της παραχώρησης, δεν είναι αρκετή. Είναι πολύ λίγη, για να αλλάξει την άποψή μας, την άποψη της ΠΛΕΥΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ, για τον τρόπο που βασικές υποδομές της χώρας και εγκαταστάσεις υπέρ οικονομικού ενδιαφέροντος, όπως είναι τα λιμάνια μας, παραδίδονται στα χέρια ιδιωτών, οι οποίοι για μοναδικό σκοπό τους έχουν την αποκόμιση κέρδους χωρίς όρια και χωρίς καθόλου ή με τον μικρότερο δυνατό έλεγχο του ελληνικού κράτους.

Δεν είμαστε κατά της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, ούτε κατά του υγιούς επιχειρείν. Ενός επιχειρείν που δεν ξεπερνάει τα όρια, όπου όρια για εμάς είναι τα θεμελιώδη και αδιαπραγμάτευτα δικαιώματα των πολιτών και των τοπικών κοινωνιών. Κάθε πράξη διαχείρισης και εκμετάλλευσης δημόσιας περιουσίας και δημόσιου χώρου και κυρίως δομών, όπως είπα, υπέρ οικονομικής σημασίας, εθνικής σημασίας θα έλεγα, μάλιστα, σε εποχές ραγδαίων γεωπολιτικών εξελίξεων γύρω μας, θα πρέπει να γίνεται από δημόσιους αυτοδιοικητικούς ή κοινωνικούς φορείς ή με τον ουσιαστικό και πραγματικό έλεγχό τους.

 Για εμάς κύριος γνώμονας και σκοπός είναι η διασφάλιση των συμφερόντων της χώρας μας και παράλληλα, βεβαίως, η αξιοπρεπής εργασία και διαβίωση των πολιτών. Ακόμη, θα έλεγα και κάτι παραπάνω, και η χωρίς αντίτιμο εκπαίδευση, τέρψη και ξεκούραση των πολιτών σε αυτούς τους χώρους.

Παρ’ όλα αυτά, με δεδομένη σήμερα την κατ’ άλλο τρόπο παραχώρηση από άλλες πολιτικές δυνάμεις των χώρων αυτών σε επιχειρηματικούς ομίλους, οφείλουμε, παίρνοντας υπόψη την πραγματική κατάσταση, όπως έχει διαμορφωθεί, να κάνουμε αυτές τις επιμέρους παρατηρήσεις και κρίσεις, ώστε να ξέρουν και οι πολίτες τι ακριβώς σημαίνουν γι’ αυτούς και τη ζωή τους οι αλλαγές που εισάγετε προς ψήφιση. Με την απαλοιφή της συναίνεσης του δημοσίου, δίδετε «λευκή επιταγή», σε όσους επιδιώκουν την απομύζηση κάθε εκατοστού δημόσιας περιουσίας, χωρίς, παράλληλα, να δίνουν λογαριασμό στους πολίτες.

Στη Σύμβαση παραχώρησης του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας δεν υπάρχει καμία δέσμευση του προτιμητέου επενδυτή για οποιαδήποτε είδους επένδυση. Το μόνο που υπάρχει είναι η διασφάλιση των κερδών του, των απαλλαγών του και τίποτε άλλο. Στην προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής τοποθετήθηκα, για λογαριασμό της ΠΛΕΥΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ, λίγο περισσότερο, σε ότι αφορά σε κάποιες κατάφωρα χαριστικές διατάξεις και επιφυλάχθηκα να μιλήσουμε σήμερα και για το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Σε ότι αφορά, λοιπόν, στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης, διαβάζουμε στην ανάλυση συνεπειών της σκοπούμενης ρύθμισης, ότι θέλετε να διορθώσετε αστοχίες, οι οποίες ανέκυψαν στην πορεία εκτέλεσης της ως άνω σύμβασης, στο πλαίσιο της πλήρους αξιοποίησης των δυνατοτήτων του λιμένα και της διαρκούς προσπάθειας αναβάθμισής του.

Και ρωτάω, ευθέως, είναι η ανάπτυξη περισσότερων τραπεζοκαθισμάτων, αναβάθμιση του λιμένα; Είναι η παραχώρηση και άλλων χώρων σε ιδιώτες, αξιοποίηση των δυνατοτήτων του λιμένα, χωρίς, μάλιστα, να υπάρχει από μέρους σας μέριμνα για τη διασφάλιση των υφιστάμενων χρήσεων, όπως έχουν καθοριστεί και λειτουργούν, που σήμερα είναι, κυρίως, χρήσεις πολιτισμού; Όχι μόνο δεν έχει προβλεφθεί δικλείδα ασφαλείας, ότι, δηλαδή, η εκμετάλλευση των χώρων αυτών θα γίνεται με την επιφύλαξη του σεβασμού της προβλεπόμενης αρχικά χρήσης, αλλά, αντίθετα, επιδιώκεται αυτή η αλλαγή χρήσης σε βάρος του κοινωνικού συνόλου και των πολιτών, οι οποίοι, είτε θα αναγκαστούν να πληρώνουν εισιτήριο, είτε θα στερηθούν κτίρια, τα οποία ήταν προορισμένα και λειτουργούν, ακόμη και σήμερα, ως χώροι εκπαίδευσης και πολιτισμού.

 Για παράδειγμα, στο Παράρτημα 6.6 που τροποποιείται, αλλοιώνεται η καθορισμένη χρήση του κτιρίου στην πύλη 4, το οποίο έχει παραχωρηθεί στον Δήμο Θεσσαλονίκης και για το οποίο ρώτησα, αλλά η απάντηση ήταν ασαφής για μένα, για να χρησιμοποιείται, αποκλειστικώς, για πολιτιστικούς σκοπούς. Η αλλοίωση αυτή συντελείται με την προσθήκη χρήσεων αναψυχής, γραφείων, εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακών κέντρων, τουρισμού. Δηλαδή, για επιχειρηματικούς και εμπορικούς σκοπούς, γενικώς, αλλά, προφανώς, και για εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων, των οποίων οι επιβάτες δεν θα χρειάζεται να παίρνουν, πλέον, ούτε έναν καφέ από την πόλη της Θεσσαλονίκης, καθώς θα βλέπουν με τα πούλμαν τα αξιοθέατα και θα γυρνούν στην ονειρεμένη τουριστική πολιτεία που θέλετε να δημιουργήσετε.

Άλλο παράδειγμα είναι το γνωστό σε όλους εμάς τους Θεσσαλονικείς, αλλά και τη Βόρεια Ελλάδα ένα Ναυταθλητικό Μουσείο. Εκεί έχουν φιλοξενηθεί δωρεάν εκθέσεις, ναυταθλητικά προγράμματα για σχολεία, στα οποία όλοι έχουμε πάει με τα παιδιά μας. Προβλέπεται, πλέον, ως χρήστης υποπαραχωρησιούχος, ο οποίος, προφανώς, για να δώσει αντίτιμο και αναγράφεται η λέξη «με αντίτιμο» θα νοικιάσει το Ναυταθλητικό Μουσείο σε ιδιώτες και αυτοί με τη σειρά τους θα βάλουν εισιτήριο για όλο τον κόσμο.

Αυτές είναι οι αστοχίες της αρχικής σύμβασης, που πρέπει να διορθωθούν στη Θεσσαλονίκη, ότι έρχονταν οικογένειες με τα παιδιά τους δωρεάν και ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης σάς διαμαρτυρήθηκε ότι πρέπει να πληρώνουν αντίτιμο, για να βγάλει κέρδος και από εκεί;

Αυτά, λοιπόν, τα επιμέρους θέματα, αλλά, βεβαίως, η γενικότερη θεώρηση της Πλεύσης Ελευθερίας, που προκρίνει την, με πολλή προσοχή και σεβασμό, διαχείριση της δημόσιας περιουσίας, μάς κάνουν να είμαστε αρνητικοί στην κύρωση κάθε σχετικής σύμβασης, αρχικής ή τροποποιητικής. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τελευταίος Αγορητής είναι ο εκπρόσωπος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», ο κ. Διονύσιος Βαλτογιάννης.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΒΑΛΤΟΓΙΑΝΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επί του νομοσχεδίου, αναφερόμαστε περί της ιδιωτικοποίησης ενός ακόμη «θησαυρού» του ελληνικού κράτους, του Λιμένα της Ηγουμενίτσας, καθώς και κάποιων χώρων του Λιμένα Θεσσαλονίκης, γιατί δεν μπορεί η Κυβέρνησή σας να τα διαχειριστεί. Το παρόν νομοσχέδιο, δεν αποτελεί τίποτε παραπάνω από μία επικύρωση μιας, ήδη, ειλημμένης απόφασης και έρχεται να μας υπενθυμίσει αυτό που ολόκληρος ο ελληνικός λαός γνωρίζει, σε αντίθεση με ότι υποστηρίζει σύσσωμο το δήθεν δημοκρατικό τόξο, δεν βγήκαμε ποτέ και από κανένα μνημόνιο. Ένα ακόμα κερδοφόρο ακίνητο του Υπερταμείου, λοιπόν, «βγαίνει στο σφυρί». Άλλη μία οικονομική καταστροφή για την ελληνική οικονομία. Μάλιστα, ακούμε θριαμβολογίες για το τίμημα που θα εξαγοραστεί από την ιταλική εταιρεία, η οποία έχει εξαγοράσει το Λιμάνι του Ηρακλείου και έπειτα το Λιμάνι του Λαυρίου, του Βόλου και της Πάτρας. Είναι εξωφρενικό να δίνουμε το 67% ενός φυσικού μονοπωλίου, όπως είναι το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, γιατί δίνετε σε κάποιον το δικαίωμα να στερεί προσόδους στο διηνεκές από το ελληνικό δημόσιο. Είναι η ίδια συνταγή με την ιδιωτικοποίηση των υπολοίπων λιμανιών, αεροδρομίων, της ΔΕΗ, του ΟΠΑΠ και των τρένων. Θεωρούμε αναγκαίο το ελληνικό δημόσιο να έχει το 100% των κοινωνικών αγαθών και των φυσικών μονοπωλίων.

 Ακόμη, ακατανόητος είναι ο λόγος που ιδιωτικοποιείται ένα Λιμάνι, το οποίο δεν έχει ζημιές, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2021. Ο τζίρος του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας ανήλθε στα 5,6 εκατομμύρια. Τα λειτουργικά κέρδη φόρων και τόκων ανήλθαν στα 0,86 εκατομμύρια ευρώ, το σύνολο ενεργητικού στα 15 εκ. ευρώ και του Ταμείου στα 9 εκ. ευρώ.

Ο ιταλικός ναυτιλιακός όμιλος, λοιπόν, δίνοντας κάτι λιγότερο από 85 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία με βάση το ιστορικό των ιδιωτικοποιήσεων στην Ελλάδα είναι δάνεια με εγγύηση την πάγια ακίνητη περιουσία, θα πάρει την κατοχή του 67% των μετοχών του λιμένα, ο οποίος λιμένας, όπως διαβάζουμε, ανήκει στα μεγάλα έργα των «πράσινων» μεταφορών, που θα χρηματοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Δηλαδή, η ιταλική εταιρεία θα λάβει το λιμάνι με δάνεια και μαζί και το ΕΣΠΑ που είναι χρήματα που ανήκουν στον ελληνικό λαό. Ωραίο πρότυπο επενδυτή.

Επίσης, δεν ξεχνάμε τον αποικιακό τρόπο που έγινε η συμφωνία, μεταξύ δημοσίου και της εταιρείας τον περασμένο Μάρτιο, καθώς θυμόμαστε την αρνητική ψήφο που έδωσε το Επιμελητήριο της Θεσπρωτίας για τη συγκεκριμένη παραχώρηση, μιας και όπως αναφέρει σε ανακοίνωσή του, ουδέποτε έλαβε γνώση για τη συγκεκριμένη αγοραπωλησία. Επίσης, ουδέποτε έλαβε γνώση για το επενδυτικό σχέδιο που έχει να παρουσιάσει η ιταλική εταιρεία για την κατασκευή της μαρίνας στην Ηγουμενίτσα, για την αναβάθμιση των υποδομών και εγκαταστάσεων στα καταφύγια σκαφών Συβότων, Πλαταριάς και Σαγιάδας, καθώς και για τη λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου, επειδή δεν έχει επιδοθεί ακόμη στους Δήμους Ηγουμενίτσας και Φιλιατών η χερσαία ζώνη, που δεν εξυπηρετεί λιμενικές δραστηριότητες, παρά την, κατά καιρούς, διαβεβαίωση των αρμόδιων κυβερνητικών παραγόντων.

Δεν δίνετε καμία σημασία στα «θέλω» της τοπικής κοινωνίας και «ξεπουλάτε» άρον- άρον δημόσια περιουσία, για άλλη μία φορά, με τι σκοπό; Να σας βγει ο ισοσκελισμένος προϋπολογισμός; Δεν καταλαβαίνετε ότι ξεπουλάτε δημόσια περιουσία, με σκοπό να βγάλουμε και αυτή τη χρονιά και έτσι οδηγούμαστε σε μακροχρόνια αδιέξοδο. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Συμεών Κεδίκογλου.

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πήρα τον λόγο, για να εκφράσω τις απόψεις μου και τον προβληματισμό που μου δημιουργήθηκε, ακούγοντας τη συζήτηση στην Επιτροπή δύο ημέρες τώρα. Κοιτάξτε, πριν λίγα χρόνια ήταν που η χώρα μπήκε στη «μέγγενη» των μνημονίων. Δεν θα αναφερθώ στις αιτίες του πώς φτάσαμε εκεί και ποιοι ήταν οι υπεύθυνοι. Εμείς έχουμε άποψη. Θεωρούμε ότι βασική, αν όχι μοναδική, αλλά, τουλάχιστον, βασική υπεύθυνη, ήταν η συντηρητική Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Εν πάση περιπτώσει, τα γεγονότα είναι νωπά, ο ιστορικός του μέλλοντος αυτά θα τα καταγράψει και είναι κάτι στο οποίο θα έχουμε συμπεράσματα, από τα οποία όλοι, πιστεύω, θέλουμε να γίνουμε σοφότεροι.

Το θέμα είναι, αν, όντως, έχουμε καταλάβει κάτι από αυτή την πολυετή κρίση, μέσα στην οποία το 25% του ΑΕΠ χάθηκε, νοικοκυριά καταστράφηκαν, επιχειρήσεις έκλεισαν και ολόκληρο το πολιτικό σύστημα, ουσιαστικά, συνταράχθηκε και άλλαξε.

Ερχόμαστε, λοιπόν, εδώ σήμερα και λέμε για μία παραχώρηση, αλλά είναι σωστό να πούμε, ότι στα πλαίσια του μνημονίου, εκβιαστήκαμε όλες οι κυβερνήσεις που ακολούθησαν, προκειμένου να διασώσουμε, όπως λέγαμε, τη χώρα -θυμάστε τι γινόταν για να πάρουμε κάθε δόση- και φθάσαμε στο σημείο μέρος των περιουσιακών μας στοιχείων, είτε να παραχωρηθεί, είτε να ενοικιαστεί, είτε να πωληθεί με διάφορους τρόπους.

Αυτό, όμως, το οποίο μπορεί να είναι κάτι που αναγκαστήκαμε να κάνουμε, δεν νομίζω να μας κάνει περήφανους, γιατί άκουσα, με έναν τόνο περηφάνιας, κυρίως, τον Εισηγητή της κυβερνητικής πλευράς, χαρούμενα να λέει ότι φτάσαμε σε αυτή τη συμφωνία, όπου λίγο ή πολύ, ουσιαστικά, είπε ότι «πιάσαμε και κορόιδο τον επενδυτή, γιατί είναι πολύ μεγάλο το τίμημα και είμαστε μάλλον τυχεροί που παραχωρούμε το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας», ένα λιμάνι θυμάμαι που λέγαμε ότι είναι η πύλη προς τη Δύση και που είναι σίγουρο ότι τα επόμενα χρόνια, τουλάχιστον, τα δρομολόγια προς την Αδριατική θα αυξάνονται, λόγω του τουρισμού, όλο και περισσότερο.

Οι φιλελεύθεροι παλιότερα έλεγαν ότι δίνουμε ή πουλάμε ή θεωρούμε ότι είναι καλύτερος διαχειριστής ο ιδιώτης και δίναμε προβληματικές επιχειρήσεις ή ελλειμματικές επιχειρήσεις. Εδώ όλοι συνομολογούν ότι το Λιμάνι αυτό είχε κέρδη περίπου 2 με 2,7 εκατομμύρια τον χρόνο. Ανακύπτει, λοιπόν, ένα βασικό θέμα, το οποίο δεν είναι ελληνικό φαινόμενο, είναι παγκόσμιο: κατά πόσο, τελικά, τη «μάχη» την έχουν κερδίσει οι πολιτικές δυνάμεις ή τα οικονομικά συμφέροντα και είναι ένα ζήτημα, κατά πόσον αυτό μπορούμε να το αλλάξουμε στο τέλος, γιατί είναι σίγουρο και φανερό, ότι, δυστυχώς, τα οικονομικά συμφέροντα παγκοσμίως και στη χώρα μας έχουν το πάνω χέρι.

Κοιτάξτε τι γίνεται εδώ. Στη Θεσσαλονίκη, υπήρχε μια σύμβαση και έρχεται ο ιδιώτης, ο οποίος ανακαλύπτει, ότι, προφανώς, θα έχει παραπάνω κέρδη, αν μπορεί να έχει τραπεζοκαθίσματα, θερινό κινηματογράφο, μπαρ ή ό,τι άλλο και λέει ότι αφού δεν μπορεί να μου επιτραπεί έτσι όπως είναι αυτή τη στιγμή η σύμβαση, πάω τη σύμβαση ξανά στη Βουλή, κάνοντας τις απαραίτητες αλλαγές και έτσι μπορεί να έχω τα κέρδη που επιθυμώ. Αυτό είναι ένα μικρό παράδειγμα, σε σχέση με το τι γίνεται με άλλα μεγάλα ζητήματα στη χώρα μας.

Ένα άλλο παράδειγμα είναι οι ανεμογεννήτριες. Αποφασίζουν οι εταιρείες, ότι εμείς πρέπει να βάλουμε τόσες ανεμογεννήτριες. Στη συνέχεια, λένε, «μα ξέρετε, ο χώρος δεν επαρκεί, θα πρέπει να μπούμε και σε περιοχές Natura». Δεν πειράζει, θα έρθει το νομοσχέδιο, όπως και ήρθε, που θα επιτρέπει ακόμα και σε περιοχές Natura να βάλουμε ανεμογεννήτριες. Δείτε τι γίνεται με τις ιχθυοκαλλιέργειες. Μα δεν είναι δυνατόν, με βάση τη διεθνή πρακτική να έχουμε ιχθυοκαλλιέργειες σε όλο τον Ευβοϊκό, από τη Λιχάδα μέχρι την Κάρυστο. Δεν πειράζει. Φτιάχνουμε μία μελέτη που θα λέει ότι είναι συμβατό και μπορεί να γίνει. Και ξέρετε ποιος συνήθως στην Ελλάδα κάνει αυτές τις μελέτες; Αυτός που κάνει και το έργο. Έρχεται στο ελληνικό δημόσιο, δηλαδή, και λέει, σας παραχωρώ δωρεάν μία μελέτη, για παράδειγμα, ενός ή δύο εκατομμυρίων και με βάση αυτή τη μελέτη έρχεται το ελληνικό δημόσιο και του λέει, ορίστε, προχώρα και κάνε τα έργα τα οποία θες.

 Έτσι, λοιπόν, για να καταλήξω μέσα στον χρόνο που έχω, θέλω να θέσω ένα ερώτημα. Πιστεύετε και μπορείτε να διασφαλίσετε, ότι όταν δώσετε τη διαχείριση όλου του Λιμανιού σε έναν άνθρωπο, ο οποίος είναι και πλοιοκτήτης, τα επόμενα πέντε χρόνια, θα σας πω εγώ, δεν θα αυξηθούν ραγδαία οι υπηρεσίες για όποιον χρησιμοποιεί το Λιμάνι; Φέτος, είχαμε την ιστορία με τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, από τα οποία δεν νομίζω ότι γίναμε σοφότεροι. Άρα, λοιπόν, τι ειπώθηκε εδώ για την Επιτροπή Ανταγωνισμού; Ποια Επιτροπή Ανταγωνισμού, όπως λειτουργεί στη χώρα μας; Δείτε τι έγινε στη μητρόπολη του καπιταλισμού, όπου πριν γίνει η «φούσκα» της Lehman Brothers, οι επιτροπές ανταγωνισμού και όλοι αυτοί οι οίκοι αξιολόγησης, από τους οποίους περιμένουμε και εμείς να μας αναβαθμίσουν, λέγανε ότι όλα πάνε τέλεια. Υπάρχει και ένα σχετικό ντοκιμαντέρ, το οποίο σας προτείνω, που λέγεται «Κρίση: Το στήσιμο της ιστορίας». Λοιπόν, θα έρθει η Επιτροπή Ανταγωνισμού, θα γίνουν -λέει- επενδύσεις και τι θα γίνει μετά; Πώς θα τους υποχρεώσουμε, αν τελικά δεν κάνουν αυτές τις επενδύσεις; Και ως καταστάλαγμα μάς ανέφερε και τη συνέντευξη του κυρίου επενδυτή, του κ. Grimaldi, ο Εισηγητής της Ν.Δ, με βάση την οποία εμείς θα πρέπει να βασιστούμε και να ψηφίσουμε.

Άρα, πρώτο ερώτημα, θα αυξηθούν ή όχι, πολύ πάνω από τον πληθωρισμό, τα επόμενα χρόνια οι υπηρεσίες; Τι προβλέπετε; Εδώ θα είμαστε και θα δούμε.

Και ένα δεύτερο ερώτημα, είδατε τι έγινε φέτος με το κίνημα το λεγόμενο «της πετσέτας», όπου πια ο κόσμος θέλει να έχει ελεύθερη πρόσβαση στις παραλίες. Λοιπόν, εσείς διασφαλίζετε, ότι τα επόμενα χρόνια σε αυτή την παραλιακή ζώνη, όπως την αναφέρετε και η οποία έχει πραγματικά θαυμάσιες και παραλίες και περιοχές, θα μπορεί ο καθένας να έχει ελεύθερη -προσέξτε- ελεύθερη πρόσβαση; Όχι, να μην μπορεί να πάει, γιατί θα είναι όλες ιδιωτικές παραλίες ή δεν ξέρω τι άλλο. Εμείς δεν θέλουμε ένα φαινόμενο τύπου Ταϊλάνδης, όπου υπάρχουν θαυμάσιες παραλίες, μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες ή Χαβάης, αλλά οι γηγενείς δεν μπορούν να περάσουν απ’ έξω. Δυστυχώς, στη χώρα μας δεν είναι πολύ μακριά αυτό το φαινόμενο. Δείτε τι γίνεται στις παραλίες της Αττικής. Δείτε τι γίνεται στα μεγάλα νησιά. Άρα, λοιπόν, διασφαλίζετε την ελεύθερη πρόσβαση σε όλους τους λαϊκούς ανθρώπους ότι θα μπορούν να πάνε με τις οικογένειές τους;

Φοβάμαι ότι οι ερωτήσεις αυτές είναι ρητορικές και αυτό με θλίβει για το επίπεδο της νομοθέτησης και κάτι πρέπει να κάνουμε συνολικά ως πολιτικό σύστημα.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και τον κ. Κεδίκογλου, με την τοποθέτηση του οποίου ολοκληρώθηκε ο κύκλος των τοποθετήσεων Εισηγητών, Ειδικών Αγορητών και Βουλευτών.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

Κύριε Υπουργέ έχετε τον λόγο.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)** Κύριε Πρόεδρε, κατ’ αρχάς θέλω να ευχαριστήσω τους συναδέλφους, αλλά και τους φορείς, το πλήθος των οποίων θέλω να επισημάνω, που πήραν τον λόγο για το νομοσχέδιο. Δεν θυμάμαι στην κοινοβουλευτική μου ιστορία για μία Σύμβαση Παραχώρησης 19 φορείς να τοποθετούνται. Είναι πρωτοφανής ο αριθμός.

Και θέλω να πω καταλήγοντας σε αυτή τη διήμερη συζήτηση, ότι φοβάμαι πώς πολλοί εκ των συναδέλφων ήθελαν να μιλήσουν για άλλα πράγματα και όχι για τη συγκεκριμένη Σύμβαση Παραχώρησης.

Δεν πωλείται κανένα λιμάνι, δεν πωλείται καμία υποδομή, δεν πωλείται κανένα κτίριο του ελληνικού δημοσίου, δεν πωλείται κανένα λιμανάκι ή οποιαδήποτε άλλη περιουσία. Παραχωρείται σε ιδιώτη και εδώ κυρώνουμε την αναθεωρημένη Σύμβαση Παραχώρησης προς τον Οργανισμό Λιμένα. Η διαχείριση της Εταιρείας «Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας», ο οποίος από τη σύστασή του είχε την ευθύνη της διαχείρισης των υποδομών που έφτιαχνε το κράτος στο συγκεκριμένο λιμάνι και μέσα από τις υποδομές τις οποίες χρηματοδότησε, μέσα και από την ένταξή του στα ευρωπαϊκά προγράμματα, κατάφερε από ένα περιφερειακό λιμάνι της χώρας, να γίνει ένα από τα κεντρικά λιμάνια της χώρας και να αποκτήσει αυτή τη μεγάλη επιβατική κίνηση.

Τα δε μεγάλα έργα της Ιονίας Οδού και της Εγνατίας, το έκαναν ακόμα πιο προσβάσιμο. Αυτός ο φορέας που διαχειρίζεται αυτές τις υποδομές, σήμερα αποκρατικοποιείται και του δίνεται η δυνατότητα να διαχειριστεί αυτή την περιουσία, αναλαμβάνοντας την υποχρέωση για σημαντικές επενδύσεις που θα κάνει ο ίδιος μέχρι το 2062. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Όλα τα άλλα ανήκουν στη σφαίρα του φανταστικού.

Άκουσα κριτική για το αν είναι εύλογο ή δεν είναι εύλογο το τίμημα. Πρέπει να καταλάβουμε τι αποκρατικοποιούμε: έναν φορέα διαχείρισης ο όποιος τι έφερνε ως οικονομικό αποτέλεσμα; 6 εκατομμύρια τζίρο το 2022 και κέρδη 1,7 εκατομμύρια το 2022. Το 2021, ο τζίρος ήταν 5,6 και τα κέρδη 800.000 ευρώ. Αυτό με οποιοδήποτε μοντέλο αποτίμησης και να το δείτε, οποιαδήποτε τέτοια εταιρεία που δεν έχει περιουσιακά στοιχεία στη διάθεσή της, αλλά διαχειρίζεται περιουσιακά στοιχεία, η αποτίμηση γίνεται με δύο τρόπους: είτε η αξία της εταιρείας είναι ίση με τον τζίρο της, είτε η αξία της εταιρείας είναι, περίπου, 10 με 12-13 φορές τα κέρδη της. Αυτό αποτιμήθηκε στα 125 εκατομμύρια ευρώ από τη διαγωνιστική διαδικασία, στην οποία δεν ήρθε ως μονοπώλιο ο κ. Grimaldi και ο Όμιλος Grimaldi, αλλά ήρθε μέσα από μία διαγωνιστική διαδικασία, στην οποία συμμετείχαν πολλά επιχειρηματικά σχήματα και τελικά κατέληξαν να υποβάλουν πρόταση τρία και μέσα από την πλειοδοτική διαδικασία να καταλήξει στα χέρια του Ομίλου Grimaldi, για να μην μπερδευόμαστε. Πραγματικά, να μην μπερδευόμαστε. Ακούω όλη την κριτική που μπορείτε να φανταστείτε. Ακούω πράγματα που δεν έχουν σχέση με τον πυρήνα του νομοσχεδίου. Όμως, εδώ, συζητάμε για ένα μοντέλο που εφαρμόστηκε και σήμερα δέκα χρόνια μετά ή οκτώ χρόνια μετά ή επτά χρόνια μετά, μπορούμε να δούμε τι αποτελέσματα φέρνει στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη.

Επειδή η Θεσσαλονίκη μάς απασχόλησε κιόλας, θα σας πω, ότι στη Θεσσαλονίκη από την παραχώρηση που έγινε το 2018, επί Κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ με τυμπανοκρουσίες από τους αρμόδιους Υπουργούς τότε στη Βουλή, δεν είδαμε το mea culpa, με το οποίο έγινε ο Πειραιάς και το «αποτύχαμε», όπως είχε πει ο κ. Δρίτσας. «Αποτύχαμε στον βασικό άξονα της πολιτικής μας», είχε πει χαρακτηριστικά. Στη συνέχεια, στη Θεσσαλονίκη η πολιτική τοποθέτηση ήταν «νενικήκαμεν». Καταφέραμε να κάνουμε μία καταπληκτική σύμβαση παραχώρησης, με έναν καταπληκτικό επενδυτή. Όντως, καταφέρανε να γίνει αυτό, διότι σήμερα έχουν γίνει κοντά στα 70 εκατομμύρια επενδύσεις στη Θεσσαλονίκη, έχει αυξηθεί ο τζίρος, κατά 52%, έχουν αυξηθεί, κατά 50% οι εργαζόμενοι. Σήμερα έχει 488 εργαζόμενους με, περίπου, 250 - 270 που είχε, όταν ξεκίνησε. Έχουν προσληφθεί, μάλιστα, 350 καινούργιοι, γιατί έχουν αντικατασταθεί και αυτοί που έχουν συνταξιοδοτηθεί.

Και βέβαια, επειδή ακούσαμε και τους εργαζόμενους για την αγωνία των μετατάξεων, να θυμίσω ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση, ενώ 83 υπάλληλοι ζήτησαν μετάταξη, τελικά η μετάταξη ολοκληρώθηκε μόνο σε 13 περιπτώσεις και επέλεξαν να παραμείνουν στον ΟΛΘ και να μην πάνε στους φορείς του δημοσίου, στους οποίους είχαν υποβάλει τα χαρτιά τους. Κάτι δεν λέει αυτό για τον δημόσιο χαρακτήρα και τη δημόσια επιχείρηση; Ότι μπορεί να υπάρχουν ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες αναπτύσσονται, επενδύουν, διαχειρίζονται καλύτερα από ότι το δημόσιο τη δημόσια υποδομή και περιουσία και οι εργαζόμενοι που έχουν ζήσει και τα δύο καθεστώτα και έχουν και την επιλογή να μεταταχθούν στο δημόσιο, επιλέγουν να μένουν στον ιδιώτη, ακριβώς γιατί οι εργασιακές συνθήκες ή οι οικονομικές απολαβές είναι υψηλότερες.

Αυτή είναι η πραγματικότητα, κύριε Πρόεδρε και κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Όλα τα άλλα που ακούμε, πραγματικά, ανήκουν σε μία σφαίρα φαντασίας, για το τι και πώς θα θέλαμε να φτιάξουμε τα λιμάνια και τις υποδομές μας. Εδώ, έχουμε μία συγκεκριμένη χώρα, με συγκεκριμένες λιμενικές υποδομές. Έχουν δοκιμαστεί όλα τα πιθανά μοντέλα αξιοποίησης αυτών των χώρων. Θα σας το πω και από τη δική μου εμπειρία στο παρελθόν.

Για τον Πειραιά, ιδιαίτερα, είχαμε ψάξει όλα τα πιθανά σχήματα προσέλκυσης επενδύσεων στο λιμάνι, για τον τομέα της κρουαζιέρας μόνο, για την επιβατηγό ναυτιλία μόνο, για το cargo terminal μόνο, για τα χύδην φορτία μόνο. Μόνο στην περίπτωση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων είχε γίνει από την Κυβέρνηση του Κώστα Καραμανλή η Σύμβαση της υπό παραχώρησης, διότι ο κύριος παραχωρησιούχος ήταν ο ΟΛΠ από την πλευρά του ελληνικού δημοσίου και ήταν ένα μοντέλο που τότε «πολεμήθηκε» πολιτικά όσο κανένα άλλο.

Στη δε περίπτωση της Θεσσαλονίκης, όταν προσπάθησε να γίνει το ανάλογο, θυμάμαι τον Γιώργο Παπανδρέου με όλα τα στελέχη του ΠΑΣΟΚ. Κύριε Κεδίκογλου, επειδή κάνατε μία ανάλυση «πασοκική» για το μνημόνιο, δεν την έχω ακούσει από τα χείλη του ΣΥΡΙΖΑ, ότι φταίει η Κυβέρνηση του Κώστα Καραμανλή για το μνημόνιο, δεν το έχω ακούσει από τον Αλέξη Τσίπρα, δεν ξέρω ο επόμενος Αρχηγός αν θα αλλάξει γραμμή και θα είναι στη «γραμμή» Κεδίκογλου, αλλά μέχρι τώρα δεν άκουσα ότι έφταιγε ο Καραμανλής για το μνημόνιο από τον Αλέξη Τσίπρα και έχω παρακολουθήσει όλη αυτή την περίοδο, το κάνετε για να δικαιολογήσετε τη δική σας πολιτική διαδρομή, θα μου επιτρέψετε να σας πω, ότι τότε ξεσηκώθηκε το ΠΑΣΟΚ της Θεσσαλονίκης, για να φθάσουμε 20 χρόνια μετά να έχουμε τα αποτελέσματα που θα μπορούσαμε να είχαμε δεκαετίες πριν και να είχαμε πραγματικά και αύξηση της τόνωσης της απασχόλησης και των εμπορευματικών μεταφορών και της κρουαζιέρας και των υποδομών που χρειάζονται.

Τα λέω αυτά, γιατί σαφέστατα είναι μία ιδεολογική και πολιτική συζήτηση ο τρόπος, με τον οποίο αξιοποιείς τη δημόσια περιουσία, αλλά είναι και μία πρακτική συζήτηση. Έχει τα ιδεολογικά και πολιτικά στοιχεία της και εγώ χαίρομαι με το ότι η εμπειρία που απέκτησε η χώρα και το πολιτικό σύστημα από τη διακυβέρνηση της Αριστεράς πολλά από αυτά τα προβλήματα τα έλυσε. Αξιοποιήσεις κάνουμε, αξιοποιούμε τη δημόσια περιουσία, χωρίς φόβο, χωρίς πάθος.

Θα σας πω, ότι φέτος οι νησιώτες που απολαμβάνουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες από τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η Fraport είναι, εξαιρετικά, ικανοποιημένοι, διότι ο τουρίστας δεν βρίσκεται σε υποδομές, τις οποίες ουδέποτε μπόρεσε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας να αξιοποιήσει, να αναβαθμίσει και να διαχειριστεί με τέτοιον τρόπο, ώστε να είναι ανάλογες της τουριστικής εικόνας της χώρας μας. Το ίδιο συμβαίνει και με τα λιμάνια, μην μπερδευόμαστε για πολλούς λόγους και για πάρα πολλές αγκυλώσεις.

Δεν υπάρχει αμφιβολία, ότι αυτό που γίνεται στην Ηγουμενίτσα, θα μπορούσα να το περιγράψω και ως υποπαραχώρηση μέρους του τμήματος που είχε στην ευθύνη του ο Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας, γιατί περιορίζεται σημαντικά το φυσικό αντικείμενο που είχε ο υπό κρατική ιδιοκτησία Οργανισμός Λιμένα. Παράκτιο μέτωπο, τεράστιες παραλίες που είχε ο Οργανισμός Λιμένα στη δική του ιδιοκτησία και αποτελούσε και σημείο τριβής με την τοπική κοινωνία, πλέον, μεταφέρονται στην τοπική κοινωνία και δεν αποτελούν κομμάτι αυτού που αναλαμβάνει ο επενδυτής. Ο επενδυτής, όμως, αναλαμβάνει δημόσιες υποδομές και αναλαμβάνει και την υποχρέωση να φτιάξει και άλλες δημόσιες υποδομές, στοχευμένες στον τουρισμό και στην ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος της περιοχής.

Το να έχεις μπροστά σου ένα επενδυτικό σχέδιο, περίπου, 35 εκατομμυρίων ευρώ, για να φτιάξεις τουριστικά καταφύγια και μετατροπή των αλιευτικών καταφυγίων σε τουριστικά και βέβαια τη μεγάλη μαρίνα στην Ηγουμενίτσα, είναι μία μεγάλη δημόσια επένδυση, την οποία αναλαμβάνει ο επενδυτής να κάνει.

Και μην ξεχνάτε ότι όπου έφτιαξε το ελληνικό κράτος μαρίνες για πάρα πολλά χρόνια αυτές δεν έχει καταφέρει να τις αξιοποιήσει και να κάνει σωστή διαχείριση, γιατί, είτε παραδόθηκαν -οι συντοπίτες ο κ. Κόνσολας και ο κ. Παππάς το ξέρουν πολύ καλά από τα Δωδεκάνησα- λειψές στους Δήμους, είτε δεν παραδόθηκαν ποτέ στους Δήμους, με αποτέλεσμα να ρημάξουν, πριν ακόμα βρεθεί ο φορέας διαχείρισης, ενώ όσα σχέδια αποκρατικοποιήσεων των μαρινών με τα διάφορα μοντέλα έγιναν, με τις ομαδοποιήσεις ή τις μη ομαδοποιήσεις, δεν μπόρεσαν ποτέ να φέρουν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα. Να είμαστε ρεαλιστές, πραγματιστές μέσα στον χρόνο της ζωής μας να δούμε τι θα κάνουμε, όχι πότε θα γίνουν μετά από 20 χρόνια. Σήμερα, έχουμε ανάγκη τις θέσεις εργασίας, σήμερα η χώρα αναπτύσσεται, σήμερα, δεν πρέπει να χάσει αυτό το momentum, που είναι της τουριστικής προβολής και προσοχής.

 Κύριε Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε να πω, ζητώντας μία παράταση στον χρόνο, ότι ορισμένα θέματα που ετέθησαν από τους συναδέλφους μπορεί να δημιουργούν και ορισμένα εύλογα ερωτήματα. Μου είχε ζητήσει, για παράδειγμα, ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, τη σύμβαση παραχώρησης των μετοχών. Ανέτρεξα στο θέμα. Δεν αποτελεί, κατ’ αρχάς, αντικείμενο της σημερινής μας συζήτησης. Δεύτερον, δεν αποτελεί αντικείμενο της δικής μου εποπτείας και της κυβερνητικής εποπτείας, γιατί το ΤΑΙΠΕΔ για τις συμβάσεις που καταρτίζει και καταγράφει, δεν οφείλει να τις κοινοποιεί. Άρα, δεν αποτελούν μέρος του σημερινού νομοσχέδιου. Και αν ανατρέξουμε, γιατί πολλοί αμφιβάλλουν ότι θα ανατρέξουμε πίσω στην ιστορία του ΤΑΙΠΕΔ, θα δούμε ότι από τον ιδρυτικό νόμο του ΤΑΙΠΕΔ ο στόχος είναι η αξιοποίηση της ιδιωτικής περιουσίας του δημοσίου για την απομείωση του δημοσίου χρέους της χώρας. Δεν έχει άλλο στόχο. Γι’ αυτό φτιάχτηκε το ΤΑΙΠΕΔ, για την αξιοποίηση.

Οι ιδιωτικές δε, εταιρείες διαχείρισης λιμανιών, σε ότι αφορά στις εισηγμένες ΟΛΠ και ΟΛΘ, είχαν ενταχθεί, μάλιστα, στο Μεσοπρόθεσμο του PSI για την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών, γιατί είχαμε εκεί όντως την υποχρέωση γραμμένη στο Μεσοπρόθεσμο. Στη συνέχεια, όμως, το ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο, όχι μόνο δεν διαλύθηκε, αλλά απέκτησε και από πάνω ένα Υπερταμείο, ως φορέα ελέγχου των αποφάσεων, μεταβιβάστηκε, μαζί με όλη την υπόλοιπη περιουσία και τη μη ιδιωτική περιουσία, η δημόσια περιουσία προς το Ταμείο, το Υπερταμείο έχει ευθύνη να πιάνει οικονομικούς στόχους που θέτει ο μέτοχός του και ο μέτοχος του δεν είναι σίγουρα το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με ορισμένα πράγματα που ακούστηκαν, σε σχέση με τη διάρθρωση της ακτοπλοΐας. Μην μπερδευόμαστε. Για εμάς η ακτοπλοΐα αποτελεί την υπ’ αριθμόν ένα προτεραιότητα για τη στήριξη της νησιωτικής χώρας. Δεν υπάρχει περίπτωση και δεν υπάρχει και κανένα «παράθυρο» και καμία διάθεση από τη δική μας Κυβέρνηση να αφήσουμε την ακτοπλοΐα ανεξέλεγκτη, είτε τις λιμενικές υπηρεσίες και την τιμολόγηση στα λιμάνια, είτε τη διάρθρωση των δρομολογίων, είτε τη συχνότητα των δρομολογίων, να τις αφήσουμε να μην εξυπηρετούν τον βασικό στόχο, για τον οποίο πρέπει να βρίσκονται και πρέπει να υπάρχει εποπτεία του κράτους που να είναι η απρόσκοπτη συγκοινωνία της περιφέρειας με το κέντρο.

Και εγώ πιστεύω και στην ελληνικότητα της ακτοπλοΐας. Πιστεύω ότι ο βασικός κορμός των ακτοπλοϊκών εταιρειών πρέπει να είναι ελληνικής πλοιοκτησίας για πολλούς και διάφορους λόγους, τους οποίους, νομίζω, ότι ο κάθε τρίτος αντιλαμβάνεται, χωρίς να υπάρχουν, όμως, και νομικές υποχρεώσεις ή δυνατότητες να παρέμβει στα μετοχικά σχήματα των εταιρειών, αλλά σίγουρα είναι πάντοτε στο μυαλό μας.

Όπως και στο μυαλό μας είναι να εφαρμόσουμε τον νόμο, σε ότι αφορά τον έλεγχο πάνω στην τιμολόγηση των υπηρεσιών των ακτοπλοϊκών εταιρειών στα λιμάνια μας. Η «εκτόξευση» των τιμολογίων που μπορεί να φέρει πρόσκαιρα οφέλη για τον επενδυτή, ουσιαστικά, μακροπρόθεσμα βλάπτει και το λιμάνι και την επισκεψιμότητά του και βλάπτει και το συγκοινωνιακό έργο. Άρα, είναι από τα πράγματα που εμείς τα εποπτεύουμε, τα παρακολουθούμε και θα συνεχίσουμε να τα παρακολουθούμε, για να διασφαλίσουμε ότι η οικονομική δραστηριότητα στη χώρα θα παραμείνει απρόσκοπτη.

Θέλω να κλείσω λέγοντας, ότι αντιλαμβάνομαι πάρα πολύ το γεγονός ότι η Αριστερά μπορεί να γυρίσει και σε μία εποχή Goldman Sacks, αλλά παραδοσιακά έβγαζε μία «αναφυλαξία», όχι ως Κυβέρνηση, αλλά ως Αντιπολίτευση, στα θέματα που έχουν να κάνουν με την ιδιωτική διαχείριση. Αυτό που δεν καταλαβαίνω, είναι ότι την ίδια «αναφυλαξία» της Αριστεράς σήμερα με την ίδια φρασεολογία την ακούω και από αυτούς, οι οποίοι θεωρείται ότι εκφράζουν τον εθνικό χώρο, λένε ότι εκφράζουν τον εθνικό χώρο, που βρίσκονται στα δεξιά. Πραγματικά, ήταν, σχεδόν, ταυτόσημες με το Κομμουνιστικό Κόμμα οι τοποθετήσεις των εκπροσώπων των κομμάτων που βρίσκονται στα δεξιά της Νέας Δημοκρατίας, χωρίς, όμως, καμία, μα καμία, οικονομική λογική. Το να έχουμε δημόσια περιουσία, η οποία δεν φεύγει, δεν μετακομίζει, ούτε οι ντόκοι φεύγουν, ούτε οι γερανογέφυρες, ούτε οι υποδομές, ούτε οι μαρίνες, ούτε ο ηλεκτροφωτισμός, ούτε τίποτα από αυτά, δεν μπορεί να φύγει, ούτε από την Ηγουμενίτσα, ούτε από τα Σύβοτα, ούτε από τη Σαγιάδα, για να λέμε ότι έχουμε εκχώρηση δημόσιας περιουσίας.

Αυτό, λοιπόν, που έχουμε είναι εκχώρηση διαχείρισης και δεν καταλαβαίνω την κριτική που δεχόμαστε από τα Δεξιά, η οποία νομίζω ότι θα σας φέρει σε ένα ιδεολογικό αδιέξοδο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, πάντως, ο χρόνος αν διατίθεται για κομματική διαπαιδαγώγηση, εμείς όλοι σεβαστήκαμε τον χρόνο και έχουμε και άλλη Επιτροπή με τον κ. Σταϊκούρα.

 Συγνώμη που διακόπτω. Δεν το λέω για εσάς, κύριε Υπουργέ. Δώσαμε συναίνεση, αλλά δεν γίνεται από τις 11.00 να συνεδριάζουμε, για να ακούμε χρηστομάθειες.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κύριε Γιαννούλη, δεν έχετε τον λόγο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Με συγχωρείτε πάρα πολύ. Από πότε ο εκπρόσωπος της Αντιπολίτευσης θα λογοκρίνει τον Υπουργό γι’ αυτά τα οποία θέλει να τοποθετήσει στο ιδεολογικό πλαίσιο;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Από τη στιγμή, που δεν σέβεται τον χρόνο, κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κύριε Γιαννούλη, δεν έχετε τον λόγο. Σας παρακαλώ.

 Διευκρινίζω, λοιπόν, ότι ο κ. Υπουργός δεν έχει ξεπεράσει τον χρόνο των 20 λεπτών, όσο, δηλαδή, μιλούν όλοι οι Υπουργοί στην επεξεργασία των νομοσχεδίων. Είναι ακριβώς στο 19ο λεπτό της τοποθέτησής του.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)**: Τρεισήμισι ώρες ακρόαση φορέων και άλλες δυόμισι ώρες κοινοβουλευτικές τοποθετήσεις. Αλίμονο, αν το ιδεολογικό πρόσημο μιας πολιτικής και την ιδεολογική πολιτική συζήτηση που πρέπει να κάνουμε σε αυτή την Αίθουσα, κάποιοι δεν θέλουν να την ακούσουν.

Με συγχωρείτε, αλλά και εσείς είσαστε στις αντιφάσεις σας, ανάμεσα στα έτη της διακυβέρνησής σας και στην πορεία σας ως Αντιπολίτευση. Είναι κάτι, για το οποίο σας κρίνει ο ελληνικός λαός και εδώ βρισκόμαστε για να διαπιστώνουμε, αν είμαστε συνεπείς με αυτά που λέμε, είτε βρισκόμαστε στα έδρανα τα κυβερνητικά, είτε στα έδρανα τα βουλευτικά.

 Με αυτές τις σκέψεις, κύριε Πρόεδρε, εγώ θεωρώ ότι η Σύμβαση Παραχώρησης που γίνεται προς τον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας με τη μεγάλη, πλέον, μεταφορά μιας τεράστιας περιουσίας προς τον Δήμο της Ηγουμενίτσας και την ανάληψη από την πλευρά του επενδυτή μεγάλων υποχρεώσεων για επενδύσεις, ουσιαστικά, θα δώσει μία καινούργια αναπτυξιακή πνοή στη Θεσπρωτία, στα λιμανάκια της και, βέβαια, στον θαλάσσιο τουρισμό, που στο Ιόνιο θα πρέπει ακόμα περισσότερο να γίνουν πιο ορατά τα οφέλη που έχει για τις τοπικές κοινωνίες.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

Βέβαια, θέτω και πάλι το αίτημα της Μαγνησίας, ότι και στον Βόλο πρέπει να παραχωρηθεί το σύνολο της χερσαίας ζώνης λιμένος στην τοπική κοινωνία, κύριε Υπουργέ, κατά τον ίδιο ταχύτατο τρόπο.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Αν μου επιτρέπετε, κύριε Πρόεδρε, επειδή έφθασα στο παρελθόν, αλλά δεν μίλησα για τις παραχωρήσεις, στο παρόν. Σε λιμάνια γίνεται υπό παραχώρηση.

Στο Λιμάνι του Ηρακλείου, έγινε υπό παραχώρηση ο διαγωνισμός. Στο Λιμάνι της Καβάλας, έγινε υπό παραχώρηση, για να μην λέτε ότι έχουμε ένα δογματικό. Έχουμε αυτό που ταιριάζει σε κάθε περίπτωση Οργανισμού Λιμένος, σύμφωνα με τη φύση του κάθε λιμανιού και τις δυνατότητές του.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, μία ευχή θέλω να κάνω. Πολύ σύντομα, να είστε στην Κυβέρνηση, αλλά όσο θα είστε Πρόεδρος στην Επιτροπή μας, ας γίνει αποδεκτό το αίτημα για το Λιμάνι του Βόλου, με ένα καλό τσιπουράδικο, όμως.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε η συζήτηση, επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου 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."».

Πριν προχωρήσουμε σε ψηφοφορία, επί των άρθρων και επί του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων, επί της αρχής.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Γιόγιακας, έχει ψηφίσει «υπέρ».

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Γιαννούλης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Μιχαηλίδης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΟΣ», κ. Δελής έχει ψηφίσει «κατά».

Ο Ειδικός Αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κ. Μπούμπας, έχει ψηφίσει «κατά».

Ο Ειδικός Αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ‘ΝΙΚΗ’», κ. Βρεττός, έχει ψηφίσει «κατά».

Η Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κυρία Παπαϊωάννου, έχει ψηφίσει «κατά».

Και ο Ειδικός Αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Βαλτογιάννης, έχει ψηφίσει «κατά».

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα του σχεδίου νόμου, μετά του Παραρτήματος, καθώς και το ακροτελεύτιο άρθρο, γίνονται δεκτά ως έχουν, κατά πλειοψηφία για το νομοσχέδιο που συζητήσαμε και το οποίο να σας ενημερώσω, ότι εισάγεται στην Ολομέλεια, αύριο στις 10.00. Θα εκδοθεί και συμπληρωματική Ημερήσια Διάταξη, στη συνέχεια.

Κατά συνέπεια, γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του ως έχει, κατά πλειοψηφία.

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, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, 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, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Δελής Ιωάννης, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Παπαϊωάννου Αρετή και Βαλτογιάννης Διονύσιος.

Τέλος και περί ώρα 16.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ**