**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 23 Οκτωβρίου 2018, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.25΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Αντιπροέδρου αυτής, κυρίας Εύης Καρακώστα, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας "ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ", της εταιρείας "ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", της εταιρείας "ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" και της εταιρείας "ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", για την "ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ" και άλλες διατάξεις.».(4η συνεδρίαση – β΄ ανάγνωση)

  Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Αντιπρόεδρος 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.: Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Γεννιά Γεωργία, Ρίζος Δημήτρης, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αυγενάκης Αυγενάκης Λευτέρης, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Μανιάτης Ιωάννης, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Μαυρωτάς Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Η σημερινή συνεδρίαση αφορά τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας "ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ", της εταιρείας "ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", της εταιρείας "ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" και της εταιρείας "ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", για την "ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ" και άλλες διατάξεις.».

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Σπαρτινός.

ΚΩΣΤΑΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Μετά από τις συζητήσεις που έχουμε κάνει μέχρι τώρα στην Επιτροπή και από την ακρόαση των φορέων, θα ήθελα να επικεντρωθώ σε ένα με δύο πράγματα που νομίζω ότι αναδείχθηκαν από τη συζήτηση αυτή. Αναλυτικά, βέβαια, στην Ολομέλεια, θα τοποθετηθούμε συνολικά.

Πρέπει να θυμίσω ότι με την επικύρωση της σύμβασης αυτής προχωράει ένα έργο που επανειλημμένα, από το 2004 είχαν προσπαθήσει οι προηγούμενες κυβερνήσεις να το ολοκληρώσουν με αποτυχημένες προσπάθειες και για το οποίο έργο οι απαλλοτριώσεις -όπως μας το θύμισε και ο εκπρόσωπος του Επιμελητηρίου του Πειραιά - είχαν ξεκινήσει από το 1979. Σήμερα, αυτή η Κυβέρνηση πετυχαίνει αυτό που απέτυχαν όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις, δηλαδή, να το ολοκληρώσουν. Σήμερα, βέβαια , ακούμε τα κόμματα - αυτών των προηγούμενων κυβερνήσεων - να αγωνιούν να πείσουν Έλληνες και ξένους, προσπαθώντας χωρίς περίσκεψη, να υπονομεύσουν κάθε αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας. Δηλαδή, να πουν ότι το επενδυτικό κλίμα στην Ελλάδα είναι αρνητικό. Αυτή τη στιγμή, λοιπόν, η Κυβέρνηση ολοκληρώνει άλλη μια μεγάλη επένδυση. Επένδυση που θα ξεπεράσει τα 200 εκατ. €, θα δημιουργήσει σε βάθος δεκαετίας 3.000 με 5.000 νέες θέσεις εργασίας. Θα δώσει μεγάλη προστιθέμενη αξία στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών και θα κάνει την Ελλάδα έναν από τους σημαντικότερους κόμβους συνδυασμένων μεταφορών παγκοσμίως. Μια επένδυση που σε συνδυασμό με όμορη άλλη επένδυση των 300 περίπου εκατ. ευρώ, ιδιοκτησίας της Ο.Σ.Ε. Α.Ε., θα δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο συγκρότημα διαμετακομιστικού κέντρου, σύγχρονου εμπορευματικού σιδηροδρομικού σταθμού.

Πρόκειται για επένδυση, που θα αυξήσει κατακόρυφα την αξία και αυτής της ιδιοκτησίας του ΟΣΕ, η οποία παραδίδεται αυτές τις μέρες και βέβαια, επιπλέον, θα βοηθήσει στην ανάπτυξη και περιφερειακών, υποστηρικτικών, συμπληρωματικών δραστηριοτήτων από βιομηχανίες και βιοτεχνίες. Δηλαδή, θα ενισχύσει και τη μικρομεσαία επιχείρηση.

Αποδεικνύεται έτσι ότι η άποψη «να μην παραχωρηθεί το σύνολο των 2200 στρεμμάτων», δηλαδή των 588 αυτής της σύμβασης και άλλα 1450 που είναι η όμορη ιδιοκτησία του ΟΣΕ, αποτελούσε σωστή επιλογή η οποία δεν άρεσε σε κάποιους, προσπαθώντας να πείσουν ότι με τον τρόπο που προκηρύχθηκε, δε θα υπήρχε ενδιαφερόμενος επενδυτής. Επενδυτής υπήρξε, όπως υπήρξαν προσφερόμενοι επενδυτές και στο διαγωνισμό για το Εμπορευματικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, που είναι ένα άλλο εμπορευματικό κέντρο, που μέσα στο σύνολο του σχεδιασμού για τα εμπορευματικά κέντρα που έχει κάνει το Υπουργείο και η Κυβέρνηση, όπου έχουμε τρεις προσφέροντες, όπως και στο διαγωνισμό του ΒΟΑΚ με 5 προσφέροντες.

Ίσως, λοιπόν, δεν πρέπει να εκπλήσσεται κανείς που κάποιες πολιτικές δυνάμεις, αλλά και εξωπολιτικές, ενοχλήθηκαν πολύ μ’ αυτή τη σύμβαση, που εκτός από τους οικονομικούς όρους που περιλαμβάνει, έχει και άλλα έμμεσα, αλλά σαφή οφέλη για το Δημόσιο, μέσω της συμμετοχής του Δημοσίου - στην ΕΤΒΑ 35% και στην Τράπεζα Πειραιώς 25%. Η ΕΤΒΑ, βέβαια, είναι μαζί με την Goldair, αυτοί οι οποίοι έχουν κάνει την προσφορά και ζητείται η κύρωση της σύμβασης μαζί τους.

Υπήρξαν κάποιες αιχμές στην κριτική που έγιναν και από τον Εισηγητή της Ν.Δ., αλλά θα έλεγα, με πολύ περισσότερο έντονη επιθετική αντιπολιτευτική διάθεση έγινε κριτική από τον Εισηγητή του ΚΙΝ.ΑΛ., τον κ. Μανιάτη, ο οποίος συνήθως συνδυάζει αυτή την επιθετική και άβολη αντιπολιτευτική τακτική και με μια επιθετική αυτοπροβολή. Αναφέρεται στην εφαρμογή του νόμου 4530 του 2018, ένας νόμος που έγινε για να θεσπίσει όρους για όλα τα εμπορευματικά κέντρα στην αντίστοιχη παράγραφό του, που ισχύουν – ξαναλέω - για όλα τα εμπορευματικά κέντρα, ενώ με το προηγούμενο καθεστώς της προκήρυξης που δινόταν η δυνατότητα παρεκκλίσεων, οι παρεκκλίσεις αυτές ήταν πολύ πιο αδιαφανείς, δεν ήταν δεδομένο από τα πριν ποιες θα είναι και με τον τρόπο αυτό δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί κριτικάρετε μια απόφαση και μια εφαρμογή ρύθμισης, η οποία έχει απόλυτη διαφάνεια και βάζει ίδιους όρους για όλα τα εμπορευματικά κέντρα, εκτός του ότι επιταχύνει τις διαδικασίες. Ξέρουμε όλοι ότι η επιτάχυνση αυτή είναι απαραίτητη, γιατί μέχρι 31 Μαρτίου του 2019 πρέπει να έχουν κλείσει ορισμένες φάσεις του έργου, για να μπορέσει να κατοχυρωθεί και να μην επιστραφεί η χρηματοδότηση που υπήρξε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το διπλανό όμορο οικόπεδο και εγκατάσταση του ΟΣΕ.

Επίσης, υπάρχει και μια πρόβλεψη για τη συνολική επιτάχυνση του έργου, το οποίο θα μπορούσε, εάν σ' αυτό συμφωνήσει και ο παραχωρησιούχος, τα 10 έτη να γίνουν 3 ή να γίνουν 6 έτη, αναπτύσσοντας έτσι γρηγορότερα και τις θέσεις εργασίας και αυξάνοντας γρηγορότερα τα οφέλη για το Δημόσιο.

Έγινε και μια συζήτηση για το τίμημα, δηλαδή, τους οικονομικούς όρους της Σύμβασης. Θα ήθελα να θυμίσω ότι το 2006, δηλαδή, μια εποχή που «δένανε τα σκυλιά με τα λουκάνικα», είχαν προσφερθεί όχι 10 εκατομμύρια αλλά 1,5 εκατομμύρια ευρώ και σήμερα ασκείτε κριτική για τη συγκεκριμένη οικονομική συμφωνία.

Ακούσαμε και διάφορα άλλα τα οποία δεν είναι βάσιμα. Μας είπε, ας πούμε, ο κ. Μανιάτης ότι το Δημόσιο πληρώνει 36 εκατομμύρια, ενώ δεν πληρώνει τίποτα, βάζοντας μόνο εγγυήσεις και παίρνει 31 εκατομμύρια. Ο κ. Καραμανλής μας είπε για ένα υπερδιπλάσιο ποσό, πάνω από 60 εκατομμύρια. Ο κ. Μανιάτης ξέχασε να πει ότι αυτά τα 31 εκατομμύρια είναι έσοδα, τα οποία βασίζονται στα ελάχιστα 350 χιλιάρικα που θα παίρνει υποχρεωτικά και κατ' ελάχιστον το Δημόσιο από αυτή τη Σύμβαση. Εγώ ένα θέλω να πω, ότι το άθροισμα της παρούσας αξίας του ετήσιου εγγυημένου ανταλλάγματος είναι 6.200.000 ευρώ και όποιος θέλει μπορεί να κάνει την σύγκριση με αυτό το νούμερο και να βγάλει τα συμπεράσματά του.

Τελειώνοντας, κύριε Υφυπουργέ, θα ήθελα να επαναλάβω, κάτι που είπα και στην προηγούμενη συνεδρίαση, να γίνει μία προσπάθεια για να γίνει αποδεκτό το αίτημα της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και στο άρθρο 3 να προστεθεί και εκείνη η κατηγορία των εργαζομένων από την κλινάμαξες. Είναι ένας μικρός αριθμός που και αυτοί είχαν αδικηθεί με εκείνες τις περιβόητες ρυθμίσεις της προηγούμενης κυβέρνησης, που είχαν διαλύσει προσωπικό του ΟΣΕ και των σιδηροδρομικών.

Να δούμε, επίσης, τι ανταποδοτικά θα μπορούσαν να δοθούν στον Δήμο Ασπροπύργου, κυρίως, για την απασχόληση εργαζομένων από την περιοχή. Νομίζω ότι ήταν ένα αίτημα του Δημάρχου που θα ήταν καλό να μπορούσε να ικανοποιηθεί, παρόλο που εδώ πρέπει να πω ότι οι προϋποθέσεις που έβαλε ο Δήμαρχος για να συμφωνήσει στην συνέχεια του έργου, απ' ό,τι μας είπαν και εκπρόσωποι της Περιφέρειας στην ακρόαση των φορέων, αλλά και ο Υπουργός, πολλά από αυτά έχουν ήδη δρομολογηθεί και γίνονται παράλληλα με την επικύρωση της Σύμβασης. Θα ήταν παράλογο να περιμένει κανείς να ολοκληρωθούν όλα αυτά που είπε ο Δήμαρχος, τα δίκαια αιτήματα που για δεκαετίες ολόκληρες δεν προχωράγανε και μετά να προχωρήσουμε στην υπογραφή της Σύμβασης. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Ν.Δ., κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η σημερινή συνεδρίαση ολοκληρώνεται έπειτα από μια πολύ ενδιαφέρουσα και αποκαλυπτική συζήτηση. Μια συζήτηση, η οποία πραγματοποιήθηκε λόγω των πιέσεων της Αντιπολίτευσης, που τελικά. απεδέχθη ο κ. Υπουργός και ξεφύγαμε από τη διαδικασία του κατεπείγοντος.

 Μιλήσαμε επί της αρχής, ακούσαμε τους φορείς και αν κάποιος προσπαθήσει να βγάλει κάποιο συμπέρασμα για την Σύμβαση παραχώρησης που φέρνετε, νομίζω ότι θα μπορούσαμε να τα συμπυκνώσουμε σε μια σειρά από παραδοχές και στην Ολομέλεια θα επιφυλαχθούμε να πούμε τα υπόλοιπα.

Πρώτον, το τίμημα για το Θριάσιο είναι εξαιρετικά χαμηλό και αυτό που σας λέω είναι πολύ απλό, διότι το «entry fee» είναι 10 εκατομμύρια ευρώ για μια επένδυση που θα ξεπεράσει τα 150 εκατομμύρια ευρώ και μάλιστα, όλος ο δανεισμός με εγγυήσεις του Ελληνικού Δημοσίου και όχι της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Οι αρχικές εκτιμήσεις του Υπουργού το 2015 μιλούσαν για επένδυση 250.000.000 ευρώ και δυστυχώς ο Υπουργός δεν είναι εδώ και αυτό προκαλεί μία έκπληξη, γιατί θα του θύμιζα τα πολύ ωραία που είχε πει για το Ελληνικό και για το ξεπούλημα του Ελληνικού. Γιατί έγινε πανελληνίως γνωστός ο κ. Σπίρτζης, τότε, ως Πρόεδρος του ΤΕΕ και μας έλεγε ότι το Ελληνικό πουλιέται σε τιμή ενός οικοπέδου στο Βραχάτι. Εδώ, δίνεται το Θριάσιο με ίδια κεφάλαια 10.000.000 ευρώ. Είπαμε ποια είναι η αποτίμηση του οικοπέδου και της δυνητικής αξίας που έχει ένα τέτοιο επενδυτικό φιλέτο στο Θριάσιο και παρόλα αυτά απαντήσεις δεν πήραμε.

Δεύτερον, η Σύμβαση αυτή είναι προβληματική και αντισυνταγματική για έναν πολύ απλό λόγο. Γιατί η διάταξη 28.1.3 προβλέπει πως κατά την διάρκεια της παραχώρησης, δηλαδή στα 60 έτη, δεν έχει το δικαίωμα ο νομοθέτης να τροποποιήσει κανένα άρθρο της Σύμβασης. Αυτό είναι αντισυνταγματικό, θα σας το πει και ένας πρωτοετής φοιτητής της Νομικής. Εσείς όμως αυτό το φέρνετε και το βάζετε μέσα στη Σύμβαση. Αυτό είναι πραγματικά ένας χαριστικός - θα έλεγα - και εξοργιστικός όρος. Ερωτήματα προκύπτουν επίσης και με την διάταξη του άρθρου 9.4, σύμφωνα με την οποία, ακόμα και αν η ΓΑΙΑΟΣΕ αλλάξει νομικό καθεστώς - και έχει αλλάξει, γιατί έχει μπει στο υπερταμείο - δεν θα μπορεί να γίνει καμία τροποποίηση. Σας είπαμε και στις προηγούμενες συνεδριάσεις για το θέμα του να μεταφέρεται το 50% των κατασκευών από την περίοδο Τ2 σε Τ1. Αυτό γιατί το κάνετε; Δεν το κάνετε επειδή σας έπιασε ξαφνικά μια μανία να επιταχύνετε τις διαδικασίες για να γίνει το Θριάσιο, για να γίνουν οι κατασκευές. Το κάνετε διότι δίνετε εγγυήσεις μόνο στη περίοδο Τ1. Μία πρόβλεψη που στην ουσία έχει μπει και αυτή για να διευκολύνει τον παραχωρησιούχο.

Τρίτον, η προκήρυξη του έργου έχει αλλοιωθεί σημαντικά, με αποτέλεσμα στη Σύμβαση να έχουν εισχωρήσει διατάξεις που δεν περιλαμβάνονταν στην αρχική Σύμβαση και πάλι προς όφελος του παραχωρησιούχου. Τα παραδείγματα εδώ είναι πολλά και θα είμαι επιγραμματικός. Πρώτον, τετραπλασιάσατε τους όρους δόμησης. Τώρα, αυτά που λέει ο Υπουργός ότι δεν τετραπλασιάσαμε τους όρους δόμησης, αλλά τετραπλασιάζουμε τον όγκο των κτηρίων, είναι κωμικά. Διαβάστε τη Σύμβαση, όλοι μιλάμε ελληνικά σε αυτή την αίθουσα. Στην ουσία τετραπλασιάζετε τους όρους δόμησης και το έκανε αυτό ο Υπουργός με υπουργική τροπολογία, αφού είχε προκηρυχτεί ο διαγωνισμός.

Θα τελειώσω με ένα πολύ απλό, με αυτό που είπε ο κ. Μανιάτης το οποίο ήταν αποκαλυπτικό και κατέθεσε και τα απαραίτητα δικαιολογητικά και έγγραφα και δεν ακούσαμε καμία, μα καμία δικαιολογία από τον Υπουργό.

Κοιτάξτε κυρίες και κύριοι Βουλευτές, νομίζω ότι όλοι μπορούμε να συμφωνήσουμε σε κάτι πολύ απλό. Μία από τις βασικές αρχές στα δημοκρατικά κράτη είναι ότι όταν κάποιος διαγωνίζεται με κάποιον άλλο, τότε το αντικείμενο του διαγωνισμού θα πρέπει να είναι το ίδιο για όλους. Εσείς εδώ βγάλατε έναν διαγωνισμό το 2016 με συγκεκριμένη διακήρυξη για όλους τους ενδιαφερόμενους. Εμφανίστηκε ένας ενδιαφερόμενος και έρχεστε μετά και αλλάζετε τους όρους. Πέρα από τα ποινικά δεδομένα και τις ποινικές συνέπειες που μπορεί να δημιουργήσει κάτι τέτοιο, καταλαβαίνετε και κάτι απλό. Ότι αυτή η Σύμβαση που καλείστε να ψηφίσετε θα τιναχθεί στον αέρα, διότι εάν κάποιος που έχει έννομο συμφέρον, π.χ. ο Δήμαρχος Ασπροπύργου, πάει στο ΣτΕ για να ζητήσει την ακύρωση της Σύμβασης, κατά πάσα περίπτωση θα το πετύχει. Δεύτερον, μέσα σε τέσσερις μήνες θα έχετε την Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τη DG COMM η οποία θα τα ελέγξει όλα αυτά.

Και πολύ φοβάμαι, ότι από τις απαντήσεις που έδωσε ο κ. Υπουργός, στο ΣτΕ δεν στείλατε όλη τη Σύμβαση με τις αλλαγές στους όρους.

Κοιτάξτε, επίσης, τι άλλο έχει γίνει. Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΑΩΣΕ, με αλλαγμένη απόφαση του Δ.Σ., πρωτοκολλεί οκτώ μήνες μετά το συγκεκριμένο κείμενο και αναρτάται αυτό στην Διαύγεια 18 μήνες μετά. Συγγνώμη, αλλά αυτά γίνονται σε μια χώρα μέλος της Ε.Ε.; Δεν θα ήθελα να μιλήσω για σκανδαλώδη Σύμβαση, αλλά νομίζω ότι τα συμπεράσματα τα οποία μπορούμε να συνάγουμε, είναι ότι ή δεν έχετε καταλάβει τι κάνετε, ή ότι κάνετε μερικά πράγματα με τα οποία θα βρεθείτε εξαιρετικά εκτεθειμένοι.

Τελειώνοντας, σας είπα στην πρώτη ομιλία μου, ότι και εμείς κάνουμε την αυτοκριτική μας και είπαμε ότι ένας διαγωνισμός στον οποίο εμφανίζεται μόνο ένας ενδιαφερόμενος είναι προβληματικός, ειδικά όταν αυτός ο διαγωνισμός δεν γίνεται με το ΤΑΙΠΕΔ. Η αλήθεια είναι, ότι εσείς εδώ πέρα συνειδητά κάνατε αυτό το διαγωνισμό, ήρθε μόνο ένας ενδιαφερόμενος και μετά αλλάξετε τους όρους υπέρ της συγκεκριμένης κοινοπραξίας που τελικά είχε πάρει τον διαγωνισμό. Αυτά τα πράγματα, δεν είναι σοβαρά και έχετε δύο επιλογές: Ή να πάρετε τη Σύμβαση πίσω, ή να τη στείλετε στην Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων. Ξέρω ότι ο κ. Σπίρτζης έχει μια αλλεργία με τις Ανεξάρτητες Αρχές, αλλά τι να κάνουμε; Οι Ανεξάρτητες Αρχές σε όλη την Ευρώπη - τώρα που έχετε γίνει και εσείς στο ΣΥΡΙΖΑ ευρωπαίοι - είναι το θεσμικό αντίβαρο στην εκτελεστική εξουσία. Εμείς, λοιπόν, σας δίνουμε δύο επιλογές: Ή παίρνετε πίσω τη Σύμβαση ή τη στέλνετε στην Ανεξάρτητη Αρχή που ελέγχει τις Δημόσιες Συμβάσεις να μας πει τελικά, αν αυτή η Σύμβαση έχει προβλήματα ή όχι.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξη ΠΑ.ΣΟ.Κ.-

ΔΗΜ.ΑΡ.) Στην προηγούμενη συζήτηση, δεσμεύτηκα ότι σήμερα δεν θα μιλήσω πολύ και θα το πράξω. Θα αρκεστώ στην καταγραφή τριών βασικών αρχών που διέπουν τη δική μας, του Κινήματος Αλλαγής, της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, αλλά και εμού προσωπικά, του τρόπου με τον οποίο πρέπει να χειριζόμαστε τις μεγάλες επενδύσεις.

 Αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, στη διάρκεια της συζήτησης επί της αρχής, αλλά και στην κατ’ άρθρο συζήτηση κατέθεσα συνολικά 20 συγκεκριμένα ερωτήματα. Τη πρώτη φορά δέκα και άλλα δέκα στη συνέχεια. Έχουν τεθεί, λοιπόν, από τη δικιά μας πλευρά 20 αμείλικτα ερωτήματα.

 Ο κ. Καραμανλής, είχε την καλοσύνη να αναφερθεί σε ένα από αυτά, αλλά δεν είναι μόνο αυτό, είναι και πολλά άλλα για τα οποία με έκπληξη είδα απόλυτη «αφωνία» του αρμόδιου κ. Υπουργού. Σε κανένα από τα έγγραφα που κατέθεσε την προηγούμενη συζήτηση δεν υπήρξε απάντηση και σε κανένα από τα ερωτήματα που έθεσα, επίσης δεν υπήρξε απάντηση. Είναι καθαρό, λοιπόν, ότι εμείς περιμένουμε και σήμερα τις απαντήσεις του Υπουργού και έτσι και αλλιώς στην Ολομέλεια θα γίνει η μεγάλη συζήτηση. Επιτρέψτε μου, λοιπόν, σήμερα, μιλώντας καθαρά πολιτικά, να σας καταθέσω τις τρεις βασικές αρχές που κατά τη γνώμη μας, πρέπει να διέπουν τέτοιου είδους συμβάσεις.

 Πρώτη Αρχή: «Ναι» στις μεγάλες επενδύσεις της χώρας, γιατί τις έχει ανάγκη η πατρίδα μας. «Ναι» στην ανάπτυξη του Θριάσιου, που η χώρα το παλεύει, το διεκδικεί και το προετοιμάζει εδώ και αρκετά χρόνια. Ναι, πρόκειται η ανάπτυξη του Θριάσιου να συνεισφέρει στην γεωπολιτική και γεωστρατηγική αναβάθμιση της χώρας, όχι όμως- ένα ισχυρότατο «όχι»- στη συγκεκριμένη Σύμβαση η οποία έρχεται για ψήφιση στο Εθνικό Κοινοβούλιο.

Ένα ηχηρότατο «όχι», διότι εκτός των άλλων, τα ζητήματα δικαίου που αναφύονται είναι τρομακτικά. Πραγματικά, αναρωτιέμαι, οι συνάδελφοι που διάβασαν τη Σύμβαση, αισθάνονται εντάξει;

Υπάρχουν σοβαρότατα θέματα. Χαρακτηρίσαμε τη Σύμβαση ως σκανδαλώδη και προφανώς, θα την καταψηφίσουμε. Είναι μία Σύμβαση, στην οποία δεν έχει υπάρξει καμία απάντηση επί των ερωτημάτων. Αυτό σημαίνει ότι η Κυβέρνηση και ο αρμόδιος Υπουργός, ο κ. Σπίρτζης, κάτι θέλουν να κρύψουν ή αν δεν μπορούν να κρυφτούν, αποφεύγουν να απαντήσουν επί των ερωτημάτων και ξαναγυρνάμε στις γνωστές συνωμοσίες. Άλλα λόγια να αγαπιόμαστε, δηλαδή, όταν τα ερωτήματα είναι συγκεκριμένα και αμείλικτα.

Πολύ περισσότερο, όταν αυτή η Κυβέρνηση πρόσφατα, εξαιρετικά πρόσφατα, απέδειξε την πλήρη ανικανότητά της να υπερασπιστεί το δημόσιο συμφέρον, όταν υπέγραψε σύμβαση επέκτασης της αξιοποίησης του Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» για άλλα 20 χρόνια, με τίμημα 484 εκατ. € και επεστράφη ως απαράδεκτη από την Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ε.Ε., με εντολή να ζητήσει η Κυβέρνηση, τουλάχιστον, 1,1 δις. Ο εταίρος της Κυβέρνησης που συνυπέγραψε τη Σύμβαση αμέσως την απεδέχθη.

Είναι, λοιπόν, η συγκεκριμένη Κυβέρνηση, μία Κυβέρνηση που έχει αποδείξει ότι δεν έχει καμία διάθεση να υπερασπιστεί το δημόσιο χρήμα και το δημόσιο συμφέρον. Θέλουμε απαντήσεις και για την αφωνία επί της συγκεκριμένης επένδυσης του Αεροδρομίου του Ελληνικού, γιατί ο μεν κ. Σπίρτζης μου απάντησε στην Ερώτηση που κατέθεσα, ότι είναι αναρμόδιος, ο δε κ. Τσακαλώτος, που είναι αρμόδιος για το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ., τηρεί «σιγήν ιχθύος».

Πρώτη αρχή λοιπόν, ναι στις μεγάλες επενδύσεις, όχι στις σκανδαλώδεις συμβάσεις, όταν αφορούν σε μεγάλες επενδύσεις.

Η δεύτερη αρχή, σε τέτοιου είδους μεγάλα ζητήματα, εμείς θεωρούμε ως Κίνημα Αλλαγής και Δημοκρατική Συμπαράταξη, ότι απαιτείται για λόγους δημοκρατίας και προστασίας του δημοσίου συμφέροντος, η συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης και των Επιμελητηρίων. Σε όλα αυτά τα ζητήματα είναι αδιανόητο οι τοπικές κοινωνίες, αλλά και οι θεσμικοί εκφραστές της επιχειρηματικότητας στη χώρα, να μην έχουν λόγο, συμμετοχή και να μην συμβάλουν με το δικό τους τρόπο, κάθε φορά, στη βελτίωση των πρωτοβουλιών που λαμβάνονται. Γι' αυτό ακούσαμε με μεγάλη προσοχή τις ενστάσεις του Δημάρχου Ασπροπύργου, όπως επίσης και τα αιτήματα της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητήριων, για κανένα από τα οποία δεν είδαμε θετική απάντηση από την Κυβέρνηση.

Υπάρχει και μία τρίτη αρχή, που θεωρούμε ότι πρέπει να διέπει τις μεγάλες δημόσιες συμβάσεις, με στόχο την εξυπηρέτηση του εθνικού συμφέροντος. Η τρίτη αρχή είναι ότι οι τοπικές κοινωνίες πρέπει να αντιμετωπίζονται ως σύμμαχοι και συνωφελούμενοι με το Δημόσιο από τέτοιου είδους συμβάσεις.

Είναι αδιανόητο στη σημερινή εποχή, με τη μεγάλη συμβολή που έχουν οι τοπικές κοινωνίες, η κοινωνία των πολιτών, οι Αυτοδιοικήσεις, που έχουν λόγο και ρόλο στο αναπτυξιακό γίγνεσθαι όλων των Περιφερειών, να μην επωφελούνται και οικονομικά, όταν γίνεται μία επένδυση και όλα τα έσοδα του Δημοσίου να πηγαίνουν, απευθείας, στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Πολλές φορές, σε μία «μαύρη τρύπα».

Εδώ λοιπόν η τρίτη Αρχή, που θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρχει και την εφαρμόσαμε εμείς σε πάρα πολλές περιπτώσεις, με χαρακτηριστικότερο το παράδειγμα της αξιοποίησης των εθνικών κοιτασμάτων υδρογονανθράκων, όπου προβλέψαμε το 25% των δημοσίων εσόδων να πηγαίνει στις τοπικές κοινωνίες, η τρίτη Αρχή, λοιπόν, για μας είναι οι τοπικές κοινωνίες να έχουν οφέλη συγκεκριμένα , απτά, ορατά, μετρήσιμα, έτσι ώστε ο κάθε πολίτης, αλλά και συνολικά ως συλλογικό όργανο η τοπική κοινωνία, να αισθάνεται σύμμαχος και όχι εχθρός της κάθε επένδυσης.

Αυτή είναι η μοναδική διέξοδος, εάν θέλουμε να κάνουμε πράξη τον εθνικό στόχο που όλοι έχουμε συνομολογήσει ότι πρέπει να δουλέψουμε γι' αυτό, ώστε τα επόμενα 5 χρόνια η πατρίδα μας να προσελκύσει επενδύσεις ύψους 100 δισ. ευρώ επιπλέον αυτών που προβλέπονται μέχρι σήμερα.

 Αν, αγαπητοί συνάδελφοι και κύριοι εκπρόσωποι της Κυβέρνησης, δεν ακολουθήσουμε αυτές τις τρεις Αρχές, ακόμη και αν καταγγείλουμε οποιαδήποτε σύμβαση όπως αυτή ως σκανδαλώδη και μη έχουσα στηρίγματα σε θέματα ασφάλειας δικαίου, ακόμη και αυτό θα είναι μισό βήμα. Το μεγάλο βήμα είναι συμβάσεις που διασφαλίζουν την ανάπτυξη της χώρας, τη συμμετοχή των συλλογικών οργάνων και τα απτά ορατά αποτελέσματα των τοπικών κοινωνιών για τέτοιου είδους παρεμβάσεις.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών): Ευχαριστώ πολύ. Θα ζητήσω συγγνώμη για την καθυστέρηση του ενός τετάρτου για να έρθω στην Επιτροπή, απλά, είχα πάει ο ίδιος να πάρω το master plan ενός λιμανιού που έχει κατατεθεί, προκειμένου να διαμορφώσουν άποψη τα μέλη της Επιτροπής για πολλά από αυτά που έχουμε πει.

Δεύτερον, προς τον κ. Μανιάτη, εάν θέλει να ακούει τις απαντήσεις της Κυβέρνησης, καλό θα είναι όταν μιλάει να μη φεύγει, διότι το έκανε και στη συνεδρίαση της πρώτης Επιτροπής και μετά την ακρόαση των φορέων.

*(Θόρυβος στην αίθουσα)*

Τρίτον, καλό θα ήταν σε σχέση με το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, να θυμηθεί το στόχο που είχε βάλει η Κυβέρνηση που ήταν Υπουργός, που ήταν κάπου 300 εκατ., να το θυμηθεί αυτό και να θυμηθεί και τα θεσμικά όργανα που υπάρχουν τόσο στη χώρα μας, όπως είναι το Ελεγκτικό Συνέδριο, όσο και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για να διασφαλίσουν ακριβώς διαδικασίες που πρέπει να υπάρχουν.

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

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή): Μια ακόμα κύρωση της σύμβασης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της εταιρίας ΓΑΙΑΟΣΕ και των εταιρειών ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ και της εταιρίας ΕΤΒΑ και της εταιρίας ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ για την ανάπτυξη εμπορευματικού κέντρου Θριάσιου πεδίου, καθώς και άλλες διατάξεις, όπως λέει το νομοσχέδιο. Για την ανάπτυξη του εμπορευματικού κέντρου, το οποίο ήδη έχει τελειώσει σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό, έχει πληρώσει ο ελληνικός λαός εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ για την κατασκευή του πάρα πολλά χρόνια τώρα, για να λέμε ότι κάποιοι επενδυτές έρχονται και φέρνουν επενδύσεις.

Είναι όντως μια τεράστια επένδυση, που όταν ολοκληρωθεί είναι απ’ αυτές που αναβαθμίζουν, τουλάχιστον σε θεωρητικό επίπεδο, την οικονομία και την κοινωνία μιας χώρας, αλλά και τις τοπικές κοινωνίες. Εδώ όμως υπάρχει το τεράστιο αλλά, η εν λόγω επένδυση, η οποία, όπως είπαμε, έχει στοιχίσει εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ στον Έλληνα φορολογούμενο και για δεκαετίες τώρα γίνονται απαλλοτριώσεις, κατασκευές, παραχωρείται έναντι πινακίου φακής, επί της ουσίας στον όποιο επενδυτή, εντός πολλών εισαγωγικών και όχι μόνο αυτό, παραχωρείτε για μια ακόμα φορά - δεν διαφέρετε σε κάτι από τους προηγούμενους κύριοι της Κυβέρνησης - με αποικιοκρατικούς όρους, όπου οι προηγούμενες κυβερνήσεις δεν τους έβαζαν καν εντός της Σύμβασης. Υποτίθεται ότι τώρα είναι νομιμοφανής και σωστή η εν λόγω Σύμβαση σε αντίθεση με το παρελθόν και φυσικά, σχεδόν πάντα επ’ ωφελεία των επενδυτών και όχι του ελληνικού κράτους που ξεπουλά τα πάντα.

Με τέτοιους όρους τους οποίους βάζετε σε αυτές τις αποκρατικοποιήσεις, παραχωρήσεις, πέστε το όπως θέλετε, πάντοτε θα υπάρχουν επενδυτές, για να απαντήσουμε στον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ που μας είπε «μα υπάρχουν επενδυτές». Πλην, όμως, παραξένως, για τα φιλέτα του ελληνικού κράτους, αυτά τα πολυδιαφημιζόμενα, συνήθως υπάρχει στο τέλος μόνο ένας ενδιαφερόμενος, λες και είναι μιλημένο το παιχνίδι και οι άλλοι δεν μπορούν να συμμετέχουν.

Βλέπουμε στην εν λόγω Σύμβαση διάφορα ωραία και μας θυμίζει περιπέτειες που είχε το ελληνικό κράτος με προηγούμενους επενδυτές, όπως σχετικά με την μη καταβολή δημοτικών τελών όπου η HOCHTIEF παλαιότερα δεν πλήρωσε ούτε ευρώ στους όμορους δήμους και είναι αυτό που λέμε, όταν ομιλούμε και λέτε για την ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών, ότι θα ωφεληθούν οι δήμοι κ.λπ..

Ακούσαμε, με κάποιες πράξεις που έκαναν οι προλαλήσαντες και έτσι είναι, ότι το κόστος αυτής της παραχώρησης φτάνει τα 122 ευρώ το τ.μ., ένα μικτό κόστος κτιρίων, εγκαταστάσεων, γης, όταν στην περιοχή Θριάσιο το κόστος είναι 100 ευρώ περίπου για τις εκτάσεις και 450 ευρώ για τα κτίρια. Φυσικά είναι αυτό το κόστος αγοράς χωρίς τους ευνοϊκότατους όρους για τον καινούριο επενδυτή, δίχως τα υπόλοιπα ωφελήματα, για ένα μαγαζί γωνία, φιλέτο που όμοιό του δεν υπάρχει σε ολόκληρο το Θριάσιο. Βλέπουμε εδώ ότι τετραπλασιάζονται οι όροι δόμησης, έχουμε αλλαγή στους συντελεστές και αυτά έγιναν με τον ν.4530/18. Ο συντελεστής δόμησης μόνο για ακίνητα ιδιοκτησίας ή διαχείρισης της ΓΑΙΟΣΕ καθορίστηκε στο 1,65 αντί για 0,4 που ίσχυε κατά την δημοσίευση της προκήρυξης.

Οι εκατοντάδες διάφοροι μικρομεσαίοι επαγγελματίες, επιχειρηματίες στο Θριάσιο και αλλού, που δραστηριοποιούνται στο μεταφορικό κομμάτι, οι οποίοι δεν μπορούν να τυγχάνουν αυτών των ευνοϊκών διατάξεων, τι να σκεφθούν; Ότι δεν υπάρχει ελεύθερος ανταγωνισμός, ότι δεν γίνονται επί ίσοις όροις; ότι το κράτος τους πατάει στο κεφάλι αυτούς για να κάνει τα χατίρια στους μεγαλοεπενδυτές, πάντοτε εντός πολλών εισαγωγικών; Ο εν λόγω νόμος λέει το μέγιστο ποσοστό κάλυψης αυξήθηκε στο 60% αντί του 40% που ίσχυε κατά την δημοσίευση της προκήρυξης και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος στα 19 μέτρα έναντι των 13,5 μέτρων που ίσχυσε κατά την δημοσίευση της προκήρυξης. Για να μην σας διαβάσω παρακάτω τι λέει ο εν λόγω νόμος.

Βλέπουμε ότι το ελληνικό δημόσιο σε αυτή την διαδικασία είναι και εγγυητής με 150 εκατομμύρια ευρώ. Είναι μια από τις μεταβολές των όρων της αρχικής δημοπράτησης, όπου είναι η εγγύηση από το ελληνικό δημόσιο όλων των υποχρεώσεων του κυρίου του έργου, δηλαδή της ΓΑΙΑΟΣΕ απέναντι στον ανάδοχο, δηλαδή στην ΕΤΒΑ ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ. Έτσι το ελληνικό δημόσιο που είναι αντισυμβαλλόμενος του παραχωρησιούχου εγγυάται προς τον παραχωρησιούχο την εκπλήρωση των οικονομικών υποχρεώσεων του κυρίου του έργου και αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις του δημοσίου. Δηλαδή, η διοίκηση της ΓΑΙΑΟΣΕ στην ουσία αύξησε τον δανεισμό που θα κληθεί να εγγυηθεί το δημόσιο. Και όχι μόνο αυτό, το δημόσιο απαγορεύει στον εαυτό του οποιαδήποτε μελλοντική νομοθετική τροποποίηση, αναγνωρίζοντας προκαταβολικά στον παραχωρησιούχο ότι θα μπορεί να αξιώσει αποζημίωση εις βάρος του δημοσίου για τα 60 έτη της διάρκειας της παραχώρησης.

Δηλαδή, ο όποιος επιχειρηματικός κίνδυνος του αναδόχου μειώνεται δραστικά και μετακυλίεται στο ελληνικό δημόσιο. Ωραία επένδυση, ωραίο επιχειρηματικό πνεύμα.

Το δημόσιο - ακούσαμε διάφορες τιμές - θα πληρώσει τώρα 36 εκατ. ευρώ για να λάβει στο τέλος 31 εκατ. ευρώ. Υπήρξαν αντιρρήσεις, ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ είπε ότι θα εισπράττουμε το ελάχιστο εγγυημένο τίμημα, 6 εκατ. ευρώ το χρόνο και διάφορες άλλες κοστολογικές αλχημείες ή όχι. Έχουμε να κάνουμε με τις fast track διαδικασίες, με την a la carte απλοποίηση της γραφειοκρατίας, που γνωρίζετε πολύ καλά και εσείς, κύριε Υπουργέ, ότι η γραφειοκρατία είναι ίσως το μεγαλύτερο πρόβλημα για το επιχειρείν στην Ελλάδα, μαζί με όλα τα υπόλοιπα, τα δυσβάσταχτα οικονομικά μέτρα, που έχετε επιβάλει στους μικρομεσαίους κυρίως, αλλά και σε όσους θέλουν να εργαστούν και να δημιουργήσουν σ' αυτή τη χώρα.

A la carte, λοιπόν, απλοποίηση της γραφειοκρατίας για μια ακόμα φορά, μόνο για τον εν λόγω επενδυτή και όχι για τους εκατοντάδες επιχειρηματίες της περιοχής, οι οποίοι, επίσης, διαθέτουν μικρές ή μεσαίες μεταφορικές επιχειρήσεις και δεν μπορούν να αλλάξουν ούτε την είσοδο του χώρου, στον οποίο δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή του Ασπροπύργου, στο Θριάσιο Πεδίο, γιατί τους μπλοκάρει η γραφειοκρατία.

Είναι πολύ ωραίοι οι κανόνες ανταγωνισμού, ωραίος ανταγωνισμός, ανταγωνισμός σοβιετικού τύπου. Πάντοτε, ειδικότερα στα χρόνια των μνημονίων αυτό έχει ξεπεράσει κάθε όριο, σε όλες αυτές οι αποκρατικοποιήσεις - ξεπουλήματα τα λέμε εμείς, εσείς τα λέτε επενδυτικές ευκαιρίες ή κάπως αλλιώς εσχάτως, γιατί μέχρι το 2015 και εσείς για ξεπουλήματα μιλούσατε - να υπάρχει πάντοτε ένας επενδυτής.

Κύριοι της Ν.Δ. και του ΠΑ.ΣΟ.Κ., μην κουνάτε το δάχτυλο, διότι και εσείς κυβερνούσατε, όταν παραχωρούσατε το Ελληνικό και πλέον μαζί με τη σύμφωνη γνώμη και του ΣΥΡΙΖΑ και αν μετρήσουμε το κόστος του τετραγωνικού που συμφωνήσατε και εσείς, στο τέλος είναι πολύ χαμηλότερο από το κόστος ξεπουλήματος του εμπορευματικού σταθμού. Να σας θυμίσουμε τις αποικιοκρατικές συμβάσεις του «Ελευθέριος Βενιζέλος», να σας θυμίσουμε ότι για το πλέον δυνατό μας χαρτί, το λιμάνι του Πειραιά, υπήρχε μόνο ένας ενδιαφερόμενος, η COSCO. Πώς έγινε αυτό; Επίσης, για το τίμημα εκεί είχαν γίνει πάρα πολλά, πάλι ουσιαστικά εφαρμόζεται η τακτική του Κοσκωτά, ο οποίος πήρε την Τράπεζα Κρήτης και πλήρωσε μετά, παίρνοντας τα χρήματα από την Τράπεζα Κρήτης. Το ίδιο συνέβη και με τα αεροδρόμια, το ίδιο για όλες τις επενδύσεις. Επίσης, βλέπουμε την προχειρότητα σας, γιατί όλα αυτά επιβάλλεται να γίνουν τάχιστα και όχι μόνο αυτά, αλλά και μια πλειάδα άλλων ζητημάτων, αφού ψηφιστεί από την πλειοψηφία το εν λόγω νομοσχέδιο, διότι, 31 Μαρτίου του 1019, εάν δεν έχουν τελείως κάποιες διαδικασίες, θα επέλθει και ένα σημαντικότατο πρόστιμο.

Ακούμε συνεχώς, ακούσαμε, λέει, για μέχρι 15.000 θέσεις εργασίας, ενώ υπολογίζονται 3.000 θέσεις εργασίας μάξιμουμ και όπως καταλαβαίνετε δυστυχώς και αυτές θα είναι με τα καινούργια μισθολογικά κριτήρια, τετράωρα κ.λπ..

Μείωση κόστους μεταφοράς, έτσι λέτε, των προϊόντων με όφελος την τελική τιμή διάθεσης του προϊόντος στον καταναλωτή. Βέβαια, αν κρίνουμε από τα τελευταία χρόνια, σ' αυτό το είδος ανταγωνισμού το οποίο κάνετε, το μόνο που βλέπουμε είναι να υπάρχουν καρτέλ και οι τιμές να αυξάνονται σε όλα τα προϊόντα, είτε έχει να κάνει με την κινητή τηλεφωνία ή άλλου είδους προϊόντα, που αντί να υπάρχει ανταγωνισμός, υπάρχει μονοπώλιο.

Τελειώνοντας, επειδή πολύ πόνος πιάνει διάφορους για το Θριάσιο, για τους πολίτες, για τις τοπικές κοινωνίες, όλα αυτά τα χρόνια για το Θριάσιο δεν έχετε κάνει τίποτα. Ακόμα και το εμπορευματικό κέντρο, όταν ολοκληρωθεί, γύρω γύρω θα υπάρχουν «κατσικόδρομοι», χωρίς αποχετευτικό δίκτυο, χωρίς δυνατότητα αποστραγγιστικών έργων, χωρίς πρόσβαση, χωρίς φωτισμό, με παραβατικότητα, με εγκληματικότητα κ.λπ. και τα οφέλη των τοπικών κοινωνιών δεν μπορούν να έρχονται από συμβάσεις, όπου δεν θα υπάρχουν δημοτικά τέλη. Κλείνοντας, θέλω να πω ότι τελικά είσαστε ακριβώς το ίδιο με τους προκατόχους σας, ίδιες συμβάσεις, ίδιες θεωρίες, ίδιες σκέψεις. Θα καταψηφίσουμε το εν λόγω σχέδιο νόμου.

 ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Η συζήτηση για το νομοσχέδιο σημαδεύεται από την έντονη αντιπαράθεση και επίθεση των κομμάτων της Αντιπολίτευσης, ότι αποτελεί σκάνδαλο η σύμβαση παραχώρησης και μάλιστα ζητούνται ακόμα και παραιτήσεις.

Αυτό δείχνει πόσο μεγάλοι και οξυμένοι είναι οι ανταγωνισμοί στο αστικό στρατόπεδο, για το ποιος θα καρπωθεί το καπιταλιστικό κέρδος αυτού του μεγάλου ιδιωτικού επιχειρηματικού έργου. Μάλιστα, είναι τόσο έντονοι οι ανταγωνισμοί, που αν και υπάρχει συμφωνία και ομοφωνία για τη δημιουργία του, ωστόσο υπάρχει χρονική καθυστέρηση πολλών ετών και με αρκετούς προβληματικούς διαγωνισμούς, με διαφορετικό τίμημα.

 Είναι οι αντιφάσεις και οι ανταγωνισμοί που δημιουργούν και τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση του κοινού οράματος και σχεδίου που έχετε, για να αναδειχθεί η χώρα σε κόμβο μεταφοράς εμπορευμάτων και ενέργειας. Και φυσικά, μέσα από τα μνημόνια, για να περιορίσετε ακριβώς τέτοιες καθυστερήσεις, πάτε με τη μορφή του fast track, αλλά και νομοθετικές ρυθμίσεις, εξωδικαστικoύ χαρακτήρα. Ωστόσο, εμείς το λέμε καθαρά ότι δεν πρέπει να παγιδεύονται η εργατική τάξη και τα λαϊκά στρώματα στον να διαλέξουν ανταγωνιστή, δηλαδή τον εκμεταλλευτή τους. Γιατί όλοι έχουν ενιαία και ομόφωνη άποψη στην εκμετάλλευση της εργατικής δύναμης. Είναι εξάλλου χαρακτηριστικό αυτό που ζητάει σήμερα ο ΣΕΒ, οι εφοπλιστές, οι τραπεζίτες, είναι να μειωθεί το λεγόμενο μη μισθολογικό κόστος, να μειωθούν οι ασφαλιστικές εισφορές και τα φορολογικά τους βάρη, να επεκταθούν τα ελαστικά ωράρια των εργαζομένων, να διατηρηθούν οι μισθοί πείνας για να προσελκύσουμε μεγαλύτερες επενδύσεις. Και αυτό κάνετε.

Εξάλλου, από τον Μάιο του 2017, η κυβέρνηση υλοποιεί το εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών, που στοχεύει, κυρίως, στην προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, τον εκσυγχρονισμό των συνδέσεων των λιμανιών με τα εσωτερικά σιδηροδρομικά δίκτυα και τα κέντρα μεταφοράς εμπορευμάτων, την ολοκλήρωση των κύριων οδικών και σιδηροδρομικών και ευρωπαϊκών δικτύων, ιδίως προς τα Βαλκάνια και την ανάπτυξη του τομέα των logistics της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο είναι η σύμβαση παραχώρησης για εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο, που αν υλοποιηθεί θα μεταβάλει την παραγωγική διάρθρωση της Αττικής. Ακριβώς γι' αυτό είναι οξυμένος ο ανταγωνισμός, που εκδηλώνεται και μέσα στη Βουλή από διαφορετικά κόμματα. Και δεν αφορά τα 588 στρέμματα κρατικής γης, αλλά την προστιθέμενη αξία που θα δημιουργηθεί σε αυτά και ποιος θα την καρπωθεί.

Φυσικά, ο πλούτος που παράγεται όλα αυτά τα χρόνια δεν μοιράστηκε ποτέ στους εργαζόμενους που τον δημιούργησαν, ούτε πρόκειται να γίνει αυτό, όσο λειτουργεί ο νόμος του καπιταλιστικού κέρδους, όσο λειτουργεί ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής. Και αυτό, διότι πολύ απλά, για να αυξηθεί το καπιταλιστικό κέρδος πρέπει να αυξηθεί ο βαθμός εκμετάλλευσης των εργαζομένων της κάθε επιχείρησης και να επιβαρυνθεί η λαϊκή κατανάλωση. Αυτή είναι η συνταγή, αυτό κάνετε, πολλαπλά και νομοθετικά. Το πώς εξασφαλίζεται η πρόσθετη αξία φαίνεται στην ιδιωτικοποίηση του φιλέτου γης και στους όρους σύμβασης παραχώρησης, που ωστόσο, μερικούς από αυτούς τους αποσιωπάτε και άλλους τους μισολέτε.

Συνεπώς, να πω και εγώ το δικό μου δεκάλογο στο τι εξασφαλίζεται.

1ο. Αύξηση του εμπορευματικού έργου από τις συνδυασμένες μεταφορές στην επιλεγείσα στρατηγική περιοχή.

2ο. Συγκέντρωση και συγκεντροποίηση του εμπορίου.

3ο. Καθορισμός τιμών εισόδου, εξόδου εμπορευμάτων με επιπτώσεις στην λαϊκή κατανάλωση.

4ο. Πρόσθετες κερδοφόρες δράσεις από εκμετάλλευση του απελευθερωμένου τομέα ενέργειας, απορριμμάτων και άλλα.

5ο. Φοροαπαλλαγές που συνοδεύουν τέτοιες παραχωρήσεις και απορρέουν και από τον αναπτυξιακό νόμο.

6ο. Χαμηλό τίμημα για το μέγεθος της υπεραξίας που θα δημιουργήσετε. Και αυτό πάλι το τίμημα επιστρέφει στους επιχειρηματίες εξολοκλήρου. Τίποτα στα λαϊκά στρώματα.

7ο. Αύξηση του συντελεστή δόμησης, με επιβάρυνση στο ήδη επιβαρυμένο Θριάσιο πεδίο.

8ο. Απαλλαγή από δημοτικά τέλη φωτισμού και καθαριότητας, ενώ αυτά θα τα πληρώνουν μικρομεσαίοι επαγγελματίες, που βρίσκονται ήδη στην περιοχή.

9ο. Κατοχύρωση νομοθετική ότι οι εργαζόμενοι θα είναι με τσακισμένα εργατικά δικαιώματα, χωρίς να υποχρεούται ο εργοδότης σε συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Δέκατο, φυσικά, οι αυτοαπασχολούμενοι μικροεπαγγελματίες του κλάδου θα εξαφανιστούν με μια χαψιά από τα μεγαθήρια.

Για αυτά δεν έχετε αντιδικίες μεταξύ σας, όπως και με το λιμάνι του Πειραιά, το οποίο δόθηκε τμηματικά από τις κυβερνήσεις ΝΔ - ΠΑΣΟΚ και ολοκληρώθηκε το έγκλημα από τη σημερινή κυβέρνηση. Το μονοπώλιο ζητάει να τα έχει όλα και να ορίζει τα πάντα. Σκοντάφτει μόνο, στο ότι υπάρχουν και άλλοι μεγάλοι παίκτες.

Την περασμένη εβδομάδα, στελέχη της COSCO επισκέφτηκαν το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ζήτησαν από τον Υπουργό να επιταχυνθούν οι διαδικασίες για την υλοποίηση του master plan, βάσει του οποίου το κινέζικο μονοπώλιο εξαγόρασε το λιμάνι του Πειραιά. Την επομένη ακριβώς ημέρα, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δέχτηκε ακόμη μία επίσκεψη, αυτή του Πρέσβη των ΗΠΑ Geoffrey Pyatt, με πρωτοβουλία του ίδιου. Άντε τώρα, να πιστέψει κανείς ότι ήταν τυχαία η συγκυρία της επίσκεψης Pyatt στο Υπουργείο, αμέσως, μετά την COSCO. Βεβαίως, δεν πήγαν για τσάι, αλλά για το τι θα προλάβει ο καθένας να λεηλατήσει από την κρατική περιουσία για την κερδοφορία και την ενίσχυση του δικού του επιχειρηματικού ομίλου. Η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ προσπαθεί να διαχειριστεί τις μεγάλες αντιφάσεις της πολιτικής της, αφού από την μια επιδιώκει να αναδειχθεί σε αποτελεσματικό σημαιοφόρο των σχεδίων του ΝΑΤΟ και των ΗΠΑ στα Βαλκάνια και στην Ανατολική Μεσόγειο, ενώ από την άλλη επιδιώκει να μετατρέψει τη χώρα σε βασική πύλη μεταφοράς των εμπορευμάτων της Κίνας στην Ε.Ε..

Όσο οξύνεται ο οικονομικός και πολιτικός ανταγωνισμός μεταξύ ΗΠΑ Κίνας και Ε.Ε., τόσο περιπλέκονται τα ζητήματα που προσπαθεί να επιλύσει η κυβέρνηση, για να υπηρετήσει τα συμφέροντα της ελληνικής άρχουσας τάξης. Ξέρουμε λοιπόν, ότι και με αυτή την ιδιωτικοποίηση δεν πρόκειται να ικανοποιηθούν οι λαϊκές ανάγκες, ούτε βελτιώσεις στο κυκλοφοριακό, ούτε θα δημιουργηθούν νέες υποδομές για τις λαϊκές ανάγκες, ούτε θα βελτιωθεί η θέση και τα ωράρια των αυτοαπασχολούμενων και των μικρών μαγαζιών στην περιοχή. Αντίθετα, θα περιχαρακωθεί με οικονομικά τείχη το εμπορευματικό κέντρο και η περιοχή από τις υποβαθμισμένες λαϊκές γειτονιές. Όλοι, λοιπόν, ξέρουμε την απάντηση για ποιόν γίνονται και ποιόν θα ωφελήσουν αυτά τα έργα. Το σύστημα της εκμετάλλευσης ανθρώπου από άνθρωπο δεν μπορεί να εξανθρωπιστεί, δεν μπορεί να γίνει φιλολαϊκό, ούτε στη φάση της κρίσης, ούτε στην περίοδο της ανάπτυξης, για αυτό και δεν πιστεύουμε στο παραμύθι ότι υπάρχει δίκαιη ανάπτυξη, που μπορεί να ωφελήσει ταυτόχρονα τους θήτες και τα θύματα της καπιταλιστικής εκμετάλλευσης.

Καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο και τα άρθρα του νομοσχεδίου, εκτός από την πρώτη παράγραφο του άρθρου 3, όπου παρέχεται δυνατότητα επανόδου σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Μεταφορών, υπαλλήλων του κλάδου ελέγχου και κίνησης αμαξοστοιχιών, που έχουν μεταφερθεί σε φορείς του δημοσίου και τοπική αυτοδιοίκηση. Ζητάμε να συμπεριληφθούν και οι απολυμένοι, που εργάζονταν σε κλινάμαξες μέσω εργολάβου και βρέθηκαν στο δρόμο ανεργίας. Εξάλλου, είναι ένα μικρός αριθμός και δεν θα υπάρχει σπουδαία οικονομική επιβάρυνση.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝΕΛ): Κύριοι Υπουργοί, κύριοι συνάδελφοι είναι γεγονός - το παρατηρώ τώρα τελευταία - πως η αντιπολίτευση αναιρεί μία προεκλογική της υπόσχεση, σύμφωνα με την οποία, όταν γίνεται κάτι θετικό σε αυτό τον τόπο θα συναινεί, ενώ θα διαφωνεί στα αρνητικά. Τελικά, αποδεικνύεται το αντίθετο από αυτό που είχε υποσχεθεί. Όταν γίνεται κάτι θετικό σε αυτόν τον τόπο, συμπεριφέρεται ομοίως, όπως και όταν κατά την γνώμη της, δεν γίνεται κάτι θετικό για την πρόοδο της χώρας, την ανάπτυξή της, εν προκειμένω στο πεδίο των μεταφορών και των επικοινωνιών, αλλά κατ’ επέκταση και στην ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας.

Κλείνοντας αυτόν τον πρόλογο, τον οποίο καταθέτω στο Σώμα με θλίψη, θα έλεγα, γιατί σήμερα εκείνο που πρωτίστως έπρεπε να επικρατεί είναι μια εθνική συμπόρευση, μια εθνική σύμπλευση σε θέματα που αναπτύσσουν την ελληνική οικονομία, η κρίση και αντιμετώπιση της οποίας θα κρίνει όλους μας, όταν τα πράγματα τίθενται στη ζυγαριά της οικονομικής κρίσης. Εν τούτοις, θα κριθούμε όλοι από το αποτέλεσμα και μέσα από τον κοινοβουλευτικό μας λόγο και μέσα από ένα γόνιμο διάλογο που εμείς, η συγκυβέρνηση, που τόσο πλήττεται από αρνητικά σχόλια, έχουμε και σήμερα, όπως και άλλοτε, την τιμή να καταθέτουμε απόψεις και θέσεις, εν προκειμένω, για το παρόν νομοσχέδιο, το οποίο αναφέρεται σε ένα ακόμη αναπτυξιακό έργο που προωθείται από την κυβέρνηση με γνώμονα το εθνικό συμφέρον, μετά από δώδεκα χρόνια άγονων διαδικασιών.

Σημειώνεται ότι ο τελευταίος διαγωνισμός που προκηρύχθηκε το 2016, μετά από σημαντικές τροποποιήσεις στους όρους της διακήρυξης προκειμένου να είναι αποδοτικοί και επωφελείς για το δημόσιο, έγινε αφού έως τότε είχαν παρέλθει 10 χρόνια από τον πρώτο διαγωνισμό.

Φτάνουμε, λοιπόν, σήμερα και ικανοποιούμε, μέσα από αυτό το νομοσχέδιο, ένα πάγιο αίτημα της κοινωνίας και παράλληλα θέτουμε τις βάσεις για τη δημιουργία του πρώτου ολοκληρωμένου εμπορευματικού κέντρου συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα. Με την προτεινόμενη, λοιπόν, κύρωση της Σύμβασης ξεκινάει η υλοποίηση αυτού του επενδυτικού σχεδίου, ύψους τουλάχιστον 200 εκατ. €, το οποίο θα συμβάλει στην αύξηση των σιδηροδρομικώς μεταφερόμενων εμπορευμάτων, εμπορευματικών φορτίων, δηλαδή, και στην ανάδειξη της χώρας ως βασικής πύλης διακίνησης εμπορευμάτων.

Το νέο εμπορευματικό κέντρο του Θριάσιου αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία το 2024 και θα δημιουργήσει, στην πλήρη ανάπτυξή του, περί τις 3000 - 5000 νέες θέσεις εργασίας δίνοντας, ταυτόχρονα, μεγάλη προστιθέμενη αξία στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. Η κατασκευή 235.000 τ.μ. κτιριακών εγκαταστάσεων και των, τουλάχιστον, 4000 θέσεων αυτοκινήτων και φορτηγών, καθώς και η προβλεπόμενη διασύνδεση του εμπορευματικού αυτού κέντρου με το σιδηροδρομικό δίκτυο αναμένεται να δημιουργήσει μεγάλη υπεραξία και αυτό, διότι η αξιοποίηση του ακινήτου της ΓΑΙΑΟΣΕ έρχεται σε συνέχεια της παράδοσης του σιδηροδρομικού εμπορευματικού κέντρου του Θριάσιου Πεδίου, το οποίο είναι ένα από τα σημαντικότερα έργα που μελέτησε και κατασκεύασε η ΕΡΓΟΣΕ με χρηματοδότηση της Ε.Ε. σε μια έκταση 1450 στρεμμάτων.

Σ’ αυτό το σημείο επιτρέψτε μου να επισημάνω και το θετικό που προέκυψε από την επιμονή των συναδέλφων της αντιπολίτευσης να συζητηθεί και να επεξεργαστεί και να προγραμματιστεί κατ’ αυτό τον τρόπο το νομοσχέδιο που συζητάμε, σε πολλές συνεδριάσεις. Το θετικό είναι, παρά το γεγονός όπως αρχικά τοποθετήθηκα έτσι και σήμερα επιμένω ότι δεν χρειάζονταν τόσες συνεδριάσεις, εν τούτοις η έμφαση που δίνεται σ’ ένα μεγάλο έργο πνοής αποτελεί το θετικό σημείο του να τονίζουμε συνέχεια τα θετικά αυτού του έργου, όπως μέσα απ' αυτό το νομοσχέδιο που έρχεται να ψηφισθεί μεθαύριο στην Ολομέλεια.

Ως εκ τούτου, με το παρόν σχέδιο νόμου, οι συνδυασμένες μεταφορές θα συμβάλουν στην προσέλκυση παραγωγικών μονάδων, στην παροχή αναβαθμισμένων υπηρεσιών, στη μείωση του κόστους συνδυασμένων μεταφορών και στη δημιουργία χιλιάδων μόνιμων θέσεων εργασίας με άμεσες θετικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της εθνικής οικονομίας και την αύξηση του Α.Ε.Π.

Σε κάθε περίπτωση, οφείλουμε να συγκρατήσουμε πως αυτή τη στιγμή στο Θριάσιο Πεδίο γίνεται απλώς το πρώτο βήμα. Ακολουθούν αντίστοιχα έργα πνοής, τόσο στη Θεσσαλονίκη, όσο και στην Αλεξανδρούπολη, στο αμέσως επόμενο διάστημα, ενώ ο ευρύτερος σχεδιασμός δημιουργίας εμπορευματικών Κέντρων αφορά τις περιοχές του Βόλου, της Λάρισας, της Καβάλας, της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας.

Στη μεν συμπρωτεύουσα η διαγωνιστική διαδικασία του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσσαλονίκης είναι σε εξέλιξη αυτή τη στιγμή και είναι τουλάχιστον θετικό το γεγονός, ότι εξετάζονται προσφορές από 4 πολύ μεγάλες εταιρείες, ενώ κατά το πρώτο τετράμηνο του 2019 αναμένεται να ξεκινήσει ο διαγωνισμός για την ανάδειξη επενδυτή που θα αξιοποιήσει την κατασκευή και την λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου Αλεξανδρούπολης.

Κλείνοντας, κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα επαναλάβω, όπως και στις συνεδριάσεις που προηγήθηκαν, τη στήριξη των Ανεξάρτητων Ελλήνων στο νομοσχέδιο αυτό. Υπερψηφίζουμε, λοιπόν, αυτό το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και πιστεύουμε, πως με αυτό τον τρόπο αφήνουμε το στίγμα μας σε μια ακόμα κυβερνητική πρωτοβουλία που λαμβάνεται, προκειμένου επιτέλους να απεγκλωβιστεί η χώρα από τα οικονομικά αδιέξοδα στα οποία περιήλθε κατόπιν των λαθεμένων πολιτικών του παρελθόντος.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Γεννιά Γεωργία, Ρίζος Δημήτρης, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αυγενάκης Αυγενάκης Λευτέρης, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Μανιάτης Ιωάννης, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Μαυρωτάς Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΩΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Αν και βουλευτής Αττικής θα είμαι πολύ λακωνικός, γιατί τα είπαμε τα περισσότερα στην συζήτηση επί των άρθρων. Θα εστιάσω μόνο σε κάποια σημεία για τα οποία κατά τη γνώμη μου αξίζει να έχουμε την άποψη του Υπουργού, εφόσον τώρα έχουμε την Β` ανάγνωση και υποτίθεται, μετά απ' αυτόν του πρώτο γύρο που έγινε επί της αρχής και επί των άρθρων, θα έχουμε κάποια σχόλια από τον κ. Υπουργό.

Το πρώτο έχει να κάνει με αυτά που ακούσαμε και από τον δήμαρχο Ασπροπύργου, κ. Μελετίου, σχετικά με τα ανταποδοτικά για την περιοχή και τα έργα υποδομής, τα οποία είναι απαραίτητα για να συμβάλουν και στην καλή λειτουργία του εμπορευματικού Κέντρου.

Το δεύτερο έχει να κάνει με αυτό που αναφέρθηκαν σε αυτό προηγουμένως και οι συνάδελφοί μου, για τις αποκλίσεις μεταξύ προκήρυξης και συμβάσης που, κατά τη γνώμη μας, δίνουν εκ των υστέρων ένα αθέμιτο πλεονέκτημα έναντι δυνητικών υποψηφίων, που αν το ήξεραν ότι μπορεί να αλλάξουν οι όροι της σύμβασης, μπορεί να συμμετείχαν στον διαγωνισμό.

Επίσης, το Δημόσιο, από αυτές τις εκ των υστέρων παραχωρήσεις, δεν κερδίζει κάτι, μόνο ο παραχωρησιούχος κερδίζει. Θα μπορούσε, για παράδειγμα, να ανέβει το τίμημα, εφόσον αλλάζουν ευνοϊκά οι όροι υπέρ του παραχωρησιούχου ή να αναλάβει κάποιες δεσμεύσεις για την αναβάθμιση της περιοχής, γιατί ενώ προβλέπεται αποζημίωση για δυσμενή νομοθέτηση μέσα στον όρο 28.1.3 για την μεροληπτική μεταβολή νομοθεσίας, δεν προβλέπεται κάτι αντίστοιχα για ευμενή νομοθέτηση, κάτι το οποίο είναι η περίπτωσή μας στην προκειμένη κατάσταση.

Επίσης, θεωρούμε ότι όντως παραβιάζεται η συνθήκη της ισότητας των όρων με τις ήδη εγκατεστημένες επιχειρήσεις και Μονάδες στην περιοχή, για τις οποίες ισχύουν πιο αυστηρές προδιαγραφές και θα πρέπει να δούμε τι θα γίνει επ` αυτού - είναι κάτι το οποίο ανέφερε και ο δήμαρχος Ασπροπύργου.

Το τρίτο σημείο έχει να κάνει με κάτι το οποίο είχαμε ρωτήσει, γιατί είχε αναφερθεί ο Υπουργός ότι τώρα, επειδή με τον όρο 2.2 παράγραφος 5, δίνεται η δυνατότητα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ και η σύμβαση λέει ότι θα μπορεί να το μεταπωλεί, ο Υπουργός λέει ότι δεν θα είναι για εμπορία, να δούμε τι τελικά θα ισχύει για το συγκεκριμένο, όχι ότι είναι κακό, αλλά και για αυτό, αν υπάρχει αυτή η δυνατότητα παραπάνω, θεωρούμε ότι θα έπρεπε και το Δημόσιο κάτι να κερδίσει από αυτή την παραχώρηση που κάνει.

Το τέταρτο είναι η ανησυχία που υπάρχει και εκφράστηκε και από άλλους συναδέλφους, μήπως οι εκ των υστέρων παρεμβάσεις δημιουργούν θέμα κρατικών ενισχύσεων ή παραβίασης του ανταγωνισμού και τελικά έχουμε θέματα με την «DG Comp», αν μας τα γυρίσει πίσω.

Γενικά, θεωρούμε ότι είναι άλλο πράγμα το να είμαστε υπέρ της συγκεκριμένης επένδυσης, που λέμε ότι ναι, πρέπει να προχωρήσει και μάλιστα έχουμε αργήσει και άλλο το ότι θα πρέπει να εξετάζουμε λεπτομερώς τις Συμβάσεις και τις αποκλίσεις από τις αρχικές προκηρύξεις, ώστε να διασφαλίζουμε ότι η χώρα μας σε παρόμοιες περιπτώσεις θα έχει την απαιτούμενη αξιοπιστία, που θέλουν οι επενδυτές κι ότι δεν αλλάζουν μετά τα όρια, ανάλογα, αν κάποιος ξέρει τον Υπουργό ή όχι. Θα περιμένουμε να ακούσουμε και τα σχόλια του Υπουργού, στη δεύτερη ανάγνωση και τα υπόλοιπα στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

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

 ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): κυρία Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, αγαπητοί συνάδελφοι, αρχικά θα επαναλάβω ότι ως Ένωση Κεντρώων, συμφωνούμε και εμείς με την αναγκαιότητα του εν λόγω έργου, για τη δημιουργία αυτή και ολοκλήρωση του, που είναι ένα αίτημα τουλάχιστον 40 ετών από την κοινωνία και από τους φορείς. Και αυτό, γιατί με την ολοκλήρωση του έργου, αφενός θα υπάρχει μια πάρα πολύ σημαντική βελτίωση στον κλάδο των μεταφορών και των Logistic και σίγουρα τουλάχιστον 3000 θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν για την Δυτική Αττική.

Αυτό που θα περιμέναμε, θα ήταν μια μεγαλύτερη προσοχή, το είπαμε και την προηγούμενη φορά, όσον αφορά την διαγωνιστική διαδικασία και δεν ξέρω για ποιο λόγο οδηγηθήκαμε σε αυτό το αποτέλεσμα, αν και έχετε απαντήσει κι εσείς από την πλευρά σας, κύριοι Υπουργοί, τόσο στην πρώτη ανάγνωση, όσο και επί των άρθρων για την διαγωνιστική διαδικασία. Εμείς από την άλλη διακρίνουμε μία, σε εισαγωγικά, προχειρότητα και δεν είναι απαραίτητο να συμφωνείτε εσείς με το εν λόγω. Αυτό που γνωρίζουμε είναι ότι η Σύμβαση, την οποία συνάψατε, κατά τη γνώμη μας, έχει περισσότερα αρνητικά στο τέλος της ημέρας, παρά θετικά.

Αυτό θα το αναλύσω με δύο τρία επιχειρήματα και περιμένουμε και τις δικές σας απαντήσεις στη διάρκεια της συζήτησης. Δεν θα αναφερθώ στη διάρκεια της Σύμβασης, στα 60 έτη, γιατί από τη μια, είναι καλό ένας επιχειρηματίας να γνωρίζει ότι έχει ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, αυτό που μας δημιουργεί κάποιες επιφυλάξεις, έχει να κάνει με το κατά πόσο θα τηρήσει το οργανόγραμμα, το οποίο έχετε θέσει και μακάρι να καταφέρετε. Δεν ξέρω τι δικλίδες ασφαλείας έχετε βάλει, σε περίπτωση που δεν τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα, αφενός έχετε πει ότι τα χρήματα θα προκαταβληθούν για το Τ1 και το Τ2, από κει και πέρα μέσα στην πρώτη διετία, θεωρώ ότι θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί τουλάχιστον ένα μεγάλο κομμάτι του έργου, όπως είπατε, τα 120.000 στρέμματα και να είναι σε αρχική λειτουργία.

Από κει και πέρα, δεν ξέρω ποιες είναι οι δικλίδες ασφαλείας οι οποίες έχει εσείς από πλευράς σας, για να το εξασφαλίσετε ότι δεν υπάρχει περίπτωση αυτό να διαιωνιστεί και να περιμένουμε μέχρι το τέλος των 60 ετών να βλέπουμε ένα Μετρό, σε εισαγωγικά, που να μην έχει ολοκληρωθεί μετά από πάρα πολλά χρόνια. Το άλλο κομμάτι το οποίο διακρίνουμε, είναι ότι υπάρχουν πάρα πολλές διευκολύνσεις, όπως η μη καταβολή ανταποδοτικών τελών προς τους Οργανισμούς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, η παροχή υπερβολικών εγγυήσεων του Ελληνικού Δημοσίου και η αύξηση των συντελεστών δόμησης. Αυτά είναι κάπως αρνητικά κατ’ εμάς.

Το τρίτο, είναι το ιδιαίτερα χαμηλό τίμημα, κάτι στο οποίο, θεωρώ, συμφωνεί και όλη η Αντιπολίτευση και το έχουμε πει. Είναι ξεκάθαρο ότι το εφάπαξ αντάλλαγμα των 10.000.000 ευρώ, η ετήσια καταβολή ποσοστού του 2,51% των εσόδων ή τουλάχιστον των 350.000 ευρώ ανά έτος - δηλαδή, 21.000.000 ευρώ βγαίνει στα 60 έτη - καθώς και η λεγόμενη δεσμευτική επένδυση των 36.000.000 ευρώ, εντός της περιόδου Τ1, των δύο πρώτων ετών και εδώ, θα ήθελα με το συνεργάτη σας να συμφωνήσω, όπου την προηγούμενη φορά, είχα κάνει εγώ λάθος, δεν είναι καταβολή από το Δημόσιο, είναι καταβολή από τον ιδιωτικό, όποτε εμείς παραδεχόμαστε εάν κάνουμε κάτι λάθος και το λέμε και στην Επιτροπή και δημοσίως. Το σύνολο που βάζουμε από τα έσοδα, είναι 67.000.000 ευρώ.

Δεν θα πω ότι είναι απαράδεκτα χαμηλό, απλά, είναι χαμηλό, εάν αναλογιστούμε ότι τρία χρόνια νωρίτερα στις 20 Νοεμβρίου 2015, κύριε Υπουργέ, εσείς είχατε αναγγείλει ότι δρομολογείται μια ανάπτυξη του πνευματικού κέντρου Θριάσιου Πεδίου, επένδυση ύψους άνω των 250.000.000 ευρώ. Έχω για τα πρακτικά το σχετικό δελτίο Τύπου. Ισχύει απλά με τα νούμερα που βγάζουμε από τα έσοδα, βγαίνει 67.000.000 ευρώ. Είναι κάτι χαμηλότερο …

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ : Είναι τα έσοδα.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων) : Λέτε ότι τα 250.000.000 ευρώ ότι είναι τα έσοδα από όλες τις διαδικασίες. Είναι μια εκτίμηση εσόδων που θα έρθει σε βάθος χρόνου. Πέρα από τις εκπτώσεις που βλέπουμε εμείς ότι υπάρχουν στην εν λόγω εξαγγελία, υπάρχουν και κάποια υπόλοιπα ποσοτικά στοιχεία του έργου, που συνηγορούν ότι είναι χαμηλό το τίμημα στο τέλος της ημέρας, όπως τα 600 στρέμματα που παραχωρούνται, το μέγεθος του έργου που είναι 235.000 τ.μ. και το ότι η θέση του εμπορευματικού κέντρου είναι στρατηγικής σημασίας, είναι δίπλα σε αυτοκινητόδρομο, όπως είπαμε, σε μεγάλους οδικούς άξονες, κοντά στο κεντρικότερο λιμάνι της χώρας, αλλά και στο αεροδρόμιο.

Επιπρόσθετα, πέρα από τις δυνατότητες αποθήκευσης, συνδυάζει θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές , που καθιστά τον κόμβο του Θριάσιου Πεδίου μοναδικό στα Βαλκάνια, από τους σημαντικότερους στην Ευρώπη και με αμέτρητες δυνατότητες ανάπτυξης. Αυτό λοιπόν το τεράστιο έργο, αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη της χώρας, θεωρούμε ότι το παραχωρήσατε σε πάρα πολύ χαμηλή τιμή και πολύ χαμηλότερη από τα όρια, τα οποία θέσατε οι ίδιοι το 2015. Δυστυχώς, όλα αυτά τα παραπάνω, μας οδηγούν στο συμπέρασμα ακόμη να διατηρούμε την επιφύλαξή μας ως Ένωση Κεντρώων και θα τοποθετηθούμε αναλυτικά, αφού σας ακούσουμε βέβαια και στην τοποθέτησή σας εντός ολίγου, θα τοποθετηθούμε αναλυτικά τόσο επί των άρθρων, όσο και επί του συνόλου στην Ολομέλεια.

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

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, μια ερώτηση θέλω να κάνω στον κ. Υπουργό. Κύριε Υπουργέ, θα φέρετε και πότε τροπολογίες; Το λέω, γιατί έχω μια συγκεκριμένη περίπτωση που ήδη έχει εξαγγελθεί. Σε προχθεσινή του συνάντηση με τους δημοσιογράφους, ο Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος, ο κ. Φάμελλος, ανακοίνωσε ότι την εβδομάδα αυτή που διανύουμε θα καταθέσει ρύθμιση για τους πυρόπληκτους στο Μάτι, που αφορά σε σπίτια που έχασαν από τις πυρκαγιές και βρίσκονται σε περιοχές υπό ένταξη στο σχέδιο ή σε δηλωμένες οικιστικές πυκνώσεις.

Επειδή πρόκειται για μια σημαντική παρέμβαση που αφορά βεβαίως, πρωτίστως, τους κατοίκους που έχουν πληγεί, αλλά ταυτόχρονα, πρέπει να δούμε και την περιβαλλοντική τους υπόσταση. Γιατί πιστεύω, ότι τουλάχιστον έχετε συμφωνήσει και εσείς σε αυτές τις ρυθμίσεις, μια και ο ίδιος ασχολείστε ενεργά με την αποκατάσταση στο Μάτι. Αν έχετε τις τροπολογίες, να τις δώσετε και σε εμάς, όσο γίνεται γρηγορότερα, για να μην φθάσουμε τελευταία στιγμή στην Ολομέλεια και αντιλαμβάνεστε ότι δεν θα μπορέσουμε ουσιαστικά να τις αξιολογήσουμε, όπως πραγματικά πρέπει και για τη συγκεκριμένη περιοχή και για την προστασία του περιβάλλοντος.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, έχουμε την κύρωση της Συμφωνίας του Θριάσιου. Οι περισσότεροι από τους φορείς που ακροαστήκαμε ήταν υπέρ της επένδυσης και της Σύμβασης. Η κύρωση αφορά στην παραχώρηση, στην σύναψη σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Εταιρείας GOLD ΑΕΠ CARGO, εταιρεία διεθνών μεταφορών logistics. Από την άλλη πλευρά, το Ελληνικό Δημόσιο συμμετέχει σε μικρό ή μεγάλο βαθμό στη ΓΑΙΑΟΣΕ, στο Θριάσιο και στην ΕΤΒΑ Βιομηχανικές Περιοχές Α.Ε..

Αναφέρθηκε ότι οι απαλλοτριώσεις του Θριάσιου έγιναν το 1979 και από τότε για τους γνωστούς λόγους που κατέστρεψαν τη χώρα, δεν προχώρησε απολύτως τίποτα. Γιατί άραγε; Ποιος ήταν ο λόγος που έργα που θα αναβάθμιζαν και θα έδιναν μια άλλη προοπτική στη χώρα, δεν προχώρησαν; Ποια ήταν αυτά τα ανομολόγητα συμφέροντα, τα οποία κόλλησαν αυτό το έργο για πολλές 10ετίες;

Μιλάμε για κατεξοχήν αναπτυξιακά έργα και υποδομές που συνάδουν απόλυτα στην προοδευτική ανάπτυξη της χώρας. Μετά από σαράντα χρόνια δεν είναι ντροπή και μόνο που το συζητάμε; Όμως, περί τίνος πρόκειται το έργο που για δεκαετίες δεν υλοποιούνταν και τι περιλαμβάνει;

Πρώτον, τη σύμβαση που αφορά στα 500 στρέμματα και περιλαμβάνει αποθήκες και κτίρια συμβατών χρήσεων και δεύτερον, σε τμήμα του Θριάσιου, περίπου, 1500 στρεμμάτων, το οποίο περιλαμβάνει σιδηροδρομική υποδομή και όλες τις υπόλοιπες υποδομές που είναι απαραίτητες για την εύρυθμη λειτουργία ενός διαμετακομιστικού κέντρου, έργο απαραίτητο για να έχουμε συνδυασμένες μεταφορές που προφανώς αναβαθμίζουν επιτέλους τη χώρα στην κεντρική Ευρώπη και την καθιστούν βασική επιλογή στις μεταφορές. Είναι ένα έργο επιλέξιμο με σημαντική οικονομική συνδρομή της αρμόδιας Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αφού το έργο σχεδιάστηκε για να εξυπηρετεί και τις ευρωπαϊκές μεταφορές.

Στο Θριάσιο, λοιπόν, υλοποιούμε μια στρατηγική υποδομή, η οποία θα φέρει εκτός των άλλων και θέσεις μόνιμης απασχόλησης - υπολογίζονται 3000 έως 5000 εργαζόμενοι - καθώς και έναν κύκλο εργασιών σε πολλές άλλες εμπορικές δραστηριότητες. Δεν είναι, όμως, μόνο το Θριάσιο. Εκτός από το Θριάσιο προετοιμάζονται και άλλα εμπορευματικά κέντρα, στη Θεσσαλονίκη, στο Βόλο, στη Λάρισα, στην Καβάλα, στην Αλεξανδρούπολη, στην Ηγουμενίτσα και στην Πάτρα και είναι προφανές, ότι όλα περιλαμβάνονται σε ένα σχέδιο, το οποίο θα αναβαθμίσει τη χώρα στο επίπεδο των μεταφορών. Στο παρελθόν - και αυτό είναι οδυνηρό - ο παλαιοκομματισμός και τα συμφέροντα εμπόδιζαν την ανάπτυξη θυσιάζοντας το μέλλον των επόμενων γενεών. Αυτό έπρεπε να πάψει, γιατί ήταν άδικο για έναν λαό που υπέφερε πάρα πολύ, που πλήρωσε την αβελτηρία των εντολοδόχων εκπροσώπων του επί σειρά ετών.

Σε ό,τι αφορά τη διαγωνιστική διαδικασία, όποιος θέτει ζήτημα - γιατί ακούστηκαν πολλά - ας προσφύγει στα αρμόδια ελεγκτικά όργανα, εν προκειμένω στο Ελεγκτικό Συνέδριο, τα θεσμοθετημένα όργανα της ελληνικής πολιτείας και αυτό θα το επιθυμούσαμε πρώτα απ' όλα εμείς. Αυτή είναι η διαδικασία της δημοκρατικής νομιμότητας και του ελέγχου, ώστε να προστατευθεί το δημόσιο συμφέρον και όχι οι ευκαιριακές κορώνες. Όποιος έχει, λοιπόν, θέμα ας προσφύγει.

Κλείνοντας, θα ήθελα να κάνω μια αναφορά. Χθες ο Υπουργός αναφέρθηκε στο ζήτημα της αξιοποίησης και των συντελεστών δόμησης και ανέφερε, ότι όλα τα εμπορευματικά κέντρα με το ν. 4538/2018 ( Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη και όπου κατασκευαστούν) θα έχουν ενιαίους συντελεστές, αντίθετα, με αυτό που συνέβαινε στο παρελθόν και το χαρακτηρίσατε μάλιστα αθλιότητα. Δηλαδή, στους προηγούμενους διαγωνισμούς για το συγκεκριμένο έργο προβλέπονταν, ότι θα κατασκευαστούν 250.000 τ.μ., ενώ οι όροι δόμησης προέβλεπαν μόλις 80.000 τ.μ.. Αυτή είναι η αλήθεια είπε.

Άρα, λοιπόν, έμενε στη διακριτική ευχέρεια, σύμφωνα με το ν.3899/2010, του κάθε Υπουργού να αλλάζει τους όρους δόμησης, καθώς εκείνος ήθελε, να τους κάνει έως και δεκαπλάσιους, ανέφερε ο κ. Σπίρτζης.

Εάν αυτό, λοιπόν, δεν αποτελεί τον ορισμό της διαπλοκής, τη θεσμοθέτηση στην πράξη της αδιαφάνειας και της μίζας, τότε αναρωτιέται κανείς τι είναι. Δηλαδή, θεσπίσαμε ενιαίους όρους δόμησης για όλα τα εμπορευματικά κέντρα, τα οποία πρόκειται να αναπτυχθούν στη χώρα, ενώ με το προηγούμενο καθεστώς, θα πήγαινε ο κάθε υποψήφιος κατασκευαστής να διαπραγματευτεί - στη βάση ποιας λογικής - με τον αρμόδιο Υπουργό.

Κλείνοντας, θέλω να ευχαριστήσω για τη θετική εξέλιξη που είχε το έργο, όπου χάσαμε δύο νέους ανθρώπους πέρυσι έξω από το πολυτεχνείο στα Χανιά, δηλαδή, την κατασκευή του κόμβου και θέλω να δηλώσω ότι οι πολίτες των Χανίων είναι ικανοποιημένοι με αυτή τη θετική εξέλιξη, που αποτελούσε και τη βέλτιστη επιλογή πρόσβασης στο Πολυτεχνείο των ανθρώπων του Πολυτεχνείου.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Βουλής): Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι κοινός τόπος από την πλειοψηφία ότι το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο είναι μια αναγκαία στρατηγική υποδομή για τη χώρα μας, για τις βαλκανικές χώρες, αλλά και για τις ευρωπαϊκές και διεθνείς μεταφορές. Πρόκειται για μια υποδομή που θα δώσει άμεσα πάνω από 1.000 θέσεις εργασίας στην κατασκευή και πάνω από 3.000 μόνιμες θέσεις εργασίας, που υπολογίζονται ως 5.000.

Είναι ο αναγκαίος κρίκος, λοιπόν, στην αλυσίδα των συνδυασμένων και πολυτροπικών μεταφορών, το όραμά μας, το ολοκληρωμένο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο για τις εμπορευματικές μεταφορές από την Πάτρα στην Αθήνα, από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη, από τη Θεσσαλονίκη στην Ειδομένη, στην Καβάλα, στην Αλεξανδρούπολη και στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. H ύπαρξη εμπορευματικών κέντρων σε όλα τα λιμάνια της χώρας και σε κάθε παραγωγική περιοχή, θα προσελκύσει παραγωγικές δομές πρόσθετες από τις θετικές συνέπειες που έχουν οι μεταφορές.

Και βέβαια οι σχέσεις μας με τους γείτονές μας που θα απαλείψουν καθυστερήσεις και εμπόδια, αναβαθμίζουν τη χώρα μας όχι μόνο ως κόμβο μεταφορών, αλλά και ως προνομιακή χώρα επενδύσεων, αλλά και τη γεωπολιτική μας θέση. Η χώρα μας έχει πλέον συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο, το οποίο εφαρμόζει και υλοποιεί. Το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο, όπως και το Θριάσιο Διαμετακομιστικό Κέντρο αποτελούν το πρώτο ενιαίο κέντρο συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα, με επαρκείς συνδέσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο και με τους οδικούς άξονες.

Είναι λοιπόν κατανοητό, επιγραμματικά από τα προηγούμενα, γιατί η πλειοψηφία θέλει και πιστεύει ότι πρέπει να υλοποιηθεί το εμπορευματικό κέντρο και να κυρωθεί η σημερινή σύμβαση που φέρνουμε στη Βουλή. Αποτελεί επίσης αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι οι απαλλοτριώσεις συντελέστηκαν το 1979, δηλαδή, πριν από 39 χρόνια. Αποτελεί επίσης αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι είναι η πρώτη φορά που έχουμε σύμβαση μετά από πολλαπλές προσπάθειες και διαγωνιστικές διαδικασίες που δεν ολοκληρώθηκαν και ήταν άγονες, δεν καρποφόρησαν και δεν ήρθε ποτέ σχέδιο για κύρωση στη Βουλή.

Είναι γνωστή η δέσμευση της χώρας μας για την ολοκλήρωση της σύμβασης και μέρους της κατασκευής του εμπορευματικού κέντρου τους πρώτους μήνες του 2019. Είναι επίσης γνωστή η υποχρέωση της χώρας για τη λειτουργία του διαμετακομιστικού κέντρου και την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικαστικών, της διαχείρισης και της λειτουργίας τους πρώτους μήνες του 2019. Είναι το δεύτερο κομμάτι.

Σημειώνω ότι για τη διαγωνιστική διαδικασία της διαχείρισης και της λειτουργίας του διαμετακομιστικού κέντρου προϋπόθεση είναι η ολοκλήρωση της σύμβασης που έρχεται σήμερα προς ψήφιση. Η μη ολοκλήρωση των δύο αυτών διαδικασιών συνεπάγεται 250 εκατομμύρια στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επίσης το ξέρουν όλοι αυτό, χρόνια τώρα.

Κατανοούμε λοιπόν τις καλοπροαίρετες ερωτήσεις, τις απορίες, τις ανησυχίες των μελών της Επιτροπής, κατανοούμε τις διαφωνίες που προκύπτουν από άλλη πολιτική θεώρηση, δεν μπορούμε όμως να μη στηλιτεύσουμε φωνές σκοπιμότητας είτε πολιτικής είτε υπηρέτηση κάποιων συμφερόντων και μάλιστα με τον μανδύα της σκανδαλολογίας.

Απάντησα στην κατ’ άρθρο συζήτηση σε μια σειρά από δήθεν καταγγελίες, δεν θα επανέλθω. Ζήτησα από τη ΓΑΙΑΟΣΕ να ετοιμάσει απαντήσεις για όλα τα ερωτήματα που τέθηκαν και θα μπορούν να διανεμηθούν στα μέλη της Επιτροπής, όμως, θα επισημάνω λίγα σημεία για να αναδείξω το μέγεθος των αντιφάσεων. Τα πιο σημαντικά από αυτά που κορύφωσαν κάποιοι, είναι τα εξής.

 Πρώτον, μας κατήγγειλαν για την ψήφιση συγκεκριμένων όρων δόμησης για όλα τα εμπορευματικά κέντρα. Απαντήσαμε ότι προβλεπόταν στο διαγωνισμό η παρέκκλιση της διαδικασίας για τους όρους δόμησης με αίτημα του παραχωρησιούχου. Μας κατηγόρησαν, επίσης, ότι υπερτετραπλασιάζουμε το συντελεστή δόμησης και απαντήσαμε ότι δεν ισχύει αυτό και υπήρχε πρόβλημα με τον όγκο των κτιρίων, όπως ξέρει ο κάθε μηχανικός, ας μην είναι σε δομική ειδικότητα, ο όγκος προκύπτει από έναν συντελεστή ανάλογα με τη δράση επί του συντελεστή δόμησης. Η κυρία Θεοπεφτάτου, βρίσκεται εδώ, η οποία ήταν χρόνια διευθύντρια σε αρμόδια υπηρεσία και μπορεί να κάνει μάθημα σε όλους μας. Αυτή η κριτική συνεχίζεται, ότι άλλαξαν οι όροι δόμησης δήθεν και τετραπλασιάζονται τα τετραγωνικά, δηλαδή η κάλυψη που μπορεί να κτίσει ο παραχωρησιούχος.

Δείτε τώρα την ανακολουθία για να συνεννοηθούμε. Το 2006, πήγε ο πρώτος διαγωνισμός των τελευταίων ετών και προβλεπόταν στην περίοδο Τ1 50.000 τ.μ., στην περίοδο Τ2 128.000 τ.μ. και στην περίοδο Τ3 57.000 τ.μ., προαιρετικά. Σύνολο 235.000 τ.μ., το 2006. Πώς αλλάζουμε και τετραπλασιάζουμε τους όρους δόμησης, όταν σήμερα στο άρθρο 16, παρ. α, δεσμευτικότατα κτίζουμε και προβλέπουμε τα ίδια τετραγωνικά αποθηκών, δηλαδή 120.000 τ.μ., στη φάση Τ1 και 120.000 τ.μ. στη φάση Τ2; Εδώ είναι ο απόλυτος παραλογισμός. Επομένως, να είναι κατανοητά κάποια πράγματα. Αν πηγαίναμε στην κατ’ εξαίρεση διαδικασία, μέσω Προεδρικού Διατάγματος, τότε θα κάναμε πάνω από 8 μήνες μετά την ολοκλήρωση του διαγωνισμού και άρα, δεν θα ήμασταν συνεπείς στις υποχρεώσεις μας και με δυο λόγια θα κινδυνεύαμε να γυρίσουμε 235 εκατομμύρια ευρώ πίσω στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επίσης, θεσπίσαμε ενιαίους όρους δόμησης για όλα τα εμπορευματικά κέντρα, που είναι πολύ πιο ορθολογικό, δηλαδή τώρα που τρέχει η διαγωνιστική διαδικασία στο Στρατόπεδο Γκόνου, δεν θα έχουμε τέτοιες, αν θέλετε, προβλέψεις στο διαγωνισμό.

Δεύτερον, όσον αφορά στους όρους του διαγωνισμού που τέθηκαν και είναι μια σπέκουλα, αν είναι 20 ή 10 εκατομμύρια το κατώτατο όριο, τι είναι αυτό και τι υποκρύπτεται; Υποκρύπτεται, λοιπόν, ότι αυτό συσχετίζεται άμεσα με το ποσοστό των εσόδων επί του του τζίρου, δηλαδή τροποποιήθηκε αυτό μετά τη διαγωνιστική διαδικασία ή έτσι βγήκε ο διαγωνισμός; Έτσι βγήκε ο διαγωνισμός, είναι προφανές. Άρα, εάν προσερχόταν κάποιος που ήθελε να δώσει περισσότερα, θα έδινε περισσότερα από το ελάχιστο enter free, που είπε ο κ. Καραμανλής, εμπροσθοβαρές τίμημα από τα 10 εκατομμύρια. Γιατί δεν μπήκε το όριο των 20 εκατομμυρίων; Διότι, εάν έμπαινε 20 εκατομμύρια, αυτό είναι άμεσα συσχετισμένο με το ποσοστό που παίρνει στη συνέχεια, που είχε υπολογιστεί στο 2,5%, δηλαδή κατ’ ελάχιστο 350.000. Εάν πηγαίναμε στα 20 εκατομμύρια, σύμφωνα με τους υπολογισμούς των εργονομικών μοντέλων, θα πήγαινε κατ’ ελάχιστο 50.000 ευρώ το χρόνο αντί για 350.000 κατ’ ελάχιστο. Οι όροι όμως της διαγωνιστικής διαδικασίας ήταν ενιαίοι για όλους.

Μου έδωσε η διοίκηση της ΓΑΙΑΟΣΕ, που έκανε το διαγωνισμό, διότι κ. Μανιάτη, αυτά δεν τα υπογράφει ο Υπουργός, όπως είπατε στην τοποθέτησή σας, ο κάθε φορέας κάνει το διαγωνισμό και βάζει και τους όρους.

Εδώ είναι το μοντέλο, για την ενημέρωσή σας, με ελάχιστο όριο τα 20 εκατομμύρια ευρώ, που βγαίνει στις 50.000 το ελάχιστο τίμημα και πολύ μικρότερο ποσοστό για κάθε χρόνο. Και εδώ είναι το μοντέλο για τα δέκα εκατομμύρια ευρώ που τρέξανε, πριν από το διαγωνισμό και είναι κατ' ελάχιστον 350.000 και 2,5%. Αυτά τα τεχνοοικονομικά μοντέλα έτσι λειτουργούν. Αυτά, αφού τα ζητάτε, κύριοι Συνάδελφοι, θα σας τα καταθέσω.

Τρίτο θέμα, που δείχνει όμως, το πόσο κακοπροαίρετες ήταν οι δήθεν καταγγελίες που διατυπώθηκαν. Ζήτησα από την ΓΑΙΑΟΣΕ τους λόγους που καθυστέρησε η ανάρτηση του πρακτικού του διαγωνισμού, γιατί παρουσιάσθηκε σαν να ήθελε να κρύψει κάτι η Διοίκηση της ΓΑΙΑΟΣΕ και δεν αναρτούσε το πρακτικό της. Θα κατατεθεί και αυτό. Είναι η απάντηση της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Λόγω της αλλαγής και της θεσμοθέτησης που είχαμε όλα αυτά τα χρόνια, αναρτήθηκαν όλα τα πρακτικά του Διοικητικού Συμβουλίου μαζί, διότι δεν ήταν υποχρεωμένο το Δ.Σ. της ΓΑΙΑΟΣΕ, μέχρι την αλλαγή του νόμου, να αναρτά στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ. Αν κάνετε, λοιπόν, τον κόπο να μπείτε εκεί που έχουν αναρτηθεί τα πρακτικά του Δ.Σ. της ΓΑΙΑΟΣΕ, δεν υπάρχει το ένα πρακτικό, που λέγατε, κύριε Μανιάτη, πως αναρτήθηκε τρεις μήνες μετά, αλλά όλα τα πρακτικά του Δ.Σ. που αναρτήθηκαν μαζί. Και αυτό, διότι ήταν υποχρεώσεις που υπήρχαν από το ΚΗΜΔΗΣ *(*Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων*),* δεν ήταν υπόχρεο το Δ.Σ. της ΓΑΙΑΟΣΕ, μέχρι την αλλαγή του νόμου που έγινε τον Νοέμβριο του 2016. Έπρεπε να εκπαιδευτεί προσωπικό, το οποίο δεν είχε η ΓΑΙΑΟΣΕ για να κάνει τις αναρτήσεις. Εκπαιδεύτηκε, είχε αλληλογραφία με το ΚΗΜΔΗΣ και γι' αυτό θα δείτε δύο ημερομηνίες - από ότι με ενημέρωσαν- κατά τις οποίες αναρτήθηκαν μαζικά τα πρακτικά του Δ.Σ. Δηλαδή, δεν φθάνει που θεσπίσαμε την υποχρέωση σε φορείς που δεν είχαν την υποχρέωση να αναρτούν τα πρακτικά του Διοικητικού Συμβουλίου τους στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ, μέχρι εκείνη τη στιγμή, αλλά μας καταγγέλλουν και από πάνω. Αυτό το πράγμα είναι τραγικό.

Επίσης, θα δώσω μερικές απαντήσεις σε αυτά που καλοπροαίρετα ρωτήθηκα. Είπε ο κ. Καραμανλής και άλλοι συνάδελφοι, εάν είναι χαμηλό το τίμημα. Για να δούμε, είναι χαμηλό το τίμημα; Από το 2006 έως το 2009, ο διαγωνισμός βγήκε άγονος. Η συμμετοχή της ΓΑΙΑΟΣΕ στο συνολικό ύψος της επένδυσης, όχι στην κατασκευή, ήταν 15%, που θα έδινε το ελληνικό Δημόσιο. Το εμπροσθοβαρές τίμημα δεν ήταν ούτε 10 εκατ., ούτε 20 εκατ. ευρώ, που συζητάμε σήμερα. Ήταν μηδέν. Και η περίοδος παραχώρησης ήταν για 30 χρόνια. Ήταν, όμως, προφανές και επιβεβαιώνει αυτό που σας λέμε για το τεχνοοικονομικό μοντέλο, ότι το ποσοστό του τζίρου ήταν στο 10,6%.

Οι επιφάνειες των κτιρίων ήταν 235 χιλιάδες τετραγωνικά, που επιβεβαιώνει ότι δεν έχουμε τετραπλασιασμό, σήμερα. Οι κατασκευές της περιόδου ήταν 50 χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα στην περίοδο Τ1, 128 χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα στην περίοδο Τ2 και αν ήθελε ο παραχωρησιούχος, θα έκανε και άλλα 57 χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα, προαιρετικά.

Στο διαγωνισμό που δεν έγινε το 2010 και 2011, αλλά έγινε εκδήλωση ενδιαφέροντος, προβλεπόταν η συμμετοχή της ΓΑΙΑΟΣΕ, επίσης 15%. Σήμερα, πόση είναι η συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου; Μηδέν. Για να έχουμε και μια εικόνα του τι σύμβαση υπήρχε και τι όχι.

Όταν μιλάμε για συμμετοχή 15%, δεν είναι ότι βάζεις χρήματα μόνο στην αρχή για να τα υπολογίσεις, αλλά είναι στο βάθος των όσων χρόνων ισχύει η παραχώρηση, δηλαδή, των 30, των 50 ή και των 60 ετών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΩΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «ΠΟΤΑΜΙΟΥ»): Το 40% του παραχωρησιούχου, είναι δημόσιο τώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι. Το 80% της κοινοπραξίας, είναι της ΕΤΒΑ.

Εάν κάνετε τις πράξεις για το ποσοστό που έχει το δημόσιο στην ΕΤΒΑ με την συμμετοχή στην τράπεζα Πειραιώς. Εντάξει, αλλιώς, δεν θα έπρεπε να έχουμε συστημικές τράπεζες, δεν έπρεπε να συμμετέχει το δημόσιο, δεν, δεν, δεν.

Κύριε Μαυρωτά, θα ήταν καλό για τη χώρα να μην είχε γίνει αυτό που έγινε όλες τις προηγούμενες δεκαετίες, για να είναι οι τράπεζες μας σ’ αυτή την κατάσταση και να πληρώνει ο ελληνικός λαός 3 μνημόνια, εκεί που κατέληξε.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Είναι μνημόνιο του Τσίπρα, δηλαδή;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πάντοτε είχατε απορίες κ. Μανιάτη, αλλά δεν ήταν εύστοχες οι απορίες που είχατε, σας απάντησα και τώρα.

Τώρα θα ήθελα να πάμε στο 15, ότι δήθεν έχουμε χαμηλό τίμημα, όπου το ελληνικό δημόσιο έχει 0 €, έχει 0 ρίσκο, γιατί συμμετείχε στους προηγούμενους διαγωνισμούς με 15%, όχι μόνο για να βάλει τα λεφτά, αλλά είχε μετά και συμμετοχή στην εταιρία. Έχει εμπροσθοβαρές τίμημα 10 εκατ., που δεν υπήρχε ποτέ και έχει 240.000 τ.μ., όσο είχε περίπου και στον πρώτο διαγωνισμό. Αυτό το πινακάκι θα σας το καταθέσω, γιατί είναι πάρα πολύ χρήσιμο.

Το δεύτερο που ανέφερε ο κ. Καραμανλής - επαναλαμβάνω ότι απαντώ σε καλοπροαίρετες ερωτήσεις - είναι η αντισυνταγματικότητα του 28.1.3, αν προβλέπεται μη τροποποίηση του όρου και εάν είναι αντισυνταγματικός. Γι' αυτό έχει γνωμοδοτήσει το Ελεγκτικό, έχει μιλήσει και ο κ. Κυριτσάκης, αλλά αυτό είναι κάτι που υπάρχει σε όλες τις Συμβάσεις παραχώρησης. Αν τροποποιήσεις μονομερώς μια σύμβαση, αποζημιώνεις. Έτσι δεν είναι; Για παράδειγμα, δείτε τους αυτοκινητόδρομους. Μάλιστα σήμερα βγάλαμε και ένα δελτίο τύπου, γιατί γνωστοποιήθηκε η έγκριση για το νότιο τμήμα της Ε-65 και εκεί που έχουμε θετική τροποποίηση της Σύμβασης προς το δημόσιο, θα φέρουμε νόμο για να το τροποποιήσουμε με την σύμφωνη γνώμη του παραχωρησιούχου, αλλιώς θα πληρώναμε αποζημιώσεις, όπως προβλεπόταν στην Σύμβαση που είχε κάνει ο κ. Σουφλιάς και μετά την αναθεώρησε η κυβέρνηση Σαμαρά.

Το τρίτο ερώτημα ήταν, εάν αλλάξει η ΓΑΙΑΟΣΕ νομική μορφή. Δεν άλλαξε η ΓΑΙΑΟΣΕ νομική μορφή γιατί μπήκε στο Υπερταμείο και όποιες φορές και να αλλάξει νομική μορφή και όποτε αλλάξει, οι Συμβάσεις και οι δεσμεύσεις που έχει, ακολουθούν τον φορέα που τον διαδέχεται. Καινούριο είναι αυτό;

Νομίζω ότι για το ερώτημα που τέθηκε για τους όρους δόμησης, φαντάζομαι ότι απάντησα επαρκώς και πιστεύω ότι το έχετε καταλάβει.

Οι ίδιοι όροι του διαγωνισμού για όλους ήταν και όλα αυτά που ακούστηκαν, μάλλον δεν είχαν γίνει κατανοητά.

Σε ό,τι αφορά τα ερωτήματά σας για τη δημοσίευση των πρακτικών, απάντησα.

Ένα ερώτημα που έθεσε ο κ. Μαυρωτάς, για την ενέργεια. Υπήρχε έτσι και αλλιώς ότι όποια άδεια επιτρέπεται και θα σας διαβάσουμε και τον όρο του διαγωνισμού για αδειοδότηση, μπορούσε ο παραχωρησιούχος να ασκήσει τα δικαιώματά του. Είναι σύμφωνα με το άρθρο 2.3 της προκήρυξης του διαγωνισμού και δεν είναι κάτι πρόσθετο. Δηλαδή, είχε έτσι και αλλιώς το δικαίωμα πλήρους εκμετάλλευσης του έργου. Άρα, ότι αδειοδότηση μπορούσε να πάρει, θα μπορούσα να το εκμεταλλευτεί. Θέλω να πω ότι δεν είναι κάτι πρόσθετο, όπως κάποιοι το παρουσιάζουν, όχι εσείς και καλά κάνετε και το ρωτάτε. Και για τις κρατικές ενισχύσεις, έχουμε δύο φορείς, το τμήμα των κρατικών ενισχύσεων στο Υπουργείο Οικονομικών που θα ακολουθήσει τη διαδικασία και βέβαια, την DG COMΜ.

Αν τεθεί θέμα κρατικών ενισχύσεων, με αυτόν τον όρο γίνεται η κύρωση της Σύμβασης, όταν θα ψηφιστεί στην Ολομέλεια, προφανώς, θα τροποποιηθεί.

Ο κύριος Γεωργιάδης έκανε μια ερώτηση, εάν δεν τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα και οι δεσμεύσεις που υπάρχουν. Έχουν προβλεφθεί ρήτρες και στη συνέχεια έκπτωση του παραχωρησιούχου.

Σε ό,τι αφορά το ύψος της επένδυσης, θα ήθελα να δώσω ορισμένες διευκρινίσεις.

Προφανώς, είναι πάνω από 200 εκατομμύρια το ύψος της επένδυσης. Τα ελάχιστα έσοδα υπολογίζονται σε 63 εκατομμύρια, το ύψος της επένδυσης είναι πολύ μεγαλύτερο.

Τώρα πάω στην κακοπροαίρετη κριτική. Ποιοι μας κατηγορούν και ποιοι μας καταγγέλλουν και θα επικαλεστώ τα όσα είπε ο Πρόεδρος Εργαζομένων του ΟΣΕ., που δεν ανήκει στον ΣΥΡΙΖΑ.

Μας κατηγορούν, λοιπόν, όσοι έδιωξαν κρίσιμες ειδικότητες και εργαζόμενους από τον ΟΣΕ το 2010, όσοι έσπασαν τον ΟΣΕ σε πέντε εταιρείες, όσοι κάνουν ότι δεν θυμούνται τίποτα για τα έργα και τις προμήθειες του ΟΣΕ και την εμπλοκή σε πραγματικά σκάνδαλα, που ακόμη ταλανίζουν την ελληνική δικαιοσύνη, να μην αναφέρουμε ονόματα και πολωθούμε τελευταία μέρα της εβδομάδας, θα έχουμε και την Ολομέλεια.

Εμείς, λοιπόν, δεν πρόκειται να σας ακολουθήσουμε, ούτε πρόκειται να κατεβάσουμε τα μολύβια, επειδή το θέλετε και να αφήσουμε τη χώρα χωρίς έργα, χωρίς επενδύσεις, γιατί κάποιοι θέλουν να κάνουν αντιπολίτευση. Θα προχωρήσουμε το έργο μας. Θα ήταν απαράδεκτο, αλλά θα κατανοούσαμε, έστω να κρατάτε, κ. Μανιάτη, τέτοια στάση για μικροκομματικούς λόγους.

Η αλήθεια, όμως, είναι πολύ χειρότερη και θα διαβάσω ένα απόσπασμα από τις θέσεις-προτάσεις του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, που στην ακρόαση των φορέων ειπώθηκαν, όπου λένε οι άνθρωποι «…επιπλέον θα θέλαμε να επισημάνουμε τα εξής: Ο ΟΣΕ χρηματοδοτήθηκε από τη Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την δημιουργία πάρκου, κόμβου εξυπηρέτησης για το σύνολο των συνδυασμένων μεταφορών.

Δεύτερον σημείο, «Πιθανολογείται ότι μεγάλη Εταιρεία επιθυμεί τη συνολική έκταση 1.450 συν 580 στρέμματα που θα διαχειριστεί η ίδια». Αυτά λέει το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, κάτι θα ξέρουν αυτοί, εκεί στην περιοχή είναι, στην αγορά είναι οι άνθρωποι, δεν είναι άσχετοι.

Τρίτον σημείο, «Ο κόμβος δεν μπορεί να λειτουργήσει και να αναπτυχτεί η συνδυασμένη μεταφορά βασισμένη σε ένα και μόνο διαχειριστή, που απευθείας ή μέσω θυγατρικών θα ελέγχει τη ροή του εμπορίου Λιμάνι - Θριάσιο - Τρένο - Εξαγωγή και αντίστροφα. Η διασφάλιση του ανοικτού χαρακτήρα του κόμβου, μέσω της εξυπηρέτησης του μέγιστου δυνατού αριθμού τελικών χρηστών, στους οποίους θα περιλαμβάνονται, χωρίς περιορισμό, με ανταγωνιστικά κριτήρια όλες οι εταιρίες, μεταφορικές, εμπορικές, logistics, κ.λπ.».

Τέταρτο σημείο, «Το δίκτυο των σιδηροδρόμων θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο, ανταγωνιστικό και βασισμένο στα διεθνή standards, άμεσα συνδεδεμένο με το σιδηροδρομικό κέντρο στο όμορο οικόπεδο Ο.Σ.Ε Α.Ε.».

Εάν χρειαστεί λοιπόν, τις αποδείξεις προς επιβεβαίωση του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, θα τις καταθέσω στην Ολομέλεια.

Επίσης, να απαντήσω, σε σχέση με τις τροπολογίες, ότι διευκρινίζουμε και καταθέτουμε τροπολογία για την αποκλειστική εκμετάλλευση του διακομιστικού κέντρου από τον ΟΣΕ., για να είναι διευκρινισμένο -το ζητήσει και ο κ. Μανιάτης - για να δείτε πόσο καλοπροαίρετοι είμαστε απέναντι σας. Το ζητήσει και ο Πρόεδρος των Εργαζομένων του ΟΣΕ να είναι διευκρινισμένο. Το Υπουργείο θα αναλάβει μόνο τον διαγωνισμό, προκειμένου να γίνει σε χρόνους που είναι δεσμευτικοί για τη χώρα.

Για τον κύριο Αποστόλου απαντώ ότι εδώ και δύο μήνες συνεργαζόμαστε πολύ στενά και με τη Γενική Γραμματεία Χωροταξίας και με τη Γενική Γραμματεία Περιβάλλοντος και τη Γενική Γραμματεία Υποδομών, για να μπορέσουμε να φτιάξουμε εκείνες τις διατάξεις που η επισκευή και η ανακατασκευή των κτιρίων που έχουν πληγεί, να μην απαγορεύουν στη συνέχεια την εφαρμογή ενός αξιόπιστου και σύγχρονου πολεοδομικού σχεδίου.

Είμαστε στην ολοκλήρωση αυτής της προσπάθειας και είναι δύσκολο, γιατί όλες οι στρεβλώσεις που μπορεί να συναντήσει ή να σκεφτεί κανείς στη συγκεκριμένη περιοχή, υπάρχουν. Ελπίζω μέχρι την Ολομέλεια να έχει ολοκληρωθεί και να κατατεθεί η τροπολογία. Διαφορετικά, σε κάποιο άλλο νομοσχέδιο θα κατατεθεί. Η Ολομέλεια θα είναι την άλλη εβδομάδα, πάντως, ό,τι τροπολογία είναι να κατατεθεί, από εμάς τουλάχιστον, θα σταλεί σε όλα τα μέλη της Επιτροπής, προκειμένου να μην αιφνιδιαστεί κανείς την τελευταία στιγμή.

Τέλος, θα ήθελα μια παράκληση στον κ. Καραμανλή. Θα σας παρακαλούσα πολύ, ένα μέρος του ΚΙΝ.ΑΛ. να το πάρετε από τώρα, για να αποφύγουμε εντάσεις. Ο κ. Σαμαράς έχει πει τα καλύτερα για τον κ. Μανιάτη. Δεν χρειάζεται να μπαίνει μέχρι τις εκλογές σε τέτοια δοκιμασία. Πάρτε τους από τώρα, για να μην έχουμε τέτοιες τριγμούς.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Μην ανοίγετε άλλη κουβέντα. Τα δέκα λεπτά έγιναν αισίως 25.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, ο κ. Σπίρτζης ξεστόμισε αθλιότητες. Παρακαλώ να μου δώσετε τη δυνατότητα για δύο λεπτά να τον ρωτήσω, αλλά και να του απαντήσω.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Μόνο και μόνο γιατί παίρνετε το λόγο χωρίς να το ζητάτε, δεν θα τον έχετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Σοβαρολογείτε, κυρία Πρόεδρε;

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Όταν θα μάθετε να σέβεστε το Προεδρείο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Ζητώ το λόγο για 2 λεπτά, για να απαντήσω στον κ. Σπίρτζη και για να τον ερωτήσω. Δεν θα μας απαγορεύσετε. Είναι Επιτροπή εδώ. Περιμένω να μου δώσετε το λόγο.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας έθιξε καθόλου προσωπικά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Θέλω, πρώτον, να τον ρωτήσω και δεύτερον, να απαντήσω σε μια αθλιότητα που με αφορούσε προσωπικά. Θα μου δώσετε, κυρία Πρόεδρε, τη δυνατότητα για 2 λεπτά να υποβάλω ερωτήσεις στον κ. Υπουργό;

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Δεν ζητήσατε το λόγο επί προσωπικού. Όχι ερωτήσεις, γενικώς, στον Υπουργό μετά την τοποθέτησή του, δεν προβλέπονται από τη διαδικασία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Ποιος δεν το προβλέπει;

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ο Κανονισμός. Αν ζητήσετε το λόγο επί προσωπικού, τότε μπορείτε να μιλήσετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Μπορείτε να το διαβάσετε; Γιατί το ζητώ και επί προσωπικού.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Συγνώμη, εσείς τώρα τι κάνετε; Το συνήγορο του διαβόλου; Υπάρχει προεδρείο; Ο Κανονισμός λέει ότι κλείνει ο Υπουργός. Όταν λέει ότι κλείνει ο Υπουργός, κλείνει ο Υπουργός. Αν μου το ζητήσει επί προσωπικού, θα το δώσω, αλλά δεν το ζήτησε επί προσωπικού.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Και επί προσωπικού, κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Όχι «και», μόνο επί προσωπικού θα μιλήσετε, γενικώς, αλλιώς, δεν θα μιλήσετε. Υπάρχει Ολομέλεια να μιλήσετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, προεδρεύετε της Επιτροπής, όχι ομάδας βουλευτών του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.. Θα μου δώσετε το λόγο, διότι τέτοιου είδους φίμωση και λογοκρισία δεν γίνεται αποδεκτή στο Ελληνικό Κοινοβούλιο. Καταλάβατε, κυρία; Παρακαλώ να έχω το λόγο, κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Μανιάτη, εμένα δεν θα με κατηγορήσετε για όρους δημοκρατίας, το προεδρείο και ειδικά εμένα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Αυτό κάνετε, αν δε μου δώσετε το λόγο.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Όχι, κ. Μανιάτη. Σας έδωσα το λόγο, ενώ την προηγούμενη φορά, στην προηγούμενη Επιτροπή, μόνος σας δηλώσατε από την έδρα, όταν μιλήσατε διπλάσιο χρόνο, ότι δεν θα ξαναμιλήσετε σε αυτή τη συνεδρίαση.

Παρόλα αυτά, ήρθατε ένα λεπτό πριν και μου κάνετε και παρατήρηση. Παρακαλώ να σέβεστε το Προεδρείο, να μην ανοίγετε το μικρόφωνό σας χωρίς να σηκώσετε το χέρι σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Το έχω σηκώσει το χέρι μου.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Όχι. Πήρατε το λόγο και ανοίξατε το μικρόφωνό σας, όχι για πρώτη φορά, για πολλαπλή. Σας παρακαλώ πολύ, θα πάρετε το λόγο για ένα λεπτό επί προσωπικού.

 ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Κύριε Υπουργέ, επειδή σας ενδιαφέρει πάρα πολύ, προφανώς, εκεί στα υπόγεια του Μαξίμου που καθημερινά πηγαίνετε, το μέλλον του ΚΙΝΑΛ, σας ενημερώνω ότι το ΚΙΝΑΛ που αποτελεί για εσάς το στρατηγικό εχθρό και αντίπαλο, θα έχει διπλάσιο ποσοστό στις επόμενες εκλογές. Χαίρομαι που το λέει αυτό ένας Υπουργός ο οποίος συνεργάζεται άριστα επί 3,5 χρόνια με τον ακροδεξιό κύριο Καμμένο και συμμετείχε στην συνεδρίαση ενός υπουργικού συμβουλίου, όπου δύο κορυφαίοι Υπουργού αντήλλαξαν αλληλοκατηγορίες για αδιαφάνεια στη διαχείριση μυστικών κονδυλίων και ούτε εσείς, ούτε ο κύριος Πρωθυπουργός πήρατε το λόγο.

Επειδή λοιπόν, οφείλετε στοιχειωδώς να επανέλθετε στην τάξη, θέλω να σας πω ότι εμείς από τη δική μας πλευρά, μαθήματα από ανθρώπους που έκαναν καριέρα στο ΠΑΣΟΚ και τώρα λένε ότι δεν θέλουν ούτε να ακούσουν για το ΠΑΣΟΚ, δεν θέλουμε. Όσοι μείναμε όρθιοι θα συνεχίσουμε και θα γίνουμε περισσότεροι.

Κύριε Υπουργέ, μας είπατε ότι θα μας καταθέσετε και έγγραφο της ΓΑΙΑΟΣΕ. Εσείς έχετε στη διάθεσή σας έγγραφο του Διοικητικού Συμβουλίου της ΓΑΙΑΟΣΕ που αλλάζει την απόφαση του ΔΣ περί αρχικής καταβολής τμήματος 20.000.000 και την κάνει την απόφασή του αυτή 10.000.000; Και η δεύτερη ερώτηση. Δεν έχετε απολύσει ακόμα την διοίκηση που με απόλυτη χαλαρότητα μας λέτε ότι βγήκε ο νόμος για τη διαύγεια - δεν μας κάνετε και χάρη για την διαύγεια το καταψηφίσαμε ως ΣΥΡΙΖΑ την διαύγεια, δεν θα μας πουλήσετε και διαφάνεια επειδή στη ΓΑΙΑΟΣΕ είπατε να αναρτά τις αποφάσεις της - όμως, υποχρεώθηκε η ΓΑΙΑΟΣΕ το 2016, μας είπατε, να αναρτά τις αποφάσεις της η διαύγεια και εσείς, ο θεματοφύλακας υποτίθεται της διαφάνειας, αποδέχεστε να αναρτά την απόφαση για τη μείζονα επένδυσή της μετά από 1,5 χρόνο, το Μάρτιο ή Απρίλιο του 2018, χωρίς να τους απολύετε πάρα αυτά;

Τέλος, επειδή αναφερθήκατε στον ΟΣΕ. Κύριε Υπουργέ, η καταγγελία του κυρίου Σταθάκη ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έπρεπε να πουληθεί για 350.000.000 και εσείς την πουλήσατε για μόλις 50.000.000 σας βρίσκει σύμφωνο ή όχι; Έχουμε να πούμε πιο πολλά στην Ολομέλεια.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Υπουργέ μιλήσατε 25 λεπτά τα εξηγήσατε όλα. Μόνο επί προσωπικού έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Προφανώς δεν θέλει ο κύριος Μανιάτης να καταλάβει τις απαντήσεις και για τις αποφάσεις του ΔΣ της ΓΑΙΑΟΣΕ και για όλα τα υπόλοιπα. Όμως, θέλω να του θυμίσω ορισμένα πράγματα. Πρώτον, κύριε Μανιάτη υπήρξατε στο άμεσο παρελθόν Υπουργός του κυρίου Σαμαρά, όχι του κυρίου Τσίπρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Υπουργός του ΠΑΣΟΚ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Υπουργός επί κυβερνήσεως Σαμαρά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Όπως και άλλοι 7 συνάδελφοί μου.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Τώρα, κύριε Μανιάτη, ζητήσατε το λόγο; Δεν είστε σωστός, κ. Μανιάτη, δεν είσθε καθόλου σωστός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μάθετε μετά από τόσα χρόνια. Θέλετε να γίνετε και Υπουργός του κυρίου Μητσοτάκη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Την καρέκλα που κρατάτε δεν θα την ξαναδείτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση για το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας "ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ", της εταιρείας "ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", της εταιρείας "ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" και της εταιρείας "ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", για την "ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ" και άλλες διατάξεις».

Ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων.

Ο ΣΥΡΙΖΑ ψηφίζει «ΥΠΕΡ».

Η Νέα Δημοκρατία επιφυλάσσεται.

Η Δημοκρατική Συμπαράταξη ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ ψηφίζει «ΚΑΤΑ».

Ο Λαϊκός Σύνδεσμος Χρυσή – Αυγή ψηφίζει «ΚΑΤΑ».

Το ΚΚΕ ψηφίζει «ΚΑΤΑ».

Οι Ανεξάρτητοι Έλληνες ψηφίζουν «ΥΠΕΡ».

Το «ΠΟΤΑΜΙ» επιφυλάσσεται και

η Ένωση Κεντρώων επιφυλάσσεται.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα: 1 έως 3, γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Τέλος, γίνεται δεκτό, κατά πλειοψηφία και το ακροτελεύτιο άρθρο και ερωτάται η Επιτροπή, αν γίνεται δεκτό το σχέδιο νόμου και στο σύνολό του.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Επομένως, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών γίνεται δεκτό κατ’ αρχήν, κατ’ άρθρο και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αποστόλου Ευάγγελος, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Ρίζος Δημήτρης, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Μανιάτης Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Μαυρωτάς Γεώργιος και Γεωργιάδης Μάριος.

Τέλος και περί ώρα 12.15΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**