**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- 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, 29 Ιουνίου 2016, ημέρα Τετάρτη και ώρα 11.30΄, στην Αίθουσα της Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Για την κύρωση της από 24 Ιουνίου 2016 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 13ης Φεβρουαρίου 2002 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. και άλλες διατάξεις».

*Επισημαίνεται ότι το ως άνω σχέδιο νόμου έχει χαρακτηρισθεί από την Κυβέρνηση ως κατεπείγον και κατά το άρθρο 109 παρ.1 σε συνδυασμό με το άρθρο 89 παρ.4 του Κ.τ.Β., ο Πρόεδρος της Βουλής έταξε προθεσμία υποβολής της Έκθεσης του άρθρου 91 παρ.6 μέχρι την Τετάρτη, 29 Ιουνίου 2016 και ώρα 22.00΄.*

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Θεόδωρος Δρίτσας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Φάμελλος Σωκράτης, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Γιάννης, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Ριζούλης Ανδρέας, Σαντορινιός Νεκτάριος, Ηγουμενίδης Νίκος, Σιμορέλης Χρήστος, Βάκη Φωτεινή, Συρμαλένιος Νίκος, Κατσαβριά Χρυσούλα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Ανδριανός Ιωάννης, Γεωργαντάς Γεώργιος, Αυγενάκης Ελευθέριος, Βρούτσης Ιωάννης, Καράογλου Θεόδωρος, Βαρβιτσιώτης Μιλτιάδης, Δένδιας Νικόλαος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Ζαρούλια Ελένη, Κούζηλος Νικόλαος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τάσσος Σταύρος, Μωραΐτης Νικόλαος, Δανέλλης Σπυρίδων, Καμμένος Δημήτριος, Κόκκαλης Βασίλειος, Γεωργιάδης Μάριος, Μεγαλομύστακας Αναστάσιος και Θεοχάρης Θεοχάρης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Γνωρίζουμε, ότι περί τις 14.00 θα διακόψουμε, γιατί υπάρχει ονομαστική ψηφοφορία στην Ολομέλεια.

Το θέμα της ημερήσιας διάταξης είναι η επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Για την κύρωση της από 24 Ιουνίου 2016 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 13ης Φεβρουαρίου 2002 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. και άλλες διατάξεις».

Το σχέδιο νόμου έχει χαρακτηριστεί από την Κυβέρνηση ως κατεπείγον και η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει, αν αποδέχεται αυτόν τον χαρακτηρισμό. Σύμφωνα με την παράγραφο 1, του άρθρου 109 και την παρ. 4, του άρθρου 89 του Κ.τ.Β., ο Πρόεδρος της Βουλής έχει ορίσει προθεσμία υποβολής της έκθεσης της Επιτροπής, μέχρι σήμερα το βράδυ στις 22.00΄.

Θα δώσω το λόγο στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Δρίτσα, για να αιτιολογήσει τον χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος. Κύριε Δρίτσα έχετε το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η Κυβέρνηση εισάγει σήμερα προς ψήφιση, τον κυρωτικό νόμο για την σύμβαση παραχώρησης του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά και το εισάγει με τη διαδικασία του κατεπείγοντος, εξ ανάγκης και όχι από επιλογή ή από σκοπιμότητα.

Η δεσμευτική υποχρέωση με τον ν. 4336, αλλά και η διαδικασία της αξιολόγησης που πρόσφατα ολοκληρώθηκε, προέβλεπε, ότι η διαδικασία αυτή έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί εντός του Ιουνίου. Στην ίδια κατεύθυνση συνηγορούν και μια σειρά από πραγματικότητες που εξελίσσονται στη χώρα μας και αφορούν τις συνολικότερες σχέσεις, όπως εξελίσσονται και έχουν στρατηγικό χαρακτήρα, με βάση τις στοχεύσεις και τις επιδιώξεις της περαιτέρω αναβάθμισης των σχέσεων της χώρας μας, με τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Αυτό έρχεται επικουρικά, αλλά αποτελεί και αυτό μια σημαντική παράμετρο.

(Συνέχεια ομιλίας, κ. ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΔΡΙΤΣΑ, Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)

Την ίδια στιγμή, δεν θα μπορούσε νωρίτερα να έρθει προς ψήφιση, γιατί οι διαδικασίες ήταν αρκετά χρονοβόρες, όχι με ευθύνη της Κυβέρνησης, αλλά μετά την ολοκλήρωσή του από το Ελεγκτικό Συνέδριο του ελέγχου του φακέλου, όχι επί της ουσίας, αλλά επί της νομιμότητας της μεταβίβασης των μετοχών και εν συνεχεία, της ανάληψης της δικής της αρμοδιότητας από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία, ολοκληρώθηκε μόλις πριν από λίγες μέρες και κατέληξε στο πόρισμα που έχει ανακοινωθεί με μια λιτή ανακοίνωση και δεν έχει ολοκληρωθεί η δημοσίευση πλήρως, αλλά έχει δοθεί στη δημοσιότητα η τελική απόφαση της Επιτροπής.

Όλα αυτά συνετέλεσαν να μην μπορεί να προετοιμαστεί το κείμενο με όλες τις παραμέτρους του κυρωτικού νόμου για να έρθει στη Βουλή. Έπρεπε από εκεί και πέρα με εργώδη προσπάθεια και σας βεβαιώ ότι κατεβλήθη κάθε δυνατή προσπάθεια να επιταχύνουμε τη διαδικασία και να ολοκληρωθεί η συνολική σύνταξη αυτού του κυρωτικού νόμου σε όλες τις λεπτομέρειες. Ο βασικός κορμός είχε συνταχθεί, αλλά χρειάζονταν σειρά από ζητήματα, τόσο στην Αιτιολογική Έκθεση, όσο και στον κυρωτικό νόμο, όσο και σε άλλα ζητήματα που έβλεπε να επιλυθούν.

Επίσης, η απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού προσδιόριζε ένα - δύο σημεία που υπεδείκνυε ότι πρέπει να προσεχθούν αναφορικά με την άρση ρυθμίσεων που θα μπορούσαν να οδηγήσουν ενδεχομένως σε ζητήματα περιορισμού της ελευθερίας του ανταγωνισμού. Αυτή η επισήμανση μας επέβαλε για να έχουμε ορθή νομοθέτηση χωρίς αντινομίες και εν συνεχεία προβλήματα, να επιλύσουμε με επίσημο τρόπο και να έχουμε επίσημη απάντηση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, αν προέκυπτε ανάγκη περαιτέρω διορθώσεων στη σύμβαση παραχώρησης ή προβλέψεων στον κυρωτικό νόμο.

Η απάντηση της Επιτροπής δεν μπορούσε να είναι αυτόματη, συνεκλήθη ειδική προβλεπόμενη συνεδρίαση υπό την προεδρία του κ. Κυριτσάκη και γνωμοδότησε και μας απάντησε επισήμως ότι δεν συντρέχει λόγος καμιάς αλλαγής τέτοιας, αλλά αυτά που προσδιορίζει στο πόρισμα της θα επιλυθούν εν τοις πράγμασι και θα παρακολουθηθούν από την επιτροπή ανταγωνισμού, όπως εκείνη τα έχει ορίσει.

Όλα αυτά συνετέλεσαν, να μην μπορεί νωρίτερα να κατατεθεί το νομοσχέδιο, ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη άνεση χρόνου. Παρόλα αυτά, δύο πράγματα ενδεχομένως αμβλύνουν κάπως την πιεστικότητα της διαδικασίας. Το ένα είναι ότι προβλέπεται και θα γίνει η διαδικασία της ακρόασης των φορέων, η οποία, είναι βασική διαδικασία για την ψήφιση ενός τέτοιου νομοσχεδίου που. Το δεύτερο είναι ότι σε ένα βαθμό τα βασικά στοιχεία της σύμβασης παραχώρησης που κυρώνεται με τον κυρωτικό νόμο, είναι για μεγάλο διάστημα γνωστά και σε μεγάλο βαθμό έχουν συζητηθεί δημοσίως, επομένως δεν είναι ένα σχέδιο νόμου που εξολοκλήρου έρχεται για πρώτη φορά σε γνώση της Βουλής και των Βουλευτών.

Με αυτά τα δεδομένα, σας καλώ να δεχτείτε την έστω πιεστική και όχι, επιλέξιμη διαδικασία του κατεπείγοντος και να προχωρήσουμε να αξιοποιήσουμε τον διαθέσιμο χρόνο με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Ευχαριστώ.

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

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε, εμείς συμφωνούμε με την πρόταση της Κυβέρνησης και με τις αιτιάσεις που έβαλε ο κ. Υπουργός. Εγώ θα πρόσθετα ότι υπάρχει αναφορά στο ν. 4336 που ψηφίσαμε, ότι μέχρι τον Ιούνιο πρέπει να λήξουν όσα αφορούν στις μεταφορές. Βέβαια, θα μπορούσαμε να πούμε ότι για λίγες μέρες δεν χάλασε ο κόσμος, αλλά εγώ θα πρόσθετα ότι θα είναι πολύ σημαντικό και για το ταξίδι του Πρωθυπουργού. Καλό είναι στον ορίζοντα που ανοίγει στις σχέσεις με τη χώρα της Κίνας, να έχουμε τελειώσει με αυτό το ζήτημα που έτσι και αλλιώς εδώ και χρόνια είναι δρομολογημένο και θα πούμε στη συνέχεια το πως.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Καματερό.

Το λόγο έχει η κυρία Κεφαλογιάννη.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ (Εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας): Κυρία Πρόεδρε, πρώτα απ’ όλα θέλω να πω ότι ο κ. Υπουργός αυτοεκτίθεται, διότι μόνος του λέει ότι γνωρίζαμε ότι έπρεπε να ψηφιστεί μέχρι τέλος Ιουνίου η σχετική σύμβαση. Μόνος του λέει ότι ήταν γνωστό και το περιεχόμενο της συμφωνίας, τουλάχιστον «Grosso Mondo» και παρόλα αυτά δεν φρόντισε να έρθει η συμφωνία αυτή στη Βουλή, να γίνει η επεξεργασία της κανονικά με τη διαδικασία που προβλέπεται από τον Κανονισμό.

Εγώ θέλω να ρωτήσω και εσάς, κυρία Πρόεδρε, τελικά ποια είναι η διαδικασία που θα ακολουθηθεί; Διότι, μας λέτε από τη μια πλευρά, ότι θα πάμε με τις κατεπείγουσες διαδικασίες, που προβλέπεται από τον Κανονισμό ακριβώς ποιες διατάξεις ακολουθούνται, τώρα εσείς μας λέτε για ακρόαση φορέων. Άρα, πάμε σε μια sui generis διαδικασία;

Εγώ θα πω, διότι πρέπει να το γνωρίζει ο κόσμος που μας παρακολουθεί, ότι αυτός ο «πάκος» μας ήρθε χθες στα χέρια μας και ερχόμαστε μέσα σε ασφυκτικό χρονικό πλαίσιο, με κατεπείγουσες διαδικασίες που δεν τιμούν ούτε τον Κοινοβουλευτισμό ούτε την Δημοκρατία μας, να συζητήσουμε τη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

Εμείς θα πούμε, ως Νέα Δημοκρατία και το κομμάτι στο οποίο διαφωνούμε, αλλά και βεβαίως τη διγλωσσία που έχει ακολουθήσει αυτή η Κυβέρνηση και από την εποχή που ήταν Αντιπολίτευση, αλλά και ακόμα και αυτούς τους μήνες. Θα πούμε βεβαίως για την τεράστια καθυστέρηση που έχει υπάρξει, διότι ο διαγωνισμός αυτός ήταν σε εξέλιξη όταν ανέλαβε η Συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ τον Ιανουάριο του 2015 και πέρασαν 18 μήνες για να κλείσει η συμφωνία και να έρθει στη Βουλή. Αναρωτιέμαι γιατί αυτός ο τρόπος; Γιατί αυτή η μεθόδευση; Γιατί δεν ακολουθείτε την κανονική διαδικασία και γιατί δεν καταλαβαίνετε ότι τελικά ευτελίζετε και τον Κοινοβουλευτισμό και τη δημοκρατία με αυτό τον τρόπο.

Θέλω όμως απάντηση σε σχέση με τη διαδικασία που ακολουθείτε. Θα είναι μια sui generis διαδικασία; Θα έχουμε δηλαδή κάθε φορά a la cart τον Κανονισμό της Βουλής, όπως σας βολεύει; Και σε κάθε περίπτωση, τόσο σημαντικά θέματα, για τα οποία ειδικά ο Υπουργός εισηγείται, έχει τοποθετηθεί πολύ διαφορετικά στο παρελθόν, θα ήταν καλύτερο να έχουμε το χρόνο να αναλύσει ο κ. Υπουργός, πώς έχει κάνει αυτή τη μεταμόρφωση ο ίδιος και η Κυβέρνησή του.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καταρχάς, αυτή τη στιγμή τοποθετούνται οι Εισηγητές και οι Αγορητές σε σχέση με τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Θα ήθελα να πω, τη στιγμή που ακολουθούμε αυτή τη διαδικασία του κατεπείγοντος μιας και ο Πρόεδρος της Βουλής αποφάσισε και έστειλε στην Επιτροπή μας και σε μένα προσωπικά, ότι πρέπει να ολοκληρωθεί η Έκθεση του άρθρου 91 παρ. 6 την Τετάρτη 29 Ιουνίου και ώρα 22.00, σήμερα δηλαδή.

Να πω ότι η διαδικασία ακρόασης και φορέων, δεν είναι η πρώτη φορά που γίνεται σε κατεπείγουσα διαδικασία, είχε γίνει και στο παρελθόν, αυθημερόν. Άρα, δεν μπορούμε να υποτιμάμε αυτή τη διαδικασία ακρόασης των φορέων. Το λόγο έχει ο κ. Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου- Χρυσή Αυγή):

Δεν δεχόμαστε το «κατεπείγον» για μια Σύμβαση, η οποία έχει υπογραφεί στις 8 Απριλίου 2016. Εδώ και αρκετές μέρες έχει αποφασίσει η Επιτροπή Ανταγωνισμού ότι δεν είπε ότι έχει βγάλει πόρισμα να προχωρήσει κανονικά η πώληση του ΟΛΠ. Αλλά μου προξενεί μεγάλη εντύπωση, γιατί εγώ ότι θα έρθει ως «κατεπείγον» το ξέρω από την προηγούμενη βδομάδα. Από την προηγούμενη Τετάρτη αυτό που γνωρίζω είναι ότι θα έρθει στη Βουλή τελευταία στιγμή για να φύγει ο Πρωθυπουργός για να πάει στην Κίνα και να περάσει ως «κατεπείγον». Εγώ αυτό γνωρίζω. Οπότε για ποιο «κατεπείγον» μιλάμε; Ένα «στημένο» είναι.

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

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης (ΠΑ.ΣΟ.Κ- ΔΗΜ.ΑΡ): Ευχαριστώ.

Πρώτον, η διαδικασία για την Κύρωση της Συμφωνίας του νομοσχεδίου με τη διαδικασία του κατεπείγοντος στη Βουλή, βοηθούν μόνο την Κυβέρνηση και τον αρμόδιο Υπουργό και τους Βουλευτές ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, γιατί θέλουν με σύντομες διαδικασίες να αποφύγουν να μάθει ο κόσμος αυτά που έλεγαν πριν και τι λένε τώρα, με προεξάρχοντα τον κ. Υπουργό και τις δηλώσεις του που θα τα πούμε σε πολιτικό επίπεδο.

Επίσης, υπάρχει απόφαση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία θα θέλαμε να κατατεθεί. Βασικό ζήτημα, η απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, κύριε Υπουργέ, την οποία λέτε ότι έχετε, θα πρέπει να την καταθέσετε στα πρακτικά.

Δεύτερον, θα κάνω μια ερώτηση. Η Σύμβαση έχει περάσει από Ελεγκτικό Συνέδριο;

Τρίτον, αν κατάλαβα καλά, από εσάς, και γι' αυτό θα ήθελα μας απαντήσετε, ότι δεν έχει προετοιμαστεί καλά το κυρωτικό κείμενο και επισπεύδετε τις διαδικασίες, ενώ από 24/6, όπως γράφει μέσα το κείμενο, διαβάστε το αγαπητοί συνάδελφοι, το κείμενο του νομοσχεδίου, ήταν έτοιμες οι διαδικασίες και θα μπορούσατε να το είχατε φέρει, ώστε να κερδίσουμε κάποιες μέρες για να μιλήσουμε αναλυτικά. Άρα, θα μπορούσε να έρθει στις 25/6 και να είχαμε κάποιες μέρες να συζητήσουμε.

Εμείς, δεν μπορούμε να είμαστε θετικοί σε αυτό το «κατεπείγον». Όμως, θέλω να πω ότι αφού η κυβέρνηση και η συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ με την πλειοψηφία έχουν επιλέξει αυτό το «δρόμο», εμείς λέμε «ναι» να έρθουν οι φορείς, ακόμα και στο «κατεπείγον». Δηλαδή, να έρθουν οι εκπρόσωποι των εργαζομένων, να έρθει ο πρόεδρος του ΤΑΙΠΕΔ, ο κ. Πιτσιόρλας, να έρθει ο δήμαρχος Πειραιά σε αυτή την Αίθουσα για να σταματήσει και όλη αυτή η φαρσοκωμωδία, η οποία παίζεται τους τελευταίους μήνες. Πιστεύω, ότι ο κ. Υπουργός, θα μας απαντήσει σε αυτά τα θέματα και τα ερωτήματα που θέσαμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Για τα μεγάλα και σοβαρά ζητήματα που αφορούν το λαό και τη χώρα, με τη μορφή του «κατεπείγοντος» τα φέρνετε και πάει να γίνει σχεδόν κανόνας, «παλιά μου τέχνη κόσκινο» και εσείς και οι προηγούμενοι.

Όμως, θέτω το ερώτημα: Πιστεύετε ότι οι 450 σελίδες για ένα τέτοιο σοβαρό ζήτημα, και το μεγαλύτερο λιμάνι της ανατολικής Μεσογείου που απασχολούνται άμεσα και έμμεσα εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενοι, 132 διαφορετικές ειδικότητες, είναι δυνατόν μέσα σε λίγες ώρες από τη δημοσίευσή τους στο διαδίκτυο να συζητηθεί και να ψηφιστεί;

Είναι από μόνη της, όλη η διαδικασία σκάνδαλο. Επιμένουμε, λοιπόν, να συζητηθεί με κανονικές διαδικασίες. Δεν αποτελεί άλλοθι η επιτροπή ανταγωνισμού, είναι μέρες που έχει βγάλει την απόφαση. Εξάλλου, το έχουν «ξεφωνίσει» και οι εφημερίδες, ότι επιλέγετε συνειδητά αυτή τη μορφή για να το έχει στις αποσκευές του ο πρωθυπουργός κατά την επίσκεψή του στην Κίνα. Καταπατάτε και αυτήν την αστική δημοκρατία, δεν θέλετε συζήτηση και αποκάλυψη του εγκλήματος που παραλάβατε από τους προηγούμενους και το συνεχίζετε με ταχύτατες διαδικασίες. Διαφωνούμε, λοιπόν, με τη μορφή του κατεπείγοντος χαρακτήρα.

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Η περιπέτεια πώλησης του ΟΛΠ, έκλεισε πέντε χρόνια, μια μακρά πορεία. Η διαδικασία, την οποία επιλέγει η Κυβέρνηση, βεβαίως, είναι η διαδικασία του κατεπείγοντος, ενώ γνωρίζαμε και την ολοκλήρωση της συμφωνίας και την αναγκαιότητα προγραμματισμού της διαδικασίας της κύρωσης αυτής της συμφωνίας από τη Βουλή των Ελλήνων.

Εμείς θεωρούμε ότι είναι θεμιτό, ο κ. Πρωθυπουργός να επιθυμεί στις αποσκευές του στο Πεκίνο να έχει και ολοκληρωμένη τη διαδικασία, μετά από ένα μακρύ διάστημα αμφιθυμιών της Κυβέρνησης, όμως ο σχεδιασμός που λείπει παντελώς από τις λογικές της κυβέρνησης, δεν επέτρεψε να γίνει η διαδικασία, όπως οφείλαμε να την ακολουθήσουμε. Μπορεί αυτό να βολεύει την Κυβέρνηση, λόγω ακριβώς των αμφιθυμιών τις οποίες είχε επιδείξει το τελευταίο διάστημα ιδιαίτερα, όμως δεν περιποιεί τιμή στο Κοινοβούλιο να αντιμετωπίζει ένα τόσο σοβαρό θέμα που τράβηξε σε ένα τόσο μάκρος χρόνου, με διαδικασίες κατεπείγουσες.

Δεν υπερψηφίζουμε, λοιπόν, αυτή την πρόταση, συμφωνούμε, όμως, να ακούσουμε τους εκπροσώπους των φορέων απόψε, έστω κατά παρέκκλιση του Κανονισμού, έτσι όπως προβλέπεται για την ακρόαση των φορέων.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝΕΛ): Οι ΑΝΕΛ στηρίζουν την απόφαση του κατεπείγοντος του νομοσχεδίου. Την ίδια στιγμή θα ήθελα να στηλιτεύσω το λαϊκισμό, από τη μείζονα αντιπολίτευση. Άκρατος λαϊκισμός, για πολιτικούς λόγους. Να μείνουμε στην ουσία, να συζητήσουμε τη σύμβαση, να δούμε αν είναι προς όφελος του ελληνικού δημοσίου, των εργαζομένων, του δήμου του Πειραιά και ολόκληρης της Ελλάδας, ιδιαίτερα σε αυτή τη συγκυρία. Επειδή η τρέχουσα συγκυρία είναι πολύ επικίνδυνη για να λαϊκίζουμε, σε παγκόσμιο επίπεδο, σε μια τόσο μεγάλη επένδυση και μιλώ για το «Brexit». Θα πρέπει να μείνουμε κάτω από το ραντάρ, να είμαστε πάρα πολύ σοβαροί και να δούμε την ουσία της συγκεκριμένης σύμβασης και να δώσουμε τα «όπλα» στον πρωθυπουργό, έτσι ώστε να συνεχίσουν οι επενδύσεις των κινέζων στην Ελλάδα και να μην πάνε στη μεγάλη Βρετανία, για παράδειγμα.

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

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Αναφορικά με το θέμα του κατεπείγοντος, είμαστε και εμείς κατά. Δεν γίνεται να κατατίθεται 10η ώρα το βράδυ, να λαμβάνουμε ένα τηλέφωνο, ώστε να πάρουμε ένα νομοσχέδιο και αν έχω πληροφορηθεί σωστά, 3.500 σελίδων, με το κυρίως σώμα να είναι μεν λιγότερο, αλλά αυτό δεν σημαίνει κάτι. Παρόλα αυτά, αναφορικά με το θέμα της σύμβασης, κρατάμε μια επιφύλαξη. Θα τοποθετηθούμε σχετικά στην Ολομέλεια, όσον αφορά τη συμφωνία.

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

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι έδωσα τις εξηγήσεις. Πράγματι, η διαδικασία του κατεπείγοντος, είπαμε και έχουμε συνομολογήσει, ότι όσο είναι δυνατόν πρέπει να αποφεύγεται. Το ζήτημα είναι αν η ανάγκη αυτή συγκρινόμενη με άλλες πιεστικές «επιταγές» που συνυπολογίζονται και συνεκτιμώνται, οδηγεί εκεί με αναλογικό τρόπο και οδηγεί σε μια αποδοχή ή όχι. Η Κυβέρνηση το εισηγείται, μετά λόγου γνώσεως όσων ακριβώς αναφέρω και εγώ και προϋποτίθενται σ' αυτή την κατεύθυνση.

Δεν υπάρχουν από την προηγούμενη εβδομάδα, κύριε Κούζηλε, προαποφασισμένα, διότι κατεβλήθη συστηματική προσπάθεια να εισαχθεί τουλάχιστον με τη διαδικασία του επείγοντος και όχι του κατεπείγοντος. Μέχρι και εχθές υπήρξε προσπάθεια για αυτή την κατεύθυνση. Αυτή ήταν η πραγματική βούληση και της Κυβέρνησης και η δική μου.

Δε νομίζω, κυρία Κεφαλογιάννη, ότι εκτίθεμαι, γιατί αναφέρθηκα όχι στο ότι υπάρχει από καιρό, στο παρελθόν η σύμβαση παραχώρησης, αλλά στο ότι υπήρχαν διαδικασίες του Ελεγκτικού Συνεδρίου που, όντως, έχουν ολοκληρωθεί προ μηνός κι έχουν καταλήξει στην έγκριση - επισημαίνω το Ελεγκτικό Συνέδριο εξέτασε επί της νομιμότητας της μεταβίβασης των μετοχών και δεν υπεισήλθε στην αξιολόγηση του περιεχομένου της σύμβασης παραχώρησης.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, όμως, μόλις προ ολίγων ημερών ολοκλήρωσε τη διαδικασία. Θα ήταν αδιανόητο να κινηθεί οποιαδήποτε νομοθετική πρωτοβουλία, χωρίς η Επιτροπή Ανταγωνισμού να έχει ολοκληρώσει και η ολοκλήρωση ήταν στις 22 Ιουνίου.

Είπα δε και πάλι και τελειώνω εδώ, κυρία Πρόεδρε, ότι δεν υπάρχει το επίσημο σώμα του πορίσματος της Επιτροπής Ανταγωνισμού, διότι αυτό θα κάνει μήνες να ολοκληρωθεί και να καθαρογραφτεί. Υπάρχει η δεσμευτική ανακοίνωση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία θα κατατεθεί και στα πρακτικά, να είναι μέρος της διαδικασίας και αποτελεί τη δέσμευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού και τη δήλωση του τελικού πορίσματος της, όπου ρητά αναφέρει ότι δεν αξιολογεί ότι η σύμβαση αυτή φαλκιδεύει με οποιοδήποτε τρόπο τον ανταγωνισμό.

Άρα, επί της ουσίας, είναι καλυμμένο και αυτό. Ευχαριστώ.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης): Για το Ελεγκτικό Συνέδριο, κ. Υπουργέ;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Το είπα και στην πρώτη και στη δεύτερη τοποθέτησή μου. Το Ελεγκτικό Συνέδριο ενέκρινε τη σύμβαση παραχώρησης, αξιολογώντας μόνον, αυτή ήταν η αρμοδιότητα του εκ του νόμου, τη νομιμότητα της μεταβίβασης των μετοχών. Δεν μπήκε επί της ουσίας στα προβλεπόμενα στη σύμβαση παραχώρησης και εν συνεχεία, επειδή υπεβλήθησαν διάφορες προσφυγές, εκδικάσθηκαν και αυτές και απορρίφθηκαν και, άρα, και αυτή η διαδικασία, επίσης, μας υποχρέωνε να αναμένουμε. Μόλις προ ολίγων ημερών ολοκληρώθηκε και αυτό.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό.

Από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών των Κομμάτων έγινε φανερό ότι η διαδικασία έγινε δεκτή κατά την πλειοψηφία.

Ως προς την οργάνωση της συζήτησης, η παρ. 7 του άρθρου 109 του Κανονισμού της Βουλής προβλέπει ότι η ομιλία των Εισηγητών και των ομιλητών στην κατ’ αρχήν και κατ' άρθρο συζήτηση περιορίζεται στο 1/2 του χρόνου που προβλέπεται από τα άρθρα 97 και 103.

Προτείνω να μιλήσουν οι εισηγητές από 12 λεπτά και όποιοι ομιλητές Βουλευτές επί της αρχής και επί των άρθρων 5 λεπτά.

Πριν προχωρήσουμε στις τοποθετήσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών, έχουμε τη λίστα με την κλήση φορέων.

Το λόγο έχει ο κ. Καματερός, να κάνει τις προτάσεις του εκ μέρους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Έχουμε 14 προτάσεις. Τον Αντιπεριφερειάρχη Πειραιά που είναι αρμόδιος γι' αυτό το θέμα, το Δήμαρχο Πειραιά, τοΔήμαρχο Κερατσινίου - Δραπετσώνας, το Δήμαρχο Περάματος, το Δήμαρχο Σαλαμίνας, που είναι όλοι οι γύρω Δήμοι, τον Πρόεδρο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, τον Πρόεδρο του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς, τον Πρόεδρο της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμένων Ελλάδος, τον Πρόεδρο της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, τον Πρόεδρο της Ένωσης Μονίμων και Δοκίμων Λιμενεργατών του ΟΛΠ, την ΣΕΕΝ Ένωση Ακτοπλόων, εκπροσώπους της Κρουαζιέρας, εκπροσώπους των Ναυτιλιακών Πρακτόρων και την Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ωραία. Το λόγο έχει η κυρία Κεφαλογιάννη εκ μέρους της Ν.Δ. για πρόταση φορέων.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ (Εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας): Προτείνουμε τον Πρόεδρο του ΤΑΙΠΕΔ, Δήμο Πειραιά, Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Σαλαμίνας, Περάματος, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, το Ναυτικό Επιμελητήριο, το Σύνδεσμο Εφοπλιστών Επιβατικού Ναυτιλίας ΣΕΕΝ, αυτό είναι για την ακτοπλοΐα, το Σύνδεσμο Εφοπλιστών Κρουαζιέρας και Φορέων Ναυτιλίας, αυτό είναι κυρίως για την κρουαζιέρα, την Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμένων Ελλάδας ΟΜΥΛΕ και σωματεία εργαζομένων του Λιμένα Πειραιά.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ): Συμφωνούμε με όλα τα παραπάνω που ανέφεραν οι προλαλήσαντες, αλλά απ’ ότι ξέρω οι περισσότεροι ήδη ξέρουν ότι θα έρθουν σήμερα για ακρόαση φορέων, έχουν ειδοποιηθεί, οπότε τι το συζητάμε.

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

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Κυρία Πρόεδρε, επειδή οι φορείς είναι αρκετοί πρέπει να δούμε, πώς θα κινηθεί η διαδικασία. Δηλαδή, τι ώρα θα έρθουν οι φορείς, αυτό είναι βασικό ζήτημα για να μπορέσουν να έρθουν το συντομότερο δυνατό, ώστε να έχουμε χρόνο για να τους ακούσουμε. Θα έχει μεγάλη αξία να ακούσουμε τι έχουν να μας πουν οι φορείς.

Νομίζω ότι ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, όσο και η Εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας έχουν προτείνει την ΟΜΥΛΕ. Εμείς προτείνουμε και θεωρούμε απόλυτα σωστό να έρθει ο Πρόεδρος του ΤΑΙΠΕΔ. Είναι αυτός που προχώρησε μια διαδικασία και θέλουμε να είναι εδώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κατ’ αρχάς, επί της διαδικασίας, να ξαναπούμε ότι μετά τις τοποθετήσεις των εισηγητών και ειδικών αγορητών στις 14.00΄ θα σταματήσουμε, γιατί έχουμε ψηφοφορία και ονομαστική ψηφοφορία. Οι φορείς θα έρθουν στις 16.00΄.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Κυρία Πρόεδρε, σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να έρθει και κάποιος εκπρόσωπος της εταιρείας για να κάνουμε κάποιες ερωτήσεις. Εκπρόσωπος της εταιρείας στην οποία θα παραχωρηθεί το λιμάνι. Δεν γίνεται να κάνουμε μια διαδικασία χωρίς τον εκπρόσωπο της εταιρείας. Είναι αναγκαίο να είναι εδώ για να του κάνουμε ερωτήσεις σχετικά με διάφορα θέματα που αφορούν την ιδιωτικοποίηση.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Η όλη διαδικασία είναι μια κοροϊδία και μισή. Συγνώμη, κυρία Πρόεδρε, αλλά όταν συζητάμε εδώ ποιοι φορείς θα έρθουν και είναι 12.00΄ η ώρα και μέχρι να τελειώσουμε την πρόταση θα έχει πάει 13.00’ η ώρα, δηλαδή θα καλεστούν να έρθουν οι άνθρωποι αυτοί, δεν έχουν προγραμματισμό, δεν χρειάζονται χρόνο προετοιμασίας; Είναι μια διαδικασία για τα «μάτια του κόσμου».

Τι θέλετε δηλαδή να προτείνουμε; Εμείς θέλουμε να έρθει το συνδικάτο της COSCO, αυτού του μονοπωλίου που υπογράφεται η σύμβαση για να μας πουν τους όρους εργασίας και δουλειάς. Θέλουμε το συνδικάτο Μετάλλου Αττικής και Ναυπηγικής Βιομηχανίας που είναι οι εργαζόμενοι που θα πληγούν και θα βρεθούν στο δρόμο. Εγώ ρωτώ και να τους πάρετε τηλέφωνο μπορούν σε ελάχιστο χρόνο να έρθουν; Ούτε να φτάσουν μέχρι εδώ δεν μπορούν. Είναι μια διαδικασία για τα «μάτια του κόσμου». Δεν θέλετε να ακουστούν οι πραγματικές επιπτώσεις και αυτά που θα συμβούν μέσα από την παραπέρα για ολοκλήρωση ιδιωτικοποίηση του λιμανιού.

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «ΠΟΤΑΜΙΟΥ»): Δεν έχουμε να προσθέσουμε κάτι κυρία Πρόεδρε. Ό,τι ακούστηκε είναι αποδεκτό.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων – Εθνική Πατριωτική, Δημοκρατική Συμμαχία): Να προσθέσω σε όσους ανέφεραν στη λίστα οι προλαλήσαντες, τον Πρόεδρο των Ταξιδιωτικών Γραφείων Ελλάδος, τον κ. Λύσανδρο Τσιλίδη και αν υπάρχει κάποιος εκπρόσωπος μεταφορέων, δηλαδή ανθρώπων που έχουν να κάνουν με πούλμαν και οτιδήποτε μπαίνει και βγαίνει στο λιμάνι, οι οποίοι είναι άμεσα εμπλεκόμενοι σε όλη τη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης, πιο πολύ τα τουριστικά. Είναι βασικό να έρθει ο Πρόεδρος των Τουριστικών Πρακτόρων να μας πει την άποψή του για όλη τη διαχείριση του τουριστικού πακέτου.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Είναι μέσα στην πρόταση, σωστά. Το λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης από την Ένωση Κεντρώων.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Δε θα καθυστερήσω, από την πλευρά μου, γιατί με έχουν καλύψει οι προλαλήσαντες. Απλώς, θα ήθελα να θίξω το θέμα του δωδεκάλεπτου, που έχετε πει για την εισήγηση, και είναι απορίας άξιον, από τη δική μας πλευρά, κατά πόσον οι εισηγητές έχουν προλάβει, από χτες το βράδυ στις 22.00 ή 00.00, να διαβάσουν το άρθρο και να μπορέσουν να ετοιμάσουν κάποια εισήγηση για να μιλήσουν σήμερα.

Πραγματικά, εμείς, από την πλευρά μας, δηλώνουμε αδυναμία στο να το κάνουμε αυτό και να το παρακολουθήσουμε και να ακολουθήσουμε, οπότε θα τοποθετηθώ κατευθείαν αύριο στην Ολομέλεια. Να σας γλυτώσω και λίγο χρόνο, από τη δική μας πλευρά. Εκτός και αν έχετε κάποια πληροφορία παραπάνω από εμάς ως εισηγητές και το ετοιμάζατε καιρό πριν.

Εμείς πληροφορηθήκαμε χτες το βράδυ στις 22.00. Όσον αφορά στους φορείς συμφωνώ με τους προλαλήσαντες, όπως είπα και πριν. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Όπως διάβασα και πριν, με βάση τον Κανονισμό της Βουλής, στη διαδικασία του κατεπείγοντος, προβλέπεται στην κατ’ αρχήν και κατ’ άρθρον συζήτηση, ο χρόνος περιορίζεται στο ½ που προβλέπεται από τα άρθρα 97 και 103 και για αυτόν τον λόγο καταλήξαμε στα δώδεκα λεπτά και όπως καταλαβαίνετε, δεν πρόκειται να διακόψω κάποιον, αν ξεπεράσει κατά ένα-δύο λεπτά μια τοποθέτηση.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Δεν μιλάω για παραπάνω χρόνο. Μιλάω για το κατά πόσον έχουν τη δυνατότητα να ετοιμάσουν, έστω και έναν λόγο, να τοποθετηθούν, σήμερα, κάποιοι συνάδελφοι.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Στις 20.00, πήραμε χτες το νομοσχέδιο.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Εσείς το πήρατε στις 20.00, εμένα με πήραν τηλέφωνο στις 22.30.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ναι, αλλά είχε σταλεί. Κατατέθηκε στις 20.00.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Εγώ σας λέω για το πότε το πληροφορήθηκα. Και να είχε σταλεί, όταν μιλάμε για 3.500 σελίδες προλαβαίνουμε να διαβάσουμε και να γράψουμε μια τοποθέτηση;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): 450 είναι οι σελίδες, δεν είναι 3.500.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ακόμα και 450 σελίδες να είναι, καταλαβαίνετε, εν μια νυκτί, από τις 23.00 ή 00.00 μέχρι τις 12.00 της επομένης δεν προλαβαίνει κάποιος άνθρωπος να το διαβάσει, για να κάνει σωστό Κοινοβουλευτικό έργο. Καταλαβαίνετε πώς το λέω, με όλον το σεβασμό.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ναι, το καταλαβαίνω. Πριν προχωρήσουμε στην ανακοίνωση και των φορέων, θα ξεκινήσει η διαδικασία. Τον λόγο έχει ο κ. Καματερός, Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ- ΔΗΜ.ΑΡ.): Μια παράκληση μόνον, κυρία Πρόεδρε, να μας ανακοινωθούν οι φορείς. Έχουν γίνει διάφορες προτάσεις. Ευχαριστώ.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, ειπώθηκαν πολλά για το κατεπείγον, για το ότι δεν προφταίνουν οι φορείς να έρθουν, νομίζω ότι –και ειπώθηκε και από τον κ. Υπουργό, αλλά και από ό,τι ξέρω- έχουν γίνει πάρα πολλές διαβουλεύσεις χρόνια τώρα, με όλους τους φορείς. Όλοι οι φορείς έχουν εκφραστεί και όλα αυτά είναι γνωστά και στο Υπουργείο. Θα είναι, όμως, καλό να τα ακούσουμε, εδώ, στη Βουλή και να δούμε σε τι βαθμό μπορούμε, παραπέρα, να συμβάλουμε. Όσο για το «δεν προφτάσαμε» κ.λπ., είναι τα γνωστά που λέγονται κάθε φορά, όποτε έχουμε τέτοια.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): (ομιλεί εκτός μικροφώνου) Δεν είναι έτσι.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Την γνώμη μου θα πω, συγνώμη. Πρώτον, δεν είναι 3.500, ήταν 450 σελίδες, ξέρετε ότι αυτές είναι οι εκθέσεις, πόσο είναι το νομοσχέδιο, πόσα είναι τα τεχνικά στοιχεία, δεν θέλω να δικαιολογήσω ότι είναι η καλύτερη δυνατή διαδικασία αυτή, αλλά νομίζω ότι μπορούμε να έχουμε μια προετοιμασία. Εξάλλου πολιτική είναι η τοποθέτησή μας εδώ, και δεν είναι τόσο τεχνική, δεν αφορά σε τεχνικές λεπτομέρειες, για τις οποίες είναι υπεύθυνες οι Υπηρεσίες.

Επειδή μιλάω πρώτος, σε σχέση με τους άλλους συναδέλφους, έχω ένα πρόβλημα γιατί δεν ξέρω τι θα ακολουθήσει σε πολιτικά επιχειρήματα, για να μπορέσω να απαντήσω. Ευτυχώς, δεν είναι δύσκολο να προβλέψω τι θα πει η αντιπολίτευση. Ξέρω σίγουρα ότι θα μας κατηγορήσει για αλλαγή θέσεων, ότι κατηγορούσαμε την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού και τώρα ερχόμαστε και την ψηφίζουμε και ότι καθυστερήσαμε και ζημιώσαμε το Δημόσιο κ.λπ.

Νομίζω ότι, επειδή είναι μια κουβέντα την οποία κάνουμε συνέχεια και έχει να κάνει και με την γενικότερη πολιτική μας, όλη αυτήν εδώ την περίοδο –ότι αναγκαστήκαμε, δηλαδή, μετά την συμφωνία του καλοκαιριού να δεχτούμε κάποια πράγματα, ανάμεσα στα οποία ήταν και η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού, για την οποία διαφωνούσαμε- εμείς έχουμε απαντήσει, ο λαός νομίζω σε μεγάλο βαθμό το έχει καταλάβει, για ποιο λόγο βρεθήκαμε σε αυτή τη δύσκολη θέση, έχει καταλάβει τις προσπάθειες που κάνουμε για να βελτιώσουμε -ακόμα και σε αυτά που υποχρεωτικά δεχτήκαμε- τους όρους.

Αν θέλει η Αντιπολίτευση, ας εξακολουθήσει να κάνει τη κριτική της σε αυτό το κομμάτι και όχι επί της ουσίας. Νομίζω ότι ο κόσμος καταλαβαίνει. Αυτό έχει να κάνει και με την καθυστέρηση, φυσικά όταν διαπραγματεύεσαι και όταν προσπαθείς να βελτιώσεις τους όρους μιας συμφωνίας έχεις μια καθυστέρηση. Ζημιά στο εν προκειμένω δεν υπάρχει καμία, όφελος έχουμε και θα αναφέρω ένα νούμερο, γιατί το 2% που αποδίδεται στο δημόσιο ως τώρα αυτό προέβλεπε η αρχική συμφωνία, ενώ με την τροποποίηση που ερχόμαστε να ψηφίσουμε τώρα θα αποδώσει 30%. Άρα, μέχρι τώρα δεν υπήρχε καμία ζημιά, όφελος έχουμε και θα τα πούμε παρακάτω.

Για το ιστορικό, δεν θα μείνω πολύ, λόγω και του πιεσμένου χρόνου, ξέρουμε όλοι καλά ότι η σύμβαση παραχώρησης είχε υπογραφεί στις 13/2/2002, ότι το 2003 μπήκε στο Χρηματιστήριο ο ΟΛΠ με διάθεση ποσοστού 26% σε ιδιώτες. Ξέρουμε ότι με το ν. 3986/2011 οι μετοχές μεταβιβάστηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ, προκειμένου να ιδιωτικοποιηθεί. Αυτό έγινε με αποφάσεις της διυπουργικής επιτροπής αναδιαρθρώσεων και αποκρατικοποιήσεων. Ξέρουμε πολύ καλά ότι με τον όρο 44/4336/2015 που ψηφίσαμε με ευρεία πλειοψηφία στη Βουλή, ότι συμπεριλαμβανόταν στην ολοκλήρωση των ιδιωτικοποιήσεων αυτών είχαν προχωρήσει και το Λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Ερχόμαστε τώρα με την τροποποίηση που έγινε στη σύμβαση που είχε υπογραφεί που έγινε στις 24/6/2016, η τροποποίηση και που υπέγραψαν οι Υπουργού Οικονομικών, Ναυτιλίας σαν εκπρόσωποι του δημοσίου που είναι ο κύριος μέτοχος σαν ΤΑΙΠΕΔ του ΟΛΠ. Υπάρχουν χρονικά στάδια για την υλοποίηση της συμφωνίας, απαραίτητο είναι αυτό το στάδιο, το οποίο καλούμαστε τώρα να προχωρήσουμε δηλαδή την νομοθετική κύρωση και στη συνέχεια, η ικανοποίηση των αναβλητικών αιρέσεων που προβλέπονται στο πλαίσιο της σύμβασης αγοραπωλησίας που έγινε από 8/4/2016, αναφορικά με την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της ΟΛΠ, ως προϋπόθεση για την μεταβίβαση της πρώτης δέσμης δηλαδή του 51% των μετοχών εκδόσεως της ΟΛΠ.

Υπάρχουν κάποια συμπεράσματα, επειδή βλέπω ότι ο χρόνος με περιορίζει δεν θα αναφερθώ σε όλα θα τα πούμε και στην Ολομέλεια. Εν πάση περιπτώσει, πολύ γρήγορα, υπάρχουν κάποια συμπεράσματα πάνω σε αυτό ότι με σαφήνεια καθορίζεται ο χρόνος της θέσης και της συμφωνίας. Ότι η μετάβαση γίνεται με τρόπο, ώστε να πραγματώνονται οι στοχεύσεις της διαδικασίας αναθεώρησης του περιεχομένου της εξεταζόμενης και σύμφωνα με το άρθρο 15 της υφιστάμενης σύμβασης. Η θέση σε ισχύ της σύμβασης αυτής είναι άρρηκτα συνδεδεμένο από τη θέση σε ισχύ του σχεδίου κυρωτικού νόμου και ότι με τη θέση σε ισχύ της συμφωνίας αυτής περιέρχονται αυτοδίκαια στον ΔΑΛ Πειραιά -αυτών που ψηφίσαμε πριν από λίγο καιρό-όλες οι αρμοδιότητες που προβλέπονται στο άρθρο 131 παρ.4 του ν.4389/2016 που ψηφίσαμε.

Άξιζε τον κόπο αυτή η καθυστέρηση και τι καταφέραμε όλο αυτό το διάστημα; Μερικές από τις βελτιώσεις που κατά την γνώμη μας έχουν γίνει στην αρχική σύμβαση που είναι πάρα πολύ καθοριστικές. Ξέρετε ότι η συμφωνία ήταν για να μεταβιβαστεί το 67%.

Η τροποποίηση λέει ότι μεταβιβάζεται άμεσα το 51% και το 16%, εφόσον πληρωθούν οι αναβλητικές αιρέσεις που προβλέπονται. Το τίμημα είναι 368 εκατ., το οποίο και αυτό θα καταβληθεί αναλογικά με το 51% και το 16%, το 51% τώρα και σε 5 χρόνια το 16%. Θα γίνουν επενδύσεις 350 εκατομμυρίων, κάτι λιγότερο από 300 τώρα και τα 50 σε 5 χρόνια. Ένα δεύτερο είναι το ποσοστό το οποίο θα αποδίδεται στο Δημόσιο, το 3,5% των εσόδων, ενώ προβλεπόταν 2%. Πρέπει να διευκρινίσουμε εδώ ότι, ενώ από τις ιδιωτικοποιήσεις όλα τα έσοδα του ΤΑΙΠΕΔ θα πηγαίνουν στους δανειστές, τα έσοδα του Δημοσίου που θα είναι κάθε χρόνο από την επιχείρηση θα πηγαίνουν το Δημόσιο και με υπουργικές αποφάσεις θα γίνει η κατανομή και θα ωφεληθούν και οι δήμοι οι οποίοι είναι γύρω από το λιμάνι.

Εξαιρέθηκε η ζώνη των λιπασμάτων και αυτό ήταν μια πάρα πολύ μεγάλη επιτυχία και θα αποδοθεί στο Δήμο. Προστατεύονται πολλές περιοχές και αρχαιολογικοί χώροι της χερσονήσου Κυνόσουρας, κάτι που δεν γινόταν πιο πριν. Διασφαλίζεται η χρήση κρίσιμων εγκαταστάσεων από το Λιμενικό Σώμα και την Ελληνική Ακτοφυλακή. Προστατεύονται τα ακίνητα εκτός χερσαίας ζώνης του λιμανιού, τα οποία θα αποδίδονταν με την αρχική σύμβαση και μέσα σε αυτό υπάρχουν ακίνητα, οικόπεδα και κτίρια τα οποία είναι έξω από τη ζώνη του λιμανιού στην ευρύτερη περιοχή.

Περιφρουρείται ο δημόσιος χαρακτήρας του δημοσίου συμφέροντος των υπηρεσιών και το πιο σημαντικό, που τελευταία επέφερε και την μεγαλύτερη καθυστέρηση, είναι η προστασία των εργασιακών σχέσεων, όπως περιγράφονται στον όρο 5.11 για τον αριθμό των εργαζομένων, την εργατική νομοθεσία, τις συμβάσεις, την υγεία, την ασφάλεια κ.λπ., που λόγω χρόνου δεν μπορώ να τα αναφέρω. Νομίζω ότι ο κ. Υπουργός, ο οποίος έδωσε μάχη πάνω σε αυτό το θέμα, θα μπορεί να μας τα πει αναλυτικότερα. Ένα σημαντικό που πρέπει να πω είναι ότι διατηρείται ο γενικός κανονισμός προσωπικού και η συλλογική σύμβαση εργασίας και δεν μπορεί ο παραχωρησιούχος μονομερώς να μετατρέψει τις συμβάσεις από εξαρτημένες σε συμβάσεις έργου ή να μειώσει τους μισθούς, να απολυθούν οι εργαζόμενοι έξω από τον κανονισμό κ.λπ..

Ήθελα να κάνω μερικές πολιτικές αναφορές στο τελευταίο κεφάλαιο, γιατί και λόγω της διαδικασίας του κατεπείγοντος, αλλά και λόγω του ρόλου που έχουμε στη Βουλή ως βουλευτές και ως Σώμα, νομίζω ότι οι παρεμβάσεις και οι αποφάσεις μας πρέπει να είναι πολιτικές. Πρέπει, λοιπόν, εδώ να πούμε ότι εκπληρώνουμε σήμερα μια ανειλημμένη υποχρέωση που είχαμε από τον όρο 4.4 του ν.4336/2015, που, όπως είπα και πριν, απέσπασε ευρύτατη πλειοψηφία στη Βουλή. Πέρα από το ότι είναι μια ανειλημμένη υποχρέωση, νομίζουμε ότι αν κλείσει θα εμπεδώσει παραπέρα κλίμα ασφάλειας και σταθερότητας που επιδιώκουμε γενικότερα στο οικονομικό κλίμα.

Θέλω να κάνω μια άλλη πολιτική παρατήρηση. Δυστυχώς, η σύμβαση αυτή την οποία βρήκαμε δεν έχει καμία σχέση με αυτά που γίνονται στην Ε.Ε.. Είμαστε η μόνη χώρα στην Ε.Ε. που έχουμε αυτό το μοντέλο που παραχωρείται συνολικά το λιμάνι. Αλλού υπάρχουν φορείς στους οποίους συμμετέχουν επιμελητήρια και διάφοροι άλλοι φορείς και θα μπορούσε και σε εμάς να αποδοθούν κάποια κομμάτια του λιμανιού και όχι έτσι συνολικά. Αυτό μας δημιουργήσει διάφορα προβλήματα, αλλά νομίζω ότι με τη διαπραγμάτευση που έγινε πετύχαμε να βελτιώσουμε αρκετά πράγματα. Δηλαδή, είναι ιδιόμορφη όλη αυτή η κατάσταση της παραχώρησης.

Με τον ν.4389/2016 για την ίδρυση της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας που ψηφίσαμε, δεν τίθεται σε αμφιβολία ο δημόσιος έλεγχος στα λιμάνια. Δηλαδή, ψηφίσαμε και ψηφίζουμε για τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη και έχουμε την ευκαιρία, με την ένταξη στο νόμο αυτό της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών, να δούμε τι γίνεται με τα επόμενα.

Η μεταβίβαση του ελέγχου της ΟΛΠ γίνεται σε χρόνο που έχει απωλέσει την ιδιοκτησία του ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου και είναι αμιγώς Α.Ε.. Αυτό το λέω γιατί έτσι προστατεύονται οι δημόσιες λειτουργίες και εξάλλου αυτές μεταβιβάσαμε και στον ΔΑΛ όταν το ψηφίσαμε.

Ρυθμίζει ορισμένα περαιτέρω ζητήματα, όπως είναι η κρατική εποπτεία, η δυνατότητα νομοθετικών ρυθμίσεων, θωράκιση της χερσαίας λιμενικής ζώνης, διασφάλιση του κοινόχρηστου χαρακτήρα, ρύθμιση ζητημάτων λιμενικών τελών, διατήρηση γενικού κανονισμού προσωπικού, που το είπα και πριν. Πολύ σημαντικό είναι ότι καθορίζονται χώροι χρήσης στο λιμένα με συγκεκριμένα τοπογραφικά. Εξαιρούνται και φαίνεται στα τοπογραφικά διάφορες περιοχές, ζώνες, κτίρια. Προβλέπεται συναίνεση του ελληνικού δημοσίου για την άδεια εκτέλεσης οποιουδήποτε έργου. Υπάρχει πρόνοια για τα έργα, ώστε να συντηρούνται, να είναι ασφαλισμένα, να αποδοθούν σε άρτια κατάσταση όταν λήξει η σύμβαση, μετά από σαράντα χρόνια. Μην το ξεχνάμε και αυτό, γιατί κάποιοι λένε διάφορα.

Μπορεί να ήμασταν και εμείς αντίθετοι στην ιδιωτικοποίηση, αλλά πρέπει να το διευκρινίσουμε ότι είναι παραχώρηση για σαράντα χρόνια και μετά αποδίδεται στο δημόσιο και προβλέπονται όροι ότι πρέπει να αποδοθούν σε άρτια κατάσταση. Ενισχύεται η υφιστάμενη όσο και η νέα ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα. Είναι πολύ σημαντικό ότι όχι μόνο προστατεύεται, αλλά προβλέπεται και πώς θα μπορεί να αναπτυχθεί.

Τέλος, υπάρχουν μηχανισμοί τήρησης των όρων της συμφωνίας, όπως είναι η διενέργεια ελέγχων από το δημόσιο, οι ποινικές ρήτρες που προβλέπονται, υπάρχει εγγυητική επιστολή 15 εκατ. και υπάρχει διαδικασία καταγγελίας της σύμβασης, εφόσον δεν τηρούνται οι όροι.

Θα ήθελα να τελειώσω με το εξής. Βρήκαμε μία συμφωνία, με την οποία διαφωνούσαμε. Προσπαθήσαμε να τη βελτιώσουμε όσο γίνεται σε όφελος του κοινωνικού συνόλου και είναι μια διαφορά μας και από τους νεοφιλελεύθερους. Μπορεί τα νούμερα να αναπτυχθούν -και θα αναπτυχθούν, είμαι σίγουρος- με την παραχώρηση αυτή και με την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων στην περιοχή. Εμάς μας ενδιαφέρει τι; Η κοινωνία πόσο ωφελείται; Εμείς, λοιπόν, με αξιοπρέπεια θα προσπαθήσουμε αυτό όλο το διάστημα να προστατεύσουμε όσο γίνεται την κοινωνία και να έχει η κοινωνία όσο γίνεται μεγαλύτερα οφέλη από αυτή εδώ τη συμφωνία, κάτι που δεν απασχολούσε ή δεν απασχολεί τις άλλες αντιλήψεις.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ανακοινώνω τα ονόματα των φορέων. Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά, Δήμαρχος Πειραιά, Δήμαρχος Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Δήμαρχος Περάματος, Δήμαρχος Σαλαμίνας, Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, Πρόεδρος Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς, Πρόεδρος Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμένων Ελλάδας, Πρόεδρος Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, Πρόεδρος Ένωσης Μονίμων και Δοκίμων Λιμενεργατών ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ, ΙΑΤΑ, ΣΕΝ, ΟΜΥΛΕ, Συνδυασμός Εφοπλιστών Κρουαζιέρας και Φορέων Ναυτιλίας.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Κυρία Πρόεδρε, δεν μπορούμε να μην καλέσουμε έναν εκπρόσωπο της εταιρίας που θα αξιοποιήσει…

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτοί είναι οι φορείς, οι οποίοι θα κληθούν.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Κυρία Πρόεδρε, με συγχωρείτε. Σήμερα η Κυβέρνηση κάνει παραχώρηση του 51% στην COSCO. Να έρθουν όλοι. Να έρθουν και οι πρώην Πρόεδροι και όλοι να έρθουν.

Κυρία Πρόεδρε, δεν θα φωνάξουμε να ρωτήσουμε για τις εργασιακές σχέσεις τον άνθρωπο, ο οποίος θα έχει από δω και πέρα την ευθύνη για τους εργαζόμενους στο λιμάνι; Δεν θα φωνάξουμε να τον ρωτήσουμε για τις δεσμεύσεις του για τις επενδύσεις;

Δηλαδή, αυτός που αύριο θα αγοράσει το 51% του ΟΛΠ, δεν θα..

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Κωνσταντινόπουλε ολοκληρώστε.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ – ΔΗΜ.ΑΡ) : Όχι, θα το βάλουμε σε ψηφοφορία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Πήρατε το λόγο μόνος σας.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ – ΔΗΜ.ΑΡ) : Όχι, θα το βάλουμε σε ψηφοφορία.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Δεν διαφωνούμε, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτά μπορούμε να τα πούμε και στην Ολομέλεια όταν γίνει, στην τοποθέτησή σας. Μην δημιουργούμε ζήτημα, σας παρακαλώ να προχωρήσει η διαδικασία, να πείσουμε τους εκπροσώπους. Τοποθετήθηκε ο κ. Κωνσταντινόπουλος, ποιος άλλος θέλει να τοποθετηθεί; Κυρία Μανωλάκου, εσείς ποιον προτείνατε ;

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Το Συνδικάτο Μετάλλου Αττικής και Ναυπηγικής Βιομηχανίας Ελλάδας.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Επί της διαδικασίας, εμείς συμφωνούμε με το αίτημα, να προσκαλέσουμε εκπρόσωπο της COSCO εδώ, να περάσει από την «βάσανο των ερωτήσεων». Θεωρώ, ότι ο εκπρόσωπος της Πλειοψηφίας δεν διαφωνεί, εάν ωστόσο υπάρχουν κάποιες «γωνίες» σε αυτή την πρόσκληση, ας την θέσουμε σε ψηφοφορία, αλλά νομίζω, καλό θα μας κάνει να μάθουμε από τους κινέζους επενδυτές για πολλά πράγματα, και για τα εργασιακά δικαιώματα και για την εξέλιξη των επενδύσεων και για το ποιο είναι το αναπτυξιακό τους σχέδιο, σε σχέση με τον Πειραιά- πως θα τον κάνουν διαμετακομιστικό κέντρο Ανατολής και Δύσης, όπως λένε. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας ακούσαμε, απλά θα υπενθυμίσω κάτι. Πριν από ένα μήνα, σε αντίστοιχη Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, σας είχα μεταφέρει την πρόσκληση του επικεφαλής της COSCO, να πάμε να μας κάνουν ξενάγηση μέσα στο χώρο του λιμανιού, και κανείς τότε δεν τοποθετήθηκε θετικά, το περάσαμε «έτσι». Σας το θυμίζω, ότι έγινε πριν ενάμιση μήνα. Εγώ αυτό το μετέφερα, δεν έκανα τοποθέτηση, αλλά το υποτιμήσατε εντελώς και ερχόμαστε τώρα που πρέπει να ολοκληρωθεί η έκθεση στις 22:00΄ η ώρα το βράδυ και βάζουμε αυτό το θέμα. Το λόγο έχει ο κ. Καμμένος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Δύο θέματα γρήγορα. Ζήτησα τις HAΤTΑ, όχι τις IATA που είναι αεροπορικές εταιρείες, οι HAΤTΑ είναι τα ταξιδιωτικά γραφεία. Δεύτερον, είμαι κατά της προσπάθειας της Αντιπολίτευσης, να λαϊκίσει αυτή τη στιγμή. Αυτή είναι κουβέντα που μπορούμε να την κάνουμε αργότερα, ότι ώρα θέλουν, όχι σήμερα. Να έρθει ο πρόεδρος του ΤΑΙΠΕΔ και ο Υπουργός Οικονομικών και Ανάπτυξης που διαπραγματεύτηκε την πώληση της COSCO πριν 2-3 χρόνια, να μας τα πουν, όχι σήμερα. Είμαι κατά αυτού του είδους του λαϊκισμού σήμερα, πρέπει να πάμε μονιασμένοι, να το υπογράψουμε, να φύγει ο Πρωθυπουργός στο ταξίδι του και μετά έχουμε όλο το χρόνο- γιατί η COSCO δεν θα φύγει. Εμείς και οι Βουλευτές του Πειραιά εδώ είμαστε, όλοι εδώ είμαστε, να συζητήσουμε κάθε μέρα ότι χρειαστεί με όλους τους Βουλευτές.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Λοιπόν, αφού επιμένετε, μπορούμε να το δούμε και σε ψηφοφορία το θέμα. Απλά επαναλαμβάνω ότι πρέπει να ολοκληρώσουμε στις 22:00΄ η ώρα το βράδυ, να υπάρχει η Έκθεση. Το λόγο έχει ο κ. Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου- Χρυσή Αυγή): Θα είναι πολύ σύντομος, απλώς επειδή υπάρχει το θέμα- και πρέπει να μας το εξηγήσει αν το δέχεται ή όχι- δεν ξέρω αν έχει κάποια ενημέρωση ο κ. Υπουργός που τα θεωρούν πολύ καλά άρθρα, τα δέχθηκε νομίζω και ο κ. Δρίτσας, για αυτό τα έβαλε και «μέσα», το άρθρο 10α και το 11. Γι' αυτό ζητάμε και το ΤΑΙΠΕΔ και τη θέση του ΣΕΠ, να δούμε αν έχουν ενημερωθεί και ποια είναι η θέση τους πάνω στα δύο συγκεκριμένα άρθρα. Ευχαριστώ.

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Κυρία Πρόεδρε, επειδή υπάρχουν πολλές πλευρές του θέματος που θα είναι χρήσιμο να ακουστούν κάποια πράγματα, μπορούμε να κάνουμε μια πιο αντιπροσωπευτική επιλογή μεταξύ των φορέων που έχουν προταθεί. Νομίζω ότι η ομάδα των πρώτων 17 εκπροσώπων θα μπορούσε να συντμηθεί προκειμένου να ακούσουμε και εκπροσώπους από την COSCO ή από το ΤΑΙΠΕΔ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό τα δύο τρίτα είναι με πρόταση του προεδρείου της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Εδώ, κάναμε και επιμέρους προτάσεις δεκτές μέχρι πλέον και νομίζω ότι έχουμε φτάσει σε ένα ικανοποιητικό αριθμό 17 φορέων - προστέθηκε και το Συνδικάτο Μετάλλου Αττικής - οπότε, εάν θεωρείτε ότι πρέπει να προχωρήσουμε σε άλλη διαδικασία, να το κάνουμε. Εγώ, θα θέσω σε ψηφοφορία την πρόταση που έχει διατυπωθεί με τους 17 - 18 φορείς. Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντινόπουλος.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξη ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, θα θέλαμε να βάλουμε το θέμα της ψηφοφορίας. Εάν δεν θέλει η πλειοψηφία να έρθει η COSCO, η διοίκηση της COSCO δεν θα έρθει.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτή τη στιγμή ξαναδιαβάζω τους φορείς και θέτω σε ψηφοφορία από δημοκρατική ευαισθησία τους συγκεκριμένους φορείς.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξη ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Βάζουμε σε ψηφοφορία το θέμα της διοίκησης της COSCO.

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

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Νομίζω ότι δεν χρειάζεται να το βάλουμε σε ψηφοφορία και δεν χρειάζεται να ανεβάζουμε τους τόνους. Να συμφωνήσουμε να έρθει εκπρόσωπος για να τελειώνουμε.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, θέλω να επισημάνω ότι η αποδοχή ή η απόρριψη μέρους των προτεινόμενων φορέων για ακρόαση δεν εναπόκειται στη δική σας δημοκρατική ευαισθησία. Μας τα λέει μια χαρά ο Κανονισμός της Βουλής. Είναι τα άρθρα 31 και 38, τα οποία, καθορίζουν τον τρόπο για τη διεξαγωγή της συζήτησης, αλλά όπως αναφέρει και το άρθρο 31, για την ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, σύμφωνα με το άρθρο 38. Επομένως, θέλω να πω ότι το Σώμα αποφασίζει και όχι το Προεδρείο. Δεν έχει δημοκρατική ευαισθησία η Πρόεδρος, ενώ, δεν έχουμε εμείς.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Κανονισμός της Βουλής αναφέρει ότι η απόφαση Διαρκούς Επιτροπής που δέχεται την πρόταση για ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων πρέπει να καθορίζει τα πρόσωπα που πρόκειται να κληθούν και το αντικείμενο της ακρόασης. Τα πρόσωπα αυτά δεν μπορεί να είναι περισσότερα των 6 και εμείς, έχουμε 17. Με έγκριση του Προέδρου της Βουλής σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ο αριθμός των καλούμενων μπορεί να αυξηθεί.

Σε περίπτωση πρόσκλησης τριών τουλάχιστον εκπροσώπων των φορέων, το 1/3 από αυτούς πρέπει να προέρχεται από πρόσωπα που έχουν προταθεί από την μειοψηφία της Επιτροπής. Η πρόσκληση των προσώπων αυτών στην Επιτροπή γίνεται από τον ή την Πρόεδρο, ο οποίος ενημερώνει τον αρμόδιο Υπουργό όταν πρόκειται για κρατικούς λειτουργούς. Άρα, γνωρίζουμε τον Κανονισμό της Βουλής. Το λόγο έχει η κυρία Κεφαλογιάννη.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ (Εισηγήτρια της ΝΔ): Θα επαναλάβω ότι ερχόμαστε μέσα σε ασφυκτικό χρονικό πλαίσιο, με κατεπείγουσες διαδικασίες που δεν τιμούν τον κοινοβουλευτισμό και την δημοκρατία, να συζητήσουμε την σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και την Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς. Πρόκειται για μία σημαντική επένδυση, η οποία ξεκίνησε επί κυβερνήσεως της ΝΔ, επί πρωθυπουργίας του Κώστα Καραμανλή το 2008. Ήταν και παραμένει μία από τις σημαντικότερες συμφωνίες για την ανάπτυξη της χώρας μας. Μια συμφωνία που σχεδιάστηκε με όραμα, αλλά και μακροπρόθεσμη στρατηγική ανάπτυξης.

Η συμφωνία όμως αυτή δέχθηκε ανήλεή κριτική και σκληρό πόλεμο ειδικά από τον κ. Τσίπρα όταν βρισκόταν στην θέση της Αντιπολίτευσης. Αλήθεια, μπορείτε να αναλογιστείτε το μέγεθος της ζημιάς για την ελληνική οικονομία, την παραφωνία που προέβαλε προς τα έξω η Ελλάδα όταν ακούγονταν τόσα χρόνια τόσες ακραίες φωνές, τέτοια εύκολα λαϊκίστικα επιχειρήματα κατά της επένδυσης; Μπορείτε να αναλογιστείτε πόσοι άλλοι επενδυτές αποθαρρύνθηκαν από αυτές τις συμπεριφορές;

Εμείς δεν μπορούμε και δεν πρέπει να ξεχάσουμε τις δηλώσεις του σημερινού Πρωθυπουργού σε τηλεοπτικό σταθμό να δηλώνει «μολών λαβέ». Να δηλώνει «ότι θα έρθουν να μας πάρουν τα λιμάνια και τα αεροδρόμια μόνο με κανονιοφόρους» ή το απόσπασμα της ομιλίας του στον Πειραιά το Μάιο του 2014, στην οποία χαρακτήριζε «λιμάνι της αγωνίας τον Πειραιά, επειδή κάποιοι αποφάσισαν να το βγάλουν στο σφυρί». Ακόμα και αφίσες είχατε κυκλοφορήσει κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ τον Σεπτέμβριο του 2014 «ότι το λιμάνι του Πειραιά δεν πωλείται». Οι δηλώσεις του Πρωθυπουργού, βέβαια, σήμερα κινούνται σε τελείως διαφορετικό μήκος κύματος και είναι απολύτως ενδεικτικές, όχι μόνο της διγλωσσίας της κυβέρνησής του και σε αυτό το θέμα, αλλά και των τραγικών ψεμάτων που ανερυθρίαστα εκστόμιζε προκειμένου να δηλητηριάσει την κοινή γνώμη και να υφαρπάξει με ανυπόστατους ισχυρισμούς τη ψήφο των Ελλήνων πολιτών.

Σας παραθέτω τις πρόσφατες δηλώσεις του Πρωθυπουργού, του κ. Τσίπρα «η Ελλάδα εισέρχεται σε μία νέα φάση, όπου η έμφαση δίνεται στην ανασυγκρότηση και την ανάκαμψη της οικονομίας. Η επένδυση αυτή θα αποτελέσει αφετηρία για την προσέλκυση και άλλων επενδύσεων». Αυτή είναι η σοβαρότητα του κ. Τσίπρα, ο οποίος ως Αντιπολίτευση δεν ψήφισε καμία από τις ρυθμίσεις που εισήγαμε για την ανάπτυξη του λιμανιού. Δεν ψήφισε καμία από τις επενδύσεις που υλοποιήσαμε, ενώ ποτέ δεν δήλωσε ότι κινούνται προς την σωστή κατεύθυνση.

Τώρα έρχεται και μας λέει ότι η επένδυση που πολέμησε λίγα χρόνια πριν, θα αποτελέσει αφετηρία για άλλες επενδύσεις. Το ξεπούλημα έγινε αφετηρία για άλλες επενδύσεις. Τόσες πολλές μεταμορφώσεις, τέτοιες θεμελιώδεις ανακολουθίες, δεν έχουν συμβεί ξανά. Πρόκειται για πρωτοφανές και απύθμενο θράσος.

Ακόμη όμως και έτσι, το χειρότερο για το δημόσιο συμφέρον είναι ότι εδώ έχουμε και πάλι καθυστέρηση. «Πόλεμος» στο ΤΑΙΠΕΔ, κωλυσιεργία σε μία σύμβαση που έκανε ενάμιση χρόνο για να πάρει το δρόμο της και φυσικά, δεκάδες δηλώσεις στελεχών του ΣΥΡΙΖΑ που σήκωναν την σημαία της υποτιθέμενης αντίστασης. Δεν θα μπορούσα να μην αναφερθώ και στη στάση και τις δηλώσεις του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Δρίτσα, ο οποίος ως στόχο της ζωής του παρουσίαζε την ακύρωση της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ.

Συμμετείχε σε όλες τις διαδηλώσεις εναντίον της αποκρατικοποίησης και είχε κάνει το θέμα σημαία ως Βουλευτής Πειραιά. Σε δήλωσή του, μάλιστα, σε δημοσιογράφους, ως υποψήφιος Δήμαρχος Πειραιά, ο κ. Δρίτσας δήλωσε ότι «σύσσωμος ο Πειραιάς διαδηλώνει και αντιστέκεται στο ξεπούλημα του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας που μεθοδεύει η Κυβέρνηση για να εξυπηρετήσει τους δανειστές, ντόπια και ξένα συμφέροντα».

Ακόμα και όταν ορκιζόταν Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας, δήλωνε μπροστά στο Προεδρικό Μέγαρο ότι «Ο δημόσιος χαρακτήρας του Λιμανιού παραμένει, η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ σταματάει εδώ», έλεγε εξηγώντας ότι «το ΤΑΙΠΕΔ ή η καινούργια επιτροπή αποκρατικοποιήσεων με τη νέα της μορφή, θα αναστείλει τη διαδικασία πώλησης του πλειοψηφικού πακέτου του ΟΛΠ».

Και όταν αργότερα, η Κυβέρνηση ετοιμαζόταν για στροφή 180 μοιρών στο θέμα της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού, κύριε Υπουργέ, εσείς ήσασταν που συγκρουστήκατε με τον Πρόεδρο του ΤΑΙΠΕΔ. Φτάσατε, μάλιστα, στο σημείο να αρνείστε να αποδεχθείτε ότι ο ΟΛΠ πάει για ιδιωτικοποίηση, δηλώνοντας «έχει δρόμο μπροστά της και ενδέχεται να μην ολοκληρωθεί».

Κι όμως, στις 8 Απριλίου 2016, υπογράψατε τη Σύμβαση για τον ΟΛΠ ανάμεσα στο ΤΑΙΠΕΔ και την China COSCO Shipping Cooperation και δεν σταματήσατε εκεί. Εσείς δηλώσατε, κύριε Υπουργέ, ότι «η πώληση των μετοχών του Λιμανιού γίνεται για να ικανοποιηθούν οι δανειστές, δεν γίνεται επί τη βάσει ενός σχεδίου αναπτυξιακού για το Λιμάνι του Πειραιά, δυστυχώς περνάμε εποχές εποπτείας, θα ήθελα μια άλλη προοπτική για το Λιμάνι του Πειραιά».

Απύθμενο θράσος και πάλι! Ψέματα, παραπλάνηση, διγλωσσία και μάλιστα, συστηματική. Μόνο μέλημά σας, κύριοι της Κυβέρνησης, ήταν η κατάκτηση της εξουσίας. Και μόνη έγνοια σας τώρα πια, είναι η παραμονή σας στην εξουσία. Και για να το πετύχετε, θυσιάζεται τα πάντα. Την αξιοπιστία σας, την όποια η ιδεολογία σας, μα κυρίως, θυσιάζετε το μέλλον αυτής της χώρας στο βωμό ενός πρωτοφανούς αμοραλισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε πολύ επιγραμματικά να κάνω ορισμένες συγκεκριμένες παρατηρήσεις επί της ουσίας του κειμένου που φέρατε προς ψήφιση.

Πρώτον, η Δημόσια Αρχή Λιμένων συστήνεται ως αποκεντρωμένη, αυτοτελής και ανεξάρτητη υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας. Δεν είναι καταρχάς αντιληπτό, για ποιο λόγο χαρακτηρίζεται «αποκεντρωμένη». Το ότι μπορεί να δημιουργούνται περιφερειακά γραφεία δεν την καθιστά «αποκεντρωμένη».

Δεύτερον, η συγκρότησή της δεν είναι ορθή, εφόσον πρόκειται για τέτοια δημόσια υπηρεσία -συμμετοχή διαφόρων εκπροσώπων, φορέων, εργαζομένων- οι οποίοι μάλιστα, έχουν προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία.

Τρίτον, μια τέτοια δημόσια υπηρεσία δεν μπορεί να συμμετέχει σε εταιρείες.

Τέταρτον, οι σκοποί και οι αρμοδιότητές της είναι εντελώς γενικοί και αόριστοι και δεν δικαιολογούν, ως τέτοιοι, τη σύσταση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων. Αμφίβολης συνταγματικότητας είναι και η ρύθμιση του άρθρου 21 παρ. 2 και άρθρου 24 παρ. 4 ότι «η Δημόσια Αρχή Λιμένος ασκεί κάθε αρμοδιότητα που περιέρχεται στον Υπουργό Ναυτιλίας με Σύμβαση Παραχώρησης που κυρώνεται με νόμο» είναι και γενική και αντιστρατεύεται το πνεύμα της Σύμβασης Παραχώρησης.

Πέμπτον, δεν προσδιορίζονται τα προσόντα του Διοικητή της Δημόσιας Αρχής Λιμένων. Δεν είναι ορθό αυτά να καθορίζονται αυθαίρετα από τον Υπουργό.

Έκτον, δεν είναι δυνατόν Επικεφαλής του Περιφερειακού Γραφείου Πειραιά να είναι υπάλληλος και μάλιστα, χωρίς να προσδιορίζονται περαιτέρω τα τυπικά προσόντα του.

Έβδομον, δεν είναι ορθό να συστήνονται και άλλα περιφερειακά γραφεία, να καθορίζονται οι αρμοδιότητές τους κ.λπ., με Υπουργική Απόφαση. Κατά τη γνώμη μας, απαιτείται τουλάχιστον, Προεδρικό Διάταγμα.

Έρχομαι στο μεγάλο ζήτημα των εργαζομένων. Έρχεστε με τον άρθρο 11 και κάνετε μια πολύ γενική αναφορά στο δικαίωμα μετάταξης στους εργαζόμενους της ΟΛΠ Α.Ε. και της ΟΛΘ Α.Ε.. Θέλω να σας πω, ότι εμείς είμαστε προφανώς υπέρ της διατήρησης των θέσεων εργασίας των εργαζομένων. Αυτό είναι προτεραιότητα. Αλλά αναρωτιόμαστε, γιατί δεν έγινε διαπραγμάτευση, ώστε να απορροφηθούν από τον ιδιώτη επενδυτή;

Έρχεστε να μας πείτε, ότι στο άρθρο 5 της Σύμβασης Παραχώρησης προβλέπεται ότι «ο ΟΛΠ θα απασχολεί και θα διατηρεί επαρκές σε αριθμό και κατάρτιση εργατικό δυναμικό, ώστε να είναι σε θέση να εκπληρώνει εγκαίρως και με τον δέοντα τρόπο όλες τις ευθύνες, τα καθήκοντα, τις υποχρεώσεις κ.λπ.». Άρα, ουσιαστικά, δίνετε στον ιδιώτη επενδυτή το δικαίωμα να αποφασίσει ποιους εργαζόμενους θα καλύψει, αντί να έχετε διαπραγματευθεί το σύνολο των εργαζομένων να απορροφηθούν από τον ιδιώτη επενδυτή.

Θέλω να ρωτήσω, γιατί έρχεστε να επιβαρύνεται και πάλι τον Έλληνα φορολογούμενο με μετατάξεις, οι οποίες και είναι αόριστες με βάση το άρθρο 11 άλλα, έχει γίνει και κάποια μελέτη για το ποιες ειδικότητες χρειάζονται στο δημόσιο; Πού θα πάνε οι εργαζόμενοι; Κάνετε μια αποκρατικοποίηση και στο τέλος της ημέρας, το δημόσιο είναι εκείνο που θα πρέπει πάλι να αναλάβει το κόστος, ο Έλληνας φορολογούμενος, των μετατάξεων των εργαζομένων, ενώ σε αυτές τις περιπτώσεις, η λογική και η πρακτική λέει ότι αυτές οι θέσεις εργασίας οφείλονται να εξασφαλίζονται από τον ιδιώτη επενδυτή, κάτι το οποίο εσείς δεν προβλέψατε να κάνετε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Πειραιάς μπήκε σε νέα ρότα το 2008, όταν επί κυβερνήσεως της Ν.Δ. και επί πρωθυπουργίας του Κώστα Καραμανλή υπεγράφη η σύμβαση παραχώρησης του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων από τον ΟΛΠ στην Cosco. Αναρωτιέμαι, αν σήμερα, θα έχετε το θράσος και το θάρρος να το παραδεχτείτε, κάτι που φυσικά δεν το τολμήσατε να κάνετε με τον Αντώνη Σαμαρά στην περίπτωση του αγωγού φυσικού αερίου TAP.

Ένα από τα πλέον στρατηγικά τμήματα του λιμένα και συγκεκριμένα, οι προβλήτες 2 και 3 και το σημαντικότερο μέρος της αξίας του ΟΛΠ, παραχωρήθηκε στην θυγατρική της Cosco στην Ελλάδα για 30 συν 10 έτη, συμφωνία που πολεμήθηκε όσο καμία. Ας μην ξεχνάμε τις απεργίες κατά της συμφωνίας παραχώρησης των προβλητών στην Cosco, τις πολιτικές αντιδράσεις, τις δηλώσεις και τις πολιτικές συμπεριφορές που σε ορισμένες απ' αυτές αναφέρθηκα πριν. Με αυτή, όμως, τη συμφωνία δημιουργήθηκε ένα νέο ιστορικό ρεκόρ διακίνησης που ξεπερνάει το μήνα Μάιο τα 300.000 εμπορευματοκιβώτια.

Επίσης, να σημειώσουμε ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της έκθεσης Review of Maritime Transport και της Containerization International, ο ρυθμός αύξησης των διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά για την περίοδο 2010 – 2015, όπου η Cosco εγκαταστάθηκε πλήρως είναι της τάξεως του 698%. Ο Πειραιάς, είναι ήδη το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο, με μεγάλη διαφορά μάλιστα από τα επόμενα. Σύμφωνα, μάλιστα, με μελέτη του ΙΟΒΕ, η επένδυση στο λιμένα πέραν της αξιοπιστίας, της ενίσχυσης του επιχειρηματικού κλίματος, αναμένεται να ενισχύσει και το Α.Ε.Π. κατά 0,8%, να προσθέσει πάνω από 31.000 νέες θέσεις εργασίας για την περίοδο 2016 – 2025, αναμένεται να συμβάλει στη μείωση του δημόσιου χρέους μακροχρόνια κατά 2,3 εκατοστιαίες μονάδες του Α.Ε.Π..

Επιπροσθέτως, η παραχώρηση του 51% των μετοχών ΟΛΠ στη Cosco και ακολούθως, του 16% και η ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς, μπορεί να στείλει ένα ισχυρό μήνυμα στις διεθνείς αγορές ότι η Ελλάδα είναι ένας ασφαλής και ελκυστικός επενδυτικός πόλος. Ο ΟΟΣΑ, στην τελευταία έκθεσή του για την Ελλάδα, καταγράφει ότι η μερική ιδιωτικοποίηση των λιμενικών υποδομών του Πειραιά το 2009 αύξησε σημαντικά την κίνηση και αυτά, κύριοι της συμπολίτευσης είναι μερικά από τα οφέλη που σήμερα έρχεστε να επικαλείστε, ενώ μέχρι πριν τον Ιανουάριο 2015 που ήσασταν στην αντιπολίτευση, ανηλεώς καταδικάζατε.

Η Ν.Δ. ως η μεγάλη παράταξη που πιστεύει στη δίκαιη ανάπτυξη εδώ και χρόνια, έχει αποδείξει ότι δεν διαθέτει μόνο το όραμα, αλλά είναι και σε θέση να υλοποιεί στην πράξη επενδυτικές ευκαιρίες, να ανοίγει νέες προοπτικές και πιστεύουμε ότι η ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς και η δημιουργία ενός κέντρου διεθνούς εμβέλειας, τόσο για το διαμετακομιστικό εμπόριο, όσο και για τον τουρισμό και την κρουαζιέρα, αναμένεται να έχει καταλυτική επίδραση στην εγχώρια οικονομία, στην επιχειρηματικότητα και στην κοινωνία.

Δυστυχώς, οι καθυστερήσεις, ο πόλεμος, οι ολιγωρίες, τα επικοινωνιακά σας τεχνάσματα, ο λαϊκισμός, η ψηφοθηρία σας, οδήγησαν σε μια σύμβαση παραχώρησης που περιλαμβάνει ένα μικρό μέρος του επενδυτικού σχεδίου του ΟΛΠ, έτσι όπως είχε εγκριθεί από την γενική του συνέλευση. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της κυβέρνησης, έχετε αναλάβει να φέρετε σε πέρας ένα γιγαντιαίο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων, απαιτητικό, δύσκολο σε πολλές περιπτώσεις, που χρειάζεται πίστη και αφοσίωση. Αναρωτιέμαι, ποια είναι τα όρια του αμοραλισμού σας, μέχρι που θα φτάσετε για να παραμείνετε στην εξουσία. Πώς θα εκτελέσετε ένα πρόγραμμα, που πολλοί από εσάς δηλώνετε ότι δεν πιστεύετε; Πάντα όπως γνωρίζετε υπάρχουν δυσάρεστα και ευχάριστα νέα. Το δυσάρεστο για εσάς, είναι ότι έχετε δεσμευτεί, έχετε βάλει την υπογραφή σας να εκτελέσετε. Το ευχάριστο για τον ελληνικό λαό, είναι ότι αν δεν μπορείτε, υπάρχει η λύση να παραιτηθείτε. Σχετικά με το νομοσχέδιο, επιφυλασσόμεθα για την Ολομέλεια.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ πολύ.

Θέτουμε και ένα θέμα αναρμοδιότητας αυτή τη στιγμή, εάν και κατά πόσο είναι αρμόδιο το Υπουργείο Ναυτιλίας να διαχειριστεί την πώληση του ΟΛΠ. Αυτό που βλέπαμε τόσο καιρό είναι ότι όλο το παιχνίδι, όλη τη διαχείριση την έκανε το ΤΑΙΠΕΔ. Απλώς, τώρα, μπαίνει ο κ. Δρίτσας στη μέση να βγάλει τα «κάστανα από τη φωτιά», να κάνει την όλη συμφωνία μέσα στη Βουλή.

Για όσους δεν ξέρουν και δε μένουν στο Πειραιά, δε γνωρίζουν. Το τηλέφωνο μου εχθές μέχρι τις 2:30 χτυπούσε συνέχεια για τον ΟΛΠ. Όλοι ανησυχούν και προσπαθούν να δουν τι θα γίνει και ποιο είναι το μέλλον τους και όλοι μου έλεγαν ότι σήμερα θα είναι μια «μαύρη μέρα» για το λιμάνι.

Η Ν.Δ., τι προσπαθεί να μας πει; Ότι «εμείς προσπαθούσαμε να πουλήσουμε το 51% και αργότερα το φτάσουμε στο 67%;». Ε, αυτό το έκανε απευθείας ο ΣΥΡΙΖΑ τώρα. Εσείς βάλατε το λιθαράκι, εσείς ξεκινήσατε να πουλάτε το λιμάνι. Όπως θα το κάνετε και με τον ΟΛΘ. Απλώς δεν το κάνετε με κατεπείγον, αυτή είναι η διαφορά σας.

Τώρα, έρχεται ο ΣΥΡΙΖΑ και βάζει κι αυτός την υπογραφή του στην πώληση του λιμανιού. Το ζητούμενο είναι εάν υπήρχαν προτάσεις και από ποιες μεριές.

Υπήρχαν πάρα πολλές προτάσεις και θα ήθελα να πούμε μια δήλωση του κ. Ανωμερίτη που το έλεγε από το 2012, να διατηρηθεί ο δημόσιος χαρακτήρας και το αυτοδιοίκητο του λιμανιού. Πέρασαν τα χρόνια και καταλήξαμε να αναγκαστεί να δώσει παραίτηση.

Αλλά, ποιες ήταν όλες αυτές οι προτάσεις, τις οποίες υποστήριζαν ΕΒΕΜ, Ναυτιλιακά Επιμελητήρια, ο Δήμος Πειραιά, ο ΟΛΠ ΑΕ;

Έχουμε το μοντέλο της Βαρκελώνης, για όσους δε γνωρίζουν τι είναι αυτό. Να υπάρχει το 51% στον ΟΛΠ, να είναι υπό δημόσιο χαρακτήρα και έλεγχο όλο το λιμάνι, να έχουν μετοχικό πακέτο μικρό, αλλά να υπάρχει και να μην έχουν μόνο γνωμοδοτικό χαρακτήρα ο Δήμος Πειραιά, το ΕΒΕΠ, επιμελητήρια και όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, το οποίο, απ' ό,τι θυμάμαι, τότε ο ΣΥΡΙΖΑ το υποστήριζε. Έλεγε θα το εξετάσει, θα το δει και μετά όταν γίνατε κυβέρνηση τους αγνοήσατε παντελώς.

Πάγια θέση της Χρυσής Αυγής και το δηλώνουμε είναι ο δημόσιος χαρακτήρας του λιμανιού.

Κάποια στιγμή ακούγαμε ότι θα έρθει το νομοσχέδιο της ναυτιλίας, το οποίο θα έχει τα θέματα ΡΑΛ και θα είχε μέσα και το δημόσιο φορέα το λιμανιών, ο οποίος θα διευθετούσε όλα τα προβλήματα που είχαν δημιουργηθεί για την πώληση του ΟΛΠ. Αποσύρεται από την διαβούλευση, το φέρνετε σε νομοσχέδιο με κατεπείγον, γιατί ήταν προαπαιτούμενο, όπως είπατε και στην ουσία αυτό που είδαμε ήταν ότι δεν έλυνε κανένα πρόβλημα.

Το όλο θέμα ξεκίνησε όταν ξεκίνησαν οι απεργίες της ΟΜΥΛΕ στα λιμάνια. Μετά από 28 ημέρες κατάφεραν δύο πράγματα, τα οποία δέχτηκε ο κ. Υπουργός. Το άρθρο 10Α, το οποίο μιλάει για τον Γενικό Κανονισμό Προσωπικού που, όποιος παρακολούθησε τα δελτία τύπου της ΟΜΥΛΕ, θα έβλεπε ότι το ζητούσαν εδώ και πάρα πολύ καιρό, δεν τους άκουγε κανείς και μόνο με την απεργία κατάφεραν να ακουστούν και το άρθρο 11, με τις μετατάξεις. Ένα από τα ερωτήματα που δέχομαι εχθές και σήμερα είναι τι θα γίνει με τις μετατάξεις, γιατί πλέον δεν θεωρούν ελκυστικό ή θετικό να κάθονται και να δουλεύουν στον ΟΛΠ. Όλοι θα ζητούν πλέον μετατάξεις.

Κύριε Δρίτσα, είχατε δηλώσει ότι επιδιώκετε σταθερότητα και ασφάλεια στις εργασιακές σχέσεις στα λιμάνια. Εν μέρει με το άρθρο 10α προσπαθείτε, αλλά με πήραν πριν από λίγο ένα τηλέφωνο και μου είπαν «υπάρχει μέσα στη σύμβαση, το έχουν δεχτεί;». Γι’ αυτό σας έκανα πριν την ερώτηση για το άρθρο 10α και το 11, εάν το έχει δεχτεί η COSCO, η ΣΕΠ, ΠΑΣΙΦΙΚ και αν το έχετε δεχτεί εσείς και το ΤΑΙΠΕΔ εάν έχει ενημερωθεί.

Υπάρχει, πλέον, η αβεβαιότητα, που είπα προηγουμένως, σε όλο το θέμα του ΟΛΠ, γιατί δήλωσή σας 31.1.2016 «Δεν πρόκειται να ξεπουλήσουμε τον ΟΛΠ», 19.5.2016 «Δεν πολιτεύτηκα ενάντια στην COSCO», 20.2.2014 στο ΣΚΑΙ «Είμαι αντίθετος με την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ». Τώρα, βλέπουμε ότι έχουν γίνει ακριβώς αντίθετα. Προεκλογικά ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α., είχε πρόθεση να επανεξετάσει τη σύμβαση παραχώρησης του ΣΕΠ, έχει γίνει αυτό; Με το φιλικό διακανονισμό τι έχει γίνει;

Να δούμε λιγάκι τι σημαίνει το λιμάνι του Πειραιά, το οποίο εκτός του ότι είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, εκτός από το αρχαιότερο λιμάνι της χώρας, έχει και μεγάλη γεωπολιτική σημασία. Είναι πύλη εισόδου – εξόδου από και προς την Ε.Ε., είναι στη μια μέρα η διώρυγα του Σουέζ και είναι περιζήτητο. Όλοι θα ήθελαν να έχουν πρόσβαση στο λιμάνι.

Τι γινόταν όλα αυτά τα χρόνια στον ΟΛΠ, ο οποίος ήταν κερδοφόρος, γιατί ήταν ο ΟΛΠ κερδοφόρος. Ο ΟΛΠ νοίκιαζε προβλήτες, έλεγε σε μια εταιρεία για ένα χρόνο παίρνεις την τάδε προβλήτα και έτσι είχε πάντα τον έλεγχο, είχε το μάνατζμεντ, τη διαχείριση ο ΟΛΠ, όπως ίσχυε στο cart terminal και σε όλα. Τώρα, με το δικό σας αναπτυξιακό μοντέλο, πουλάτε τον ΟΛΠ για λίγα «ψίχουλα». Ακούστε να δείτε, 67%, 368 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία θα πάρουμε 280 εκατ., δηλαδή λιγότερα απ’ ό,τι είχε κοστίσει για να αγοράσει η COSCO την προβλήτα 2. Τα 280 εκατ. ευρώ θα δοθούν άμεσα και στην ουσία, όλα αυτά, θα είναι τα χρήματα που θα χρηματοδοτήσουν τους μισθούς και τις μετατάξεις. Αυτά τα χρήματα είναι τα 280 εκατ. ευρώ. Άρα, στο ελληνικό κράτος τι θα πάει; Σε βάθος χρόνου τα υπόλοιπα που θα μείνουν;

Να πάμε τώρα να δούμε τι «προίκα» παίρνει η COSCO, γιατί είχαμε πει και παλαιότερα, επί Νέας Δημοκρατίας, ότι ο ΟΛΠ έχει τη δική του πελατεία. Με την πώληση της προβλήτας 2, 3, στην ουσία της δίνουμε και την πελατεία. Της δίνουμε μία προίκα και τώρα της δίνετε όλη την προίκα, γιατί της δίνετε και το cart terminal και τα κρουαζιερόπλοια και όλες τις εμπλεκόμενες προβλήτες.

Θέλουμε να θέσουμε κάποια ερωτήματα σχετικά με την πώληση. Γιατί άλλαξε τότε με ευθύνη στο ΤΑΙΠΕΔ και όχι στο Υπουργείο Ναυτιλίας; Γιατί άλλαξε η αξία της πώλησης του ΟΛΠ; Ποιος και πώς αποφασίστηκε το τίμημα πώλησης; Για ποιο λόγο το ΤΑΙΠΕΔ, πριν λάβει την απόφασή του δεν ανέμενε την έκδοση απόφασης του Σ.τ.Ε.; Επίσης, τι θα κερδίσει ο Δήμος Πειραιά; Τι θα κερδίσουν οι όμοροι δήμοι;

Τι θα γίνει με το μέλλον της πλοηγικής υπηρεσίας, το οποίο δεν το αναφέρει κανείς; Γιατί υπάρχουν πληροφορίες και ακούγεται πάρα πολύ έντονα ότι συνταξιούχος πλοηγός είναι μέσα στην COSCO και αυτή τη στιγμή, ετοιμάζουν ιδιωτική εταιρεία πλοηγική για να βάζει μέσα τα καράβια της η COSCO, όπως να έχει και δικά της ρυμουλκά. Γι’ αυτό αυτή τη στιγμή, εταιρείες με ρυμουλκά και υπόλοιπες παροχής υπηρεσιών, φεύγουν και πάνε στο εξωτερικό, γιατί σου λέει, δεν έχουμε δουλειά πλέον στην Ελλάδα. Επίσης, ποιο θα είναι το μέλλον όσων εμπλέκονται γενικά, φορείς, υπηρεσίες με τον ΟΛΠ; Ποιο θα είναι το νέο master plan του ΟΛΠ και ποιος θα το ορίζει;

Κλείνοντας, πριν από λίγο λάβαμε μια επιστολή του κ. Ανωμερίτη, η οποία έχει πάρα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, γιατί αυτά που λέγαμε εμείς, ως Χρυσή Αυγή, τα λέει και ο κ. Ανωμερίτης- και αξίζει να δούμε λίγο τα συμπεράσματα, τα οποία θυμάμαι από το 2013-2014 που τα λέει ο κ. Ανωμερίτης.

«Λιμάνια εκτός δημοσίου ελέγχου, δεν υπάρχουν πουθενά στον κόσμο». Πρωτοτυπούμε και εδώ. «Ιδιωτικοποιήσεις στα λιμάνια γίνονται, μέσω συμβάσεων παραχώρησης και ποτέ μέσω πώλησης. Μέτοχος σε όλα τα ευρωπαϊκά –και όχι μόνον- λιμάνια είναι το Δημόσιο.» Και εδώ πρωτιά. «Η απόφαση πώλησης του 67% των μετοχών του Ο.Λ.Π. αποτελεί μονομερή και αναιτιολόγητη απόφαση του ΤΑΙΠΕΔ, η οποία ουδέποτε ζήτησε η Τρόικα και οι θεσμοί.» Αυτά είναι μερικά από τα ερωτήματα και τα συμπεράσματα που θέτει ο κ. Ανωμερίτης.

Το θέμα είναι, ότι αυτά πρέπει να μας τα απαντήσει και το ΤΑΙΠΕΔ, δηλαδή, γιατί έγιναν όλα αυτά, τι έχει προκύψει από το 2012-2013 που είχε βάλει πωλητήριο, στον Ο.Λ.Π. και στον Ο.Λ.Θ., η Νέα Δημοκρατία – γιατί ακούμε ότι μέχρι τον Σεπτέμβρη θα υπάρχει και σύμβαση πώλησης του Ο.Λ.Θ. Τι έχει γίνει από τότε μέχρι τώρα και γιατί πωλήθηκε η μετοχή 22 ευρώ.

Ευχαριστώ πολύ. Καταψηφίζουμε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος, Ειδικός Αγορητής ΠΑ.ΣΟ.Κ – ΔΗΜ.ΑΡ.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ – ΔΗΜ.ΑΡ.): Ευχαριστώ, κυρία Αντιπρόεδρε, κ.κ. συνάδελφοι. Θοδωρή, τα έμαθες τα νέα; Σήμερα υπογράφεις την ιδιωτικοποίηση του «ξεπουλήματος του λιμανιού» – όπως έλεγες.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Αυτό είναι χιούμορ;

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ – ΔΗΜ.ΑΡ.): Από το λιμάνι της αγωνίας, περάσαμε στην αγωνία και λαχτάρα για την εξουσία. Κ.κ. συνάδελφοι, εδώ, θα καταθέσω στα πρακτικά και νομίζω ότι είναι ο ίδιος ο Υπουργός, ο οποίος βρισκόταν πρώτος μπροστά στις διαδηλώσεις εναντίον του «ξεπουλήματος» του Ο.Λ.Π. Άλλωστε στις 30/04/2014, στο «Twitter» -που μάλλον κάτι έχει γίνει, τώρα, και έχει αλλάξει, κάποιος έχει παρέμβει και στο «Twitter» του Υπουργού Δρίτσα, μετά από του Πρωθυπουργού, δεν μπορεί να λένε τα διαφορετικά- γράφει ο Θοδωρής Δρίτσας- με μια φωτογραφία- «ο Θοδωρής Δρίτσας και οι συναγωνιστές της πόλης, σε πορεία ενάντια στην ιδιωτικοποίηση του Ο.Λ.Π.»

Σήμερα, όμως, ο Θοδωρής πρέπει να ανεβάσει μια φωτογραφία, ως σημερινός Υπουργός, που να γράφει «με την υπογραφή μου ξεπουλώ τον Ο.Λ.Π.», όπως έλεγε ο ίδιος. Πάμε, όμως, τώρα, στα ουσιαστικά. Υπάρχουν τα θέματα της ιδιωτικοποίησης και του τρόπου ιδιωτικοποίησης των λιμανιών. Εμείς, από την πρώτη στιγμή, είχαμε μιλήσει και είχαμε πει «ναι στην ιδιωτικοποίηση και στην αξιοποίηση του λιμανιού, με παραχώρηση λειτουργιών, τομέων και δραστηριοτήτων». Υπάρχει χαρακτηριστικό παράδειγμα, το λιμάνι της Λεμεσού, για το οποίο, αυτή τη στιγμή, έγινε η διαδικασία.

Το είπε ο κ. Καματερός, αλλά δεν είπε το σύνολο της αλήθειας. Είμαστε η μοναδική χώρα που γίνεται, με αυτόν τον τρόπο – το είπατε κ. Καματερέ πολύ σωστά- η πώληση. Δεν είπατε, όμως, ότι στα προηγούμενα Μνημόνια δεν είχε υποδειχθεί, ακριβώς, ο τρόπος και τον βάλατε στο τρίτο Μνημόνιο. Δηλαδή, τι κάνατε; Υιοθετήσατε την πρόταση του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη. Πόσο πολύ μοιάζετε; Εμείς, είχαμε διαφορετική άποψη και το ξέρετε, εσείς, ως ΣΥΡΙΖΑ, υιοθετήσατε και μοιάζετε απόλυτα με την πρόταση του κ. Βαρβιτσιώτη. Μα πόσο πολύ μοιάζετε ο ΣΥΡΙΖΑ με τη Νέα Δημοκρατία;

Αλλά πάμε και στο άλλο, στις μετατάξεις. Εδώ πρόκειται περί ρουσφετιού του ΣΥΡΙΖΑ- ΑΝΕΛ στη COSCO.

Δεν μπορεί την ώρα που απολύονται 13.000 άνθρωποι στο ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟ, η Κυβέρνηση της χώρας να δίνει τη δυνατότητα στη COSCO να μεταφερθούν εργαζόμενοι στο δημόσιο. Εμείς λέμε να διασφαλιστούν τα δικαιώματά τους εσείς κάνετε ρουσφέτι στην COSCO, ώστε να απαλλαγούν από ένα μεγάλο μέρος των εργαζομένων. Και εδώ μοιάζετε πάρα πολύ, που έχει γίνει το ίδιο μοντέλο; Ακολουθείτε το δρόμο της ΝΔ μοντέλο ΟΑ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας καλούμε να πάρετε πίσω το θέμα των μετατάξεων. Ζητάμε από τους Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, να μην ψηφίσουν το θέμα των μετατάξεων. Είναι ρουσφέτι στη διοίκηση της COSCO. Είναι ντροπή την ώρα που απολύονται 13.000 άνθρωποι στο ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟ, εμείς να κάνουμε μετατάξεις και να αναλαμβάνουμε υποχρεώσεις μιας ιδιωτικής εταιρείας, γιατί δεν κάνετε το ίδιο στο ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟ; Η πρώτη φορά ΑΡΙΣΤΕΡΑ.

Ένα δεύτερο θέμα, και θα έχουμε τη δυνατότητα μετά τη συνάντηση με τους φορείς να πούμε πολλά ακόμα και σε αυτές τις κουτσουρεμένες διαδικασίες. Τις εργασιακές σχέσεις συνάδελφοι, αν είχατε διαβάσει το νομοσχέδιο θα βλέπατε ότι αυτά είναι μόνο στην αιτιολογική έκθεση. Δεν υπάρχουν τα θέματα αυτά στα άρθρα του νομοσχεδίου. Ακόμη μια κοροϊδία, αυταπάτη, ψέμα, κοινή πολιτική απάτη. Ότι γράφει στην Αιτιολογική Έκθεση και σας προκαλώ να διαβάσετε τα άρθρα του νομοσχεδίου. Αν έχουν θέματα εργασιακών σχέσεων και συμπεριλαμβάνουν αυτά που λένε στην αιτιολογική έκθεση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η διαδικασία που έχει επιλεγεί από την Κυβέρνηση του κατεπείγοντος, είναι γιατί δεν μπορεί να αντέξει την ντροπή. Γι’ αυτά που λέει και αυτά που κάνει. Και σας ρωτάω κύριε Υπουργέ γιατί δεν φέρνετε και το ΕΛΛΗΝΙΚΟ με κατεπείγον να τελειώσουμε; Πρέπει να πηγαίνει δηλαδή μόνο στους κινέζους στη βαλίτσα του την τελική πώληση του Λιμανιού; Αφού έχετε αρχίσει αυτή τη διαδικασία συνεχίστε φέρτε κατεπείγον το ΕΛΛΗΝΙΚΟ, το οποίο θα δώσει και 70.000 εργασίας, να γίνει κάτι και στη χώρα.

Ολοκληρώνω και θα συζητήσουμε πάλι μετά τους φορείς, ξέρετε κύριε Υπουργέ με κλάμα, με πόνο από τον Χρήστο Καΐλα πουλάτε ξεπουλάτε. Θέλω να σας πω ένα «κουράγιο» κύριε Υπουργέ. Ελπίζουμε με τη διατήρηση της καρέκλας του Υπουργείου, να απαλύνετε τον πόνο για το ξεπούλημα όπως λέγατε του Λιμανιού. Σας ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Κωνσταντινόπουλε, θέλω να μας πείτε τη θέση του για να καταγραφεί στα πρακτικά.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Είμαι υπέρ της ιδιωτικοποίησης του Λιμανιού.

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

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Επί της διαδικασίας, νομίζω ότι πρέπει να διορθώσουμε ένα λάθος που οφείλεται κύρια σε μένα, το ότι συμφώνησα να καλέσουμε την COSCO. Το κάναμε με όλη μας την καλή διάθεση, γιατί θέλουμε να ακούσουμε και όλες τις πλευρές. Δεν έχουμε να φοβηθούμε τίποτα, ούτε να κρύψουμε τίποτα, αλλά νομίζω ότι, επειδή δέχτηκα και παρατηρήσεις έντονες πάνω σε αυτό, ανοίγουμε τον ασκό του Αιόλου αν αρχίσουμε και καλούμε επιχειρηματίες και εκπροσώπους επιχειρήσεων. Καλούμε μόνο φορείς, επιμελητήρια, ομοσπονδίες κ.λπ.. Αν έχετε επιχείρημα να μου πείτε. Εγώ με όλη την καλή διάθεση είπα ναι, αλλά εσείς συμφωνείτε να ανοίξουμε αυτήν τη διαδικασία; Το ξαναβάζω. Φανταστείτε να καλέσουμε επιχειρήσεις που έχουν μεταξύ τους διαφορές. Ανοίγουμε τον ασκό του Αιόλου. Ποτέ έως τώρα δεν καλούμε επιχειρήσεις.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Κύριε Καματερέ, έχει ήδη καλεστεί. Το θέμα έχει λήξει. Έχει αποφασιστεί. Τελείωσε. Σε άλλες περιπτώσεις θα το έχουμε υπόψη μας. Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Το έγκλημα της παραπέρα ιδιωτικοποίησης - ολοκλήρωσης του ΟΛΠ συνεχίζεται εκεί που το άφησαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις ΠΑ.ΣΟ.Κ. και Ν.Δ.. Η ενοχή είναι ολοφάνερη και με τη μορφή του κατεπείγοντος που χρησιμοποιείται προκλητικά και κυνικά, για να μην επιτρέψετε, ουσιαστικά, καμία συζήτηση που θα αποκαλύπτει το μέγεθος της υποκρισίας και κοροϊδίας και την προσήλωση της Κυβέρνησης να υπηρετεί με συνέπεια και ταχύτητα – μεγάλη θα έλεγα – τα συμφέροντα των μονοπωλίων σε βάρος των δικαιωμάτων των εργαζομένων, σε βάρος του λαού και της χώρας.

Η διαδικασία fast track θα εμποδίσει ακόμη και διάφορους φορείς και εκπροσώπους εργαζομένων από το να έρθουν, να πουν και να ακουστούν, όταν οι εργαζόμενοι είναι αυτοί που θα βρεθούν στο κενό και ας λέτε ότι διασφαλίζετε τις εργασιακές σχέσεις. Είναι λόγια δίχως αντίκρισμα, στην κυριολεξία. Είναι σαν τη διασφάλιση των χαμηλοσυνταξιούχων που τους «πετσοκόψατε» το ΕΚΑΣ. Ούτε τα φάρμακά τους δεν έχουν οι άνθρωποι να αγοράσουν. Ίσως βιάζεστε, γιατί όχι μόνο θα δώσετε το υπόλοιπο τμήμα του μεγαλύτερου λιμανιού της ανατολικής Ευρώπης και ενός από τα μεγαλύτερα επιβατικά λιμάνια στον κόσμο, που προσφέρει όλες τις ζητούμενες λιμενικές υπηρεσίες και λειτουργεί 365 μέρες το χρόνο σε 24ωρη συνεχή λειτουργία, αλλά βιάζεστε ή ίσως για να ενταχθεί και στο πακέτο Γιούνκερ και να απολαύσει και τα εκατομμύρια ευρώ πριμοδότησης – τζάμπα λεφτά, λεφτά των λαών – από την φορομπηχτική πολιτική ενάντια στους λαούς και τον ελληνικό λαό, που τσακίζετε με την πολιτική σας το επίπεδο ζωής του και τις βασικές λαϊκές ανάγκες και δικαιώματα.

Φυσικά, η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών είναι νομοθετική οδηγία της Ε.Ε. των μονοπωλίων που ξεκίνησε από τη Ν.Δ. και που καμαρώνει για αυτό. Ας ακούσει όμως και τους εργαζόμενους που δουλεύουν μέσω των εργολάβων σε συνθήκες κάτεργου και εκεί ας απαντήσει. Αλλά το συνέχισε, βεβαίως και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. που τώρα κάνει διαχωρισμό καλής και κακής ιδιωτικοποίησης και τώρα ανακάλυψε ξεπούλημα. Όμως οι εργαζόμενοι στις ίδιες άθλιες συνθήκες δουλεύουν και θα συνεχίσουν να δουλεύουν και με αυτήν την ολοκλήρωση της σύμβασης, που καθυστέρησε γιατί υπήρξε έντονος ανταγωνισμός των διαφόρων μονοπωλίων μεταξύ τους για το ποιος θα την πρωτοπάρει. Πάντα σε κάθε σύμβαση από το 2008, αυτή η τμηματική, βαρίδια ήταν οι εργαζόμενοι. Μήπως και τις ομαδικές απολύσεις που θα φέρετε σε λίγο, που βιάζονται και για πριν από το Σεπτέμβριο, γιατί το κάνουν;

Για να διώχνονται μαζικά, ομαδικά, οι εργαζόμενοι, για να πάρουν άλλους φθηνότερους με 300 € και 400 €. Τώρα, βέβαια, ΠΑ.ΣΟ.Κ. και Ν.Δ. παριστάνετε τους φιλεργατικούς, όταν την ίδια αντιλαϊκή πολιτική έχετε, όταν το τρίτο μνημόνιο το ψηφίσατε και ψηφίσατε και την παραπέρα ιδιωτικοποίηση και την ολοκλήρωσή της και τώρα παριστάνετε τους ανησυχούντες, όταν την ίδια πολιτική αυτή στηρίζετε.

Όμως, η καθυστέρηση δεν ήταν λόγω διαβουλεύσεων και διαπραγματεύσεων. Απλώς είναι ένα πολύ μεγάλο «φιλέτο και αυτή τη στιγμή, εξασφαλίζει με τον καλύτερο τρόπο και δίνει εγγυήσεις μεγάλης κερδοφορίας. Εξάλλου, αυτό περιγράφεται, αν θέλετε και στην αρχή της σύμβασης, από τις πρώτες λέξεις, όπου λέει για το Λιμάνι του Πειραιά: «Η ακτογραμμή του ξεπερνά σε μήκος τα 24 χιλιόμετρα και καλύπτει συνολική επιφάνεια πάνω από 5 εκατ. τ.μ.. Αποτελεί ζωτικό κόμβο μεταφορών, εμπορίου, προμηθειών, εξυπηρέτησης τουριστών και επικοινωνιών, συνδέει με ελληνικά νησιά, με την ηπειρωτική χώρα, αποτελεί διεθνές κέντρο θαλάσσιου τουρισμού και της εμπορικής μεταφοράς αγαθών, ευνοεί τη λειτουργία του ως λιμένα, τόσο για την ευρύτερη περιοχή της Ελλάδας όσο και για τα Βαλκάνια και τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας. Βρίσκεται στη συμβολή θαλάσσιων οδών που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη βόρεια Ευρώπη, ενώ χάρη στη γεωγραφική του θέση, τα μεγαλύτερα πλοία της γραμμής μπορούν να προσεγγίζουν χωρίς σημαντική παρέκκλιση του δρομολογίου, που ακολουθεί το εμπόριο της Άπω Ανατολής. Φιλοξενεί ένα πολύπλοκο και μοναδικό φάσμα δραστηριοτήτων όλων των τύπων των φορτίων, κρουαζιέρες, ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες, καθώς και ελεύθερη ζώνη του Λιμένα Πειραιά».

Και τα αναφέρω αυτά για να τα ακούει και ο κόσμος τι έγκλημα διαπράττεται διαχρονικά από όλες και από όλους σας. Η ουσία είναι ότι η παραπέρα ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ από την Κυβέρνηση σήμερα, με τη σημερινή ξεδιάντροπη σύμβαση, εντάσσεται και αφορά τους στρατηγικούς σχεδιασμούς των μονοπωλίων, προσθέτοντας νέα βάσανα στη ζωή των εργαζομένων και του λαού. Ποτίσατε όλοι σας το κινεζικό μονοπώλιο και τώρα κάνετε και κριτική για «ξεπούλημα», λες και η μία ιδιωτικοποίηση ήταν καλή και η άλλη κακή. Ρωτήστε τους εργαζόμενους. Ρωτήστε τους σε τι συνθήκες δουλεύουν, με απλήρωτη δουλειά, με ατυχήματα που δεν καλούν ούτε ασθενοφόρο για να μην καταγράφονται.

Ποιο είναι, όμως, το κύριο; Αν και ο Πειραιάς αποτελεί κύρια πύλη εισόδου την έξοδο εμπορευμάτων, συνδυασμένων οικονομικών δραστηριοτήτων στην νοτιοανατολική Ευρώπη με επίκεντρο τις συνδυασμένες μεταφορές και την κρουαζιέρα, τα μεγάλα κέρδη δεν ήταν για τους εργαζόμενους, αλλά για τους επιχειρηματικούς ομίλους. Σε αυτούς τους τομείς δραστηριοποιούνται μεγάλα μονοπωλιακά συμφέροντα, με υψηλό βαθμό συγκέντρωσης, παράγεται μεγάλο μέρος του Α.Ε.Π. της χώρας, άρα και της Αττικής στο Λιμάνι του Πειραιά, χιλιάδες είναι οι εργαζόμενοι στη ναυτιλία, σε κλάδους που σχετίζονται με δράσεις του λιμανιού, όπως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, ο τουρισμός και άλλοι κλάδοι μεταφορών, όπως ο σιδηρόδρομος.

Η ιδιωτικοποίηση, λοιπόν, που ολοκληρώνει η συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ εντάσσεται στο σχεδιασμό της αστικής τάξης που υπηρετεί την ανταγωνιστικότητα και κερδοφορία του κεφαλαίου και προσπαθεί να κρυφτεί πίσω από την κυβερνητική προπαγάνδα «διαπραγματευτήκαμε», «δίκαιη ανάπτυξη», «όφελος επενδύσεων για όλους», «σώσαμε θέσεις και εργασιακά δικαιώματα» και άλλα.

Η κοροϊδία και η υποκρισία σε όλο της το μεγαλείο, αφού και στο άρθρο 10 α΄ και στο 11, «ο γενικός κανονισμός εσωτερικής οργανωτικής λειτουργίας και ο γενικός κανονισμός προσωπικού μπορούν να αλλάξουν με απόφαση του νέου διοικητικού συμβουλίου της ΟΛΠ Α.Ε.», επιφέροντας πλήγματα στις εργασιακές σχέσεις και τους μισθούς των εργαζομένων.

Εξάλλου, στο κεφάλαιο ΙΖ της νέας σύμβασης παραχώρησης, αναφέρεται ότι όλες οι λιμενικές εργασίες θα πραγματοποιούνται με συμβάσεις αναθέσεων και υποπαραχωρήσεις. Είναι γνωστή η συνταγή της εργολαβοποίησης των εργασιακών σχέσεων- την οποία η COSCO έχει κάνει καθεστώς- και φυσικά, ετοιμάζεται να την εφαρμόσει, με την άδεια και την νομιμοποίηση της Κυβέρνησης, σε όλο τον Πειραιά. Συνεπώς, ευχολόγιο είναι οι αναφορές με τα εργασιακά δικαιώματα.

Εμείς δεν υποστηρίζουμε, ότι με τη μορφή που είχε ο ΟΛΠ λειτουργούσε υπέρ των εργαζομένων και αυτό- αν θέλετε- ήταν ολοφάνερο. Όποιος έκανε περιοδείες στο λιμάνι και να μιλούσε με τους λιμενεργάτες, αυτό έβγαινε αυτόματα. Ειδικά το τελευταίο διάστημα, οι λιμενεργάτες του ΟΛΠ- αν και δεν ανήκαν στην COSCO- όμως, το πότε θα είχαν δουλειά και ποια ακριβώς θα ήταν σε κάθε πλοίο, το καθόριζε το μονοπώλιο της COSCO.

Άλλωστε, και με το δημόσιο ΟΛΠ τόσα χρόνια, «βράζει» η εκμετάλλευση στο λιμάνι, με μείωση μισθών κατά 35%- όλοι συμβάλατε σε αυτό, σαν κυβερνήσεις- με δημόσιο ΟΛΠ που είχαμε αυτά που η εργοδοσία αποκαλούσε « εργατικά ατυχήματα», με δημόσιο ΟΛΠ υπάρχει «απληρωσιά» στους ναυτεργάτες στα καράβια, στους μεταλλεργάτες στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, με δημόσιο κρατικό έλεγχο οι υποδομές του ΟΛΠ- και γενικότερα το λιμάνι του Πειραιά- το αξιοποιούσε ως έδρα η FRONTEX, για τον εφοδιασμό των πολεμικών Νατοϊκών πλοίων, για τις πολεμικές επιχειρήσεις τους, ενάντια στους λαούς της ευρύτερης περιοχής.

Για αυτό λέμε, ότι η εργατική τάξη και ο λαός, δεν πρέπει να μπαίνουν στο δίλημμα, του, ποιος καπιταλιστής- με ποιο τρόπο- θα τους εκμεταλλεύεται, το αν θα είναι το Α ή το Β μονοπώλιο ή το αστικό κράτος. Πρέπει να χαράξει το δρόμο, για μια πραγματικά φιλολαϊκή προοπτική, με κριτήριο την κάλυψη των δικών της αναγκών- της εργατικής τάξης.

Η καπιταλιστική ανάπτυξη, που προσπαθείτε να κρύψετε πίσω από το κάλπικο «ανάπτυξη για όλους», έχει στο επίκεντρό το κεφαλαίο και τις δικές του ανάγκες και όχι την εργατική τάξη και τα λαϊκά στρώματα.

Μπορεί να καλλιεργείτε προσδοκίες ότι θα δημιουργηθούν θέσεις εργασίας ή θα ανοίξουν νέες δουλειές ή ότι θα ενισχυθούν μικρές επιχειρήσεις που θα δραστηριοποιούνται δίπλα στα μονοπώλια. Αυτές οι θέσεις δεν πρόκειται να δώσουν δουλειά στους χιλιάδες ανέργους του Πειραιά, δεν πρόκειται να αποκαταστήσουν τα διαλυμένα εργασιακά δικαιώματα, τα οποία και θα ισοπεδώσετε και με τα καινούργια που έρχονται, με τις ομαδικές απολύσεις, με τον περιορισμό στο δικαίωμα της απεργίας και με μια άλλη μείωση στους ρημαγμένους μισθούς και ούτω καθεξής.

Γι' αυτό, το Κομμουνιστικό Κόμμα λέει «Ούτε ιδιωτικοποίηση, ούτε δημόσιος ΟΛΠ προς το συμφέρον των μονοπωλίων».

Εμείς καταψηφίζουμε την παραπέρα- ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ, θεωρώντας ότι πρόκειται για μια αρνητική εξέλιξη για τους εργαζόμενους και για το λαό, γιατί επεκτείνεται η δραστηριότητα των μονοπωλίων, που σημαίνει ένταση του βαθμού εκμετάλλευσης της εργατικής τάξης και παραπέρα χτύπημα των δικαιωμάτων, γιατί «δένονται» όλο και περισσότεροι κλάδοι με μονοπώλια, που σημαίνει ότι ανάλογα με το βαθμό που θα κερδίζουν αυτά, θα επηρεάζεται άμεσα η ζωή και η εργασία ολόκληρων κλάδων και περιοχών.

Για το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, το λιμάνι του Πειραιά- όπως συνολικά τα λιμάνια και οι υποδομές της χώρας- μπορούν να γίνουν μοχλός πραγματικής ανάπτυξης και ευημερίας για τους εργάτες και τις λαϊκές οικογένειες, μόνον όταν η αξιοποίησή τους δεν γίνεται για τις ανάγκες της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του κεφαλαίου, αλλά όταν υποταχθεί σε έναν επιστημονικό σχεδιασμό, με κριτήριο την ικανοποίησή των κοινωνικών αναγκών.

Μόνο ένα τέτοιο σχέδιο μπορεί να αξιοποιήσει την ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων σε όφελος της μεγάλης πλειοψηφίας του λαού. Ένα τέτοιο σχέδιο προϋποθέτει να αφαιρεθεί η εξουσία από την αστική τάξη, να φύγει από τη μέση το περιττό, το παρασιτικό μέρος της παραγωγής, οι καπιταλιστές. Προϋποθέτει τα μέσα παραγωγής να γίνουν κοινωνική ιδιοκτησία, η οποία, θα πραγματοποιηθεί μόνο όταν πραγματικά η εργατική τάξη πάρει την εξουσία στα χέρια της.

Στο πλαίσιο της εργατικής εξουσίας μπορούν να υλοποιηθούν κρατικοί φορείς της εργατικής εξουσίας στη μεταφορά, την ναυπηγοεπισκευή, τη βιομηχανία, ώστε να γίνουν μοχλόι πραγματικής ανάπτυξης και ευημερίας, προσφέροντας σταθερή δουλειά με δικαιώματα, συμβάλλοντας στην κοινωνική, πολιτιστική και οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής περιφέρειας και όλου του λαού. Εμείς, παλεύουμε για μια τέτοια πολιτική υπέρ του λαού. Ευχαριστώ.

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Τα λιμάνια και μάλιστα, τα εθνικής σημασίας λιμάνια, αποτελούν βασικά εργαλεία παραγωγής πλούτου και διαχρονικά βεβαίως, τα λιμάνια ήταν κομμάτια της βασικής υποδομής ανάπτυξης ενός τόπου. Βέβαια, τα πολλά τελευταία χρόνια με την εκτεταμένη αντίληψη του κρατισμού και την τρομερή επακόλουθο της ανάπτυξης του συντεχνιασμού και του πελατειασμού, εμπόδισαν κάθε υγιή προσπάθεια επιχειρηματικότητας. Βέβαια, η χρεοκοπία μας φέρνει μπροστά σε μια άλλη πραγματικότητα, στην οποία, πρέπει να προσαρμόσουμε και τις επιλογές και τις τακτικές και τις στρατηγικές μας.

Η χρήση της δημόσιας περιουσίας συνολικότερα, αποτελούσε ένα βαθύ ταμπού για το σύνολο ίσως του πολιτικού συστήματος και την κοινωνία, γιατί, ταυτίζαμε την ορθολογική χρήση της δημόσιας περιουσίας, που είναι προίκα του λαού, με το ξεπούλημα και βεβαίως, με την ποινικοποίηση κάθε ιδέας ορθολογικής αξιοποίησης αυτής της προίκας. Αυτό που θα έπρεπε να ήταν το ζητούμενο είναι η διασφάλιση της ορθολογικής διαχείρισης της δημόσιας περιουσίας. Να διασφαλίζαμε τους κανόνες, τους όρους και βεβαίως, τις ρυθμίσεις, αλλά και την επίβλεψη της υλοποίησης αυτών των όρων που θα έφερνε την δημόσια περιουσία ως ένα εργαλείο για τη δημιουργία προϋποθέσεων ανάπτυξης.

Σήμερα, σε μια μη κανονική φάση που περνάει η χώρα, όλα αυτά τα αναθεωρούμε και τα βλέπουμε υπό την δουλεία άλλων καταστάσεων με άλλο μάτι. «Ανάγκα και οι θεοί πείθονται». Σχετικά με το συγκεκριμένο, στο οποίο, αναφερόμαστε, θα ήταν σαν να «κλέβαμε παγκάρι» το να παραθέσουμε δηλώσεις, συνθήματα, αντιδράσεις, μεταβολές απόψεων, που χαρακτήρισαν την προσέγγιση αυτού του θέματος από πλευράς ΣΥ.ΡΙΖ.Α. από τότε που ήταν στην αντιπολίτευση, μέχρι και τώρα, τον τελευταίο ενάμιση χρόνο που αποτελεί την κυβέρνηση. Δεν θεωρούμε ότι αυτό θα είναι και χρήσιμο, όμως, χρειάζεται μια ειλικρινής προσπάθεια από όλους μας προκειμένου να γυρίσουμε σελίδα και να ανταποκριθούμε στις δυσκολίες των καιρών. Βλέπετε ότι οι δυσκολίες συνεχώς αυξάνονται, σε μια πολύ δύσκολη περίοδο και μια πολύ άχαρη περιοχή που δημιουργεί ακόμα μεγαλύτερη ένταση προβλημάτων για τη χώρα μας, προκειμένου μέσα από την αυτογνωσία συνολικά, ως πολιτικό σύστημα, να περάσουμε σε μια άλλη πραγματικότητα για να μπορούμε να συνεννοηθούμε τώρα. Διαφορετικά, φοβάμαι ότι θα έρθει ως μοιραίο να πρέπει να συνεννοηθούμε πάνω στα ερείπια της χώρας και τότε θα είναι πολύ διαφορετικά.

Η ειλικρινής προσέγγιση όλων μας αποτελεί μια βασική προϋπόθεση για να αποκτήσουμε ξανά την εμπιστοσύνη. Την μεταξύ μας εμπιστοσύνη, αλλά και την εμπιστοσύνη και την αξιοπιστία που έχουμε χάσει προς την ελληνική κοινωνία, στον ελληνικό λαό.

Σε αυτό το σημείο, θα αναφερθώ σχετικά με τη Σύμβαση και το πόσο διήρκησε η αποκρατικοποίηση του Ο.Λ.Π..

Περισσότερο από 2 χρόνια αυτή καθαυτή η διαδικασία, ενώ εάν συνυπολογιστούν και οι καθυστερήσεις μέχρι να προκηρυχθεί ο διαγωνισμός, πέντε χρόνια, δηλαδή, από το 2011 έως και σήμερα.

Αν και ο Ο.Λ.Π. τελεί υπό αποκρατικοποίηση από το 2011, οι ενδιαφερόμενοι χρειάστηκε να περιμένουν δύο ολόκληρα χρόνια για να κλείσει το ζήτημα του περιβόητου «φιλικού διακανονισμού» και σκεφτείτε, να μην ήθελαν και τον φιλικό «διακανονισμό». Βέβαια, όμως, υπήρξαν καταγγελίες από ελληνικά συμφέροντα, όπως και ξένα συμφέροντα, κινητοποίησαν την Ε.Ε. και χρειάστηκε η Ε.Ε. δύο ολόκληρα χρόνια για να κλείσει αυτό το ζήτημα και να εγκρίνει την επένδυση.

Την ίδια ώρα, οι προηγούμενες διοικήσεις του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ., γιατί και εδώ είχαμε άλλες αντιφάσεις και άλλες αμφιθυμίες και δεν θα πρέπει να τα ξεχνάμε όλα αυτά, είχαν εμπλακεί σε μια διελκυστίνδα με το τότε μάνατζμεντ της εισηγμένης που ήταν ξεκάθαρα κατά της ιδιωτικοποίησης.

Εν τέλει στις 5 Μαρτίου του 2014, το Ταμείο δημοσίευσε την πρόσκληση για την εκδήλωση ενδιαφέροντος, εμφανίστηκαν πολλοί επενδυτές και προκρίθηκαν κάποιοι στηδεύτερη φάση, αλλά η πολιτική αστάθεια οδήγησε σε μία επ’ αόριστων αναβολή στην υποβολή δεσμευτικών προσφορών.

Τελικά τις παραμονές των Χριστουγέννων, υποβλήθηκε μία πρόταση από την COSCO και ζητήθηκε νέα βελτιωμένη προσφορά εκ μέρους του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ..

Ο κινεζικός όμιλος ανακηρύχθηκε προτιμητέος επενδυτής στις 17/2/2016 με προσφερόμενο τίμημα τα 368,5 εκατομμύρια ευρώ για το 67% του Ο.Λ.Π. και η υπογραφή της συμφωνίας πώλησης έγινε στις 8 Απριλίου.

Αυτό που μένει πλέον, είναι, η Κύρωση αυτής της Συμφωνίας, εκ μέρους της Βουλής.

Αν υπήρχαν οι υγιείς προϋποθέσεις διεξαγωγής ενός δημόσιου υπεύθυνου πολιτικού διαλόγου μεταξύ των υπευθύνων πολιτικών Κομμάτων της χώρας, μπορεί να είχαμε ένα άλλο μοντέλο, δηλαδή, θα μπορούσαμε να είχαμε υιοθετήσει ένα άλλο μοντέλο ιδιωτικοποίησης αποκρατικοποίησης ανάπτυξης του λιμανιού.

Βεβαίως, σήμερα βρισκόμαστε δεσμευμένοι να ακυρώσουμε ή να μην κυρώσουμε τη συγκεκριμένη Σύμβαση, στην οποία κατέληξαν όλες αυτές οι διαδικασίες.

Αυτό το οποίο μας «ξενίζει» και μας δημιουργεί προβληματισμούς για το ορθολογικό της επιλογής είναι το άρθρο 11, που αφορά την μετάταξη του προσωπικού. Καταφέρνετε για πρώτη φορά μία ιδιωτικοποίηση και μάλιστα, πολύ μεγάλης κλίμακας, να αυξάνει το δημόσιο τομέα. Αυτό είναι από «τις μαγικές εικόνες», αυτό είναι «από τις μαγικές καταστάσεις», που ξαφνικά μπορούμε να βρεθούμε μπροστά τους.

Θα είχε ενδιαφέρον να παρακολουθήσουμε τη διαδικασία των διαπραγματεύσεων, προκειμένου να δούμε πώς αντιμετωπίστηκε το ζήτημα της αποκατάστασης, το ζήτημα του εργασιακού μέλλοντος των εργαζομένων στον Ο.Λ.Π., όμως με την επιλογή την οποία φαίνεται να υιοθετείται, ουσιαστικά σχεδόν το σύνολο του τιμήματος αντί να πάει για να καλύψει πραγματικές ανάγκες του ελληνικού δημοσίου, εντέλει μέσα σε έναν ορίζοντα δεκαπενταετίας εξανεμίζεται στις μισθολογικές ανάγκες που θα προκύψουν από τη διαδικασία μετάταξης των σημερινών εργαζομένων στο δημόσιο.

Επίσης, εδώ θα πρέπει να απαντηθούν διάφορα ζητήματα, κύριε Υπουργέ, σε σχέση με το ποιο είναι το ακριβές πλαφόν των μετατάξεων των εργαζομένων στα λιμάνια ή προς άλλες δημόσιες υπηρεσίες;

Γιατί θα πρέπει να έχουμε υπ' όψιν και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που έπεται. Ποιες θα είναι αυτές οι δημόσιες υπηρεσίες;

Με ποιες δεξιότητες, με ποια κριτήρια θα κριθούν όλα αυτά, έτσι ώστε να μην έχουμε το ανορθολογικό αποτέλεσμα που κοστίζει ακόμη και σήμερα στο δημόσιο, πολλαπλά και όχι μόνον σε οικονομικό κόστος, της λανθασμένης επιλογής του λανθασμένου μοντέλου μετατάξεις των υπαλλήλων της Ολυμπιακής στον ευρύτερο δημόσιο τομέα;

Θα έχουμε τη δυνατότητα αύριο στην Ολομέλεια να αναφερθούμε σε επιμέρους ζητήματα στα οποία το «Ποτάμι» έχει άλλες προσεγγίσεις, αλλά και σε επιμέρους θέματα, όμως το Κόμμα μας, θα υπερψηφίσει την Κύρωση της πώλησης του λιμένα και επιφυλασσόμαστε για αύριο, γιατί θα αναφερθούμε σε πιο εξειδικευμένα ζητήματα που προκύπτουν από την πώληση αυτή. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης για 12 λεπτά.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Καλησπέρα και από εμένα. Περιττό είναι να πω για τον ερασιτεχνικό τρόπο με τον οποίο νομοθετούμε τον τελευταίο καιρό. Το κατεπείγον έχει καταντήσει πανάκεια, πράγμα που το προσπερνώ για να μπω επί της ουσίας, γιατί πρέπει να κατεβούμε και στην Ολομέλεια να ψηφίσουμε.

Θα ήθελα περιληπτικά να αποτυπώσω, καταρχήν, τι συμβαίνει με το τρέχον νομοσχέδιο. Με την τρέχουσα σύμβαση προωθούμε την παραχώρηση των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς που αρχικά μιλάμε για το 51%, στην κινέζικη Cosco. Αυτό σημαίνει ταυτόχρονα και τον έλεγχο της διοίκησης από τη συγκεκριμένη εταιρεία. Το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα από τα πιο σημαντικά εμπορικά και γεωστρατηγικά σημεία της Ευρώπης.

Απασχολεί πάνω από 1.500 υπαλλήλους, διαχειρίζεται πολλές δεκάδες χιλιάδες αφίξεις πλοίων κάθε χρόνο και πολλές δεκάδες εκατομμύρια επιβάτες. Μπορεί να διαχειριστεί, πλέον, ακόμη και πλοία 20.000 εμπορευματοκιβωτίων 400 μέτρων και μάλιστα, περισσότερα του ενός ταυτόχρονα.

Θα σας δώσω να καταλάβετε την πολύτιμη κατάσταση του λιμένος Πειραιά, μέσα από μια χαρακτηριστική αντιστοιχία. Η αμερικανική ένωση λιμενικών αρχών εκτιμά πως 155 δις δολάρια θα επενδυθούν έως και το 2020 για την επανάκτηση των αμερικανικών λιμανιών. Ο σκοπός αυτής επένδυσης έχει να κάνει με την ικανότητα της υποδοχής ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων που χρησιμοποιούν οι εταιρείες τακτικών γραμμών. Αυτή την υποδομή που πρόκειται η Αμερική να υλοποιήσει, εμείς την βρίσκουμε ήδη στο λιμάνι μας. Μάλιστα, διευρύνουν περαιτέρω αυτές τις δυνατότητες, με την ολοκλήρωση του Δυτικού τμήματος. Το κινεζικό εμπόριο βλέπει το λιμάνι του Πειραιά, σαν μια μοναδική ευκαιρία να κατακτήσει εμπορικά την Ευρώπη. Καταθέτω και στα πρακτικά σχετική πηγή από τα παραπάνω.

Η Cosco θα μας δώσει σε πρώτη φάση, περίπου, 280 εκατομμύρια ευρώ για να πάρει το 51%. Σε πέντε χρόνια θα καταβάλει, επιπλέον, 88 εκατομμύρια ευρώ για να κατακτήσει και το υπόλοιπο 16%. Το δεύτερο σκέλος θα συμβεί, μόνο, εφόσον υλοποιήσει υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 290 εκατομμυρίων ευρώ και η σύμβαση αυτή θα λήξει στις 13 Φεβρουαρίου 2052.

Σχετικά με το οικονομικό αντάλλαγμα, η συνολική αξία του 67% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ στην Cosco, σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ, ανέρχεται στο ενάμισι δις ευρώ. Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την προσφορά των 368,5 εκατομμυρίων ευρώ και τις υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ που πρέπει να γίνουν την επόμενη δεκαετία. Επίσης, περιλαμβάνει τα αναμενόμενα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου από τη σύμβαση παραχώρησης, τα οποία δεν θα ξεπεράσουν τα 410 εκατομμύρια ευρώ.

Το κλίμα μέσα στο οποίο πωλείται το λιμάνι είναι αρκετά δυσμενές. Βρισκόμαστε εδώ και πολύ καιρό, εν μέσω εκτενών απεργιακών κινητοποιήσεων. Η ομοσπονδία των υπαλλήλων των λιμανιών και οι λιμενεργάτες προβαίνουν σε μαζικές κινητοποιήσεις αρκετά συχνά. Οι εταιρείες έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον να προβούν σε νομικές κινήσεις κατά των απεργιών και για τη διεκδίκηση αποζημιώσεων που ξεπερνούν τις 50. Ως αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης, οι ζημιές για τους ναυτικούς πράκτορες, τους εκτελωνιστές, τις εισαγωγικές και εξαγωγικές επιχειρήσεις ολοένα και αυξάνονται. Καταθέτω σχετική πηγή στα πρακτικά από τα όσα ανέφερα.

Από τη μια πλευρά, δηλαδή, πουλάτε το λιμάνι και από την άλλη, έχουμε έντονη αναστάτωση από τις απεργιακές κινητοποιήσεις κλάδων, οι οποίοι, μάλιστα, σας στήριξαν ιδιαιτέρως πριν γίνεται κυβέρνηση.

Αυτό είναι μια έμπρακτη απόδειξη της καιροσκοπικής και λαϊκιστικής τακτικής της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ. Αυτά που κάποτε θα πωλούνταν μόνο «πάνω από το πτώμα σας», τώρα πωλούνται άρον άρον και μάλιστα, με τη μορφή του κατεπείγοντος.

Ας δούμε κάποια κρίσιμα άρθρα της σύμβασης. Στο άρθρο 7, προβλέπεται πρόγραμμα υποχρεωτικών επενδύσεων σε όλους τους τομείς δραστηριότητας του λιμανιού. Οι επενδύσεις αυτές προϋπολογίζονται στα 350.000.000 ευρώ τα πρώτα 5 έτη και 50.000.000 στη δεύτερη 5ετία. Αν η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού γινόταν υπό ομαλές συνθήκες, πιο έγκαιρα δηλαδή και χωρίς τον πόλεμο του ΣΥΡΙΖΑ πριν γίνει κυβέρνηση, ήμαστε σίγουροι ότι οι επενδύσεις θα ήταν κατά πολύ μεγαλύτερες. Στο σημείο όμως που καταντήσαμε να επενδύσει κάποιος στο ασταθές ελληνικό οικονομικό περιβάλλον, μόνο άθλος μπορεί να χαρακτηριστεί.

Επίσης στο άρθρο 10α, βλέπουμε ότι διατηρείται σε ισχύ ο υφιστάμενος κανονισμός προσωπικού των εργαζομένων της ΟΛΠ Α.Ε.. Πέρα από αυτά η κυβέρνηση προσπαθεί να εξασφαλίσει οφέλη στις συνδικαλιστικές οργανώσεις, δηλαδή να συμμετέχουν σε διαδικασία αντικατάστασης των κανονιστικών διατάξεων και να αποφευχθούν μονομερείς αποφάσεις εκ μέρους του παραχωρησιούχου. Βλέπουμε ότι οι κινέζοι δεν εγείρουν αντιδράσεις και αμφιβολίες επί του παρόντος. Επομένως, τα ξένα επενδυτικά κεφάλαια δεν θέλουν και τόσο να μας «πιούν το αίμα και το αίμα των εργαζομένων» και η προεκλογική πολεμική του ΣΥΡΙΖΑ αποδεικνύεται πόσο ανόητη και εξωπραγματική ήταν. Αυτό που θέλουν οι ξένοι επενδυτές είναι το συμφέρον τους και αυτό είναι ξεκάθαρο. Δεν έχουν τις δικές σας ιδεοληψίες, ούτε προσπαθούν να υποσκάψουν τη δική σας αυθυπαρξία.

Αυτό φαίνεται και στις ευνοϊκές διατάξεις του άρθρου 11 περί μετατάξεων προσωπικού. Διερωτώμεθα ωστόσο για ποιο λόγο κάποιος να φύγει από την υπάρχουσα θέση εργασίας του και να πάει σε κάποια άλλη του δημοσίου. θα θέλαμε να μας εξηγήσετε μερικούς λόγους για τους οποίους ένας εργαζόμενος, θα ήθελε, εν προκειμένω να μεταταχθεί. Φαίνεται ενδιαφέρον το συγκεκριμένο σημείο και διατηρεί πολιτικές επεκτάσεις. Πιστεύουμε ακράδαντα ότι πρόκειται για έναν ακόμη ρουσφετολογικού χαρακτήρα άρθρο και επιφυλασσόμαστε γι’ αυτό.

Η Ένωση Κεντρώων είναι υπέρ των ιδιωτικοποιήσεων, εφόσον όμως αυτές γίνονται μελετημένα και με πλάνο μεθοδευμένο στρατηγικά, με ψυχραιμία και τεχνοκρατικό πνεύμα, όχι όπως να είναι υπό την πίεση των δανεικών μας υποχρεώσεων και την κατακραυγή της διεθνούς κοινότητας. Αυτή είναι η διαφορά μεταξύ της ιδιωτικοποίησης και του ξεπουλήματος. Οφείλω να σας την επισημάνω, γιατί εσείς στο παρελθόν εδώ εννοούσατε όλες τις ιδιωτικοποιήσεις των προηγούμενων κυβερνήσεων, ξεπουλήματα.

Παρόλα αυτά επειδή εξακολουθείτε να μη γνωρίζετε πώς γίνονται οι δουλειές στον ιδιωτικό τομέα, επειδή οι μοναδικές επενδύσεις που ξέρετε μέχρι στιγμής να κάνετε είναι το άνοιγμα δημοσίων οργανισμών με δανεικά, θα σας παροτρύνουμε για άλλη μια φορά να αφήσετε τις θέσεις σας σε κάποιους που πιστεύουν στην ιδιωτική οικονομία και στην ελεύθερη αγορά της. Με το «ζόρι παντρειά» δεν γίνεται.

Παρόλα αυτά είμαστε θετικοί επί της αρχής και κρατάμε μια επιφύλαξη επί των άρθρων για τη σχετική ψηφοφορία στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εμείς ευχαριστούμε. Ερχόμαστε τώρα στους Βουλευτές για πέντε λεπτά, διότι στις 14.00΄ θα διακόψουμε για την ονομαστική ψηφοφορία στην Ολομέλεια. Το λόγο έχει ο κ. Βαρβιτσιώτης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα τη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, δεν συζητάμε τίποτε άλλο. Δεν συζητάμε την αποκρατικοποίηση, την οποία δεν ξέρω αν η κυβέρνηση θα κυρώσει, γιατί με τον καινούργιο νόμο για το ταμείο της ελληνικής περιουσίας δεν χρειάζεται να περνάμε από το «βάσανο» της Βουλής. Δεν συζητάμε καμία σύμβαση με την COSCO. Συζητάμε τι παραχωρούμε στο λιμάνι του Πειραιά, στην εταιρεία, το πλειοψηφικό πακέτο της οποίας θα πωληθεί στην COSCO.

Είναι κάτι διαφορετικό, κύριε Δρίτσα, από αυτό το οποίο παραλάβατε στις 25 Ιανουαρίου, ως σχέδιο του ΤΑΙΠΕΔ; Έχετε προσθέσει μια γραμμή; Έχετε βάλει μια επένδυση; Έχετε κάνει κάτι διαφορετικό; Τίποτα! Τίποτα! Το σχέδιο στις 5 Δεκεμβρίου 2014, που ολοκλήρωσε το ΤΑΙΠΕΔ και συζητήθηκε ανάμεσα στον κ. Χαρδούβελη και εμένα, κι πάνω στο οποίο θα είχαμε παρατηρήσεις, δεν άλλαξε. Ήλθε αυτούσιο. Τι χάσαμε όλο αυτό το διάστημα; Χάσαμε χρόνο. Πάρα πολύ χρόνο για την εθνική οικονομία. Στις 6 Μαρτίου 2015 ήταν η ημερομηνία για την υποβολή των δεσμευτικών προσφορών για την πώληση του πακέτου του ΟΛΠ. Πέρασε άπραγη, πέρασε άπραγο ένα εννιάμηνο, χάθηκαν οι δυνατότητες να έχουν έρθει αυτά τα λεφτά και να έχουν αρχίσει οι επενδύσεις στη χώρα. Ο κ. Δρίτσας, έκανε τον πόλεμο απέναντι στον ΤΑΙΠΕΔ, πόλεμο που έκανε και απέναντι σε εμένα, τη Σύμβαση, όμως, Βαρβιτσιώτη φέρνει και καταθέτει. Διαδήλωναν έξω από το γραφείο μου, μετά διαδήλωναν μέσα στο γραφείο μου. Φέρνει, ακριβώς αυτά τα οποία συμφωνήθηκαν.

Γιατί επελέγη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτός ο τρόπος ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ; Νομίζετε ότι εμείς δεν είχαμε σκεφτεί το να δούμε περισσότερες παραχωρήσεις; Ήταν δυνατές; Όχι! Υπήρχε ενδιαφέρον; Όχι! Αυτό που υπήρχε ενδιαφέρον, πραγματικά για το λιμάνι του Πειραιά, ήταν από μεγάλους επενδυτικούς ομίλους, διαχειριστές λιμανιών- γιατί είχαμε βάλει την προϋπόθεση ότι ο οποιοσδήποτε συμμετέχει πρέπει να διαχειρίζεται λιμάνι- να αγοράσει το πλειοψηφικό πακέτο. Τι κατάφεραν οι φοβερές δηλώσεις του Ιανουαρίου του 2015, του κυρίου Δρίτσα, που προσερχόμενος να ορκιστεί στο Μέγαρο Μαξίμου, μας είπε: «Η ιδιωτικοποίηση και το ξεπούλημα του λιμανιού σταματά εδώ». Και στις προγραμματικές δηλώσεις πάλι της κυβέρνησης, του Ιανουαρίου, πάλι μας είπε, ότι «με την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ σταματάει ιδιωτικοποίηση», τι κατάφερε; Να διώξει επενδυτές. Να μειώσει την ένταση του ανταγωνισμού και τελικά να κατατεθεί μόνο μια προσφορά. Έξι μεγάλοι όμιλοι είχαν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους, κατετέθη μια προσφορά. Αυτό είναι το επίτευγμα της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, της πολιτικής ΣΥΡΙΖΑ, της πολιτικής διγλωσσίας με την οποία πολιτεύτηκαν όλα αυτά τα χρόνια.

Είναι καλή η Σύμβαση Παραχώρησης; Θεωρώ ότι σε γενικές γραμμές, είναι μια καλή σύμβαση παραχώρησης ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο και στον Οργανισμό Λιμένων Πειραιά.

Θεωρώ ότι υποχώρησε η κυβέρνηση, αντί για 4% του συνολικού τζίρου των εσόδων, πέφτουμε στο 3,5%, δεν ακούγεται πολύ σημαντική μείωση, αλλά είναι μια μείωση της τάξεως του 25% του τιμήματος που θα παίρνουμε. Εξασφαλίστηκαν οι επιχειρήσεις που δρουν μέσα στο λιμάνι; Ιδιαίτερα στην ναυπηγοεπισκευή, οι περισσότερες των οποίων βρίσκονται «μεταξύ φθοράς και αφθαρσίας», δεν έχουν καταφέρει να ανανεώσουν τις συμβάσεις που έχουν με τον ΟΛΠ; Όχι! Εξασφαλίστηκαν οι εργαζόμενοι, όπως λέει η Αιτιολογική Έκθεση με έναν επιπλέον τρόπο, Αριστερό, από τον «προστάτη των δικαιωμάτων»; Όχι! Η Σύμβαση Παραχώρησης δεν περιγράφει τίποτα. Το μόνο πρωτοφανές που περιγράφει είναι ότι τους κομματικούς φίλους του κ. Δρίτσα, για τους οποίους «έκλεισε το μάτι» και ήταν και υποψήφιοί του στο «λιμάνι της αγωνίας», θα τους μετατάξει στο δημόσιο, για να μην τους ακουμπήσει η κρίση της ιδιωτικής διαχείρισης. Αυτό είναι το μόνο! Και με αυτό το τρικ κατάφερε να σταματήσει και να κάμψει τα απεργιακά συμβάντα στο Πειραιά.

Είναι καλό για τη χώρα να προχωρήσουμε σ' αυτή την παραχώρηση προς την Cosco, οριστικά και να τιμήσουμε αυτήν την ιστορική κατεύθυνση, που έλαβε ο Κώστας Καραμανλής το 2008, να κάνουμε μια στρατηγική σημασία με την Κίνα; Αυτή η ιστορική κατεύθυνση, η οποία πολεμήθηκε τότε από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και τη συνέχισε ο Αντώνης Σαμαράς. Ο κ. Σαμαράς αποφάσισε να επεκτείνουμε και να διευρύνουμε αυτή τη συνεργασία με την Cosco και αντί να έχουμε παραχωρήσει τον προβλήτα 2 και τον ανατολικό προβλήτα 3, τον οποίο κατασκεύασε τότε η Cosco – γιατί νερό ουσιαστικά παραχωρήσαμε σε ό,τι αφορά τον προβλήτα 3 – να δώσουμε το δικαίωμα στους κινέζους να κατασκευάσουν και το δυτικό κομμάτι του προβλήτα 3, με άλλα 230 εκατομμύρια επένδυση.

Ξέρετε, ποιοι αντιδρούσαν σ' αυτό; Η σοβαρή αντίδραση δεν προερχόταν από τον ΣΥΡΙΖΑ. Αντιδρούσε η ευρωπαϊκή επιτροπή, αντιδρούσαν τα λιμάνια του Αμβούργου και του Ρότερνταμ, τα οποία έκαναν ισχυρότατο λόμπι στην ευρωπαϊκή επιτροπή να μην εμβαθύνει αυτή η συνεργασία με τους κινέζους, γιατί τότε θα έχαναν σημαντικά φορτία. Ξέρετε, γιατί απέκτησε ο Πειραιάς αυτή τη διεθνή ακτινοβολία και το διεθνές ενδιαφέρον; Για ένα λόγο, γιατί συνδέθηκε επιτέλους με το τρένο, το τρένο το οποίο στην Ειδομένη το είχατε κλειστό σε όλη τη διάρκεια της αποκρατικοποίησης.

Θέλω να σας πω, ένα προσωπικό σχόλιο. Σέβομαι και τιμώ τον Θόδωρο Δρίτσα για τη διαδρομή του. Περίμενα, ότι σήμερα δεν θα είχε κάνει αυτή την κίνηση, να είναι αυτός που θα εισηγείται. Θα τον τιμούσα περισσότερο, αν είχε παραιτηθεί και ας ψήφιζε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτό, δεν αφορά το νομοσχέδιο όμως, κ. Βαρβιτσιώτη.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Θα τον τιμούσα περισσότερο, αν είχε παραιτηθεί και ας είχε αναλάβει κάποιος άλλος από εσάς το βάρος αυτής της ευθύνης. Θα ήθελα να πω, ότι θα τον σεβόμουνα πολύ περισσότερο, αν πραγματικά είχε μείνει συνεπής σε όλα αυτά.

Επειδή, κυρία Πρόεδρε, άκουσα τον κ. Φάμελλο να μιλάει για ξεπούλημα, θέλω να του πω να μην έχει αυτό το ύφος, όταν έρχεται και ψηφίζει, αυτά που η προηγούμενη κυβέρνηση οργάνωσε.

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

ΑΝΔΡΑΣ ΡΙΖΟΥΛΗΣ: Η συζήτηση πήρε ενδιαφέρουσα διάσταση, οπότε είμαι ευχαριστημένος διπλά που είμαι στο βήμα αυτή τη στιγμή. Καταρχάς, θα ξεκινήσω με μια ρήση ενός από τους εισηγητές, που πραγματικά μου έκανε θετική έκπληξη, του κ. Δανέλλη, ο οποίος ανέφερε ότι από δω και πέρα – και θα έπρεπε και τα προηγούμενα χρόνια – στόχος να είναι η δημόσια περιουσία ως εργαλείο ανάπτυξης. Πολύ σοβαρή η τοποθέτηση αυτή. Πραγματικά, είναι και στη δική μας αντίληψη, κατά πόσο τα προηγούμενα χρόνια ακολουθήθηκε αυτό. Όμως, να πούμε και τι είχε πει ο κ. Θεοδωράκης το 2015, «Φέρτε γρήγορα μια συμφωνία να τελειώνουμε». Στο περιβάλλον που είμαστε, για να γίνει εργαλείο ανάπτυξης η δημόσια περιουσία, θέλει διαπραγμάτευση και συναίνεση θα πούμε, αλλά κυρίως, θέλει διαπραγμάτευση. Άρα, επειδή αυτή είναι η προτεραιότητα που βάζει ο ΣΥΡΙΖΑ, ας μη λέμε πολλά λόγια για το τι καθυστερούμε.

Εκεί, που θα ήθελα, επίσης, να αναφερθώ είναι κυρίως στην εισηγήτρια της Ν.Δ..

Μίλησε για ακραίες φωνές κατά της επένδυσης, ψέματα, παραπλάνηση. Αυτό έρχεται με την προηγούμενη που είπε ο κ. Γαβρίλης, προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος και όχι μόνο αυτό. Η κυρία Κεφαλογιάννη είπε ότι προτεραιότητά της είναι οι εργαζόμενοι. Εδώ είναι που οι εργαζόμενοι τώρα κάθονται και τρέμουν. Θυμούνται τις εργασιακές σχέσεις, την απορρύθμιση τους, θυμούνται τα 4ωρα, τα 3ωρα και καταλαβαίνουν, εάν η Ν.Δ. ήταν στην κυβέρνηση, πόσο θα προάσπιζε τις θέσεις των εργαζομένων στον ιδιωτικό τομέα.

Μίλησε και για κάτι άλλο, όμως και πρέπει να το πούμε γιατί λέγεται συνέχεια. Μίλησε για καρέκλες. Για όποιον δεν κατάλαβε, στις εκλογές του Σεπτεμβρίου υπάρχει μια κυβέρνηση που πρέπει να βγάλει τετραετία. Εάν, λοιπόν, θεωρείτε ότι μια κυβέρνηση, η οποία ψηφίστηκε από τον ελληνικό λαό για να βγάλει 3-4 χρόνια ενός προγράμματος και ένα ξανακριθεί, εάν θα είναι εδώ, στην καρέκλα της ή όχι, να τονίσουμε στη Ν.Δ. ότι αυτές οι καρέκλες που κατέχει ο ΣΥΡΙΖΑ δεν έχουν το όνομα «του παππού, του εγγονιού, του ανιψιού, του μπάρμπα, του θείου». Για να τελειώνουμε μ’ αυτούς που αγωνιούν να καταλάβουν τις θέσεις των «παππούδων» τους ξανά στην κυβέρνηση.

Οι ιδιωτικοποιήσεις ξέρουμε πώς ξεκίνησαν, ξεκίνησαν από τις προηγούμενες κυβερνήσεις και ξέρουμε ποιος ήταν ο σκοπός τους, να ξεπουληθούν όλα γρήγορα.

Κατηγορείται η Κυβέρνηση ότι άργησε. Προφανώς, όχι μόνο γι' αυτό θ’ αργήσουμε, αλλά και γι’ άλλα ζητήματα που έχουν να κάνουν με τη συμφωνία, γιατί η προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος είναι προτεραιότητα για εμάς και γι' αυτό θ’ αργήσουμε, όπως αργήσαμε τώρα και με τη συμφωνία με την COSCO, ώστε να μπορέσουμε να διασφαλίσουμε κάποια πράγματα.

Ποια είναι αυτά; Τα είπε εν ολίγοις ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, τα αναφέρω κι εγώ, ότι το 51 - 16 στην παραχώρηση, όπου το 16 θα δοθεί εφόσον οι συμβατικές υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η επιχείρηση πραγματοποιηθούν, η εξαίρεση των λιπασμάτων, προστασία περιοχών, διασφάλιση εγκαταστάσεων, αναπτυξιακές διαστάσεις και προστασία ακινήτων εκτός της ζώνης, περιφρούρηση των θέσεων εργασίας, όπου αναφέρεται μέσα στη συμφωνία ότι δεν είναι επιτρεπτή η μονομερής ανατροπή των εργασιακών σχέσεων και μισθών.

Όλα αυτά θα τα προέβλεπε μια χαρά η Ν.Δ., είδαμε πώς τα είχε τακτοποιήσει με τους εργαζόμενους τα προηγούμενα χρόνια, προτεραιότητα ήταν οι απολύσεις και η τρίωρη εργασία, οι ανασφάλιστοι, ουσιαστικά.

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε, λέγοντας ότι η συμφωνία για την παραχώρηση, με τις τροποποιήσεις που έχουν γίνει και τις διασφαλίσεις, βελτιώνει στο μέτρο των προηγούμενων συμφωνιών και δεσμεύσεων που είχαν γίνει και από αυτή την πλευρά γίνεται θετικότερη για το δημόσιο, στη λογική ότι πήραμε κάτι το οποίο ήταν ξεπούλημα και γι' αυτό διαμαρτυρόμασταν, είχαμε μια συμφωνία στην οποία κάναμε υποχωρήσεις και φέραμε αυτό το οποίο ήταν το καλύτερο δυνατό αυτή τη στιγμή.

Αυτή θα είναι η πρακτική μας και με τα υπόλοιπα νομοσχέδια.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δε θέλω να μιλήσω και να αφιερώσω χρόνο για την πρακτική την νομοθετική που ακολουθείτε όλο το διάστημα από τότε που ανήλθατε ουσία, καθώς βλέπουμε ότι εχθές το βράδυ στις 10:00 η ώρα καταθέσατε αυτό το ογκωδέστατο σχέδιο νόμου, σύμβαση παραχώρησης. Τελικά φαίνεται ότι η λειτουργία της Βουλής δεν έχει βελτιωθεί από τότε που αναλάβατε και, θα έλεγα, ότι έχει διολισθήσει σε πολύ πολύ χειρότερες πρακτικές.

Αλλά, θεωρώ, κύριε Υπουργέ και αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, ότι με τη σημερινή σύμβαση παραχώρησης που φέρνετε προς συζήτηση και προς ψήφιση στην Επιτροπή της Βουλής, εγείρεται ένα τεράστιο ηθικό, ένα τεράστιο πολιτικό, ένα τεράστιο πρόβλημα δεοντολογίας, από τον Υπουργό και την κυβέρνηση που αυτή τη στιγμή κυβερνά τον τόπο και εξηγούμαι τι εννοώ:

Ο αρμόδιος Υπουργός, πολλά στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ, ο ίδιος ο κ. Τσίπρας, όλο το διάστημα που βρίσκονταν στην αντιπολίτευση, αλλά και μεγάλο διάστημα από τη στιγμή που ήρθαν στην εξουσία και μετά, διαρρήγνυαν τα ιμάτιά τους και υπόσχονταν στο κόσμο και τους πολίτες αυτής της χώρας ότι αυτή η σύμβαση παραχώρησης δεν θα προχωρούσε.

Εγείρεται, λοιπόν, ένα τεράστιο πολιτικό θέμα, ένα τεράστιο ηθικό θέμα υποκλοπής μεγάλου κομματιού της κοινωνίας, της ψήφου πολλών συμπολιτών μας, καθώς όλο αυτό το διάστημα υποσχόσαστε κάτι άλλο από αυτό που σήμερα έρχεστε και κάνετε.

Θα ήθελα ο Υπουργός με θάρρος, με παρρησία να βγει και να εξηγήσει σήμερα στους παριστάμενους Βουλευτές, για ποιο λόγο το κάνει αυτό. Γιατί αν το κάνετε επειδή σήμερα έστω και αργά αναγνωρίζετε την κοινωνική χρησιμότητα αυτής της παραχώρησης να βγείτε και να το παραδεχθείτε θαρραλέα και να πείτε ότι κάναμε λάθος. Αν από την άλλη, δεν μπορείτε να αναγνωρίσετε, δεν καταλαβαίνετε για ποιο λόγο σήμερα υπογράφετε αυτή τη Σύμβαση παραχώρησης, τότε απορώ γιατί κάθεστε στα έδρανα του Υπουργού. Πώς είναι δυνατόν να έρχεστε, να καταθέτετε και να υπερασπίζεστε κάτι προς ψήφιση τη στιγμή που διαφωνείτε, που είναι ενάντια σε αυτό που πιστεύετε ότι είναι καλό για τη χώρα που είναι ενάντια σε αυτό που πιστεύατε, είναι ενάντια στην ιδεολογία σας. Αυτό δεν είναι υπεύθυνη και ηθική πολιτική στάση. Δεν θέλω να τη χαρακτηρίσω, καταλαβαίνετε τι είναι αυτό. Αυτό είναι απλά να φέρουμε κάτι για να μείνουμε σε μια καρέκλα, ενώ δεν το πιστεύουμε.

Είπε ο αρμόδιος Εισηγητής της Κυβερνητικής Πλειοψηφίας ότι αυτό το φέρνουμε σήμερα και το υπογράφουμε, ως Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ για το λόγο ότι εμπεριέχεται στη Συμφωνία του Αυγούστου. Αν το κάνετε αυτό, τότε πραγματικά καταλαβαίνει ο καθένας ότι δεν μπορείτε να κάνετε τίποτα για να βγάλετε τη χώρα από το πρόβλημα, αν δεν καταλαβαίνετε ποια είναι η χρησιμότητα αυτής της Σύμβασης παραχώρησης.

Θα σας πω μόνο τρία πράγματα, τα οποία αποδεικνύουν πώς από το 2008 και μετά αυτό το πράγμα ωφέλησε τον τόπο, τότε που ο Κώστας Καραμανλής και η Νέα Δημοκρατία προχώρησε στο άνοιγμα του λιμανιού προς την COSCO τότε μετά από διαδικασία, φυσικά καθαρή διαδικασία και πώς αυτό έφερε κάποιες εξελίξεις στην οικονομία της Ελλάδος.

Θα σας πω ότι το λιμάνι του Πειραιά πριν το 2008 ήταν το 13ο της Μεσογείου. Εμείς πιστεύαμε ότι αυτό το πράγμα μπορούσε να βελτιωθεί. Για διάφορους λόγους που θέλουν πολύ χρόνο να τους εξηγήσουμε η δημόσια διαχείριση, η κρατική παρέμβαση, η κρατική λειτουργία του λιμανιού δεν απέδιδε στην κοινωνία, δεν απέδιδε στους Έλληνες πολίτες αυτά τα οποία θα μπορούσε να αποδώσει. Μετά από πέντε μόλις χρόνια το 13ο λιμάνι της Μεσογείου, το λιμάνι του Πειραιά έγινε το 3ο λιμάνι της Μεσογείου και για πολλούς τα επόμενα χρόνια και μετά την υπογραφή αυτής της Σύμβασης παραχώρησης στο λιμάνι του Πειραιά μπορεί να γίνει το πρώτο λιμάνι όχι της Μεσογείου, αλλά της Ευρώπης.

Όπως πολύ σωστά είπε ο κ. Βαρβιτσιώτης αυτοί που αντιτίθενται σε αυτή τη συμφωνία, αυτοί που αντιτίθενται στην έλευση της COSCO και στη χρήση, στη παραχώρηση αυτή, έτσι ώστε η COSCO να χρησιμοποιήσει αυτό το καίριο λιμάνι, αυτό το καίριο τόπο για την επέκταση των δραστηριοτήτων, ενάντια σε αυτό το πράγμα είναι και δεν θα έπρεπε να είναι, όχι Έλληνες συμπολίτες, γιατί απέναντι είναι εσωτερικοί ανταγωνιστές, άλλα λιμάνια, όπως του Ρότερνταμ και του Αμβούργου που χάνουν δουλειά και βλέπουν ότι θα χάσουν και περισσότερη δουλειά. Το λιμάνι του Ρότερνταμ έχει δημιουργήσει 140.000 έμμεσες και άμεσες θέσεις εργασίας. Άρα, εκεί πρέπει να κοιτάξουμε. Αυτά μπορούν να γίνουν στην Ελλάδα.

Δίπλα στο λιμάνι το δικό μας του Πειραιά μπορούν να έρθουν εταιρείες μεταποίησης ελαφράς και βαριάς μεταποίησης. Μπορεί να έρθουν παραγωγικές εταιρείες. Επί Νέας Δημοκρατίας, επί Αντώνη Σαμαρά είχε έρθει η Hewlett Packard, είχε δημιουργήσει μια παραγωγική διαδικασία μεταποιητική και ανασυσκευασίας. Απασχολούσε εκατοντάδες άτομα προσωπικό, ήταν το ξεκίνημα, είναι ένα ελάχιστο σημάδι του τι μπορεί να γίνει αν τελικά προχωρήσουμε σε αυτή τη σύμβαση.

Για αυτό εμείς τότε την υποστηρίζαμε και γι’ αυτό όλο αυτό το διάστημα υποστηρίζαμε αυτή τη στρατηγική κατεύθυνση, φυσικά με κανόνες διαφάνειας, φυσικά με δικαιοσύνη, φυσικά με κανόνες ανταγωνισμού, δίκαιο ανταγωνισμού. Αυτή είναι η στρατηγική κατεύθυνση, κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, το θέλουμε όχι από κάποιο καπρίτσιο, δεν θέλουμε την ιδιωτικοποίηση επειδή υπάρχει κάποιο ιδεολογικό στερεότυπο, το θέλουμε επειδή με αυτό τον τρόπο θα βελτιωθεί η οικονομία της Ελλάδος, θα δημιουργηθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας, θα βρουν δουλειά οι άνεργοι συμπολίτες μας που δεν έχουν καθόλου εισόδημα αυτή τη στιγμή.

Ολοκληρώνω, λέγοντας, αν δεν το πιστεύετε, κύριε Υπουργέ, παραιτηθείτε, είναι πιο θαρραλέο και ηθικό, αν πάλι το πιστεύετε αυτό που κάνετε σήμερα, να το παραδεχτείτε και με αυτόν τον τρόπο, βέβαια, θα παραδεχτείτε και το λάθος που κάνετε όλα αυτά τα χρόνια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός, γιατί θα γίνει διακοπή σύντομα. Πριν αρχίσετε, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να πούμε το εξής. Μετά τη λήξη της τοποθέτησης του κυρίου Υπουργού, υπάρχει Ολομέλεια και ονομαστική ψηφοφορία. Θα επανέλθουμε, μετά, στις 16.00 με τους φορείς και όταν τελειώσουν οι φορείς θα συνεχίσουμε στη λίστα των ομιλητών, καθώς και του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου των ΑΝ.ΕΛ., που δεν μπόρεσε να μιλήσει πριν. Εκτός αν προλάβουμε να μιλήσει ο κ. Καμμένος, μετά τον κύριο Υπουργό, γιατί περιμένουμε τηλέφωνο να κατέβουμε στην Αίθουσα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ για την αρμονία της συζήτησης. Ωστόσο, πέντε λεπτά για να θέσω τα ζητήματα και να απαντήσω είναι ελάχιστα. Εν πάση περιπτώσει, αν αναγκαστούμε να διακόψουμε θα πρέπει να βρούμε έναν τρόπο να συνεχιστεί η τοποθέτησή μου, διότι παρουσιάζω ένα σχέδιο νόμου, μια κύρωση Συμβάσεως και πρέπει όλα αυτά να παρουσιαστούν επαρκώς.

Πρώτα από όλα, να καταθέσω μερικές νομοτεχνικές βελτιώσεις και να διανεμηθούν.

Στο δ’ εδάφ. της παρ. 4 του άρθρου 9 η φράση «η Πολεοδομική Υπηρεσία του Δήμου Πειραιά» αντικαθίσταται από τη φράση «κατά τόπο αρμόδια Πολεοδομική Υπηρεσία».

Στην περ. (α) της παρ. 3 του άρθρου 10, μετά τη φράση «στον προϋπολογισμό» προστίθεται η φράση «της Δημόσιας Αρχής Λιμένα σύμφωνα με το άρθρο 129 του ν.4389/2016 (Α’94)».

Στην περ. (β) της παρ. 1 του άρθρου 11, η φράση «30 Ιουνίου 2017» αντικαθίσταται με τη φράση «31 Δεκεμβρίου 2017» και η φράση «30 Ιουνίου 2018» αντικαθίσταται με τη φράση «31 Δεκεμβρίου 2018».

Στο β’ εδάφ της παρ. 3 του άρθρου 11 μετά τη φράση «της παραγράφου 1» προστίθεται η φράση «και της παραγράφου 5 του παρόντος».

Στο α’ εδάφ. της παρ.5 του άρθρου 11, η φράση «Δεκεμβρίου 2017» αντικαθίσταται από τη φράση «Δεκεμβρίου 2018» και η φράση «Δεκεμβρίου 2018» με τη φράση «Δεκεμβρίου 2019». Τα καταθέτω.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, πράγματι, σήμερα κατατίθεται ενώπιον της Επιτροπής και αύριο ενώπιον της Ολομέλειας της Βουλής, ένα σχέδιο κυρωτικού νόμου της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά και των συναρμόδιων Υπουργών, και ρυθμίζονται μια σειρά άλλα συναφή ζητήματα, τα οποία οδηγούν στην ολοκλήρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας και στην επικύρωση από τη Βουλή της διαγωνιστικής διαδικασίας, με την οποία μεταβιβάζονται το 51% των μετοχών του Ο.Λ.Π. στην ιδιωτική εταιρεία Κόσκο (COSCO) και εν συνεχεία, μετά από μια πενταετία, το υπόλοιπο 16%. Δηλαδή, προχωρά η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά.

Κλήθηκα να διευκρινίσω, αν –πριν- εγώ και η Κυβέρνηση και ο ΣΥΡΙΖΑ και οι Βουλευτές και ο Πρωθυπουργός λέγαμε άλλα και τώρα λέμε άλλα. Αυτό είναι ρητορικό ερώτημα, είναι πραγματικό, τι ακριβώς είναι;

Νομίζω ότι ο κ. Δανέλλης έθεσε ένα προβληματισμό που απαντά πολιτικά γιατί όλα τα άλλα είναι παραπολιτικά και γαργαλιστικά δήθεν για να δημιουργήσουν ένα δήθεν πρόβλημα. Ποιο είναι το δήθεν πρόβλημα, ότι πραγματικά αγνοείτε ότι έχουν συμβεί στη χώρα μας συγκλονιστικά γεγονότα τεραστίων διαστάσεων που επανακαθόρισαν πάρα πολλά ζητήματα με τρόπο άκρως πολιτικό, άκρως σοβαρό και με τρόπο προοπτικής για την ελληνική κοινωνία και το μέλλον αυτής της χώρας.

Φυσικά, δεν ήταν στο προγραμματικό λόγο του ΣΥΡΙΖΑ, ούτε και στον κυβερνητικό λόγο του ΣΥΡΙΖΑ αυτού του είδους η ιδιωτικοποίηση ή γενικώς η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών της χώρας. Γιατί και θα συμφωνήσω με την κυρία Μανωλάκου, όχι γιατί θεωρούσαμε ότι το υπάρχον είναι δημόσιο λιμάνι ιδιωτικό λιμάνι ήταν και πριν και τώρα, όχι γιατί έχει τη μορφή της ανωνύμου εταιρείας, αλλά γιατί λειτουργεί με κανόνες που επηρεάζονται από σχεδιασμούς ιδιωτικών παραγόντων και όχι σχεδιασμούς δημοσίου συμφέροντος. Και αυτό που ζητούσαμε πάντα ως ΣΥΡΙΖΑ και την εποχή που ήμασταν μικρή πολιτική δύναμη και εν συνεχεία, ήταν ότι επιτέλους η παραγωγική ανάπτυξη της χώρας χρειάζεται να στηριχτεί σε ένα δημόσιο σχεδιασμό είτε πρόκειται για τα λιμάνια είτε για τα τρένα, είτε για κάθε πλουτοπαραγωγική πηγή της χώρας και όχι να αφεθεί στους κανόνες της αγοράς. Αυτή ήταν η βασική μας σύγκρουση και η βασική μας αντίθεση με τις αγορές ρητά και κατ’ ουσίαν αντιμετώπισης που επικράτησαν στη χώρα μας και δυστυχώς και στην Ευρώπη και σε άλλα μέρη του πλανήτη επί πολλές δεκαετίες και ειδικά την τελευταία δεκαετία.

Αυτό δεν επετεύχθη πράγματι, αυτός ο στόχος μιας κυβέρνησης που θα ήθελε σε αυτή τη βάση να αναδιοργάνωση τις επιλογές της χώρας και επί του προκειμένου, να αξιοποίηση στο μέγιστο τον στρατηγικό χαρακτήρα που έχει το λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης με άλλους όρους και κανόνες, να δημιουργήσει συνέργειες μεταξύ των θαλασσίων και των χερσαίων μεταφορών, να αναβαθμίσει με σχεδιασμένο τρόπο την ένταξη των λιμανιών της Ελλάδας στο ευρωπαϊκό και στο διεθνές λιμενικό δίκτυο. Να δημιουργήσει δηλαδή, όρους και κανόνες κυριαρχίας προοδευτικής και αναπτυξιακής και μέσα σε αυτό, να δει ακριβώς με ρεαλισμό πώς αυτά τα πράγματα αξιοποιούνται με βάσει τα ισχύοντα στη διεθνή πραγματικότητα;

Που είναι οι παίκτες που είναι αυτοί που μπορούν να φέρουν κινητικότητα στο λιμάνι και όχι μόνο επενδύσεις, διότι ειρήσθω εν παρόδω θέλουμε επενδύσεις, αλλά αυτές τις επενδύσεις που περιλαμβάνει και αυτή η συμφωνία για να μιλάμε με ειλικρίνεια και να ξέρουμε τι υπερασπιζόμαστε και τι ψηφίζουμε. Αυτές οι επενδύσεις δεν είναι τίποτα παραπάνω τουλάχιστον για την πρώτη πενταετία, από τις προγραμματισμένες εδώ και χρόνια. Το σχέδιο το επενδυτικό του ΟΛΠ που οι κυβερνήσεις που προηγήθηκαν και του ΠΑΣΟΚ και της ΝΔ το καθυστερούσαν ακριβώς για να «φρακάρουν» μια διαδικασία ανάπτυξης του λιμανιού με βάση τους κανόνες που είχε αυτό. Δεν είναι παραπάνω ούτε κατά είδος ούτε κατά ποσό οι επενδύσεις που τώρα με τη σύμβαση παραχώρησης θα ψηφίσουμε και θα επικυρώσουμε για να γίνουν στο λιμάνι του Πειραιά την πρώτη πενταετία.

Είναι η μεγάλη προβλήτα έξω από το λιμάνι για τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια, είναι το κρηπίδωμα του Αγίου Νικολάου που δημιουργεί ακόμα μεγαλύτερη δυνατότητα χωρητικότητας και υποδοχής των κρουαζιερόπλοιων, είναι η δεξαμενή ΠΑΝΑΜΑΞ στο Πέραμα, είναι ακόμα δύο έργα, τα οποία ήταν στο προγραμματικό σχέδιο του ΟΛΠ εδώ και 10 χρόνια.

Όλα είχαν εξασφαλισμένες τις πιστώσεις. Για ορισμένα, όπως η προβλήτα κρουαζιερόπλοιων, ήταν μέσω ΕΣΠΑ. Δεν είναι τόσο το ζήτημα, επί του προκειμένου, των επενδύσεων, όσο της προσέλκυσης κινητικότητας και της δυνατότητας να γίνει το λιμάνι του Πειραιά ικανό να φέρει όλο και περισσότερα πλοία και όλο και μεγαλύτερη μεταφορά εμπορευμάτων.

Εκεί είπε ο κ. Βαρβιτσιώτης και ο κ. Σκρέκας για το μεγάλο επίτευγμα του Σαμαρά με τη σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει το Ικόνιο με το Θριάσιο. Ήταν 20 χρόνια για 17 χιλιόμετρα διαδρομή. Αυτό το μικρό τεχνικό έργο, η μικρή δημόσια επένδυση, πράγματι, έχει τεράστια σημασία σε σχέση με τη σύνδεση θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών, γιατί κανένα λιμάνι, έστω και με την «προίκα’ που έχει το λιμάνι του Πειραιά, δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικό για μεγάλο διάστημα και σε μεγάλη διάρκεια και προοπτική, αν δεν συνδέει τις θαλάσσιες και τις χερσαίες μεταφορές. Τρεις φορές έκανε ο κ. Σαμαράς τα εγκαίνια αυτής της γραμμής και τώρα λέμε ότι η ήρθε και η Hewlett-Packard και έχουν γίνει μεταποιήσεις. Όλα αυτά ήταν επικοινωνιακού χαρακτήρα. Δεν είχαν καμία σχέση με προγραμματισμό επενδύσεις.

Πράγματι, λοιπόν, αυτό που οραματιζόμασταν εμείς να αλλάξουμε τα πράγματα σε αυτήν τη χώρα και το οραματιζόμαστε ακόμα με τη συμμαχία αυτών των δυνάμεων της δεξιάς στην Ελλάδα με τις δεξιές δυνάμεις στην Ευρώπη, μας το στέρησαν και όχι από το ΣΥ.ΡΙΖ.Α., αλλά από τον ελληνικό λαό. Σε αυτήν την πραγματικότητα βρεθήκαμε το καλοκαίρι του 2015, σε μια ασφυξία για τον ελληνικό λαό και την ελληνική κοινωνία που μέρος του σχεδίου αυτού ήταν να φύγει η αριστερή Κυβέρνηση και εμείς απευθυνθήκαμε στον ελληνικό λαό και του είπαμε «χάσαμε, κάναμε το συμβιβασμό, μας αναθέτεις στη συνέχεια να παραμείνουμε παρόντες και να δώσουμε τη μάχη;» και μας είπε «ναι» ο ελληνικός λαός. Δεν μας έδωσε λευκή επιταγή, ούτε λευκό χαρτί ανυπόγραφο, αλλά μας είπε «ναι, εσείς να συνεχίσετε και παρόλα αυτά την πορεία».

Για αυτό είμαστε στις «καρέκλες», κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όχι γιατί θέλουμε να παραμείνουμε υπουργοί ή γιατί έχουμε και μια τρέλα με την εξουσία, αλλά γιατί δίνουμε καθημερινά μάχες, τις οποίες εσείς δεν δώσατε ποτέ και τις οποίες πρέπει να τις δώσει ο ελληνικός λαός μαζί με την πολιτική του εκπροσώπηση, φυσικά με ρεαλισμό και με υποχωρήσεις όταν πρέπει και με αντεπιθέσεις όταν πρέπει.

Έρχομαι τώρα σε αυτή την προκλητική, πραγματικά, παρουσίαση του κ. Βαρβιτσιώτη. Κύριε Βαρβιτσιώτη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η νέα συμφωνία που φέρνουμε, είναι στον «καμβά» αυτών που είχε ετοιμάσει ο κ. Βαρβιτσιώτης και ο κ. Χαρδούβελης και τον υπηρέτησε εν συνεχεία όλο το σύστημα που συγκροτείται μέσω του ΤΑΙΠΕΔ όλους αυτούς μήνες που εμείς ήμασταν στην Κυβέρνηση και δίναμε τη μάχη που σας περιέγραψα πριν. Η κυβέρνησή μας βρέθηκε προ τετελεσμένων από το Σεπτέμβριο και μετά με ένα δίκτυο συγκροτημένου τέτοιων κατευθύνσεων.

Αυτό που έρχεται σήμερα στη Βουλή έχει πολύ μεγάλες διαφορές με αυτό που είχατε ετοιμάσει, κ. Βαρβιτσιώτη. Αναφέρομαι στην ακτογραμμή των λιπασμάτων, αναφέρομαι στο ότι ο κώδικας ISPS και το κόστος της λειτουργίας του δεν το αναλαμβάνει πλέον το Ελληνικό Δημόσιο, όπως ήταν στην αρχική συμφωνία, αλλά το αναλαμβάνει ο παραχώρησιουχος.

Αναφέρομαι ότι το Λιμενικό Σώμα θα εξακολουθήσει να χρησιμοποιεί προβλήτες του λιμανιού του Πειραιά, όπως τώρα, ενώ αυτές είχαν εξαιρεθεί και θα έπρεπε να πληρώνει ενοίκιο το Λιμενικό Σώμα. Το ίδιο και η Σχολή Λιμενοφυλάκων. Αναφέρομαι σε ακίνητα εκτός λιμενικής ζώνης, που δεν είχαν καμία σχέση με λιμενική λειτουργία, τα οποία παραχωρούντο στον παραχωρησιούχο. Αναφέρομαι στον Αρχαιολογικό Χώρο της Κυνόσουρας. Αναφέρομαι στην αύξηση του ποσοστού παραγωγικού πλαφόν για την Προβλήτα 1, όπου η σύμβαση που είχατε ετοιμάσει το μείωνε στο ελάχιστο. Αναφέρομαι σε ζητήματα που δώσαμε καθημερινή μάχη για να τα πετύχουμε, μέσα στο ασφυκτικό διάστημα 15 ημερών αμέσως μετά τις εκλογές Σεπτεμβρίου και να τα αλλάξουμε. Αναφέρομαι σε παραχωρήσεις που κερδίσαμε μαζί, σε συνέργεια με τους δήμους Περάματος και άλλων περιοχών. Αναφέρομαι σε πάρα πολλά ζητήματα που η συμφωνία αυτή έχει διαφοροποιηθεί.

Αναφέρομαι στον όρο 5.11, που κατοχυρώνει τον ισχύοντα κανονισμό εργασίας, ενώ μέχρι τότε όλοι έλεγαν και το ΤΑΙΠΕΔ και οι προηγούμενες κυβερνήσεις ότι εργασιακά θέματα στη σύμβαση εργασίας δεν μπορούν να υπάρχουν, τα εργασιακά είναι άλλα πράγματα, θα συζητηθούν αλλού και όχι στη σύμβαση εργασίας. Δείτε τον όρο 5.11. Υπήρχε πουθενά σε κανένα σχέδιο από τα δικά σας ή από τα ώριμα του ΤΑΙΠΕΔ ή από την αφετηρία σας;

Αναφέρομαι σε πράγματα, τα οποία πραγματικά δεν είχαν καμία σχέση με αυτό που λέμε μια προσπάθεια η πώληση των μετοχών του ΟΛΠ να έχει όχι μόνο αναπτυξιακούς δείκτες, αλλά να έχει κοινωνικό μέρισμα και ασφάλεια δικαίου και ασφάλεια κοινωνικού ελέγχου μέσω των δημοσίων υπηρεσιών και εδώ –τελειώνω με αυτό, κυρία Πρόεδρε, γιατί πραγματικά πρέπει να διακόψουμε τη συνεδρίαση- η ΔΑΛ, ο «κρατιστής Δρίτσας», ήταν η επωδός όλων των φιλικών μέσων της Ν.Δ. των δημοσιογραφικών, αλλά και των εκπροσώπων της παντού, στην ιδέα να συγκροτηθεί η Δημόσια Αρχή Λιμένα και να πάρει ακριβώς την ευθύνη να οργανώσει και να ελέγξει όλες εκείνες τις αρμοδιότητες δημοσίου συμφέροντος που είχε ο ΟΛΠ ως δισυπόστατη εταιρεία πριν και τώρα δεν πρέπει να διαχυθούν σε ένα γενικώς υπάρχοντα κρατικό φορέα, ένα υπουργείο, αλλά να εξειδικευτούν, όπως γίνεται σε όλο τον κόσμο και σε όλη την Ευρώπη, σε υπηρεσίες που έχουν την τεχνογνωσία, τη δυνατότητα, την ικανότητα να λειτουργούν και να εποπτεύουν όλα αυτά και καταθέτω στα πρακτικά όλες τις αρμοδιότητες που έχει η ΔΑΛΠ για να κατανοήσει ο καθένας πόσο σημαντικό ρόλο έχουν να επιτελέσουν.

*Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Δρίτσας καταθέτει το παραπάνω έγγραφο, το οποίο επισυνάπτεται στο παρόν πρακτικό.*

Που ήταν στη σύμβαση παραχώρησης του κ. Χαρδούβελη και του κ. Βαρβιτσιώτη η ΔΑΛΠ, η Δημόσια Αρχή Λιμένα; Υπήρχε μια ΡΑΛ, μία ρυθμιστική αρχή, που και αυτή την αναβαθμίσαμε και αυτή της δώσαμε ουσιαστικές ρυθμιστικές αρμοδιότητες, πέραν των κανονιστικών που αναλαμβάνει η ΔΑΛ.

Όλα αυτά και πολλά άλλα, θα μας δοθεί η δυνατότητα έστω και στον πιεστικό χρόνο εν συνεχεία και αύριο στην Ολομέλεια, να τα εκθέσουμε.

Και να σας πω ένα τελευταίο. Μη βιάζεστε να καταδικάσετε τις μετατάξεις. Δεν έχει καμία σχέση ούτε με ρουσφέτι, κύριε εκπρόσωπε του ΠΑΣΟΚ, ούτε με τίποτε άλλο. Είναι μια πολύ ρυθμισμένη και μελετημένη αποδοχή αιτημάτων των εργαζομένων και όχι έμπνευση της Κυβέρνησης, ακριβώς για να λειτουργήσει συνθετικά, μαζί με το άρθρο 10 της κατοχύρωσης των εργασιακών δικαιωμάτων και της συνέχισης ύπαρξης του κανονισμού εργασίας.

Θα πούμε τα περισσότερα αργότερα. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό. Διακόπτουμε για την ψηφοφορία στην Ολομέλεια και θα συνεχίσουμε στις 16.00΄ στην Αίθουσα 223 με την ακρόαση των κληθέντων φορέων.

*Στο σημείο αυτό και περί ώρα 14.30΄ η συνεδρίαση διεκόπη λόγω ονομαστικής ψηφοφορίας στην Ολομέλεια*

**(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)**

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επαναλαμβάνεται η διακοπείσα συνεδρίαση. Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός για μια νομοτεχνική βελτίωση.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Μια ακόμα νομοτεχνική βελτίωση θα ήθελα να καταθέσω. Στο άρθρο 11, παρ. 5, εδάφιο β, η λέξη «υπάλληλος» αντικαθίσταται από τη λέξη «εργαζόμενος» και στο άρθρο 11, παρ. 5, εδάφιο γ, επίσης η λέξη «υπάλληλος» αντικαθίσταται από τη λέξη «εργαζόμενος». Μπορείτε να καταλάβετε για ποιο λόγο, γιατί είναι ασφαλέστερη και ακριβέστερη περιγραφή. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ, θα καταχωρηθεί στα πρακτικά και θα διανεμηθεί. Ξεκινάμε λοιπόν με την ακρόαση των φορέων, που τους ευχαριστούμε για την παρουσία τους. Να προσπαθήσουμε, όσο το δυνατόν, να είμαστε πιο συνοπτικοί και ουσιαστικοί, γιατί υπάρχει η απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων, ότι στις 22.00’ πρέπει να έχει βγει η έκθεση της Επιτροπής, άρα το χρονικό περιθώριο είναι περιορισμένο. Το λόγο έχει ο κ. Μώραλης, Δήμαρχος Πειραιά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΩΡΑΛΗΣ (Δήμαρχος Πειραιά): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, καλησπέρα και από μένα. Να εκφράσω πολύ σύντομα ένα παράπονο. Δεν είναι σωστό στις 12.30’ να ειδοποιούμαστε, για να έρθουμε στις 16.00’ η ώρα στη Βουλή, για ένα τόσο σημαντικό θέμα και να μπορούμε να είμαστε εδώ προετοιμασμένοι, με πλήρεις απόψεις και ούτω καθεξής. Για παράδειγμα, στο δήμο Πειραιά υπήρχε δημοτικό συμβούλιο σήμερα, το οποίο αναβλήθηκε, με 49 δημοτικούς συμβούλους και με σημαντικά θέματα. Ειδοποιηθήκαμε 12.30’, κάτι που θεωρώ, ότι δεν είναι σωστό. Αυτό ως μια παρατήρηση.

Θα μου επιτρέψετε, να κάνω μια πολύ μικρή ιστορική αναδρομή για τη θέση της δημοτικής Αρχής του δήμου Πειραιά και να υπεισέλθω μετά επί της συμβάσεως παραχώρησης.

Η θέση της δημοτικής Αρχής ήταν πάντα ενάντια στην πώληση των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Αυτό συνέβαινε και κατά την προεκλογική περίοδο του 2014, των δημοτικών εκλογών, αλλά και με την ανάληψη των καθηκόντων, από τον Σεπτέμβριο του 2014. Στην κατάσταση αυτή, ο Δήμος πρότεινε στο Δημοτικό Συμβούλιο και ομόφωνα αποφάσισε, να προτείνει στην τότε- Κυβέρνηση, τη δημιουργία Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου, στα όρια του δήμου Πειραιά, προκειμένου να αποφύγουμε την πώληση των μετοχών, για την οποία είχαμε άποψη, το γιατί δεν έπρεπε να συμβεί.

Παρόλα αυτά, για να έρθω πιο κοντά στο σήμερα, μετά τον Αύγουστο όμως του 2015, νομίζω ότι ήταν σαφής η πρόθεση, η πολύ μεγάλη πλειοψηφία των Ελλήνων Βουλευτών του Κοινοβουλίου- όταν 260 ψήφισαν τη νέα συμφωνία- στην οποία υπήρχε και η πώληση των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Τότε αντιληφθήκαμε- και νομίζω οποιοσδήποτε θέλει να δει την πραγματικότητα- ότι η πορεία δεν ήταν αναστρέψιμη. Ως εκ τούτου, προσήλθαμε σε έναν διάλογο με το ΤΑΙΠΕΔ ως δήμος Πειραιά.

Εκτιμώ, ότι όταν μιλάμε με το ΤΑΙΠΕΔ, μιλάμε με την Ελληνική Κυβέρνηση, πιστεύω ότι το ΤΑΙΠΕΔ αποφασίζει με εντολή και έγκριση της Ελληνικής Κυβέρνησης και του Υπουργού, αυτό θέλουμε να πιστεύουμε και αυτό πιστεύουμε, άρα προσήλθαμε καλόπιστα σε έναν διάλογο με το ΤΑΙΠΕΔ, προκειμένου να βάλουμε τους δικούς μας άξονες πάνω στη νέα σύμβαση παραχώρησης ή στα νέα δεδομένα που δημιουργούνται σε όλη την περιοχή του Πειραιά και φυσικά και στην πόλη του Πειραιά.

Δεν έχω μαζί μου, όπως είπα λόγω χρόνου, σημειώσεις, άλλωστε για εμάς το λιμάνι είναι η καρδιά της πόλης μας, και γι' αυτό θα μιλήσουμε από καρδιάς και όχι από κείμενο. Τα θέματα τα οποία βάλαμε λοιπόν στον πρόεδρο του ΤΑΙΠΕΔ ήταν για 5 ή 6 τομείς.

Το πρώτο ήταν, το πρωτόγνωρο- παγκόσμιο φαινόμενο, οι δήμοι που έχουν αναφορά στο λιμάνι του Πειραιά, να μην έχουν το οποιοδήποτε αντισταθμιστικό τέλος, αλλά μόνο την επιβάρυνση που φέρνει ένα λιμάνι. Νομίζω αυτή είναι αντικειμενική και ότι ισχύει σε όλα τα λιμάνια της Ευρώπης- στο 97%- 98% των λιμανιών, οι δήμοι είναι μέτοχοι ή κύριοι ή - αν μη τι άλλο- μέτοχοι των λιμανιών ή έχουν ένα σημαντικό έσοδο. Προσήλθαμε στη διαβούλευση λοιπόν, με μια άποψη, ότι θα έπρεπε το 5% του τζίρου του ΟΛΠ, από το 2% που έπαιρνε το Ελληνικό Δημόσιο- χωρίς λόγο κατ` εμέ, θεωρώ ότι και το 2% που υπήρχε, θα έπρεπε να μοιράζεται στους παραλιμένιους δήμους τα προηγούμενα χρόνια, να πάει στο 5% και αυτό να μοιραστεί με μια αναλογία στους 4 παραλιμένιους δήμους. Μετά από μια διαβούλευση, το ποσοστό όπως ξέρετε, έχει καταλήξει στο 3,5%- θα έρθω σε αυτό μετά- έγινε μια παραγωγική συζήτηση και, εν πάση περιπτώσει, σε κάποιο βαθμό ικανοποιήθηκε, τουλάχιστον το δικό μας αίτημα, δεν ξέρω των συναδέλφων δημάρχων, που βλέπω είναι εδώ και θα τοποθετηθούν.

Το δεύτερο ήταν η παρουσία του δημάρχου Πειραιά, στο Δ.Σ. του οργανισμού εσαεί, όχι μόνο για τα 5 χρόνια. Καλύφθηκε λοιπόν η πενταετία, από τις 3 θέσεις που έχει το ΤΑΙΠΕΔ- που εκπροσωπεί το Ελληνικό Δημόσιο- η μια θέση δόθηκε, εκ της ιδιότητας του, στον δήμαρχο Πειραιά. Αυτό όμως έχει ημερομηνία λήξης στην πενταετία, για μας θα έπρεπε το Κοινοβούλιο να φροντίσει, ώστε η παρουσία του εκάστοτε δημάρχου Πειραιά, για ιστορικούς και ουσιαστικούς -λειτουργικούς λόγους, να παραμείνει στο Δ.Σ. του οργανισμού. Είναι ντροπή νομίζω για το λιμάνι του Πειραιά, να μην υπάρχει ο εκάστοτε δήμαρχος Πειραιά στο Δ.Σ., όταν θα έπρεπε να είναι άρρηκτα συνδεδεμένο, επαναλαμβάνω και ιστορικά και λειτουργικά και για το μέλλον- στο Δ.Σ. του οργανισμού και αυτό είναι κάτι το οποίο πρέπει να το συζητήσει το Κοινοβούλιο και να βρούμε λύσεις, έστω και μετά την ολοκλήρωση της σημερινής διαδικασίας που έχετε.

Το τρίτο ήταν οι επενδύσεις. Είναι νομίζω αυτονόητο, ότι δεν μπορεί ένας οργανισμός λιμένος- είτε είναι δημόσιος, είτε ξένων συμφερόντων- να έχει μια εντελώς διαφορετική αναπτυξιακή λογική, από ότι ο δήμος Πειραιά- η πόλη του Πειραιά και φυσικά επαναλαμβάνω, και οι άλλες πόλεις. Άρα, αυτό που θέλαμε, είναι να έχουμε έναν ουσιαστικό λόγο στο επενδυτικό πλάνο του ΟΛΠ- τουλάχιστον σε αυτά που αφορούν την πόλη του Πειραιά- και νομίζω ότι όλα αφορούν την πόλη του Πειραιά, ακόμα και οι λιμενικές εγκαταστάσεις- έμμεσα ή άμεσα- αφορούν την πόλη του Πειραιά, τους δημότες και τελικά τους πολίτες. Αυτό επετεύχθη- θα έλεγα εγώ κατά 50%- θα υπάρχει δηλαδή μια διαβούλευση πριν αποφασίσει ο ΟΛΠ, αλλά για να είμαστε ειλικρινείς, δεν θα είναι καθοριστική ή ουσιαστική ή μπορεί να μην είμαι καθοριστική και ουσιαστική, διότι το τελευταίο λόγο θα τον έχουν- το οποίο είναι λογικό σε ένα βαθμό- οι νέοι μέτοχοι.

Αυτό αφορά και ένα κομμάτι της τουριστικής ακτής, για όποιον ξέρει την ιστορία του λιμάνι του Πειραιά. Υπήρχε στα πλάνα της προηγούμενης διοίκησης του ΟΛΠ, η επιθυμία να φτιαχτεί μια τουριστική ακτή στον Πειραιά- ανεξάρτητα αν εγώ έχω μια διαφορετική γνώμη και πιστεύω ότι θα έπρεπε να γίνει λίγο διαφορετικά- νομίζω ότι δεν μπορούν να απουσιάζουν οι δήμοι από την ανάπτυξη που θα γίνει και από τις επενδύσεις στην χερσαία λιμενική ζώνη, που είναι άρρηκτα συνδεδεμένα. Δεν μπορούμε να πούμε ότι η πόλη του Πειραιά, του Περάματος, του Κερατσινίου, της Δραπετσώνας, της Σαλαμίνας, είναι αποκομμένες από την λειτουργία του λιμανιού και για αυτό θα πρέπει να βρούμε τρόπους να επιτευχθεί και στην πορεία.

Το τέταρτο θέμα αφορά κάποιες παλιές διεκδικήσεις που υπάρχουν, σε κομμάτια της χερσαίας λιμενικής ζώνης, από αυτή που παραχωρείται, για το πού ανήκει τελικά η ιδιοκτησία. Υπάρχει έκθεση των υπηρεσιών του δήμου Πειραιά, έχει κατατεθεί αρμοδίως στην Ελληνική Κυβέρνηση, η άποψη του ΤΑΙΠΕΔ ήταν και παραμένει- από όσο γνωρίζω- ότι η διαδικασία προχώρησε όπως προχώρησε και αν ποτέ τεκμηριωθεί και αποδεχθεί το Ελληνικό Δημόσιο, ότι πράγματι ο δήμος Πειραιά έχει κυριότητα πάνω σε αυτό το χώρο, θα πρέπει να αποζημιωθεί ο δήμος Πειραιά για αυτά τα στρέμματα και είμαστε σε συνεννόηση με την Ελληνική Κυβέρνηση γι' αυτό.

Ένα τελευταίο θέμα- και κλείνω με αυτό- αφορά το μεγάλο θέμα των τελευταίων ημερών, τα εργασιακά θέματα των ανθρώπων που εργάζονται στον οργανισμό και τα οποία θα πρέπει να φροντίσει η Κυβέρνηση- έχω δει και δηλώσεις των αρμοδίων Υπουργών- να διασφαλιστούν στο υψηλότερο δυνατό σημείο, όπως διασφαλίστηκαν όταν μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία, να δούμε τι μπορούμε να κάνουμε ώστε να τα διασφαλίσουμε και αυτά.

Τελευταίο,- δεν βλέπω το δήμαρχο του Περάματος-, φαντάζομαι εκείνος θα αναφερθεί σε αυτά- είναι για τη ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος, που πρέπει να γίνουν επενδύσεις, να «κρατηθεί» ένας κλάδος, που μπορεί να μην ανήκει στο δήμο Πειραιά, αλλά οι εργαζόμενοι στη Ζώνη είναι όλοι Πειραιώτες και μας ενδιαφέρει το ίδιο, ανεξάρτητα αν είμαστε δήμαρχοι ο καθένας σε μια διαφορετική- όμορη και κοντινή πόλη. Αυτά νομίζω μπορούσα να πως στο χρόνο που είχα, ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε το δήμαρχο Πειραιά. Το λόγο έχει ο κ. Γαβρίλης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΙΛΗΣ (Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά): Εμείς, ως Περιφερειακό Συμβούλιο, με δύο αποφάσεις και με ισχυρή πλειοψηφία, έχουμε τοποθετηθεί κατά της ιδιωτικοποίησης. Σε επίπεδο πόλης, όλοι οι Φορείς της πόλης και αυτοδιοικητικοί και επαγγελματικοί Φορείς- οι περισσότεροι τουλάχιστον- και επιστημονικοί σύλλογοι, είχανε συμφωνήσει στο σύνολό τους και είχαν τοποθετηθεί, κατά της ιδιωτικοποίησης. Πρέπει να σας πω, ότι όλοι αυτοί οι Φορείς έχουν διαφορετικές πολιτικές και ιδεολογικές αναφορές και αν κανείς αναρωτηθεί «Γιατί, με τόσες πολλές διαφορετικές πολιτικές και ιδεολογικές διαφορές, συμφώνησαν στο κατά της ιδιωτικοποίησης;» Γιατί τους συνενώνει η κοινή λογική.

Η κοινή λογική χτίζεται σε μερικές παραδοχές. Μια παραδοχή που μπορεί κανείς να σκεφτεί είναι ο απολογισμός της πρώτης σύμβασης παραχώρησης με υπερτιμημένες προσδοκίες για και εκείνη την εποχή και ότι ακολούθησε ως αποτέλεσμα στη συνέχεια. Τίποτα δεν προέκυψε από όσα είχαν ισχυριστεί όσοι είχαν επιλέξει τη σύμβαση παραχώρησης εκείνη την εποχή. Οι θέσεις εργασίας είναι πολύ λιγότερες, σταθερές θέσεις εργασίας αντικαταστάθηκαν από κακής ποιότητας θέσεις εργασίας και το γενικό μοντέλο που έχει υιοθετηθεί είναι το μοντέλο της γενικευμένης ενοικίασης.

Σε ό,τι αφορά την ίδια την επένδυση και τα αποτελέσματά της, θέλω να σας πω ότι δεν δημιουργήθηκε καμία προστιθέμενη αξία σε κανένα επίπεδο και τομέα της οικονομίας. Κανείς μπορεί να μιλήσει για την αύξηση των φορτίων και μιλάω για τα φορτία τράνζιτ. Σας λέω ότι αυτό δημιουργεί μια προστιθέμενη αξία κυρίως για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που και αυτή, όμως, οδηγείται στην ιδιωτικοποίηση και σε καμία περίπτωση δεν δημιουργεί καμία άλλη προστιθέμενη αξία, αφού στα φορτηγά τράνζιτ κατάβαση φορολογούνται στον τελικό προορισμό του εμπορεύματος.

Τρίτον, ακόμα και όποιες μικρές επενδύσεις έγιναν, όπως οι γερανογέφυρες, είναι κατασκευής και προέλευσης της Κίνας, εγκαταστάθηκαν από προσωπικό της Κίνας, η συντήρηση τους είναι από προσωπικό της Κίνας και δεν έχει δημιουργήσει καμία προστιθέμενη αξία συνολικά στην εθνική οικονομία και ειδικότερα, για την πόλη του Πειραιά. Αυτή είναι η αντικειμενική αποτίμηση και είμαι στη διάθεσή σας να δώσω πάρα πολλά στοιχεία.

Σε ό,τι αφορά το ανελαστικό εμπόριο, θέλω να σας πω ότι αυξήθηκε κατά τριάντα τοις εκατό το κόστος του ανελαστικού φορτίου, γιατί, δεν δέχεται ανταγωνισμό. Ενώ, στο άλλο που δεχόταν, στο τράνζιτ, είχε μείωση του κόστους για να πετύχει τα μεγαλύτερα φορτία και τις μετακινήσεις σε κοντέινερ.

Πάμε τώρα να δούμε τι συνέβη από τότε μέχρι το σήμερα και πώς συνεχίζεται αυτοί που παρέμειναν οι φορείς της πόλης σύμφωνοι στην ίδια τους τοποθέτηση. Εδώ, έχουμε μια ειδική άσκηση, την άσκηση των εξαιρέσεων και θα το προσεγγίσω πολιτικά. Παραβιάζεται ακόμα και ο βασικός πυρήνας της νεοφιλελεύθερης προσέγγισης ή του νεοφιλελεύθερου αφηγήματος, γιατί, έχουμε ότι αντικαθίσταται ένα πρακτικό μονοπώλιο από ένα ιδιωτικό μονοπώλιο. Δεύτερον, οδηγηθήκαμε σε έναν διαγωνισμό με μία μόνο συμμετοχή και κατακύρωση της, πράγμα που παραβιάζει όλους τους κανόνες του ανταγωνισμού και της ελεύθερης οικονομίας. Τρίτον, το τίμημα είναι πάρα πολύ χαμηλό και η πρόσθεση που γίνεται στο τίμημα που επενδυτικού προγράμματος είναι χαμηλής έντασης. Τέτοιου είδους επενδύσεις είχε και το επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ, το οποίο, με ίδια κεφάλαια κατά καιρούς είχε κάνει πολύ μεγαλύτερης κλίμακας επενδύσεις. Το δε επενδυτικό πρόγραμμα που θα του δώσει τη δυνατότητα να του προσθέσει σε πέντε χρόνια το 16%, το μεγαλύτερο μέρος του με έναν τρόπο είναι κρατική χρηματοδότηση και πάνω από το ένα τρίτο του. Επομένως, δεν είναι χρηματοδότηση του επενδυτή.

Τέταρτον, έχουμε το θέμα των εργασιακών σχέσεων των εργαζομένων. Οι εργαζόμενοι δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται ως μια μικρή επιμέρους λεπτομέρεια μικρής σημασίας και θα πρέπει να εξασφαλιστεί και να κατοχυρωθούν τα δικαιώματα τους. Τα όσα λέει η εισηγητική έκθεση, θεωρώ ότι κάνει μια μεγάλη προσπάθεια να το επιτύχει αυτό, αλλά η νομοθετική ρύθμιση δεν είναι επαρκής και θα πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερη προσπάθεια κατοχύρωσης των δικαιωμάτων των εργαζομένων.

Μπορώ να κάνω αρκετές επισημάνσεις στα τεχνικά σημεία της σύμβασης παραχώρησης, αλλά θέλω να το αποφύγω λόγω έλλειψης χρόνου. Σας θυμίζω όμως, την πρώτη σύμβαση παραχώρησης με προσφυγή της Νομαρχίας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και των εργαζομένων, επιδίκασε και αξίωσε να επιστραφούν από τις φοροαπαλλαγές περίπου 50 εκατομμύρια ευρώ πίσω, τα οποία, δεν έχουν επιστραφεί και δεν τα διεκδικεί κανένας ή μάλλον, τα διεκδικεί αντίστροφα. Ευχαριστώ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ (Δήμαρχος Κερατσινίου - Δραπετσώνας): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Η ομόφωνη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου της πόλης και η ομόθυμη απόφαση της πόλης και οι αγώνες για δεκαετίες της πόλης, είναι ότι το πρώτο λιμάνι της χώρας πρέπει να παραμείνει δημόσιο. Το λέω τώρα, γιατί, είναι η κρίσιμη στιγμή που θεωρώ ότι η Βουλή πρέπει από δικαιολογίες ή επιχειρήματα αποδοχής μιας πραγματικότητας που είναι μίζερη, κάποια στιγμή πρέπει να ορθώνει το ανάστημά της και ειδικά, σε τέτοια ζητήματα που δεν έχουν να κάνουν με ιδεοληψίες, αλλά με μια κυρίαρχη λογική και μια ιστορική πραγματικότητα.

Οι δικές μας οι πόλεις δεν βρέθηκαν εκεί που βρέθηκαν τυχαία. Είναι πόλεις - λιμάνια και η ιστορία τους, τη ζωή τους, η οικονομική πραγματικότητα τους, είναι συνδεδεμένα εδώ και δεκαετίες με ένα δημόσιο λιμάνι, το οποίο, πλήγωσε της πόλης μας, αφού δεν ήταν έτσι όπως θα έπρεπε δομημένη η σχέση, όμως, οι πόλεις μας στηρίχθηκαν σε αυτό. Για μας, η υπόθεση «δημόσιο λιμάνι» δεν έχει τελειώσει και δεν έχει τελειώσει, ακόμα και αν πέσουν οι υπογραφές και με την απόφαση του Κοινοβουλίου σήμερα πάνω στο χαρτί, γιατί, είναι υπόθεση της προοπτικής της χώρας.

Καταρχήν, θέλω να πω ότι δεν μιλήσαμε με το ΤΑΙΠΕΔ με την έννοια ότι θεωρούμε πως πρέπει να μιλάμε με την εκλεγμένη κυβέρνηση της χώρας και να διατυπώνουμε τις απόψεις μας, ακριβώς και γιατί, η άποψή μας είναι ότι πρέπει να σταματήσουμε την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού.

Ακόμα και να μπω στην λογική των επιχειρημάτων, της ελεύθερης αγοράς, του ανταγωνισμού, ας μας φέρει κάποιος κάποια παραδείγματα που να έγινε ιδιωτικοποίηση λιμανιού - εκτός από την «θατσερική» περίοδο - με τέτοιον τρόπο. Να μας πουν σε ποια χώρα της Ε.Ε. έχει επιλεχθεί αυτό και θα το συζητήσουμε. Να μας πουν ποιες είναι εκείνες οι χώρες της Ε.Ε. που εκχωρούν σημαντικά πράγματα, όπως η ενέργεια, οι μεταφορές ή η επικοινωνία. Που το έχουμε δει αυτό το μοντέλο;

Από την άλλη, θέλω να πω στον κ. Υπουργό, ότι τον εκτιμώ ιδιαίτερα και τον ίδιο και τους αγώνες του, για να είναι δημόσιο το λιμάνι της χώρας. Δε νομίζω ότι σε μια σοβαρή κουβέντα θα έπρεπε κανείς να παραθέσει τους λόγους για τους οποίους δεν εκχωρείται το λιμάνι. Είναι εθνικοί, είναι οικονομικοί, είναι κοινωνικοί, είναι όροι επιβίωσης μιας χώρας με το συγκεκριμένο τρόπο που έγινε και μάλιστα, πότε έγινε; Όταν με δημόσια χρήματα έχουμε δημιουργήσει υποδομές σε αυτό το λιμάνι, ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου, για να μπορεί και μέσω του Θριασείου και με τη σιδηροδρομική γραμμή να φτάνει τα εμπορεύματα σε οποιαδήποτε χώρα πολύ πιο γρήγορα από ότι οποιοσδήποτε αντιπάλους του στο χώρο της Μεσογείου.

Δεν θα μιλήσω για το τίμημα, δεν με ενδιαφέρει. Κάποια πράγματα δεν εκχωρούνται με οποιοδήποτε τίμημα, αλλά είναι και πρόκληση. Δηλαδή, σε άλλες εποχές που οι τράπεζες μας παρακαλούσαν για δάνεια, εγώ και μια παρέα δέκα φίλων μου, πιθανόν να είχαμε προσεγγίσει το τίμημα που ο Κινέζος αγοράζει το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας.

Επίσης, θέλω να σας πω ότι διεκδικούσαμε από τον δημόσιο ΟΛΠ ανταποδοτικά τέλη που άγγιζαν τα 2,5 εκατομμύρια το χρόνο. Σήμερα, ακόμη και με αυτό τον τρόπο, το 3,5%, σιγά που θα μπούμε στην κουβέντα - γιατί, ξέρουμε με ποιον τρόπο θα τα διεκδικήσουμε - για τα 500 ή 600 χιλιάδες ευρώ και δεν τα υποτιμώ καθόλου. Όμως, ας μην παρουσιάζουμε ως κατάκτηση κάτι που έρχεται πίσω από αυτό που είχαμε κατακτήσει.

Αυτό που είχαμε κατακτήσει είναι ότι δεν μπορεί ένα λιμάνι, το οποίο επιβαρύνει την πόλη, ξέρετε ο ΟΛΠ για κάθε όχημα που μπαίνει στο χώρο του εισπράττει 10 ευρώ, για τέλη διέλευσης και χρήσης του λιμένα. Δεν πάνε τα αυτοκίνητα με ελικόπτερα πάνω από το λιμάνι, από τις πόλεις μας περνούν και δημιουργούν ένα σωρό προβλήματα και ζητήματα και κάποιος «σφυρίζει» αδιάφορα. Δεν μπορεί λοιπόν να χαιρόμαστε γιατί με νόμο ο νέος ιδιοκτήτης, περιγράφεται και στη σύμβαση, δεν θα αποδίδει, αυτό που και ο τελευταίος δημότης της πόλης αποδίδει, με τον κίνδυνο και την απειλή να του κόψουμε το ρεύμα για τα ανταποδοτικά τέλη.

Δεν θα μιλήσω για τις εργασιακές σχέσεις. Ανεξάρτητα από προθέσεις η COSCO υπάρχει στον Πειραιά και υπάρχει εδώ και χρόνια και έχει καθιερώσει εργασιακές σχέσεις γαλέρας. Για να μπει ο δήμαρχος στο χώρο της COSCO χρειάζεται να δείξει ταυτότητα, να πάρουν τηλέφωνο, χρειάζεται να πάρει άδεια. Αυτή είναι η εικόνα σε ένα κομμάτι του λιμανιού που ήδη έχουμε εκχωρήσει.

Τελειώνοντας, μέσα σε όλη αυτή, επιτρέψτε μου να πω, «μαύρη» εικόνα, κατά τη δική μας γνώμη, υπάρχει και μια κατάκτηση που πρέπει να ολοκληρωθεί σήμερα. Καταφέραμε και γλιτώσαμε από αυτήν τη διαδικασία το κομμάτι της παραλιακής ζώνης των λιπασμάτων, που θεωρούμε ότι σήμερα, όχι χθες, όχι πολύ περισσότερο αύριο, πρέπει κύριε Υπουργέ, με μια τροπολογία, μια πρόταση νόμου, να περάσει στο δήμο Κερατσινίου- Δραπετσώνας. Είναι πολύτιμο συνολικά για τον Πειραιά αυτό το κομμάτι. Όταν εισαχθεί το νομοσχέδιο, η κύρωση της σύμβασης, χρειάζεται να πάρουμε υπόψη μας και αυτό. Είναι 90 τα στρέμματα της παραλιακής ζώνης και όχι 86 στρέμματα. Θεωρούμε ότι πρέπει μέσα από το νομοθέτημα να κατοχυρωθεί ότι θα περάσει στο δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας και όποτε θέλετε, σε μια άλλη κουβέντα, να αποδείξουμε ότι μπορεί ένας δημόσιος φορέας να κάνει αυτό που οι ιδιώτες πληγώνοντας απλά και μόνο και κερδοσκοπώντας δεν μπορούν να κάνουν. Δεν είμαι ιδεοληπτικός. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Νάνου – Παπαθανασίου.

ΙΣΙΔΩΡΑ ΝΑΝΟΥ – ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Δήμαρχος Σαλαμίνας): Καλησπέρα σας και από εμένα. Ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση. Ήθελα να σας πω ότι και εμείς συνεργαστήκαμε και με τον κ. Υπουργό και με τον Πρόεδρο του ΤΑΙΠΕΔ και προσπάθησαν και εκείνοι να αντιληφθούν αυτό που η ιστορία μέχρι σήμερα έχει γράψει στο κομμάτι της Σαλαμίνας που αφορά την Κυνόσουρα, τον αρχαιολογικό μας χώρο. Έκαναν ό,τι μπορούσαν και σε πρώτη φάση εξαιρέθηκε η αρχαιολογική ζώνη Α’, η οποία από την εποχή της αείμνηστης Μελίνας Μερκούρη είχε χαρακτηριστεί ως αρχαιολογική ζώνη. Όμως, παρόλα αυτά, όπως είπε και ο Αντιπεριφερειάρχης, ο κ. Γαβρίλης, η σύμβαση αυτή που έρχεται να κυρωθεί από τη Βουλή σε σχέση με την άλλη, του 2002, περιλαμβάνει ακόμη χερσαίες ζώνες στο κομμάτι αυτό της Σαλαμίνας, το οποίο αφορά αρχαιολογικά κομμάτια. Αυτό θα πρέπει να δούμε, πώς μπορεί έστω και την τελευταία στιγμή να γλιτώσει.

Το δεύτερο που ήθελα να πω και είναι διαδικαστικό κομμάτι, αφορά το γεγονός ότι αυτή η σύμβαση, πιστεύουμε και το έχουμε δώσει σε όλους τους κυρίους και κυρίες βουλευτές, να το δουν όταν έρθει η ώρα της ψήφισης, θα έπρεπε να έχει ελεγχθεί ως προς τη νομιμότητά της, να έχει περάσει από έλεγχο από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Ενώ έχει περάσει η διαγωνιστική διαδικασία, δεν έχει περάσει η σύμβαση και αυτό πιστεύουμε ότι δημιουργεί συνθήκες ακυρότητας. Αυτά θα ήθελα να σας πω. Το ένα είναι ουσιαστικό και ηθικό και το άλλο διαδικαστικό. Σας ευχαριστώ πολύ που μου δώσατε τη δυνατότητα να μιλήσω.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΓΟΥΔΑΚΗΣ (Δήμαρχος Περάματος): Θέλω να πω ότι σε πολλά ζητήματα έχω καλυφθεί από τον Αντιπεριφερειάρχη Πειραιά, κ. Γαβρίλη. Και εμείς, ως δήμος από την πρώτη στιγμή ταχθήκαμε υπέρ της διατήρησης του δημόσιου χαρακτήρα του λιμανιού. Σήμερα βρισκόμαστε μπροστά σε μια εξέλιξη που θα πρέπει πριν κυρωθεί αυτή η σύμβαση, να διευκρινιστούν και να αποσαφηνιστούν κάποια ζητήματα που θεωρούμε ότι είναι πολύ σημαντικά.

Το ένα είναι ότι πρέπει να διασφαλιστεί η οριοθέτηση, χωροθέτηση της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης του δήμου Περάματος. Θεωρούμε ότι είναι ένα σημείο που μπορεί να δημιουργήσει αυτό που λέγεται ανάπτυξη σε μια χώρα που σήμερα όλοι γνωρίζουμε και σε μια περιοχή, όπως είναι ο δυτικός Πειραιάς που έχει τεράστια ανεργία και μεγάλη ανθρωπιστική κρίση. Πιστεύουμε ότι πρέπει να μπει σε έναν αναπτυξιακό εκσυγχρονισμό άμεσα και αυτό είναι κάτι που κάποιος διαβάζοντας τη σύμβαση παραχώρησης δε νομίζω ότι το αντιλαμβάνεται από την πρώτη στιγμή.

Υπάρχουν σημεία που θα πρέπει να διευκρινιστούν και να δώσουν τη δυνατότητα σε μια περιοχή του ευρύτερου Πειραιά που έχει τις δυνατότητες να συμβάλει στην εθνική οικονομία μέσα από τα προτερήματα που δημιουργούνται σε αυτόν τον χώρο, να δημιουργήσει προϋποθέσεις ανάπτυξης.

Ένα δεύτερο σημείο που θέλω να επισημάνω και που θεωρώ ότι πρέπει να διευκρινιστεί. Ο δήμαρχος Κερατσινίου σαφώς είπε, ότι αυτές οι ιδιωτικές εταιρείες, οι επενδυτές, όχι μόνο στην περίπτωση του ιδιώτη επενδυτή στη συγκεκριμένη περίπτωση, αλλά και σε άλλες, εξαιρούνται από τα ανταποδοτικά τέλη που οφείλουν να δίνουν προς τους δήμους. Υπάρχει ένα ποσοστό που έχει προβλεφθεί, είναι το 3,5% που μετά την εξαίρεση ενός ποσού για τα λειτουργικά έξοδα της Αρχής Λιμένος, δεν έχει διατυπωθεί, αποσαφηνιστεί και εδώ θα πρέπει κύριε Υπουργέ, να γίνει σαφές, καθαρό μέσα στη σύμβαση, ότι αυτό το ποσοστό πρέπει να πηγαίνει στην Τ.Α.. Είναι ένα σημαντικό έσοδο για την Τ.Α., είναι απαραίτητο, αναγκαίο, αλλά θεωρώ ότι είναι αυτονόητο στην πράξη, γιατί το λιμάνι του Πειραιά και των γύρω δήμων, γειτνιάζει άμεσα με τον οικιστικό ιστό των πόλεων αυτών.

Ένα τρίτο θέμα που θέλω να βάλω και που εδώ θα πρέπει να το δούμε με ιδιαίτερη προσοχή, αφορά τον ιδιαίτερο χώρο των ναυπηγείων. Δεν θα μπω σε ζητήματα που αφορούν το ευρύτερο κομμάτι της σύμβασης, είναι εδώ και οι εργαζόμενοι να υπερασπιστούν τα δικαιώματά τους, όπως είπα καλύφθηκα και από τον Αντιπεριφερειάρχη σε πολλά ζητήματα, οπότε θα περιοριστώ σε 2 – 3 σημεία που αφορούν τη γεωγραφική περιοχή του δήμου Περάματος.

Το τρίτο λοιπόν σημείο αφορά την περιοχή των καρνάγιων. Εκεί είναι ένας ιδιαίτερος χώρος, είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις που με επιχωματώσεις, έχουν δημιουργήσει τεράστιους χώρους. Επειδή στη σύμβαση γίνεται αναφορά για τη δημιουργία στεγάστρων, θα ήθελα απλά να καταθέσω ότι το Πέραμα είναι μια ιδιαίτερη γεωγραφική περιοχή που είναι αμφιθεατρική, χτισμένη στους πρόποδες του όρους Αιγάλεω και εκτείνεται προς το νότο μέχρι τη θάλασσα. Αντιλαμβάνεστε λοιπόν ότι μέχρι σήμερα ο δήμος Περάματος δεν είχε καθόλου τη δυνατότητα να έχει βορεινούς ανέμους λόγω του όρους. Εάν λοιπόν δεν ληφθεί μέριμνα και αποσαφηνιστεί με ιδιαίτερο τρόπο, ότι εάν γίνουν στέγαστρα, που κατά την άποψή μου έπρεπε να έχει προηγηθεί μια μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η οποία θα αποδείκνυε το κλείσιμο από Βορρά του όρους και προς Νότο των στεγάστρων, τότε το Πέραμα να υποστεί μια τεράστια κλιματολογική αλλαγή, η οποία θα είναι πολύ επιβαρυντική στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Νομίζω λοιπόν ότι αυτά τα τρία σημεία, οριοθέτηση, χωροθέτηση της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης, ο άμεσος εκσυγχρονισμός για να μπορέσει να μπει σε λειτουργία εάν συνεχίσει έστω και λίγο να παραμείνει ως έχει η ναυπηγοεπισκευή, τότε είναι δεδομένο ότι δεν χρειάζεται οποιοσδήποτε εκσυγχρονισμός, γιατί δεν θα υπάρχει δουλειά την ναυπηγοεπισκευαστική βάση. Τα στέγαστρα κατά την άποψή μου δεν πρέπει να γίνουν στο νότιο τμήμα του δήμου Περάματος και πρέπει η σύμβαση παραχώρησης να διευκρινίζει απόλυτα το ποσό του 3,5% για τα λειτουργικά έξοδα της λιμενικής αρχής να είναι προς την Τ.Α., τους 4 δήμους που συνορεύουν με το λιμάνι, του δήμου Πειραιά, Δραπετσώνας, Περάματος και Σαλαμίνας. Ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Εμμανουηλίδης Δημήτρης, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Μπάρκας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Στογιαννίδης Γρηγόρης, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σαντορινιός Νεκτάριος, Ηγουμενίδης Νίκος, Σηφάκης Γιάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Βάκη Φωτεινή, Συρμαλένιος Νίκος, Κατσαβριά Χρυσούλα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Ανδριανός Ιωάννης, Γεωργαντάς Γεώργιος, Αυγενάκης Ελευθέριος, Βλάχος Γεώργιος, Βρούτσης Ιωάννης, Καράογλου Θεόδωρος, Βαρβιτσιώτης Μιλτιάδης, Δένδιας Νικόλαος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Τάσσος Σταύρος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μωραΐτης Νικόλαος, Αμυράς Γεώργιος, Δανέλλης Σπυρίδων, Καμμένος Δημήτριος, Κόκκαλης Βασίλειος, Γεωργιάδης Μάριος, Μεγαλομύστακας Αναστάσιος και Θεοχάρης Θεοχάρης.

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

ΣΤΕΡΓΙΟΣ ΠΙΤΣΙΟΡΛΑΣ (Πρόεδρος του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)): Το ΤΑΙΠΕΔ, σ' αυτή τη διαδικασία είχε ευθύνη για τη διεξαγωγή τη διαγωνιστικής διαδικασίας για την πώληση του 67% των μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε. και ως προς την σύμβαση παραχώρησης, είχε το ρόλο τεχνικού συμβούλου, τεχνικής βοήθειας προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και το Υπουργείο Οικονομικών.

Η σημερινή διοίκηση του ΤΑΙΠΕΔ είχε την εντολή να προχωρήσει την ολοκλήρωση μιας διαδικασίας, την οποία παρέλαβε στο μέσον. Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ με το συγκεκριμένο τρόπο είχε αποφασιστεί από την προηγούμενη διοίκηση του ΤΑΙΠΕΔ και την προηγούμενη κυβέρνηση. Τον Μάρτιο του 2014, έγινε η πρώτη προκήρυξη, επομένως είχαν διαμορφωθεί οι βασικοί όροι από τότε. Βεβαίως, η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ συμπεριελήφθη σε όλα τα μνημόνια, που υπέγραψε η χώρα τα τελευταία χρόνια και στο τελευταίο, επίσης. Ήταν, άρα και μια υποχρέωση, η οποία δεν μπορούσε παρά να υλοποιηθεί.

Η νέα διοίκηση επιχείρησε μια τροποποίηση στη βασική δομή της συναλλαγής. Η τροποποίηση αυτή, αφορούσε στην κατά στάδια μεταβίβαση του 67%. Δηλαδή, σε πρώτη φάση να μεταβιβαστεί το 51% και να συνδεθεί η μεταβίβαση του υπόλοιπου 16% από την υλοποίηση των επενδύσεων από τον επενδυτή. Άρα, λοιπόν, αυτό το πράγμα ήταν η μόνη και βασική παρέμβαση που έκανε η νέα διοίκηση σε σχέση με το διαγωνισμό, όπως εξελίσσονταν τον προηγούμενο χρόνο. Προφανώς, αυτή η αλλαγή ενεκρίθη από όλα τα αρμόδια όργανα που έπρεπε να εγκριθεί και προχωρήσαμε.

Η διαδικασία του διαγωνισμού ολοκληρώθηκε. Κατά τη γνώμη μου, ολοκληρώθηκε πολύ επιτυχώς ως προς το τίμημα και τα οικονομικά στοιχεία το μαρτυρούν από μόνα τους. Έχουν γίνει αναλύσεις επ’ αυτού, στον ελληνικό και διεθνή τύπο. Δεν χρειάζεται να επιμείνω τώρα, αν χρειαστεί θα απαντήσω σε ερωτήσεις. Ολοκληρώθηκε επιτυχώς και το τίμημα που πήραμε ήταν πάρα πολύ υψηλό για τα συγκεκριμένα δεδομένα της εταιρίας.

Ως προς την σύμβαση παραχώρησης, η τεχνική βοήθεια που προσφέραμε εμείς στα Υπουργεία, αναφέρονταν τα εξής ζητήματα. Το πρώτο θέμα ήταν τοπογραφικό. Όπως, ίσως, ξέρετε πάρα πολύ καλά, στο τοπογραφικό του ΟΛΠ με την προηγούμενη σύμβαση παραχώρησης, υπήρχαν πάρα πολλές εκτάσεις, οι οποίες δεν εξυπηρετούσαν την ενοικίαση χρήσης, ήταν όμως εκτάσεις οι οποίες αφορούσαν κυρίως δημόσιους χώρους, δημόσια κτίρια, πλατείες, δρόμους. Όλα αυτά υπήρχαν μέχρι τώρα, μέσα στον ΟΛΠ. Έγινε, λοιπόν, μια μεγάλη προσπάθεια να εκκαθαριστεί το τοπογραφικό και να εξαιρεθούν όλοι οι χώροι, που έπρεπε να εξαιρεθούν από τη σύμβαση παραχώρησης προς τον ΟΛΠ.

Η δεύτερη κατεύθυνση αφορούσε την αντιμετώπιση ενός προβλήματος, διφυούς χαρακτήρα που είχε ο ΟΛΠ τα προηγούμενα χρόνια. Ο ΟΛΠ ήταν και είναι μία ανώνυμη εταιρεία εισηγμένη στο χρηματιστήριο, άρα μια εταιρεία που λειτουργεί με τους νόμους περί ανωνύμων εταιρειών και ταυτόχρονα, ασκούσε και δημόσιες λειτουργίες. Έγινε, λοιπόν, μια προσπάθεια να υπάρξει εκκαθάριση αυτού του τοπίου, να αφαιρεθούν όλες οι δημόσιες λειτουργίες από την ΟΛΠ Α.Ε.. Αφαιρέθηκαν και γι' αυτό και οδηγηθήκαμε και στην δημιουργία από την πρωτοβουλία του Υπουργείου της ΔΑΛΠ, η οποία ως δημόσια αρχή πια αναλαμβάνει όλες αυτές τις λειτουργίες και τις αρμοδιότητες.

Τέλος, κάναμε μια μεγάλη προσπάθεια για να υπάρξει μια καλή συνεργασία με τους δήμους και τους φορείς του Πειραιά. Πιστεύω, ότι σ' αυτό υπήρξε πολύ μεγάλη πρόοδος. Η πρότασή μας, να πηγαίνει στους δήμους το 3,5%, πιστεύω ότι είναι πάρα πολύ σωστή. Οι δήμοι σε αυτό έχουν δίκιο. Γίνεται ένα βήμα πάρα πολύ σημαντικό.

Τελευταίο σημείο ήταν και είναι, η προσπάθεια που κάναμε μέσα από τη σύμβαση παραχώρησης να κατοχυρωθεί ο τομέας της ναυπηγοεπισκευής και να οριοθετηθεί σαφώς, αλλά και να διευκολυνθεί με πάρα πολλούς τρόπους, προκειμένου να μπορέσει να ξανά αναπτυχθεί αυτός ο τομέας.

Αυτές ήταν οι κατευθύνσεις, πάνω στις οποίες δουλέψαμε και προσφέραμε, όποια βοήθεια μπορούσαμε να προσφέρουμε, ως προς τη σύμβαση παραχώρησης. Εγώ θεωρώ, ότι πρόκειται για μια πάρα πολύ σημαντική κίνηση. Θα καταγραφεί και θα αποδειχθεί στο μέλλον η σημασία της. Πιστεύω, ότι θα είναι πάρα πολύ σημαντική για την ελληνική οικονομία, όμως τώρα δεν συζητάμε αυτό. Ως προς τη σύμβαση παραχώρησης, προφανώς η σημερινή σύμβαση παραχώρησης είναι πάρα πολύ καλύτερη από την προηγούμενη που ίσχυε μέχρι σήμερα.

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

ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΡΛΗΣ (Ναυτιλιακός Σύμβουλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος): Καλησπέρα σας, αντικαθιστώ τον κ. Πατέρα, ο οποίος απουσιάζει στο εξωτερικό. Ως ναυτικό επιμελητήριο, είχαμε πολύ πυκνή συνεργασία με τον κ. Υπουργό για το θέμα της συμβάσεως παραχώρησης. Υποστηρίζουμε την σύναψη της σύμβασης παραχώρησης. Διατηρούμε κάποιες επιφυλάξεις ως προς την αλλαγή του τιμήματος και ως προς το θέμα της διατήρησης του κανονισμού προσωπικού, αφενός διότι είναι ουσιώδεις μεταβολές από την διακήρυξη, βάσει της οποίας υπεβλήθη η προσφορά και αφετέρου, διότι η επιβάρυνση του κόστους λειτουργίας της ΟΛΠ Α.Ε. θα έχει επιπτώσεις στις τιμές των λιμενικών υπηρεσιών και θα μετακυληθεί αυτό το κόστος στην κατανάλωση και στις εξαγωγές.

Θεωρούμε πάντως, ότι η σύμβαση παραχώρησης αποτελεί σημαντικό μοχλό ανάπτυξης για τη χώρα.

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΙΔΗΣ (Πρόεδρος Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά): Πραγματικά, θεωρώ ότι σε παρελθόντα χρόνο έγιναν πάρα πολλές συζητήσεις ως προς το ποιο θα ήταν το καταλληλότερο μοντέλο του λιμανιού του Πειραιά. Όπως είπε και ο δήμαρχος και οι υπόλοιποι δήμαρχοι, το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί για όλους εμάς μια πηγή εργασίας και μια πηγή θαλάσσιου πλούτου. Παρακολούθησα και είδα με την ευκαιρία της πρόσκλησης μου, ότι το 2009 όταν μιλούσαμε για την σύμβαση παραχώρησης των προβλητών 2 και 3, η ψηφοφορία στη Βουλή ήταν 149 υπέρ, 131 κατά και 1 παρών. Νομίζω, ότι σήμερα αυτός ο κυρωτικός νόμος που είναι μια τυπική διαδικασία θα έχει μια διαφορετική ισορροπία, γιατί θα πρέπει πλέον να δούμε ρεαλιστικά ότι σήμερα δεν υπάρχει εναλλακτική λύση.

Δεν υπάρχει επιστροφή, είμαστε όχι μόνο στο τελικό στάδιο, αλλά στο τυπικό στάδιο ιδιωτικοποίησης του λιμανιού. Το λέω αυτό γιατί πριν περίπου ένα και πλέον χρόνο, είχε γίνει μια προσπάθεια από τους φορείς της πόλης να δημιουργηθεί ένα κοινοπρακτικό σχήμα, όχι βεβαίως για να πάρει το 51%, ούτε το 67,7%, αυτό θα ήταν αδύνατον, αλλά συμβολικά να πάρει ένα ποσόν, όπως γίνεται στο 96% των άλλων λιμανιών στην Ευρώπη, όπου η τοπική αυτοδιοίκηση μαζί με τα επιμελητήρια συμμετέχουν στο μετοχικό σχήμα των λιμένων, που ουσιαστικά αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης. Κάτι τέτοιο δεν έγινε, κανείς δεν ακολούθησε αυτή την προσπάθεια. Βεβαίως, εμείς το ξεκινήσαμε και εμείς στα μέτρα των δυνατοτήτων μας, το κάναμε. Είχαμε ένα ομόλογό 3,7 εκατομμύρια, το οποίο θέσαμε στη διάθεση του ΤΑΙΠΕΔ τότε – είχα επισκεφθεί εγώ ο ίδιος τον κ. Πιτσιόρλα – γιατί πιστεύουμε, ότι πραγματικά αυτό το εγχείρημα θα πετύχει και θα ήμουν ανακόλουθος εάν πίστευα κάτι διαφορετικό. Το πιστεύω και ως πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητήριου, το πιστεύω και σαν μέλος του Δ.Σ. του ΟΛΠ.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι αυτό το οποίο θα πρέπει να κάνουμε από αύριο, είναι να παρακολουθήσουμε πολύ στενά και να είμαστε πολύ αυστηροί σε αυτά τα οποία έχουν συμφωνηθεί και στα ανταλλάγματα τα οποία έχουμε πάρει, να τηρήσει ο νέος ιδιοκτήτης κατά γράμμα, αυτά για τα οποία έχει δεσμευτεί, να πάρουμε την υπεραξία που μπορούμε και σας λέω και πάλι πολλά θα επιθυμούσαμε σε άλλους πλασματικούς χρόνους, σε πραγματικό χρόνο, όμως πρέπει να είμαστε ρεαλιστές για να μπορέσουμε να πάρουμε τα μεγαλύτερα οφέλη, που μπορεί να δώσει το λιμάνι του Πειραιά.

Νομίζω ότι σε σημεία που διάβασα του νόμου το επιθυμητό και αυτό που όλοι προσπαθήσαμε όλο αυτό το διάστημα είναι να έχουμε ένα ομαλό μεταβατικό στάδιο, να έχουμε μία περίοδο με εργασιακή ειρήνη και όχι με εντάσεις. Χαίρομαι που βλέπω στη σύμβαση του δημοσίου με τον ΟΛΠ να υπάρχουν μέσα σημεία, τα οποία διατηρούν τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Χαίρομαι που βλέπω ότι διατηρείται, αν θέλετε, ο γενικός κανονισμός προσωπικού στο λιμάνι και μάλιστα, δεν επιτρέπεται η λειτουργία ούτε μια μέρα χωρίς αυτόν. Βεβαίως, υπάρχουν εδώ οι εργαζόμενοι, οι οποίοι θα τα θέσουν αυτά με μεγαλύτερη λεπτομέρεια. Βλέπω ότι δεν μπορεί μονομερώς να μετατραπεί η σύμβαση εργασίας και η σύμβαση έργου που υπάρχει, να μειωθούν οι μισθοί και να γίνουν απολύσεις.

Εγώ θέλω να πιστεύω ότι όλη αυτή η διαδικασία συμφέρει, αν θέλετε, το νέο ιδιοκτήτη να πάρει πολύ καλά εξειδικευμένο προσωπικό, το οποίο έχει εκπαιδευτεί σε μηχανήματα στην νέα τεχνολογία και μάλιστα εγώ δεν θα φοβόμουν καθόλου το προσωπικό, εάν και έχουν ζητήσει μετάταξη σε άλλους κλάδους του δημοσίου, πραγματικά να αναζητήσουν και να επιζητήσουν να είναι εργαζόμενοι στον ιδιωτικό τομέα, γιατί μπορούν να διεκδικήσουν 13ο και 14ο μισθό. Σας ευχαριστώ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος): Θα ήθελα να ευχαριστήσω και εσάς κυρία Πρόεδρε και τη Βουλή για την πρόσκληση αυτή, όχι γιατί θεωρώ ότι μπορεί να αλλάξουμε τα πράγματα, αλλά πιστεύω ότι υπάρχει μια αναγκαιότητα να καταγραφούν για λόγους ιστορικής σημασίας οι θέσεις που καταγράφτηκαν μέσα από ένα μεγάλο αγώνα διετίας των εργαζόμενων στα λιμάνια. Ενός αγώνα που κορυφώθηκε τους τελευταίους μήνες, ενός αγώνα που ήταν για την αξιοπρέπεια των εργαζομένων που έδειξε ότι οι εργαζόμενοι έχουν και την κουλτούρα του διαλόγου και της διαφωνίας, αλλά όπως είναι παραδοσιακά στο συνδικαλιστικό κίνημα χρησιμοποιούν το αναντικατάστατο μέσο της αγωνιστικής διαδικασίας.

Θέλω να καταθέσω, λοιπόν, εδώ ότι δεν υπάρχει μία διαφωνία στο θέμα της ιδιωτικοποίησης. Μπορούσε να υπήρχε, εμείς έχουμε μία άποψη για δημόσια λιμάνια και μπορούσε από ιδεολογικής άποψης κάποιος άλλος να έλεγε κάτι διαφορετικό. Δεν πρόκειται για μία μεταρρύθμιση στα πλαίσια της καπιταλιστικής Ευρώπης. Πρόκειται καθαρά για ένα ξεπούλημα μιας χώρας σε υποτέλεια και πτώχευση. Στην Ευρώπη, αν δούμε τα στοιχεία από το Πανεπιστήμιο Πειραιά, το 97% των λιμανιών είναι δημόσιου χαρακτήρα. Αυτό σημαίνει ότι έχουν το port authority και διάφορες εκμεταλλεύσεις στο επίπεδο είτε του δημόσιου είτε κοινοπραξίας είτε παραχώρησης για 7 έως 15 χρόνια και όχι 40, γιατί αυτό σημαίνει πώληση. Στην Ελλάδα επιλέξαμε το να πουλήσουμε το λιμάνι με 67%, 51 συν 16, το ξεκίνησε η προηγούμενη κυβέρνηση χωρίς να έχει δεσμεύσει την επόμενη και το συνέχισε η επόμενη παρά τη θέση, που μέσα εδώ στην Βουλή επικροτούσε τις θέσεις των εργαζομένων.

Έτσι έχουμε μία μετατροπή του δημόσιου μονοπωλίου, όπως έλεγαν κάποιοι και το κάκιζαν, σε ένα σκληρό ξένο μονοπώλιο με τα χειρότερα χαρακτηριστικά. Έχουμε την απεμπόληση της δημόσιας αρχής, έστω και αν εκ των υστέρων δημιουργήσαμε τη δημόσια αρχή ως άδειο πουκάμισο.

Ερχόμαστε τώρα στο θέμα της σύμβασης παραχώρησης. Άκουσα και τον Πρόεδρο του ΤΑΙΠΕΔ. Η σύμβαση παραχώρησης είναι μία σύμβαση, η οποία έγινε το 2001 – 2002 μεταξύ ΟΛΠ και ελληνικού δημοσίου, προκειμένου ο ΟΛΠ να μπει στο χρηματιστήριο. Αυτό έπρεπε να τροποποιηθεί με κάποια διαδικασία. Μας είπε ότι ήταν τεχνικός σύμβουλος. Όχι. Στις 21 Δεκεμβρίου παρουσίασε μία σύμβαση παραχώρησης στο διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ, που τότε ήμουν μέλος, όπου έλεγε στο στ’ σημείο ότι ήταν προϊόν διαβούλευσης με τον ΟΛΠ. Δεν θα πω ότι είναι αναληθές. Θα καταθέσω την απόφαση του διοικητικού συμβουλίου, η οποία λέει, «ουδέποτε υπήρξε συνεργασία μεταξύ του Υπουργείου για αυτό το θέμα». Φτιάξαμε Επιτροπή δεν λειτούργησε ποτέ. Ίσως έγινε διαπραγμάτευση μεταξύ ΤΑΙΠΕΔ και COSCO. Ναι, αλλά όχι μεταξύ ΟΛΠ και ελληνικού δημοσίου. Θα την καταθέσω στα Πρακτικά.

Η σύμβαση αυτή δεν έχει υποβληθεί στο Ελεγκτικό Συνέδριο αναφέρθηκε και προηγούμενα. Θεωρώ ότι μία τέτοιου μεγάλου μεγέθους σύμβαση θα έπρεπε να είχε κατατεθεί στο Ελεγκτικό Συνέδριο, το οποίο ενέκρινε την μεταβίβαση των μετοχών και έθεσε δύο όρους. Ποιοι είναι αυτοί; Ο ένας είναι η Επιτροπή Ανταγωνισμού η Ελληνική και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού. Σε απαντητικό έγγραφο ο κ. Πιτσιόρλας μέσω του Υπουργείου μας είπε ότι «δεν χρειάζεται γιατί υπήρχε παρατηρητής της Ευρώπης εκεί».

Θέλω να πω ότι εάν υπάρχει το πρακτικό της επεξεργασίας από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού και αν οι δύο όροι, οι δύο αιρέσεις που έβαλε σχετικά με τα τιμολόγια και την απάλειψη της αποκλειστικότητας, τι είναι αυτά και αν έχουν συμπεριληφθεί στη σύμβαση παραχώρησης και αν είναι προαπαιτούμενο, όπως λέει το Ελεγκτικό Συνέδριο για τη ψήφιση της Βουλής, η γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού. Όλα αυτά για εμάς έχουν πολιτικές διαστάσεις υψίστης σημασίας. Καλείται η Βουλή σήμερα να επικυρώσει άρον άρον αυτή την αγοροπωλησία για να πάει «πεσκέσι» το λιμάνι και μαζί και τους εργαζόμενους ο κύριος Πρωθυπουργός στην Κίνα.

Ας μιλήσουμε δύο λεπτά και για το τίμημα, 280 εκατ. για το 51 συν 80 για το υπόλοιπο, καθαρή παρούσα αξία 311 εκατ.. Η καθαρή παρούσα αξία της παραχώρησης της προβλήτας 2 και 3 σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΤΑΙΠΕΔ 1 δις 50 εκατ.. Το ερώτημα, γιατί είχαμε μόνο μία προσφορά; Ο κ. Πιτσιόρλας έχει δηλώσει εδώ στην Βουλή και έχει πει ότι διαγωνισμός με μία προσφορά πάσχει. Προχώρησε.

Ο συντονιστής του συνδικάτου της Ευρώπης που είχε έρθει εδώ είχε ρωτήσει το κύριο Υπουργό, γιατί μία προσφορά; Με όσες εταιρείες συζητάω στο εξωτερικό, γιατί εκπροσωπεί εργαζόμενους και σε ιδιωτικές εταιρείες, είχαν όλοι την βούληση να έρθουν στο λιμάνι του Πειραιά. Το παιχνίδι ήταν προμελετημένο και από πριν στημένο. Είχαν δώσει τις δύο προβλήτες στην COSCO και δεν μπορούσε να έρθει άλλος. Άρα, λοιπόν, εδώ υπάρχει ένα ζήτημα.

Τώρα, θα έρθω στο σημαντικό θέμα που αφορά στα εργασιακά. Υπήρξε ένας εκτενής διάλογος τους τελευταίους τρεις μήνες. Ανακαλύψαμε βήμα προς βήμα ότι μας πηγαίναν για σφαγή. Δεν θα υπήρχε εργαζόμενος μέσα στο λιμάνι. Δώσαμε έναν αγώνα, όπως σας είπα, πάρα πολύ μεγάλο. Σήμερα μέσα από την αιτιολογική έκθεση οι θέσεις, οι οποίες είχαμε δώσει με τη συνδρομή του καθηγητή εργατικού δικαίου του κ. Καζάκου πολλές από αυτές έχουν συμπεριληφθεί και αυτό έχει την αξία του. Όμως, δεν έχουν συμπεριληφθεί, δεν έχουν αποτυπωθεί στη διάταξη 10α.

Εδώ υπάρχει μία φράση, η οποία εγκυμονεί πάρα πολλούς κινδύνους. Είναι η κατάργηση από το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ. Δίνει το δικαίωμα στο διοικητικό συμβούλιο της ΟΛΠ Α.Ε. αυτό το οποίο είναι σήμερα, αλλά και το χθεσινό, να καταργήσει. Μπορεί να λέει ότι υπήρχε και στο προηγούμενο, αλλά στο προηγούμενο απαιτούσε διαβούλευση με τους εργαζόμενους, γνώμη και αν η γνώμη δεν υπήρχε θα πηγαίναμε στη διαιτησία.

Άρα, εγκυμονεί ο κίνδυνος παρά την Εισηγητική Έκθεση να υπάρξει ένα κενό μεταξύ της κατάργησης αυθαίρετης του νέου κανονισμού, ο οποίος έτσι και αλλιώς μπορεί να γίνει και εκεί μέσα υπάρχουν κίνδυνοι για μεγάλες ανατροπές. Για αυτό λέμε ότι θα πρέπει μέσα από αυτή τη διάταξη να απαλειφθεί η λέξη, η οποία λέει «κατάργηση από το διοικητικό συμβούλιο» και να συμπληρωθεί «με το ισχύον δίκαιο με επιχειρησιακή σύμβαση εργασίας ή διαιτητική απόφαση».

Υπάρχουν κενά ζητήματα ακόμα στα εργασιακά. Μέσα η σύμβαση παραχώρησης είναι γεμάτη με το θέμα της εργολαβοποίησης. Αυτό που γίνεται στη ΣΕΠ θα γίνει και στον ΟΛΠ και έχετε ευθύνη αν δεν περιορίσετε αυτό το πράγμα. Εμείς λέμε ότι θα πρέπει να υπάρχουν τακτικοί εργαζόμενοι, οι οποίοι θα πρέπει να λειτουργούν το λιμάνι.

Όσον αφορά στις μετατάξεις δεν ζητήσαμε εμείς μετατάξεις. Οι μετατάξεις είναι απόρροια ενός ζητήματος της ανασφάλειας των εργαζομένων. Εργαζόμενοι, οι οποίοι μπήκαν με το ΑΣΕΠ στον ΟΛΠ, δεν υπάρχει κανένας να μην έχει μπει με το ΑΣΕΠ, ξαφνικά βλέπουν να πηγαίνουν σε μια κατάσταση ανασφάλειας της επόμενης μέρας. Από εκεί προέκυψε το αίτημα. Σε αυτή τη διάταξη, η οποία υπάρχει παραπέμπονται όλα σε Υπουργικές Αποφάσεις και αυτό εγκυμονεί κινδύνους και δεν υπάρχει μία λέξη για τη διαδοχή του ασφαλιστικού συστήματος, το οποίο δεν νομίζω ότι είναι θέμα της Υπουργικής Απόφασης, αλλά είναι θέμα του νόμου.

Αυτό είναι μια αναγκαιότητα που υπήρξε και το προβλέπει και το Συμβούλιο Επικρατείας, όταν έγινε η επεξεργασία του κειμένου για τη μετατροπή του ΟΛΠ από Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου σε Ιδιωτικού Δικαίου, ότι θα πρέπει να υπάρχει διαδοχή του προσωπικού και ελλείψει μέτρων περί αυτού. Αυτό είναι γεγονός. Παραδίδεται το λιμάνι, μην παραδίδεται και τους εργαζόμενους. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κοιτάξτε κ. Γεωργακόπουλε, θα πω δύο πράγματα. Θα σας δοθεί σε όλους τους φορείς και δεύτερη φορά να τοποθετηθείτε, διότι οι βουλευτές θα κάνουν ερωτήσεις. Άρα, μην προσπαθούμε να εξαντλήσουμε, όσο χρόνο περισσότερο μπορούμε, γιατί έχουμε και άλλους φορείς, ερωτήσεις θα κάνουν οι βουλευτές, θα υπάρχει και απάντηση από την πλευρά των φορέων.

Συνεχίζουμε με τον κ. Λευθεριώτη, Πρόεδρο της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος.

ΣΥΜΕΩΝ ΛΕΥΘΕΡΙΩΤΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος): Θα το προσπαθήσω κυρία Πρόεδρε. Καταρχήν, ευχαριστώ για την πρόσκληση, να παραστώ στη σημερινή συνεδρίαση. Είμαι ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος και εκπροσωπώ, ως δευτεροβάθμιο συνδικαλιστικό όργανο, το λιμενεργατικό προσωπικό, που αναπτύσσει την επαγγελματική του δραστηριότητα στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και ανήκουν οργανικά στην Ομοσπονδία μας.

Γνωρίζουμε καταρχήν, τόσο εγώ όσο και τα μέλη μας, ότι η πολιτική γενικά για τον τρόπο που λειτουργούν οι δημόσιες επιχειρήσεις ανήκει στις Κυβερνήσεις. Αυτό όμως το δικαίωμα των Κυβερνήσεων, δεν καταργεί το δικαίωμα εκείνων που νόμιμα έχουν συνδέσει τη λειτουργία της ζωής τους και τη ζωή των οικογενειών τους με κάποιες από αυτές τις επιχειρήσεις, που ο έλεγχός τους ανήκε στις Κυβερνήσεις, να ανησυχούν και να υπερασπίζονται για τα εργασιακά τους δικαιώματα.

Αυτή η αλήθεια που δίνει το δικαίωμα να πω, πως εκείνοι, που θα πονέσουν, από το αποτέλεσμα ενός κακού χειρισμού, δεν θα είναι εκείνοι, που θα κάνουν το λάθος, αλλά αυτοί που θα υποστούν τις συνέπειες και στην προκειμένη περίπτωση, εμείς.

Νομίζω όμως, πως ήδη βρισκόμαστε μπροστά σε ένα τετελεσμένο γεγονός, που δεν θα μπορέσουμε να το αναστρέψουμε. Οι οργανισμοί δεν θα πουληθούν, αλλά ήδη έχουν πουληθεί. Οι προσπάθειές μας το τελευταίο τουλάχιστον διάστημα είχαν και συνεχίζουν να έχουν την έννοια της διασφάλισης των εργασιακών μας δικαιωμάτων στο πλαίσιο που έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα και αυτό νομίζω πως δεν ανήκει στα δικαιώματα της Κυβέρνησης, αλλά στις υποχρεώσεις της.

Η σύμβαση παραχώρησης σε αυτό τον τομέα έχει βασικά κενά που θα έπρεπε να διορθωθούν. Δεν είναι εύκολο βέβαια να αναφερθούμε τώρα σε λεπτομέρειες και λόγω του χρόνου, παρόλα αυτά πρέπει να πω, ότι ο συνάδελφος Πρόεδρος (ΟΜΥΛΕ) με έχει καλύψει σε πάρα πολλά σημεία από το λόγο του, μιας και τα συμφέροντα και των δυο Ομοσπονδιών μας είναι κοινά. Όμως μπορώ να αναφερθώ σε κάποια λεπτομέρεια όπως ότι θα μπορούσε να μεριμνηθεί στο άρθρο 11, 10α, για εκείνες τις κατηγορίες των εργαζομένων, όπου δεν ανήκουν στη μόνιμη δύναμη του Οργανισμού, στο ομώνυμο εργατικό δυναμικό του ΟΛΠ, αλλά εργάζονται στο λιμάνι και εγκρίνονται οι κανονισμοί τους από τον ΟΛΠ, όπου μνημονεύονται ήδη στο ν. 2688. Σας ευχαριστώ πολύ και περιμένω να μιλήσω σαν δευτερολογία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Λευθεριώτη. Το λόγο έχει ο κ. Νικόλαος Γεωργίου, Πρόεδρος της Ένωσης Μονίμων και Δοκίμων Λιμενεργατών ΟΛΠ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ (Πρόεδρος της Ένωσης Μονίμων και Δοκίμων Λιμενεργατών ΟΛΠ): Καλησπέρα, ευχαριστώ και εγώ για το λόγο, που μας δίνετε. Νομίζω ότι το μεγαλύτερο μέρος των θέσεων μας, έχει καλυφθεί από το συνάδελφό τον κ. Γεωργακόπουλο.

Εξάλλου μαζί λειτουργούμε, όλα αυτά τα χρόνια στα πλαίσια και τη λογική της αποτροπής της ιδιωτικοποίησης, νομίζω ότι είμαστε και οι δυο μέλη του Δ.Σ. του ΟΛΠ και ζούσαμε και ζήσαμε όλο αυτό το διάστημα από κοντά όλη αυτή τη διαδικασία.

Να ξεκινήσω την τοποθέτησή μου με κάποια πράγματα σχετικά με τον ΟΛΠ, τι ήταν, πως ήταν και πώς λειτουργούσε, σε σχέση με αυτά που είπε και ο κ. Πιτσιόρλας. Το 2010 μετά την παραχώρηση των δύο προβλητών, ο ΟΛΠ έκανε επένδυση 210 εκατ. €, για να φτιάξει το νέο Containers Terminal, για να υπάρχει μια παράλληλη δραστηριότητα και να μην υπάρχει μονοπωλιακή δραστηριότητα στο container terminal από την COSCO. Επίσης 110 εκατ. επενδύσεις έγιναν από το 2007 - 2010 στην αναβάθμιση των cart Terminal, που υπάρχουν στο λιμάνι του Πειραιά.

Φτιάχτηκαν οι δύο καινούργιοι επιβατικοί σταθμοί κρουαζιέρας και βλέπετε όλοι σας, έχετε δει το πόσο ψηλά αυτή τη στιγμή βρίσκεται στο λιμάνι του Πειραιά. Πάνω από 10 εκατ. στις αναχωρήσεις επιβατών, γύρω στα 2 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας και επίσης έχει εγκριθεί επενδυτικό πρόγραμμα 135 εκατομμυρίων ευρώ, με χρηματοδότηση άνω του 95% για τον νέο προβλήτα κρουαζιέρας. Αυτά ήταν όλα επενδύσεις. Αυτά έγιναν από το δημόσιο λιμάνι, από το λιμάνι του Πειραιά, από τον οργανισμό λιμένος Πειραιά και το γνωρίζουν οι παρέχοντες και όχι μόνο.

Ένα άλλο σημαντικό που έδωσε πολύ μεγάλη αξία και αναβάθμισε το ρόλο του Πειραιά με τα γεωπολιτικά χαρακτηριστικά που έχει. Η σιδηροδρομική σύνδεση, πότε έγινε η σιδηροδρομική σύνδεση; Γιατί ακούγαμε και βλέπαμε διάφορες προβολές. Το 2002 υπογράφτηκε η πρώτη σύμβαση μεταξύ του ΟΠΛ και του ΟΣΕ και το 2007 ξεκίνησαν τα έργα από τον ΟΛΠ και από τον ΟΣΕ, για να ολοκληρωθεί όλη αυτή η διαδικασία. Παρεδόθη λοιπόν έτοιμη το 2012 ολοκληρώθηκε η σύνδεση με αποτέλεσμα να πάρει στον λιμάνι αυτό το γεωπολιτικού χαρακτήρα, ξανά λέω σε όλο τον κόσμο και να συνδέει άμεσα τα ασιατικά φορτία με το κέντρο της Ευρώπης.

Αυτά λοιπόν όλα δεν μπορεί να τα ξεχνάμε και ούτε να μην τα αναφέρουμε πουθενά και φυσικά για το τίμημα της σύμβασης και για το 3% υπάρχει κατά την άποψή μου σοβαρό πρόβλημα, δεν έχει γίνει καμία μελέτη, δεν προέκυψε αυτό το ποσοστό από καμία μελέτη. Όσο δε αφορά δε το συνολικό τίμημα τα 311,5 εκατομμύρια ευρώ, έχοντας ήδη μια σύμβαση παραχώρησης για τις προβλήτες δύο και τρία, που εδώ μέσα στη Βουλή ο ίδιος ο τότε Υπουργός Ναυτιλίας ανέφερε, ότι το ύψος της σύμβασης μετά το φιλικό διακανονισμό είναι από 860 μέχρι 1δις. 50 εκατ. €. Όλα αυτά λοιπόν παραχωρούνται γι' αυτό το τίμημα μαζί με την αρχική σύμβαση του 2008 – 2009.

Επειδή έχω αρχίσει να κάνω κατάχρηση του χρόνου. Για το κομμάτι των εργασιακών, φυσικά υπάρχουν θεσπισμένα εργασιακά δικαιώματα και αυτά τα εργασιακά δικαιώματα μας δίνουν τη δυνατότητα να μπορούμε να κινούμαστε σε αυτά τα πλαίσια και σε αυτή τη λογική, να εξυπηρετούμε τους χρήστες.

Και εδώ να πω, ότι το λιμάνι του Πειραιά ο ΟΠΛ είναι βραβευμένος πολλάκις κάθε χρόνο βραβεύεται, σαν την καλύτερη εταιρία του Ελληνικού Δημοσίου, έχει πάρει βραβεία από όλες τις εταιρείες κρουαζιέρας, καθώς επίσης και από τις εταιρείες, που διαχειρίζονται τα φορτία των αυτοκινήτων. Αυτά λοιπόν δείχνουν και τη δυναμική για τη συμμετοχή του προσωπικού και των ολοκληρωμένων σε αυτή τη διαδικασία. Ουδέποτε λοιπόν μπήκαμε στη λογική, ότι είμαστε μια συντεχνία, αυτή η λάσπη που αρχίζει και πετάγεται από όλα τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, σε ό,τι αφορά τις χρυσές μετατάξεις, δεν ζητήσαμε, εμείς είπαμε ότι θα μείνουμε στο λιμάνι του Πειραιά για να το δουλέψουμε και να το αναπτύξουμε ακόμη περισσότερο.

Αλλά όταν υπάρχει αυτή η επισφάλεια, που βλέπουμε αυτή τη στιγμή στις δύο προβλήτες, με το καθεστώς των ενοικιαζόμενων εργαζομένων, από έξι εργολάβους προς την εταιρία διακίνησης, η οποία τους νοικιάζει την εταιρία ΣΕΠ ,διπλές και τριπλές εργολαβίες δηλαδή, καταλαβαίνετε όλοι σας πως αισθάνεται και πώς νιώθει ο κάθε εργαζόμενος, για την επόμενη ημέρα σε αυτό το ανασφαλές περιβάλλον. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Μιχάλης Σακέλλης, Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ).

ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΚΕΛΛΗΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ)): Σας ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση, αν και για αιφνιδιαστήκαμε λιγάκι, θα μιλήσω εγώ για την ακτοπλοΐα σε σχέση με το λιμάνι. Πρέπει να γνωρίζουμε όλοι μας ότι το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετεί περίπου 8 εκατ. Επιβάτες, οι οποίοι πηγαίνουν στα νησιά μας, οι οποίοι επιβάτες δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από κανένα άλλο λιμάνι της Ελλάδος, εκτός από τον Πειραιά.

Άρα, η ανάπτυξη των νησιών μας και ο ελληνικός τουρισμός, γιατί το 70% του ελληνικού τουρισμού αφορά τα νησιά μας, εξαρτάται από το λιμάνι του Πειραιά. Για αυτούς τους πολύ σημαντικούς λόγους, εμείς θέσαμε θέματα και στο Υπουργείο στα τρία τελευταία χρόνια και στο ΤΑΙΠΕΔ, την κατοχύρωση των θέσεων λειτουργίας των ακτοπλοϊκών πλοίων, ούτως ώστε να μη χρησιμοποιούν οι προβλήτες, για άλλους λόγους, πράγμα το οποίο προκύπτει από τη σύμβαση ότι διασφαλίζονται και εκφράζουμε την ικανοποίησή μας για αυτό.

Επίσης, θέσαμε θέμα ελέγχου των λιμενικών τελών, τα οποία επιβάλλονται στους επιβάτες, ούτως ώστε να μην αυξηθεί το μεταφορικό έργο. Επίσης, η Σύμβαση προβλέπει την παρέμβαση του Ελληνικού Δημοσίου σε θέματα αυξήσεων των λιμενικών τελών. Εδώ, θέλαμε να κάνουμε μια παρατήρηση για το άρθρο 10, ότι εκτός από την αύξηση των λιμενικών τελών, εμείς ζητάμε την παρέμβαση του Ελληνικού Δημοσίου και σε θέματα που αφορούν στην επιβολή νέων τελών, γιατί υπάρχουν τα υφιστάμενα τέλη -άρα το Ελληνικό Δημόσιο επεμβαίνει στην αύξηση- αλλά μπορεί να υπάρξουν και καινούργιες κατηγορίες τελών, που πρέπει, επίσης, να εγκρίνονται από το Ελληνικό Δημόσιο.

Θέλω να τονίσω, ιδιαίτερα, το θέμα της ναυπηγοεπισκευής. Εδώ, προσφέρονται εξαιρετικές υπηρεσίες, ανταγωνιστικές και ποιοτικές. Οι υπηρεσίες που προσφέρονται εδώ είναι οι καλύτερες στην Ευρώπη –για να μην πω σε όλον τον κόσμο- συνεπώς, είναι κάτι το οποίο πρέπει να διαφυλάξουμε. Τα ακτοπλοϊκά πλοία χρησιμοποιούν αυτές τις υπηρεσίες –τα πλοία μας επισκευάζονται, σχεδόν αποκλειστικά, στην Ελλάδα- και το θέμα είναι πάρα πολύ σοβαρό, γιατί πολιορκούμαστε και από ναυπηγεία της Τουρκίας, αλλά και από ναυπηγεία της Μάλτας, τα οποία προσφέρουν ανταγωνιστικές τιμές, ώστε να επισκευάζουμε τα πλοία μας εκεί.

Ήδη, για διάφορους λόγους, κάποια πλοία έχουν κάνει τις επισκευές τους στη Μάλτα –είναι ένα θέμα το οποίο πρέπει πάρα πολύ να το προσέξουμε, όχι μόνον για τους εργαζόμενους στη ναυπηγοεπισκευή, αλλά και για τις ακτοπλοϊκές μας υπηρεσίες γενικότερα, γιατί θα υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις, αν αυξηθεί το κόστος επισκευής των πλοίων. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κόντες, Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιέρας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΝΤΕΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιέρας): Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ πάρα πολύ. Νομίζω ότι τα περισσότερα καλύφθηκαν από τους προλαλήσαντες. Δεν θα αναφερθώ στη Σύμβαση, αλλά θα πω λίγα λόγια για τον θαλάσσιο τουρισμό, από τον οποίο είδαμε στο παρελθόν καλές μέρες και προσπαθούμε, βέβαια, να βελτιώσουμε τα δεδομένα για να έχουμε μεγαλύτερη προσέλκυση. Τα γεγονότα της Τουρκίας μας βοήθησαν πάρα πολύ φέτος και πήγε η κρουαζιέρα αρκετά καλά –και όχι αυτό μόνον- το σπουδαιότερο που προσπαθούμε εδώ και πολλά χρόνια, το “home porting”, φέτος, με έκπληξη βλέπουμε ότι μπορεί και να διπλασιαστεί.

Είχαμε και τα γεγονότα, βέβαια, με τις απεργίες των εργαζομένων, αλλά –θα ήθελα να επισημάνω- ότι έδειξαν σοβαρότητα και δεν είχαμε απώλειες, όπως αυτές που θα μπορούσαμε να είχαμε. Τώρα έχει ομαλοποιηθεί η κατάσταση και νομίζουμε ότι όλα θα πάνε καλά. Το μόνον -όσον αφορά στο λιμάνι συγκεκριμένα. Όποια έκταση έχει αυτή η Σύμβαση, πρέπει να κοιτάξουμε να γίνει ανταγωνιστικό, μιας και μας έχουν πάρει οι γείτονες Τούρκοι πάρα πολλή δουλειά και δυστυχώς, μας έχουν πάρει την τελευταία χρονιά, ακόμα και από την επισκευή. Αυτό που είπαν οι προηγούμενοι για την ναυπηγοεπισκευαστική βάση είναι πάρα πολύ σοβαρό και δεν θέλουμε να ξαναδούμε -όπως έτυχαν μερικές περιπτώσεις- κρουαζιερόπλοια και πλοία ακτοπλοΐας να πηγαίνουν στην Τουρκία.

Το τελευταίο που ήθελα να πω είναι ότι η πολυνησία και η ακτογραμμή που έχουμε είναι τα βασικότερά μας ατού, σε αυτή τη χώρα και πρέπει να τα προσέξουμε και να προσφέρουμε υπηρεσίες. Συμφωνώ απόλυτα με τον Δήμαρχο του Πειραιά που κάνει και εκείνος τεράστιες προσπάθειες, ακόμα και για τα τέλη αυτά που πρέπει να πάρει ο Δήμος Πειραιά –δεν είναι κάτι που θέλει για το ταμείο του, θα επενδυθούν στην πόλη, θα βελτιωθεί η πόλη, είναι κάτι που χρειαζόμαστε, κάτι που, όταν έρθουν οι τουρίστες, θα απολαύσουν και θα μείνουν στον Πειραιά. Αυτά ζητάμε.

Τελειώνοντας, τα τελευταία νούμερα έχουν δείξει ότι ένα 25%, από τους τουρίστες κρουαζιέρας, ξανάρχονται στη χώρα μας για τουρισμό στους διάφορους προορισμούς -είναι η καλύτερη διαφήμιση που θα μπορούσαμε να έχουμε και πρέπει να το επιδιώξουμε. Δεν είναι το τίμημα, «πόσο είναι του λιμανιού;», είναι ότι πρέπει να δώσουμε τις υπηρεσίες μας για να φέρουμε περισσότερο θαλάσσιο τουρισμό στη χώρα μας. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΛΙΟΥΡΑΣ (Μέλος ΔΣ του Συνδέσμου των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (HATTA): Θα τοποθετηθούμε μόνον προς την τουριστική κατεύθυνση, με απόλυτο σεβασμό και στις παρατηρήσεις, αλλά και στις αγωνίες που έχουν εκφραστεί, τόσο από τους Δήμους, όσο και από τους εργαζόμενους. Δυστυχώς, η συγκεκριμένη Σύμβαση έρχεται σε μια πολύ κρίσιμη στιγμή και για την εθνική οικονομία και για τον τουρισμό μας. Το λιμάνι του Πειραιά είναι η κύρια πύλη εισόδου της χώρας μας, η οποία υποδέχεται –όπως είπε και ο κ. Κόντες- πολλά κρουαζιερόπλοια και εκατομμύρια τουριστών, ενώ παράλληλα και η κύρια οδός της ηπειρωτικής Ελλάδας με την υπόλοιπη νησιωτική χώρα. Είναι, λοιπόν, η πρώτη και τελευταία εικόνα, πολύ μεγάλου αριθμού επισκεπτών της χώρας μας και είναι αυτή η εικόνα που θα μεταφέρουν σαν εντύπωση, επιστρέφοντας στις πατρίδες τους.

Ο Πειραιάς θα έπρεπε, από πάρα πολλά χρόνια, να είναι λιμάνι ανάπτυξης, αναβαθμισμένο, ελκυστικό σε επενδύσεις, να έχει μια τρομακτική σύνδεση καινοτόμων ιδεών με τη ναυτική παράδοση που έχουμε, να είναι ένα λιμάνι συνεργασίας φορέων και όχι ένα λιμάνι διεκδικήσεων και αντιπαραθέσεων, με τα πολλά προβλήματα που δημιουργούνται στους επισκέπτες –όπως πάρα πολλές φορές έχουν δημιουργηθεί στο παρελθόν.

Σαν εκπρόσωποι του τουριστικού κλάδου και επαγγελματίες διοργανωτές ταξιδιών ευελπιστούμε, με την οποιαδήποτε εξέλιξη της διαδικασίας παραχώρησης, να οδηγηθούμε σε αναβαθμισμένες υποδομές που να μας επιτρέπουν να παρέχουμε καλύτερες τουριστικές υπηρεσίες. Είναι ιδιαίτερης σημασίας για τη χώρα μας και την οικονομία –η οποία στηρίζεται όλο και περισσότερο στον τουρισμό- να έχουμε ένα αναβαθμισμένο λιμάνι στον Πειραιά, το οποίο θα μας οδηγήσει να μεγιστοποιήσουμε τα πάρα πολλά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του τουρισμού μας. Ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που θα μας επιτρέψουν να διατηρήσουμε την υψηλότατη θέση επισκεψιμότητας της χώρας μας και των λιμανιών μας, έναντι άλλων τουριστικών προορισμών που καραδοκούν.

Θεωρούμε ότι η εξέλιξη την οποία αντιμετωπίζουμε, πρέπει να έχει οικονομικά κριτήρια, καθώς οι χρήστες, που είναι οι εταιρείες κρουαζιέρας, αλλά και πολλοί διεθνείς tour operators και όσον αφορά στον κλάδο μας, είναι σύγχρονες διεθνείς επιχειρήσεις υψηλών απαιτήσεων, οι οποίες θέλουν να λειτουργούν σε σταθερό πλαίσιο.

Ελπίζουμε ότι με την ολοκλήρωση της διαδικασίας θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις να επιτύχουμε μακροχρόνιους στόχους, όπως είναι η αύξηση επισκεψιμότητας τουριστών και διερχόμενων κρουαζιερόπλοιων, αλλά και η προσέλκυση εταιρειών και πλοίων που θα κάνουν τον Πειραιά σπίτι τους, πραγματοποιώντας κυκλικές επαναλαμβανόμενες κρουαζιέρες. Λόγω των εξελίξεων στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου, έχουμε μια μοναδική ευκαιρία να επιτύχουμε μακροχρόνιες συμφωνίες και στην κατεύθυνση αυτή, θεωρούμε ότι δεν πρέπει να χαθεί αυτή η μοναδική ευκαιρία που έχουμε.

Το λιμάνι του Πειραιά και ο τουρισμός της χώρας μας είναι άρρηκτα συνδεδεμένα, παρακολουθούμε τις διαδικασίες με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον και βέβαια, μετά την εξέλιξη, όλοι θα μας βρουν αρωγούς στην κατεύθυνση της τουριστικής ανάπτυξης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Δημοτικός Σύμβουλος του Δήμου Σαλαμίνας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΔΕΡΤΟΥΖΟΣ (Δημοτικός Σύμβουλος Δήμου Σαλαμίνας): Σας ευχαριστώ θερμά, κυρία Πρόεδρε. Επειδή είμαι Μέλος διαπαραταξιακής και Δημοτικός Σύμβουλος, είναι απόλυτα ενωμένη η Σαλαμίνα στο θέμα αυτό, θα ήθελα, όμως, να τονίσω το εξής. Στην Σαλαμίνα –και να δώσω έμφαση- παραχωρούνται – πωλούνται εδάφη υψίστης πολιτιστικής αξίας. Παραχωρούνται εδάφη απολύτου προστασίας, ζώνης τύπου Α, όπως είναι η Ακρόπολη. Και δεύτερον, ότι παραχωρούνται παράνομα. Γιατί; Διότι ο Ο.Λ.Π. ποτέ δεν κατείχε. Είπαμε και στον κ. Πιτσιόρλα, όταν τον επισκεφθήκαμε, ότι τα εδάφη αυτά δεν υπάρχουν στη Σύμβαση Παραχώρησης του 2002. Ο Ο.Λ.Π. με δόλιο τρόπο –και το καταγγέλλω- με χάρτες «μαϊμού», παραπλάνησε τις διαδικασίες και έφτασε στο σημείο να οικειοποιηθεί εδάφη που δεν του ανήκουν. Δεν υπάρχουν στην παραχώρηση του 2002.

Παραχωρούνται τα ναυπηγεία ο έμπροσθεν χώρος τους που ανήκουν σε ιδιώτες, πράγμα που είναι παράνομο και το οποίο γίνεται. Όταν επισκεφτήκαμε τον κύριο Πιτσιόρλα, φυσικά εξαιρέθηκε η ζώνη τύπου Α, αλλά παραχωρούνται τα ναυπηγεία. Δίνεται το δικαίωμα αυτή τη στιγμή από τη Βουλή να επικυρώσει μια παρανομία που έγινε στη Σαλαμίνα. Διότι, όταν ερωτηθήκαμε πως έγιναν τα ναυπηγεία, τα ναυπηγεία έγιναν παράνομα. Αυτό δεν σημαίνει όμως ότι η Βουλή θα νομιμοποιήσει την παρανομία αυτή, γι’ αυτό ζητούμε τα εδάφη της Σαλαμίνας, τα οποία ποτέ δεν υπήρξαν στην σύμβαση παραχώρησης να εξαιρεθούν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Καματερός.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, αλλά πιο πολύ τους καλεσμένους, που σε λίγες ώρες μας έκαναν τη χάρη και την τιμή να έρθουν να τους ακούσουμε. Ήταν πάρα πολύ σημαντικές οι τοποθετήσεις τους, ζητάω και εγώ συγνώμη σαν μέλος της Επιτροπής γι’ αυτή τη διαδικασία, αλλά όλοι μας είμαστε κάτω από πίεση. Ήθελα να ρωτήσω τον κύριο Πιτσιόρλα, γιατί υπήρχε ένας επενδυτής στο διαγωνισμό και δεύτερον, αν θα μπορούσε αντί για αυτή τη σύμβαση που βρήκε το ΤΑΙΠΕΔ τη γνώμη του θέλουμε, αν θα μπορούσε να γίνει η παραχώρηση τμηματικά και κάτω από άλλο καθεστώς, αν ήταν πιο συμφέρουσα και οικονομικά η όλη διαδικασία, αλλά και να μην παραχωρηθεί σε έναν επενδυτή όλο το λιμάνι, κάτι το οποίο από ό,τι λέγεται δεν υπάρχει σε καμιά άλλη χώρα.

Μια τελευταία ερώτηση στον κύριο Πιτσιόρλα, αν η θυγατρική της COSCO που πήρε μέρος στο διαγωνισμό έχει σχέση με διαχείριση λιμένων ή είναι απλά εμπορευματική επιχείρηση; Στους εκπροσώπους των υπαλλήλων και των εργαζομένων των φορτοεκφορτωτών και τους λιμενεργάτες, θέλω να τους ρωτήσω αν πρότειναν αυτοί ή το Υπουργείο το θέμα των μετατάξεων. Αν δεν κάνω λάθος δεν θα το θέλατε αλλά νοιώθοντας ανασφάλεια οι εργαζόμενοι το πρότειναν. Και δεύτερον, αν υπήρχε συνεργασία και διάλογος όλους αυτούς τους μήνες με το Υπουργείο. Τελευταία ερώτηση στους εκπροσώπους της κρουαζιέρας, των ταξιδιωτικών γραφείων, αν εκτιμάτε ότι θα έχετε προβλήματα με το νέο καθεστώς και την παραχώρηση που γίνεται. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Κεφαλογιάννη.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ (Εισηγήτρια της ΝΔ): Κυρία Πρόεδρε, μας έκανε εντύπωση που το πρωί όταν ζητήσαμε να κληθεί και εκπρόσωπος από την COSCO και παρά το ότι ανοίξαμε αρκετά των κατάλογο των φορέων, αποφασίστηκε από την πλειοψηφία να μην κληθεί εκπρόσωπος της COSCO.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συγνώμη για τη διακοπή αλλά κάνετε λάθος, θα στείλει υπόμνημα δεν θα παραστεί. Κλήθηκε η COSCO για να το διευκρινίσω.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ (Εισηγήτρια της ΝΔ): Διότι, διαβάζουμε τώρα στην εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ», προβλήματα στο παρά πέντε με την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ, ενστάσεις στο κατατεθέν νομοσχέδιο κύρωσης της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ και Ελληνικού Δημοσίου, διατυπώνει σύμφωνα με αξιόπιστες πηγές η κινέζική COSCO επικαλούμενη διαφορές σε σχέση με τα συμφωνηθέντα μεταξύ των δύο πλευρών.

Θα ήθελα, λοιπόν, να ρωτήσω τον κύριο Πιτσιόρλα ή τον Υπουργό γιατί φαντάζομαι θα μπορούσε να μας απαντήσει αν ισχύει κάτι τέτοιο, αν έχουν τεθεί από πλευράς COSCO τέτοιες διάφορες σε σχέση με τα συμφωνηθέντα και τι προτίθεστε να κάνετε γι’ αυτό. Κύριε Πιτσιόρλα είπατε ότι σας δόθηκε εντολή να προχωρήσετε στην ολοκλήρωση της διαδικασίας που παραλάβατε στο μέσο. Θέλω να μας πείτε, πότε λάβατε αυτή την εντολή και σε ποιον οφείλεται η τεράστια καθυστέρηση, από τη στιγμή που παραλάβατε ουσιαστικά το διαγωνισμό σε μια εξέλιξη γιατί χρειάστηκε 1,5 χρόνο αυτή η τεράστια καθυστέρηση, προκειμένου να υπογραφεί η σχετική σύμβαση; Και να πιστεύετε ότι το δημόσιο ζημιώθηκε από την καθυστέρηση αυτή;

Φαντάζομαι κύριε Πιτσιόρλα σας είναι γνωστό το άρθρο 5 της σύμβασης που αφορά στο θέμα των εργαζομένων, εκεί είναι σαφές ότι δίνετε στον ιδιώτη επενδυτή τη δυνατότητα να απορροφήσει όσους εργαζόμενους κρίνει εκείνος. Για ποιο λόγο δεν εξασφαλίσατε την απορρόφηση αν όχι του συνόλου των εργαζομένων τουλάχιστον σε ένα μεγάλο ποσοστό από τον ιδιώτη επενδυτή και το αφήνετε ουσιαστικά και αυτό ανοικτό δηλαδή, το πόσοι από τους εργαζόμενους θα απορροφήθουν, αλλά και έρχεται μετά ο Υπουργός με το άρθρο 11 του νομοσχεδίου να μας μιλήσει για την μετάταξη του προσωπικού που πάλι ουσιαστικά γίνεται με βάσει το τι θα αποφασίσει ο Υπουργός. Από τη στιγμή που πάμε σε δευτερογενή νομοθεσία για την απόφαση για τη μετάταξη.

Σε κάθε περίπτωση θέλω να σας πω εδώ, κύριε Πιτσιόρλα αυτό το ξέρετε ότι κάθε νομοσχέδιο συνοδεύεται από την Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, σύμφωνα λοιπόν με αυτή το νομοσχέδιο αυτό, από τις προτεινόμενες διατάξεις δεν προκαλείται οικονομική επιβάρυνση του προϋπολογισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή εποπτευόμενων φορέων του. Θέλω να μας πείτε, εάν γίνει όντως μετάταξη του προσωπικού, πώς γίνεται να μην επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός;

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων έχει επάρκεια σε προσωπικό και πόρους για να αντιμετωπίσει τη συμμετοχή των ιδιωτών στη διαχείριση των λιμανιών; Αν ναι γιατί χρειάζεται τότε η ΔΑΛ η καινούργια αρχή που έχει εισαγάγει ο κύριος Υπουργός; Στην Περιφέρεια θέλω να κάνω μια ερώτηση γιατί είναι γνωστό ότι επί προηγούμενης κυβερνήσεως και διοικήσεως του ΟΛΠ, είχε υπάρξει μια απόφαση για να γίνει επένδυση για την ανάπτυξη νέας προβλήτας κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά, με αρχικό προϋπολογισμό 120.000.000 ευρώ, με συγχρηματοδότηση κατά 95% από την Ε.Ε. έχει υπάρξει και η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, για ποιο λόγο δεν προχωράει αυτό; Ρωτάω τον εκπρόσωπο της Περιφέρειας Αττικής, διότι αυτό είναι ένα έργο, το οποίο θα έπρεπε η Περιφέρεια Αττικής να έχει κάθε λόγο να θέλει να προχωρήσει.

Τις ερωτήσεις σε σχέση με τους εργαζόμενους θα ήθελα να τις θέσω και στους εκπροσώπους των εργαζομένων τους, δηλαδή το άρθρο 5 της σύμβασης παραχώρησης, το άρθρο 11 του νομοσχεδίου και την Έκθεση του ΓΛΠ που ουσιαστικά δεν καλύπτει τίποτα από όλα αυτά που προβλέπονται στο νομοσχέδιο, και να ρωτήσω επίσης, αν οι δήμαρχοι που βρίσκονται εδώ έχουν διαβάσει το άρθρο 10 του νομοσχεδίου, που ουσιαστικά λέει ότι καμία δημοτική αρχή ή άλλη οργανωτική της υποομάδα δεν έχει αρμοδιότητα να επιβάλει ανταποδοτικά τέλη ή φόρο ηλεκτροδοτούμενο εκτάσεων αναφορικά με χώρους που περιλαμβάνονται σε παραχωρούμενα περιουσιακά στοιχεία και μετά, ενώ αναφέρεται ο τρόπος που αποδίδονται στους δήμους Πειραιώς, Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Περάματος και Σαλαμίνας έκτακτο αντισταθμιστικό τέλος σε ποσοστό κλπ, ότι εκεί προβλέπεται ότι το Ελληνικό Δημόσιο, δικαιούται να αρνηθεί την απόδοση οποιουδήποτε εκ των παραπάνω ποσών σε όποιον δήμο δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παρ.2 του παρόντος άρθρου. Δηλαδή, εάν κάποιος δήμος ζητήσει αντισταθμιστικά τότε το Ελληνικό Δημόσιο δικαιούται να αρνηθεί την απόδοση των ποσών που προβλέπονται από την σύμβαση παραχώρησης. Αυτό για τους δημάρχους. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου ΧΑ): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Μια ερώτηση προς όλους τους δημάρχους. Πιστεύουν ότι διασφαλίζονται ή σε όλη αυτή τη διάρκεια των τελευταίων 2,3 χρόνων ακούστηκαν οι προτάσεις τους, οι ιδέες τους, η γνώμη τους; Γιατί αυτό που ξέρουμε είναι ότι το ΤΑΙΠΕΔ είχε πάντα τα «αυτιά του κλειστά». Κυρίως για τον κύριο Μώραλη και για τον κύριο Κροκίδη, αν μπορούν να μας πούμε για την πρόταση που είχαν καταθέσει πολύ ενδιαφέρουσα για το μοντέλο Μασσαλίας-Βαρκελώνης. Ποιος το σταμάτησε και πώς σταμάτησε, το οποίο υπερασπίζεστε σθεναρά ήταν μια πολύ καλή πρόταση.

Προς τον κ. Πιτσιόρλα και στο ΤΑΙΠΕΔ, είπατε ότι είσαστε ευτυχισμένος για το τίμημα, για την αξία, για την πώληση του ΟΛΠ. Μπορούμε να είμαστε χαρούμενοι όταν πουλάμε τόσο χαμηλά και γενικά, όταν πουλάμε και όταν πρωτοπορούμε στο μοντέλο πώλησης που δεν υπάρχει πουθενά στον κόσμο; Μόνο η Θάτσερ το είχε κάνει πριν από κάποια χρόνια. Είσαστε χαρούμενος για αυτό; Δηλαδή, έχετε δει ποτέ ένας επιτυχημένος μάνατζερ να πουλάει χαμηλά; Το αφήνει να πάρει κάποια αξία. Τόσο χαμηλά δεν πουλάει ποτέ κανείς. Έχεις ένα μαγαζί «γωνία». Δεν πουλάς. Όσο και αν είναι μνημονιακή μας δέσμευση, μην ξεχνάτε, όμως, ότι είμαστε και ένα κυρίαρχο Κράτος. Μην το ξεχνάτε αυτό.

Επειδή βλέπαμε και την ειδησεογραφία όλον αυτόν τον καιρό, βλέπαμε και την κόντρα που είχατε με τον κ. Δρίτσα και υπάρχει ένα ενδιαφέρον σε αυτό. Να μας δώσει μια απάντηση ο κ. Δρίτσας, γιατί είχατε μια κόντρα όλους αυτούς τους μήνες; Που ήταν αυτό το πρόβλημα; Επιπλέον, είπατε ότι ήσασταν ένας απλός τεχνικός σύμβουλος. Ένας τεχνικός σύμβουλος δεν μπορεί να βάλει μέσα το γενικό κανονισμό προσωπικού; Δεν μπορείτε να έχετε μέσα σε μια σύμβαση και να προβλέψετε αυτό το πράγμα;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντινόπουλος.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Είχα μια ερώτηση για τον κ. Γαβρίλη, αλλά νομίζω ότι έχει φύγει. Θέλω να ρωτήσω κάτι τον Δήμαρχο Κερατσινίου - Δραπετσώνας. Η επίσκεψη του Πρωθυπουργού για την παραχώρηση των λιπασμάτων έγινε στις 19/12/2015, αν δεν κάνω λάθος. Μέχρι σήμερα γιατί δεν έχει παραχωρηθεί; Επίσης, θα ήθελα να μας πείτε ποιος είναι ο σχεδιασμός σας για αυτό το θέμα.

Δεύτερον, για τον κ. Πιτσιόρλα είναι τα περισσότερα ερωτήματα, γιατί κυρίως αυτός πρέπει να απαντήσει, για παράδειγμα, στο θέμα ότι ο Πειραιάς δεν θα συμμετέχει πια με κάποιον τρόπο στη νέα διοίκηση του ΟΛΠ και δεν θα μπορεί να έχει κάποια παρέμβαση. Κύριε Πιτσιόρλα, το είδος της παραχώρησης έχει συμπεριληφθεί στο τελευταίο μνημόνιο που διαπραγματεύτηκε η Κυβέρνηση του κ. Τσίπρα με τον κ. Καμμένο; Στα προηγούμενα δεν είχε υποδειχθεί ο τρόπος. Αυτό το λέω και θα ήθελα να μου απαντήσετε επειδή τέθηκε από όλους τους φορείς και τους εργαζόμενους, ότι στο τίμημα οι νέες θέσεις εργασίες δεν υπάρχουν. Θέλαμε να μας πείτε πολύ καθαρά γιατί επιλέξατε αυτόν τον τρόπο και δεν επιλέξατε τον τρόπο που έγινε εντός μνημονίου στο λιμάνι της Λεμεσού, όπου δεν έγινε παραχώρηση, αλλά ιδιωτικοποιηθήκαν και πήραν μεγαλύτερο ποσοστό σε διάφορες υπηρεσίες. Ήθελα να μας πείτε τα οικονομικά οφέλη μέχρι το τέλος της τριακονταετίας που είναι ο διαγωνισμός, αλλά και τις νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν μετά από αυτήν την παραχώρηση.

Όσο αφορά το θέμα του Ελεγκτικού Συνεδρίου, ο κ. Υπουργός θα πρέπει να σας ενημέρωσε ότι το πρωί μάς είπε ότι έχει περάσει από το Ελεγκτικό Συνέδριο και ότι θα μας καταθέσει τόσο το πόρισμα του Ελεγκτικού Συνεδρίου, όσο και την απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Υπήρξαν κάποια θέματα, κ. Υπουργέ, τα οποία θα ακούσετε, τα οποία, βεβαίως, αφορούν τη δική μας συζήτηση και θα τα συζητήσουμε μετά. Όσο για τα εργασιακά θέματα, είχαμε πει και το πρωί ότι δεν συμπεριλαμβάνεται ό,τι λέγεται στην αιτιολογική έκθεση και τα άρθρα. Είναι, όμως, ένα θέμα που αφορά την πολιτική ηγεσία και θα το συζητήσουμε μετά.

Όσο αφορά το θέμα των μετατάξεων, ο κ. Υπουργός το πρωί είπε πολύ καθαρά ότι αυτό ήταν ένα αίτημα των εργαζομένων. Υπάρχει και σχετικό βίντεο. Ο κ. Πρόεδρος είπε σήμερα και θα το πει και ο ίδιος, ότι δεν ήταν αίτημα, αλλά συζητήθηκε. Καταλαβαίνουμε και θέλουμε να διασφαλιστούν τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων, όμως εδώ πρέπει να βάλουμε μερικά θέματα και θέλω να μας απαντήσουν τόσο ο κ. Πιτσιόρλας όσο και οι εργαζόμενοι. Πρώτον, για πόσες μετατάξεις μιλάμε; Μιλάμε για το σύνολο του προσωπικού; Δηλαδή, μιλάμε για τα 1.100 άτομα; Η εταιρεία δεν θα κάνει «πάρτι» αν δεν αναλάβει το κόστος των εργαζομένων;

Δηλαδή, σε άλλου τύπου εταιρείες, που ιδιωτικοποιήθηκαν, π.χ. ΟΤΕ, υπήρξαν εθελουσίες με πολύ μεγάλα χρηματικά ποσά και δόθηκε μια δυνατότητα σε αυτό τον κόσμο που θα ήθελε να φύγει. Εδώ, θέλω να μας πείτε, κύριε Πιτσιόρλα, έχετε συζητήσει και έχετε συνεννοηθεί; Η εταιρεία είναι αρνητική σε αυτό το θέμα και εμείς προχωρήσαμε από μόνοι μας -έχει γίνει κάποια συνεννόηση;- στη μετάταξη του συνόλου του προσωπικού; Του 50%; Του 10%;

Δεύτερον, για τους εργαζόμενους ποιες είναι οι συζητήσεις, διότι αυτό, όπως ξέρετε θα γίνει με υπουργικές αποφάσεις. Ποια είναι τα κριτήρια που θα γίνονται αυτές οι διαδικασίες; Τι έχετε συμφωνήσει και αν έχετε συζητήσει, σας παρακαλώ, με το Υπουργείο, να μας πείτε, γιατί εδώ πρόκειται, κατά την άποψή μας για ένα μεγάλο ρουσφέτι που κάνει η Κυβέρνηση σε μια κερδοφόρο εταιρεία. Πρέπει να διασφαλίσουμε εμείς τα εργασιακά δικαιώματα και βεβαίως, εφόσον θέλει η εταιρία και θέλει να αξιοποιήσει το προσωπικό ή θέλει να κάνει, θα πρέπει να πληρώσει, όπως έκαναν και άλλες εταιρείες, με εθελούσια έξοδο ή να αναλάβει το κόστος τους, το κόστος των εργαζομένων. Δεν έχει ξαναγίνει αυτό. Έχει ξαναγίνει μάλλον –γι’ αυτό είπα ότι μοιάζετε με τη Ν.Δ.- σε ιδιωτικοποίηση τύπου «Χατζηδάκη» με την Ολυμπιακή που και εκεί πλήρωσε το Κράτος και έγιναν μετατάξεις από την ιδιωτική εταιρεία που αγοράσθηκε στο δημόσιο.

Θα ήθελα να μου απαντήσετε σε αυτά. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Ήθελα να ευχαριστήσω και εγώ από την πλευρά μου για την ενημέρωση των φορέων. Θα έλεγα ότι οι περισσότεροι μας έδωσαν την εικόνα της «μπότας» του μονοπωλίου που «ποδοπατάει» λαϊκές ανάγκες και εργαζόμενους και όσο και αν «γυαλίζεται» από την Κυβέρνηση, δεν μπορεί να κρυφτεί ότι στο Πέραμα δεν έχουμε ζωή, όπως λέει και το τραγούδι, αλλά και στους άλλους δήμους και γι' αυτό οι εργάτες στον Πειραιά μας λένε «δεν μας καλέσανε στον γάμο, τώρα μας καλούν στην κηδεία για συζήτηση».

Θα ήθελα να αναφερθώ στον κ. Πιτσιόρλα. Είπατε ότι τροποποιήσατε τη σύμβαση. Βέβαια ο κ. Βαρβιτσιώτης, πρώην Υπουργός στην προηγούμενη κυβέρνηση, στην ομιλία του πριν λίγες ώρες μας είπε ότι του την κλέψατε τη σύμβαση γιατί είναι δική του. Τέλος πάντων, θέλω να σας ρωτήσω τα εξής. Πρώτον, από το Δήμο της Σαλαμίνας ειπώθηκε ότι χερσαίες περιοχές που ανήκουν στην αρχαιολογική ζώνη δεν εξαιρούνται. Θέλουμε να σας ρωτήσουμε γιατί.

Στο Δήμο Κερατσινίου. Στην εξαίρεση της περιοχής λιπασμάτων, ενώ ήταν 90 στρέμματα, είναι 86. Γιατί;

Προς τους εργαζόμενους. Προς τον Πρόεδρο της ΟΜΥΛΕ κ. Γεωργακόπουλο, αλλά και τον κ. Γεωργίου. Πραγματικά, οι εργαζόμενοι είναι για «σφαγή». Φαίνεται αυτό και στα άρθρα που δήθεν εξασφαλίζουν θέσεις εργασίας. Ειπώθηκε ότι έγιναν από τον ΟΛΠ τα τελευταία χρόνια επενδύσεις εκσυγχρονισμού. Δηλαδή, ο ιδιώτης το παίρνει καινούργιο –έτσι να το πούμε- λιγότερες συντηρήσεις, περισσότερη κερδοφορία. Για τους εργαζόμενους, βεβαίως, τίποτα. Ήθελα να σας ρωτήσω, ποια εμπειρία έχετε για τις εργασιακές σχέσεις από το κινέζικο μονοπώλιο που ήδη λειτουργεί στην Προβλήτα 2 και 3. Βεβαίως, μιλήσατε για ενοικιαζόμενους εργαζόμενους από 6 εργολάβους. Ήθελα να σας ρωτήσω, στο κεφάλαιο ιζ΄ της νέας σύμβασης παραχώρησης αναφέρεται ότι όλες οι λιμενικές εργασίες θα πραγματοποιούνται με συμβάσεις αναθέσεων και υποπαραχωρήσεις.

Πιστεύετε ότι θα αλλάξει τη συνταγή ο όμιλος και δεν θα συνεχίσει με τη συνταγή της εργολαβοποίησης;

Κύριε Σακέλλη, αναφερθήκατε στο άρθρο 7. Πράγματι, ουσιαστικά, προβλέπει αύξηση στα λιμενικά τέλη και στα τέλη λιμενικών υπηρεσιών. Θα ήθελα να σας ρωτήσω, σε ποιανού την πλάτη θα πάνε αυτές οι αυξήσεις;

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΠΟΤΑΜΙΟΥ): Δεν θα καταχραστώ χρόνο, διατυπώνοντας ερωτήματα που έχουν ήδη κατατεθεί από συναδέλφους. Αυτά αφορούν, αφενός στο ποιο θα είναι το εργασιακό μέλλον των νέων εργαζομένων, έτσι όπως προβλέπεται από τη σύμβαση ή από την πρόθεση της Κυβέρνησης για εκείνους που θα επιθυμήσουν τη μετάταξη, αφετέρου για την εκτίμηση της λειτουργικότητας του μοντέλου μεταβίβασης, από τους εκπροσώπους των χρηστών των υπηρεσιών του λιμανιού.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων – Εθνική Πατριωτική Δημοκρατική Συμμαχία): Καλωσορίζω με τη σειρά μου όλους τους φίλους της ευρύτερης Περιφέρειας του Πειραιά στην αίθουσα. Θα με συγχωρήσετε, λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων δεν πρόλαβα να κάνω και μια μικρή εισήγηση, θα την κάνω όμως πάρα πολύ σύντομα, αφού κάνω μια ερώτηση προς όλους, διότι είναι κάτι που με ενδιαφέρει, ως νέο πολιτικό.

Θα ήθελα να ξέρω, όποιος θέλει μπορεί να απαντήσει, δεν απευθύνεται συγκεκριμένα σε κάποιον, εάν η προηγούμενη διοίκηση του ΤΑΙΠΕΔ, η προηγούμενη διοίκηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και η προηγούμενη διοίκηση του Υπουργείου Οικονομικών, πριν την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – Ανεξαρτήτων Ελλήνων, είχε καλέσει όλους τους φορείς σε μια συνδιάσκεψη, διαβούλευση, προσωπικά και όχι με ανταλλαγή επιστολών; Εάν όλες οι απορίες, που θέσατε σήμερα εδώ σε εμάς, είχαν τεθεί γραπτώς ή προφορικώς στην προηγούμενη Κυβέρνηση;

Αν είχατε πάρει απαντήσεις, θα θέλαμε να τις γνωρίζουμε, διότι σήμερα ακούσαμε πάρα πολλά ζητήματα, τα οποία γνωρίζουμε τον τελευταίο ένα - ενάμιση χρόνο, που είμαστε στην Κυβέρνηση, απλώς είναι ευκαιρία και για μένα να ρωτήσω, εάν είχατε την ίδια τριβή και την ίδια σχέση, ελεγκτική θα έλεγα - και καλά κάνετε, ο καθένας πρέπει να ελέγχει οποιονδήποτε κυβερνά σ’ αυτόν τον τόπο - με την προηγούμενη κυβέρνηση και ποιες θα ήταν οι απαντήσεις τους στη διαχείριση της σύμβασης παραχώρησης του ΟΛΠ, όπως αυτή προτάθηκε στην προηγούμενη διοίκηση του ΤΑΙΠΕΔ, στο προηγούμενο Υπουργό Οικονομικών και στο προηγούμενο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας;

Θα μιλήσω λίγο τεχνοκρατικά, διότι στο τέλος της ημέρας πρέπει ο καθένας, ο οποίος έχει έννομο συμφέρον, όπως το λέμε έτσι απλά, σε μια σύμβαση επενδυτική σ’ έναν τόπο, ο οποίος ανήκει - όχι όπως έλεγε η ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ, ο κ. Παμπούκης - στους Έλληνες και πρέπει οποιοσδήποτε αποφασίζει και βάζει μια υπογραφή, από οποιοδήποτε κόμμα στη Βουλή, να σκέφτεται 11 εκατ. Έλληνες, ούτε τον εαυτό του, ούτε τη γειτονιά του.

Θα πρέπει να πούμε το εξής. Όταν προσπαθείς να ιδιωτικοποιήσεις ή να αναπτύξεις ή να παραχωρήσεις ένα κομμάτι ελληνικής γης πρέπει να κοιτάς, πώς να μεγιστοποιήσεις τα οφέλη. Μια επένδυση, οποιαδήποτε επένδυση, χωρίζεται σε τέσσερα μεγάλα κομμάτια.

Ένα είναι τα δημοσιονομικά έσοδα, άμεσα και έμμεσα. Έμμεσα έσοδα, για κάποιον που δεν τα βλέπει, είναι οι έμμεσοι φόροι, τα έμμεσα τέλη, ο Φ.Π.Α, οτιδήποτε εισπράττει το δημόσιο από όλες τις δραστηριότητες της οποιασδήποτε επένδυσης. Οι άμεσοι φόροι είναι η πρόσοδος που έχει από το τίμημα της μεταβίβασης, από τις μετοχές, από τα μερίσματα ή από τα δικαιώματα, που θα πληρώνει ο παραχωρησιούχος προς το κράτος.

Το δεύτερο κομμάτι, που έχει έσοδα το δημόσιο, γενικώς από κάθε επένδυση τρίτου σε γη του και σε κομμάτι του ενεργητικού του, είναι από τις επενδύσεις, οι οποίες φέρνουν καταθέσεις στις τράπεζες, νέες θέσεις εργασίας, αλλά και κίνηση χρήματος και δείχνουν εμπιστοσύνη και σταθερότητα και στο δεύτερο, και στον τρίτο, και στον τέταρτο, και στον πέμπτο επενδυτή να έρθει. Άρα, είναι ένα μέτρο μόχλευσης προς όλους τους επενδυτές να εμπιστευτούν τη χώρα, για να δημιουργήσουμε δουλειές, όχι μόνο στο λιμάνι του Πειραιά, αλλά σε όλα τα λιμάνια της χώρας και σε όλη την ελληνική επικράτεια.

Έχω μελέτες, τις οποίες, όποιος τις θέλει μπορώ να του τις δώσω, τις είχαμε παλιά και στο εξωτερικό, που δείχνουν τα πέντε - έξι μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου, συγκριτικά, τα τελευταία 10 -15 χρόνια, τι κίνηση έχουν και ποιο είναι το trend, δηλαδή πού θα μπορούσαν να πάνε.

Και αυτό το λέω πιο πολύ για τους πέντε Δημάρχους τους δικούς μας, στην Β΄ Πειραιά, αλλά και της Α΄ Πειραιά, που έχει το μεγαλύτερο βάρος, εάν θέλετε υποδοχής και διαχείρισης του ΟΛΠ. Τα έσοδα και το μέλλον είναι τεράστιο σε σχέση με το πώς προβλέπει η Ευρώπη και η παγκόσμια αγορά το λιμάνι του Πειραιά. Εδώ πρέπει εφόσον ερχόμαστε να διαχειριστούμε πλέον μια προσυμφωνημένη απόφαση της Κυβέρνησης, της προηγούμενης και γιατί θα πρέπει το κράτος να έχει συνέχεια, διότι όποιος επενδυθεί οπουδήποτε, το ξέρετε και στη γειτονιάς σας, εάν ο ένας λέει «άλφα» και μετά αλλάζει ο ιδιοκτήτης και λέει «βήτα» σε έναν νοικάρη του, χωρίζω εγώ το παίρνει η γυναίκα μου, και του λέει «φύγε αύριο ή δώσε μου 5.000 ενοίκιο παραπάνω», δεν θα σου ξανανοικιάσει κανένας το σπίτι. Το λέω έτσι απλά για να καταλαβαινόμαστε.

Διαχειριζόμαστε με τον καλύτερο τρόπο. Είναι σαφές ότι έχει αλλάξει πολύ προς το καλύτερο η σύμβαση, συγχρόνως, στρατηγικά και το λέω για να το γνωρίζουμε όλοι, τα έσοδα που θα έχουν και θα διεκδικήσουμε εμείς ως Βουλευτές του ελληνικού κοινοβουλίου, όλοι μαζί, οι Δήμοι ή οι αδικίες που υπήρχαν πριν από τα τέλη από την αποκομιδή - διακομιδή των σκουπιδιών, από το ποιος μπαίνει στο λιμάνι και το ποιος βγαίνει, ποιος πληρώνει ή δεν πληρώνει, όλα αυτά θα πρέπει να μας τα φέρνεται εδώ σε όλους τους Βουλευτές, όχι μόνο του Πειραιά, αλλά και τον Υπουργό μας για να τα λύσουμε προς όφελος των δημοτών, οι οποίοι έχουν και ένα μεγάλο κομμάτι της ακίνητης περιουσίας του κράτους.

Αλλά να ξεκινήσουμε από κει και να καταλήξω ότι συγχρόνως η Ευρώπη αυτή τη στιγμή στην οποία ανήκουμε και μετά το Brexit της Παρασκευής, πρέπει να σκεφτούμε το μέλλον μας και πώς να αξιοποιήσουμε αυτήν τη διαχείριση που πρέπει να κάνουμε τώρα των νέων ευκαιριών που ανοίγονται μετά την έξοδό της Μεγάλης Βρετανίας από την Ε.Ε.. Τα λιμάνια μας θα έχουν μεγαλύτερη κίνηση, όταν έρθει η ώρα και όποιος θέλει μπορεί να το συζητήσουμε, με νούμερα και τεκμηριωμένα και συγχρόνως, απαιτείται από το δίκτυο το ευρωπαϊκό, επένδυση και είναι αυτό που είπε και ο Πρωθυπουργός στην Ακρόπολη, όταν έδειξε τις επενδύσεις που θα γίνουν στις υποδομές και στους δρόμους, δεν είναι κάτι τυχαίο.

Η ανάπτυξη ενός λιμανιού και κλείνω, σημαίνει ότι όταν έρχεται ένα κοντέινερ εδώ ή με προϊόντα ή με αυτοκίνητα, κάπου πρέπει να πάει και για να πάει κάπου χρειάζεται δρόμο, γι' αυτό υπάρχουν οι υποδομές, τα προγράμματα Γιούνγκερ, τα ΕΣΠΑ και όλα τα προγράμματα που ανακοίνωσε η Κυβέρνηση μας για να φτιάξουμε τους δρόμους και να μεταφέρονται τα προϊόντα, τα εμπορεύματα, οι τουρίστες και οι πολίτες, συγχρόνως όμως πρέπει να φτιάξει αεροδρόμια, και τρένα. Αυτή είναι μια εξίσωση, η οποία δεν λύνεται, παρά αν όλοι οι συντελεστές της, όπως είπα και οι τέσσερις λυθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Διότι εάν δεν έχεις τρένα διπλής κατεύθυνσης, γιατί στην Ελλάδα έχουμε μόνο το 10% διπλής κατεύθυνσης, δεν μπορεί να φύγουν τα κοντέινερ από κανένα λιμάνι.

Άρα, όλο αυτό είναι ένα κομμάτι αναπτυξιακό, συγκεντρωτικό, τεράστιο για την Ελλάδα και συγχρόνως, θα πρέπει να ελέγξουμε τη σύμβαση και την υλοποίηση της από δω και πέρα, αλλά θα πρέπει να βλέπουμε και τη μεγαλύτερη εικόνα. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ και εγώ, είναι η σειρά του Ειδικού Αγορητή της Ένωσης Κεντρώων κ. Γεωργιάδη, αλλά εφόσον δεν είναι εδώ θα μιλήσει αντ’ αυτού η κυρία Μεγαλοοικονόμου.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Καταρχήν, να ευχαριστήσουμε όλους τους φορείς που μας τίμησαν να έρθουν και τους Δημάρχους και τα Επιμελητήριο του Πειραιά. Θα ήθελα να ρωτήσω το εξής. Εάν σε αυτή τη μεγάλη Σύμβαση που πράγματι υπογράφηκε, το τίμημα φυσικά ήταν μικρό, δεν ήταν αυτό που θα έπρεπε να πάρει για ένα τέτοιο μεγάλο έργο το Δημόσιο, τουλάχιστον οι Δήμοι και ερωτώ τον Πρόεδρο του ΤΑΙΠΕΔ, αξίωσαν να έχουν ανταλλάγματα, ως προς την αξιοποίηση των Δήμων, να μπορέσουν να τους αξιοποιήσει η COSCO πράγματα που έχουν ανάγκη οι Δήμοι; Για παράδειγμα, στη Σαλαμίνα, είναι παρών και η Δήμαρχος της, θα μπορούσε η COSCO να επιβαρυνθεί αυτά τα έξοδα και να γίνουν η προβολή τους.

Μάλιστα για το Δήμο Κερατσινίου, τα 89 στρέμματα που θέλουν να γίνει πάρκο, δεν θα μπορούσαν να αξιώσουν από την COSCO να πάρουν κάτι ως αντάλλαγμα; Ή μας την έφεραν τόσο πολύ και πήραν με μικρό τίμημα και δεν έδωσαν και κανένα ανταποδοτικό στους Δήμους. Εκτός τούτου, ως προς το προσωπικό, η COSCO θα προσλάβει για όλο το προσωπικό της, καινούργιο δικό της, με νέες συμβάσεις, οι οποίες θα είναι κινέζικου τύπου, κατά το δικό της δοκούν ή θα εναρμονισθεί με τις δικές μας συμβάσεις του ελληνικού Δημόσιου;

Επίσης, προς τον Πρόεδρο του ΤΑΙΠΕΔ νομίζω ότι στη Σύμβαση υπάρχει η πρόβλεψη να γίνουν επενδύσεις από την COSCO. Αλλά εάν θυμάμαι καλά, παρακολούθησα στον Πειραϊκό Σύνδεσμο την ημέρα που είχαν συγκέντρωση για τους ναυτεργάτες – μάλιστα, συγγνώμη, ούτε το ΚΚΕ, κύρια Μανωλάκου, δεν ήρθε να ακούσει στον Πειραϊκό Σύνδεσμο για τους ναυτεργάτες, -το έχω αναφέρει αυτό-, που μίλαγαν για τους μισθούς - θα κρατήσουν κάτι από αυτούς τους μισθούς ή θα είναι τελείως καινούργιοι; Θα γίνεται πρόσληψη με καινούργιους μισθούς και θα διώξουν όλους τους προηγούμενους ναυτεργάτες χωρίς αποζημίωση; Θέλω να μου το διευκρινίσετε αυτό ή θα είναι τελείως καινούργιοι, οπότε οι συμβάσεις δεν θα έχουν καμία σχέση με τις σημερινές;

Επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω τον Πρόεδρο για τα κρουαζιερόπλοια, νομίζω ότι είναι μεγάλη πηγή πλούτου οι κρουαζιέρες, όμως μας είχατε στείλει ένα υπόμνημα, ότι τώρα έχουν «πέσει» πολύ οι κρουαζιέρες, παρόλο που η Τουρκία έχει αυτά τα προβλήματα και θα έπρεπε να έχουμε μεγαλύτερο αριθμό και στο τράνζιτ της κρουαζιέρας και στην παραμονή της. Εγώ, ερχόμενη από τα Κύθηρα, είδα τα κρουαζιερόπλοια και μάλιστα, ήταν αραγμένο το μεγάλο της «KOSTA», που κάποτε ερχόταν και στα Κύθηρα, δεν ήθελε να μπει καν μέσα, διότι ήταν όλοι οι πρόσφυγες έξω και έμεινε αρόδου και μετά έφυγε. Δεν έμεινε καθόλου.

Νομίζω, ότι οι κρουαζιέρες πρέπει να προσεχθούν πάρα πολύ και θα έπρεπε η COSCO να κάνει ειδική προβλήτα και να μην καταλάβει όλο το χώρο και να διώχνει τα κρουαζιερόπλοια. Διότι, πρόπερσι εν χορδαίς και οργάνοις υποδεχθήκαμε τα πρώτα κρουαζιερόπλοια. Τότε δεν ήμουν Βουλευτής, όμως φέτος δεν έγινε αυτό, μάλλον λίγο τα απωθούσαμε. Η COSCO νομίζω ότι πρέπει να μας δώσει το υπόμνημά της και να μας πει ακριβώς, διότι και οι επενδύσεις που έχει βάλει όρο να γίνουν, τελικά θα πληρωθούν από το ελληνικό δημόσιο και όχι από την COSCO. Αυτό θα ήθελα να το διευκρινίσει η COSCO, γιατί το έχω δει, αλλά δεν είμαι σίγουρη. Περιμένω το υπόμνημα της COSCO. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Στο σημείο αυτό τελείωσε ο κύκλος των ερωτήσεων. Έχουν υποβληθεί πολλές ερωτήσεις και θα ξεκινήσω από τον κ. Μώραλη, να απαντήσει αν είναι δυνατόν σε δύο λεπτά.

Το λόγο έχει ο κ. Μώραλης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΩΡΑΛΗΣ (Δήμαρχος του Πειραιά): Κυρία Πρόεδρε, δεν είναι δυνατόν βέβαια, αλλά θα με ανεχτείτε τουλάχιστον, για ένα λεπτό παραπάνω, διότι είναι πολλές οι ερωτήσεις.

Θα ήθελα να πω, ότι εμείς είναι προφανές, ως δήμαρχοι τουλάχιστον και θα μιλήσω για το Δήμο Πειραιά, έχουμε αφιερώσει εκατοντάδες ωρών τα τελευταία περίπου δύο χρόνια, στη μελέτη της παραχώρησης στη συζήτηση με το ΤΑΙΠΕΔ, με την Κυβέρνηση, με εκπροσώπους φορέων και έχω την τύχη να είμαι στο Δ.Σ. του ΟΛΠ. Δηλαδή, συζητάμε θέματα, εδώ, τα οποία εάν θέλετε δεν αφορούν τους δημάρχους. Αφορούν μια κομματική αντιπαράθεση, η οποία γίνεται και η οποία για εμένα δεν έχει κανένα νόημα στην παρούσα φάση. Εξαιρώ το ΚΚΕ και την Χρυσή Αυγή, επειδή δεν ψήφισαν τον Αύγουστο του 2015, την Συμφωνία. Η Συμφωνία προβλέπει την πώληση των μετοχών του Οργανισμού. Έμμεσα απαντώ και στον κ. Κούζηλο, ότι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο, το οποίο πρότεινε ο Δήμος Πειραιά επί κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας-ΠΑΣΟΚ απορρίφθηκε από την τότε κυβέρνηση, βγήκε η νέα κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ και όταν τον Αύγουστο υπογράφηκε αυτή η Συμφωνία, από 260 περίπου Βουλευτές των περισσοτέρων κομμάτων, έληξε η συζήτηση, διότι υποχρέωση της χώρας ήταν να προχωρήσει έτσι όπως προχωρά.

Τώρα, να συζητάμε τι είχε γίνει τότε και τι μετά δεν έχει κανένα νόημα. Εδώ ήρθαμε να συζητήσουμε μια συγκεκριμένη Σύμβαση Παραχώρησης και να δούμε το μέλλον. Άρα, η όποια αντιπαράθεση εμένα ως Δήμαρχο δεν με αφορά.

Όσον αφορά στις ερωτήσεις, είπε η κυρία Κεφαλογιάννη, για το άρθρο 10 και πράγματι, το έχουμε δει οι δήμαρχοι το άρθρο 10. Πρέπει, όμως, κανείς να είναι γνώστης του τι συνέβαινε μέχρι σήμερα στα λιμάνια, και εκεί είναι και η μόνη διαφωνία που έχω με τον φίλο και συνάδελφο, τον κ. Βρεττάκο, δεν λάμβαναν οι δήμοι κανένα αντισταθμιστικό ευρώ από του δημοσίου χαρακτήρα ελληνικό ΟΛΠ, επί δεκαετίες. Παίρναμε μόνο τη «σκόνη», την επιβάρυνση, βεβαιώναμε, πηγαίναμε στα δικαστήρια και χάναμε όλοι οι δήμοι επί δεκαετίες, με εξαίρεση τη Δραπετσώνα και το Κερατσίνι, που κέρδισε μια δίκη για άλλους λόγους και όχι επί της ουσίας. Άρα, οι δήμοι δεν λάμβαναν ποτέ ποσοστό αντισταθμιστικό και άρα, δεν πανηγυρίζουμε ότι θα λάβουμε από εδώ και στο εξής, αλλά είναι κάτι θετικό ότι, εγώ που υποστηρίζω ότι θα αυξηθεί ο τζίρος του ΟΛΠ και θα φθάσει εύκολα τα 150.000.000 και έχουμε ένα 3%, θα πω εγώ, εάν εξαιρέσουμε τη χρηματοδότηση της ΡΑΛ που είναι 3,2%, θα είναι 5.000.000 για τους δήμους και τους πολίτες που έχουν σοβαρότατο οικονομικό πρόβλημα.

Άρα, είναι κάτι, δεν πανηγυρίζουμε, πηγαίναμε για παραπάνω νούμερο και το ξέρουν οι δήμαρχοι. Η αξίωσή μας ξεκινούσε από το 5%, αλλά πρέπει να καταλάβουμε το εξής.

Άρα, αυτό που λέει, η κυρία Κεφαλογιάννη, τώρα, πραγματικά, είναι ένα πρόβλημα για εμάς, αλλά και όποτε βεβαιώναμε τέλη καθαριότητας ή ηλεκτροφωτισμού χάναμε στα δικαστήρια, διότι με απόφαση των προηγούμενων Κυβερνήσεων, είχε εξαιρεθεί από τα τέλη η χερσαία λιμενική ζώνη.

Αυτό, λοιπόν, ισχυροποιείται τώρα, ώστε σου λέει τώρα η Κυβέρνηση, ότι για να πάρεις εσύ το 3 ή 3,5%, το οποίο προβλέπεται μέσα στη Σύμβαση παραχώρησης, αλλά θα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι αυτό θα πηγαίνει στο ελληνικό δημόσιο και θα μοιράζεται στους Δήμους με την αναλογικότητα που υπάρχει στην Σύμβαση Παραχώρησης. Αυτό θα πρέπει να διασφαλιστεί, αλλά σου λέει, ότι αφού παίρνεις τα χρήματα αυτά, αυτό είναι το αντιστάθμισμα για την βλάβη στην πόλη σου, υπηρεσίες ηλεκτροφωτισμού ή καθαριότητας δεν παρέχεις στην χερσαία λιμενική ζώνη και άρα, δεν μπορείς να έχεις τέλος. Εγώ, σας αναφέρω, το τι ίσχυε και το τι ισχύει τώρα.

Αυτό για τους Δήμους, είναι κάτι βελτιωμένο σε σχέση με αυτό που υπήρχε πριν, χωρίς να σημαίνει όμως ότι οι Δήμοι «εξαγοράστηκαν» γιατί πήραν 1 εκατ. ή 1,5 εκατ. ή 500.000 ο άλλος δήμος και το ανέφερε αυτό ο φίλος μου ο κ. Βρεττάκος στο Κερατσίνι ή η Δήμαρχος Σαλαμίνας πολύ λιγότερα. Εγώ, σας αναφέρω, ποιο είναι το καθεστώς.

Άρα, σου λέει, ότι αφού παίρνεις και θα παίρνεις αυτό το ποσοστό, δεν μπορείς να επιβάλεις παράλληλα και τέλη τη χερσαία λιμενική ζώνη στην οποία δεν παρέχεις και υπηρεσίες, εάν δεν παρέχεις φυσικά.

Υπάρχουν και περιπτώσεις που μπορεί ένας Δήμαρχος ή ένας Δήμος να ισχυριστεί, ότι παρέχει υπηρεσίες.

Σε ό,τι αφορά το ερώτημα που έθεσε ο Βουλευτής της Χρυσής Αυγής, νομίζω, ότι απάντησα για το Δημοτικό Λιμενικών Ταμείο.

Δεν νομίζω, ότι υπάρχει κάποια άλλη ερώτηση που αφορά τους Δήμους, αλλά θα ήθελα να προσθέσω, ότι θα πρέπει να βάλουμε μια γραμμή τουλάχιστον εμείς ως Δήμαρχοι και να μην μπούμε στο κομμάτι της πολιτικής κομματικής αντιπαράθεσης.

Κάποτε και νομίζω ότι το ανέφερα και στην πρωτολογία μου, όταν το 2014, εμείς ως δημοτικός συνδυασμός υποβάλαμε υποψηφιότητα και έχοντας το δεδομένο τότε ότι υπήρχαν ισχυρές πολιτικές δυνάμεις του Κοινοβουλίου και ανερχόμενες πολιτικές δυνάμεις του Κοινοβουλίου που ήταν αντίθετες με την πώληση των μετοχών, γιατί εμείς ως δήμος Πειραιά και ως Δημοτική Αρχή δεν ήμασταν εναντίον της εμπλοκής ιδιωτών, αλλά θέλαμε απλώς μακροχρόνιες παραχωρήσεις και όχι πώληση μετοχών, τότε υπήρχαν πολιτικές δυνάμεις που μπορούσες να στηριχθείς ως δημοτική παράταξη και να διεκδικήσεις.

Ήρθαν τα πράγματα έτσι, αναγκαστικά ή όχι. Μας το επέβαλαν ή όχι, δεν θα μπω στην ουσία. Επαναλαμβάνω, όμως, ότι οι 260 βουλευτές που ψήφισαν τον Αύγουστο του 2015, μας έδειξαν, ότι δεν υπάρχει συζήτηση για Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία ή επιστροφή σε δημόσιο λιμάνι ή οτιδήποτε. Το θέμα έχει δρομολογηθεί.

Άρα, μπήκαμε στην ουσία της διαπραγμάτευσης και να θέλαμε να αποκομίσουμε, τουλάχιστον, τα δυνατότερα οφέλη για τις πόλεις μας, γιατί άλλες τα καταφέρανε με επιτυχία, άλλες με λιγότερη επιτυχία ή καθόλου επιτυχία.

Εγώ, νομίζω ότι έχω απαντήσει σε όλες τις ερωτήσεις που τέθηκαν και δεν ξέρω εάν έχει θέσει κανείς ερώτηση που δεν την έχω καταγράψει, ευχαρίστως να απαντήσω ή απαντούν οι άλλοι δήμαρχοι. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ (Δήμαρχος Κερατσινίου - Δραπετσώνας): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Θα απαντήσω πάρα πολύ γρήγορα, αν και έγινε προσπάθεια προς το τέλος, να γίνει μια κουβέντα στήριξης ιδιωτικοποιήσεων. Γιατί εμείς στο δημαρχείο, είμαστε ανοιχτοί σε τέτοιες σοβαρές συζητήσεις, για να έχουμε και πάρα πολύ χρόνο να συζητήσουμε και να σε πείσουμε, ότι τους μοχλούς ανάπτυξης δεν τους παραχωρείς στον ιδιώτη, αλλά είναι άλλο το θέμα που συζητάμε σήμερα.

Μακριά από μένα η αντίληψη, ότι αυτά τα χρήματα που φαίνεται ότι θα δοθούν στους Δήμους κάτω από κάποιες προϋποθέσεις είναι οπισθοχώρηση.

Η οπισθοχώρηση πού βρίσκεται; Ότι έχω ένα νομοθέτημα, το οποίο προηγούμαι και δεν θυμάμαι ακριβώς να σας πω το πότε έγινε, πριν από μερικούς μήνες, που πριν προχωρήσουμε στην υπογραφή της Σύμβασης, έδινε την δυνατότητα στο νέο ιδιοκτήτη για να μην πληρώνει ανταποδοτικά τέλη.

Δεύτερον, έχουμε και κάτι άλλο, που πάει παραπέρα. Αυτή την απείθαρχη Δημοτική Αρχή που θέλει να διεκδικεί με νόμιμο δικαστικό τρόπο τα δικαιώματά που εκτιμά ότι έχουν οι δημότες της, «να την απειλήσει», ότι μην το κάνεις, γιατί θα χάσεις και αυτά που θα πάρεις. Αυτό, θεωρούμε, ότι είναι απαράδεκτο ως λογική και νομίζω ότι εάν υπάρχει το περιθώριο, αλλάξτε το. Βέβαια, δεν αλλάζει τη μεγάλη εικόνα, όμως δείχνει και μια πρόθεση.

Έπαιρναν λεφτά οι Δήμοι από τον δημόσιο Ο.Λ.Π., όχι βέβαια αυτά που θα έπρεπε, όμως έπαψαν να περνούν χρήματα από τότε που ο Ο.Λ.Π. εισήχθη στο Χρηματιστήριο. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Δεύτερο ζήτημα, δεν έπαιρναν χρήματα με δικαστικές αποφάσεις, γιατί μέχρι και το 2013, θεωρούνταν ο Ο.Λ.Π. και προστατεύονταν από την νομοθεσία, ότι ήταν δημόσιου χαρακτήρα και παρότι είχε εισαχθεί στο Χρηματιστήριο ο οργανισμός.

Μετά το 2013, και εμείς θα φτάσουμε μετά από τρία ή τέσσερα χρόνια στην εκδίκαση αυτών των υποθέσεων του μετά το 2013, που τότε τι θα έχεις;

Θα έχεις δικαστικές αποφάσεις για να αποδώσει ο Ο.Λ.Π. αυτά τα χρήματα που του έχουμε βεβαιώσει. Αλλά τι δυνατότητα δεν θα έχεις; Δεν θα έχεις την δυνατότητα να τα εισπράξεις, γιατί εμείς τα πήραμε με ένα νόμο αναδρομικά για να λύσουμε αυτό το πρόβλημα.

Μια τελευταία κουβέντα στο ερώτημα για τα 90 στρέμματα που έγιναν 86. Η παραλιακή ζώνη είναι 90 στρεμμάτων. Οι συζητήσεις που κάναμε με τον Υπουργό- και εδώ οφείλω να πω γιατί πρέπει να είμαι ειλικρινής και είμαι ειλικρινής- με σοβαρή προσπάθεια σε αυτό το κομμάτι, να σώσουμε την παραλιακή ζώνη των λιπασμάτων από τον επενδυτή που δεν ήθελε, επιτρέψτε μου να σας πω, ξέρουμε τα σχέδια που υπήρχαν για τον συγκεκριμένο χώρο, δεν είχαν ως στόχο την ανάπτυξη ούτε του Πειραιά και της ευρύτερης περιοχής, ούτε της χώρας και η συμβολή του Υπουργού Ναυτιλίας ήταν σημαντική.

Τα στρέμματα είναι 90. Τι λείπουν; Τέσσερα στρέμματα, τα οποία είναι δίπλα ακριβώς από το διυλιστήριο που με τεράστιες ευθύνες των κυβερνήσεων -που διαχρονικά είχαν «βάλει στο μάτι» τις δικές μας τις περιοχές και κάποια στιγμή πρέπει να μας απαντήσουν γιατί- διυλιστήριο στα 50 μέτρα από την πόλη. Δίπλα ακριβώς από αυτή την επιθετική κίνηση συγκεκριμένων συμφερόντων που δεν έδωσε τίποτα στην πόλη, θα σκορπίζει θάνατο, έδωσε δουλειά σε 30 ανθρώπους, οι οποίοι είναι μεταφερόμενοι, δεν είναι εργαζόμενοι. από άλλη περιοχή ηλιακή, δεν έδωσε κάτι. Τα λιπάσματα που έσπερναν τον θάνατο, έδιναν ζωή σε 3.500 οικογένειες. Αυτή η επένδυση, το κεφάλαιο το ιδιωτικό στη συγκεκριμένη περιοχή, αυτή την επένδυση δίνει. Έχει γίνει, λοιπόν, τέσσερα στρέμματα, δίπλα του, που είναι παραχωρεί μένα με ενοίκιο από την διοίκηση του ΟΛΠ μέχρι τις 31/12/2016.

Θεωρούσαμε μετά ότι αυτονόητα αυτό το κομμάτι θα πήγαινε εκεί που ταίριαζε. Δεν ταίριαζε προς τον Μελισσανίδη, για να το έχουμε στη Σύμβαση Παραχώρησης, επιτρέψτε μου, ταίριαζε προς τη μεριά του δήμου. Δεν είναι. Χρειάζεται να το δούμε, και αυτό φυσικά δεν απομειώνει, επιτρέψτε μου να πω, το σημαντικό γεγονός να καταφέρουμε σήμερα, σ' αυτό το νόμο να κρατήσουμε τουλάχιστον αυτή την έκταση. Το ότι θα την κάνουμε, δεν έχω το χρόνο, θα σας καλέσουμε στο δημαρχείο, η πρόταση η δική μας, όμως, λαμβάνει υπόψη της, την ανάπτυξη της πόλης. Η πόλη μας δεν έχει ταυτότητα πια. Ήταν μια πόλη με βιομηχανική δραστηριότητα, είναι μια ερειπωμένη πόλη, είναι μια «τσακισμένη» πόλη και πρέπει, λοιπόν, να βρει ταυτότητα. Είναι δίπλα στο λιμάνι του Πειραιά.

Εμείς στο λιμάνι του Πειραιά θέλουμε η κρουαζιέρα του, να είναι προαναχωρησιακή, να μην έρχεται και να φεύγει, να είναι τουλάχιστον μία, δύο μέρες πριν ο κόσμος στο λιμάνι του Πειραιά, άρα πρέπει να έχουμε δραστηριότητες που να μπορούν να τον κρατούν. Εμείς σε εκείνους τους δήμους, παρότι δεν μας ακούν πολύ, η προηγούμενη κυβέρνηση. Σας λέω αλήθεια, δεν μας άκουγε καθόλου, αυτή η κυβέρνηση μας ακούει αλλά έχει «δύο αυτιά». Από το ένα άκουγε και από το άλλο έφευγαν, αλλά τα αυτιά όμως, καλό είναι να τα έχουμε για να ακούμε και όχι ως διαφυγή των ιδεών που ακούμε.

Υπάρχει η διάθεση, πρέπει, οφείλουμε, ο Πειραιάς, η Β΄ Πειραιά, να έχει μια άλλη ταυτότητα και μια άλλη κατεύθυνση και επιτρέψτε μου να πω, αυτό που κατά τη γνώμη μας η δυσμενής εξέλιξη να χάσουμε το λιμάνι από την προοπτική της χώρας, δεν μας κάνει αισιόδοξους. Ευχαριστώ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΓΟΥΔΑΚΗΣ (Δήμαρχος Περάματος): Εγώ ήμουν από αυτούς που συναντήθηκα πάρα πολλές φορές και με τον Υπουργό, κ. Δρίτσα, τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και το επιτελείο του και με δικές του πρωτοβουλίες αλλά, και όποτε εμείς του ζητούσαμε ανταποκρινόταν και οφείλω να πω, ότι και με τη διοίκηση του ΤΑΙΠΕΔ και με τον πρόεδρο κ. Πιτσιόρλα, αλλά βεβαίως, και με την διοίκηση του ΟΛΠ.

Εγώ, από την προηγούμενη τοποθέτησή μου, είπα ότι ήμουν και εξακολουθώ να πιστεύω ότι το λιμάνι με δημόσιο χαρακτήρα θα μπορούσε να ωφελήσει πολύ περισσότερο τη χώρα μας. Οφείλω όμως, να διευκρινίσω ότι δεν μιλάω και δεν υπερασπιζόμουν το μοντέλο λειτουργίας του δημόσιου λιμανιού που υπήρχε πριν.

Κυρία Μανωλάκου, να πω ότι στο Πέραμα «δεν είχαμε ζωή» το ‘86, το ‘87, όταν με τη μεγάλη ανεργία, λοιπόν, λόγω του μη εκσυγχρονισμό του λιμανιού από τον τότε δημόσιο ΟΛΠ, στο Πέραμα έφτασε να υπάρχει ανεργία ρεκόρ. Στη συνέχεια, δημιουργήθηκαν πολλές άλλες λειτουργίες που επιδείνωσαν κατά πολύ την κατάσταση αυτή που υπήρχε στην Ναυπηγοεπισκευαστική Βάση Περάματος. Η ανεργία σήμερα καταγράφει ποσοστά πάνω από 90%.

Ακούω, όμως, πάρα πολλά εδώ πέρα και ακούω πάρα πολλά παράδοξα. Άκουσα, μάλιστα, και τον κ. Βαρβιτσιώτη σήμερα που η λέει ότι αυτή η Σύμβαση Παραχώρησης είναι η ίδια, και μάλιστα, αν κατάλαβα καλά, λέει επί της ουσίας, ότι του την έκλεψαν.

Κατ’ αρχήν, η προηγούμενη κυβέρνηση ποτέ δεν διαβουλεύθηκε με τους Δήμους. Δεύτερον, δεν εξαιρούσε κανέναν απολύτως χώρο από αυτούς που σήμερα βρίσκονται μέσα στη σύμβαση. Δεν υπήρχε κανένα ποσοστό, σε επίπεδο οικονομικού οφέλους, που σήμερα να διεκδικείται από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Μένει να αποδειχθεί, κύριε Υπουργέ, εδώ πέρα. Να διευκρινιστεί, λοιπόν, πριν κυρωθεί η σύμβαση αυτή ότι σ' αυτό το κομμάτι υπάρχει πολιτική βούληση εκ μέρους της κυβέρνησης προς την Τοπική Αυτοδιοίκηση να υλοποιηθεί αυτή η χρηματοδότηση.

Πιστεύω ότι θα μπορούσε πραγματικά, το λέω και το πιστεύω, να είναι μια ακόμη καλύτερη σύμβαση. Αλλά σε καμία περίπτωση αυτή η σύμβαση δεν έχει καμία απολύτως σχέση με την προηγούμενη και ας έρθει κάποιος να μου πει εάν υπήρχε μέσα στην προηγούμενη σύμβαση η εξαίρεση των λιπασμάτων, εάν υπήρχαν οι τόσο σημαντικοί ζωτικοί χώροι μέσα στο Δήμο Περάματος, όπως οι δύο μαρίνες. Μέχρι μεγάλο μέρος της λεωφόρου Δημοκρατίας βρισκόταν μέσα στο ιδιοκτησιακό καθεστώς του ΟΛΠ.

Είναι σαφές ότι θα μπορούσε ένα σημαντικό κομμάτι, κατά την άποψή μου, όπως είναι αυτό του μεγαλύτερου πορθμείου της χώρας και του δεύτερου της Ευρώπης σε διακίνηση αυτοκινήτων και επιβατών, να έχει εξαιρεθεί. Πιστεύω ότι έγινε μεγάλη προσπάθεια και από τον κ. Υπουργό, αλλά και όλους όσους πίστεψαν ότι αυτή η λειτουργία δεν έπρεπε να είναι μέσα στη σύμβαση.

Παρ’ όλα αυτά θέλω να κλείσω και να πω ότι αυτή η σύμβαση παραχώρησης, σε σχέση με αυτά που επιπρόσθετα έβαλε, δεν έχει καμία σχέση με την προηγούμενη. Υπάρχουν προβλήματα. Υπάρχουν προβλήματα με τα εργασιακά, είναι σαφές. Υπάρχουν προβλήματα που μένει να αποδειχθούν στην πορεία και στη λειτουργία. Αλλά νομίζω ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία της σύμβασης υπάρχει κάτι που μπορούμε να περιμένουμε. Εάν η προηγούμενη σύμβαση είχε κυρωθεί από τη Βουλή και είχε ολοκληρωθεί, νομίζω ότι οριστικά και αμετάκλητα η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα είχε αποκλειστεί από οποιαδήποτε λειτουργία και όφελος σε σχέση με το λιμάνι.

Αυτό που θέλω να πω είναι ότι ο ΟΛΠ, από το 2002 και μετά, όταν εισήχθη στο χρηματιστήριο, δεν έδινε ούτε ένα ευρώ. Δεν σημαίνει όμως ότι αυτά που έδινε πριν ανταποκρίνονταν στην πραγματικότητα. Σε καμία περίοδο, λοιπόν, είτε σε δημόσιο ΟΛΠ είτε σε ΑΕ, οι Δήμοι που βρίσκονται δίπλα στο λιμάνι δεν είχαν ποτέ αυτό που όφειλε ένας οργανισμός όπως είναι αυτός που έχει το σύνολο, το 100% της ακτογραμμής, δηλαδή ούτε ένα ευρώ.

Θα ήθελα μόνο ένα πράγμα να πω, ότι η προηγούμενη Διοίκηση, αυτή που με τη σιωπή της ή και με τη συνενοχή της έκανε τα «στραβά μάτια» και υπογράφη η σύμβαση για τον Μελισσανίδη, ωφέλησε το δήμο Κερατσινίου σε ένα μεγάλο πρόβλημα, γιατί τότε έγινε η Υπουργική Απόφαση με ΦΕΚ, η αλλαγή των ορίων στο Δήμο Κερατσινίου με το Δήμο Περάματος, κάτι που οφείλουμε να το αποκαταστήσουμε στο μέλλον, αλλά τότε ήταν, επί παραχώρησης στον Μελισσανίδη αυτής της περιοχής. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ. Το λόγο έχει η κυρία Ισιδώρα Νάννου – Παπαθανασίου.

ΙΣΙΔΩΡΑ ΝΑΝΝΟΥ-ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Δήμαρχος Σαλαμίνας): Κυρία Πρόεδρε, νομίζω ότι περάσαμε τώρα στην ψυχοθεραπεία.

Ξέρετε γιατί το λέω αυτό; Γιατί ίσως να είμαι η ελάχιστη εδώ μέσα, αλλά μπορώ να καταλάβω και τη θέση του κ. Υπουργού και τη θέση του κ. Πιτσιόρλα, με συγχωρείτε που φτάνω στο επίπεδο να πω ό,τι καταλαβαίνω, αλλά και τη θέση των Βουλευτών που έρχονται να ψηφίσουν κάτι στο οποίο έφτασε η πατρίδα μας, μετά από όλο το χειρισμό όλων αυτών των πολλών πολλών χρόνων, όταν είχαμε τη δυνατότητα αυτή τη στιγμή αντί για ιδιώτες επενδυτές να είναι ξένοι, να ήταν ιδιωτικά κεφάλαια, έστω και αν πέρναγε στα χέρια των ιδιωτών η όποια ιδιωτικοποίηση του λιμανιού ή όποιων άλλων χρειαστεί, να πέρναγε σε Έλληνες επενδυτές.

Όταν, όμως, απαξιώναμε όλες αυτές τις δράσεις, σήμερα απολαμβάνουμε όλων αυτών, τα οποία εμείς οι ίδιοι διαχειριστήκαμε στην πορεία των χρόνων. Λέω ότι το καταλαβαίνω γιατί ο Δήμος μου είναι ο πρώτος, ο οποίος μπήκε σε εξυγίανση και πήρε προϋπολογισμό 19/4. Γι' αυτό λέω ότι δεν θα ήθελα να είμαι στη θέση τους, αλλά σε μικρογραφία είμαι στη θέση τους.

Ας κοιτάξουμε, λοιπόν, από εδώ και πέρα ότι έχει απομείνει να το περισώσουμε με το να είμαστε ενωμένοι και όλη αυτή η κατάσταση να μη μας φέρνει τον έναν εναντίον του άλλου, γιατί αυτό ο ξένος επενδυτής δεν μπορεί να το καταλάβει. Ο Έλληνας θα μπορούσε ίσως.

Δεν πρέπει να είμαστε σε αυτή τη φάση που περνά η πατρίδα μας, ο ένας απέναντι στον άλλον. Θα πρέπει να σκύψουμε στο πρόβλημα και να μπορέσουμε να εξασφαλίσουμε όσο περισσότερα εργασιακά ή άλλα δικαιώματα μπορούμε, έστω και την τελευταία στιγμή.

Εμείς, ως δήμος Σαλαμίνας- και θα μου επιτρέψετε να φύγω, γιατί ήταν ξαφνική η πρόσκληση, για την οποία σας ευχαριστώ και για το ότι με ακούσατε- όταν φτάνουμε σε ένα σημείο και να λέμε- χωρίς να θέλω να θίξω- αυτό που ακούστηκε από Βουλευτή, ότι πρέπει να ζητάμε από τους ξένους να αναδείξουν την ιστορία μας, όταν μέχρι σήμερα εμείς δεν μπορέσαμε να το κάνουμε, είτε ως Δήμοι, είτε ως ΟΛΠ, είτε ως Κράτος, είτε ως Κυβέρνηση- η προηγούμενη- και δεν έχει απομείνει κάτι και τώρα λέμε: « Έστω αυτές τις πέτρες που μείνανε, σεβαστείτε τις», νομίζω ότι είμαστε άξιοι της τύχης μας.

Ας ενωθούμε αυτή την ύστατη στιγμή και ας μας βρει ενωμένους ο ξένος επενδυτής και όχι να είμαστε αντιμέτωποι ο ένας τον άλλον μπροστά στο πρόβλημα. Εγώ θα ήθελα αυτό που είπα, οι κ.κ. εκπρόσωποι των κομμάτων να το λάβουν υπόψη τους και να δουν, ότι για το δικό μας το κομμάτι, είναι αρχαιολογικοί χώροι- οι περισσότεροι- στην Κυνόσουρα και πιστεύω, ότι ΝΑΙ , ίσως αυτοί οι ξένοι το σεβαστούν και δεν προχωρήσουν σε τέτοιες δράσεις που θα δημιουργήσουν απαγορευτικές καταστάσεις για να μπορέσουμε να αναδείξουμε επιτέλους κάποια στιγμή την ιστορία μας και ενόψει του εορτασμού των 2.500 χρόνων από την ναυμαχία της Σαλαμίνας, που γι' αυτό πρέπει η Κυβέρνηση και όσοι με ακούν, να αποφασίσουν εάν «κυβερνητικά» θέλουν να γιορτάσουμε και πρέπει να κάνουν κάτι πάνω σε αυτό ή θα μας αφήσουν σαν Δήμο – πάλι - και μέσα σε τέτοια μορφή ιδιωτικοποίησης που πάει να γίνει, να γιορτάσουμε τι;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς σας ευχαριστούμε κυρία Παπαθανασίου. Το λόγο έχει ο κ.Κορκίδης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Εμπορικού και του Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά): Η προσπάθεια η οποία έχει γίνει, σαφέστατα ήταν να δημιουργηθεί ένα κοινοπρακτικό σχήμα, το οποίο τουλάχιστον θα μπορούσε να πάρει ένα αξιοπρόσεκτο- όχι αξιοσέβαστο- ποσοστό, τουλάχιστον το 1%, δείχνοντας ότι η τοπική αυτοδιοίκηση, οι θεσμοί, οι φορείς της πόλης, παίρνουν ένα ποσοστό, για να μπορέσουν ακριβώς να δείξουν τη στήριξή τους σε μια τέτοια προσπάθεια.

Εγώ όμως θα σας πω, ότι ξεκινήσαμε μόνοι μας- καταλήξαμε μόνοι μας, γιατί αυτοί που ήθελαν, δεν μπορούσαν οικονομικά και αυτοί που μπορούσαν οικονομικά, δεν ήθελαν. Πολύ απλά αυτή είναι η κατάσταση.

Από κει και πέρα θα σας πω ότι καλό είναι να πάρουν κάποιοι τα οικονομικά αποτελέσματα του ΟΛΠ και δεν το λέω συμβουλευτικά, το λέω για να δείτε ακριβώς, ποια είναι η διάρθρωση από τις διάφορες δραστηριότητες του λιμανιού και για να δείτε, από που κερδίζει το λιμάνι. Θα εκπλαγείτε από τα αποτελέσματα.

Από την κρουαζιέρα, για την οποία γίνεται πάρα πολύ μεγάλος λόγος- είναι πρόσφατα τα αποτελέσματα που δείχνουν- ότι παρά την αύξηση της επισκεψιμότητας της προσέγγισης πολλών πλοίων και της μεγαλύτερης επισκεψιμότητας, τα κέρδη είναι 0,5% - και δεν ήταν υπερβάλλω- στο εξάμηνο τα κέρδη ήταν 0,3%.

Φέτος, φτιάξαμε μια ειδική προβλήτα, με μια ειδική τέντα που θα μπορεί να εκκενώσει ένα πλοίο 3.500 επιβατών σε αξιοπρεπή χρόνο και χωρίς να ταλαιπωρούνται, η οποία έκανε την απόσβεση της σε 3 προσεγγίσεις του πλοίου.

Γίνονται λοιπόν ενέργειες. Αξιοσημείωτο είναι- γιατί πολλοί ψάχνουμε να βρούμε την ταυτότητά μας- ότι η ταυτότητα μιας περιοχής δεν σημαίνει ότι μπορεί να είναι μόνο τουριστική, ούτε όλος ο Πειραιάς είναι τουριστικός προορισμός και τουριστική ζώνη. Μπορεί να υπάρχει και αναπτυξιακή ταυτότητα στην απασχόληση, που είναι το No 1 θέμα για την περιοχή Α` & Β` Πειραιά, και βεβαίως να υπάρχει επιχειρηματική δραστηριότητα.

Θα σας πω ότι το 28% των εσόδων του λιμανιού φέτος ήταν από τις δύο δεξαμενές που επισκευάστηκαν στο Πέραμα, λειτούργησαν και αύξησαν τα έσοδα του λιμανιού. Να λοιπόν μια ταυτότητα που πραγματικά μπορούμε να αξιοποιήσουμε. Ο νέος ιδιοκτήτης να τηρήσει την υπόσχεσή του, φέρνοντας τις τρεις δεξαμενές, μια Panamax, μια Aframax και μια Handysize, στις εγκαταστάσεις του Περάματος ή σε οποιοδήποτε σημείο μπορεί να τοποθετηθούν και να δημιουργήσουν θέσεις απασχόλησης. Ευχαριστώ.

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

ΣΤΕΡΓΙΟΣ ΠΙΤΣΙΟΡΛΑΣ (Πρόεδρος του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω από την ερώτηση του κ. Κωνσταντινόπουλου για το θέμα του μοντέλου της παραχώρησης. Η επιλογή του τρόπου ιδιωτικοποίησης έγινε από την προηγούμενη κυβέρνηση και την προηγούμενη διοίκηση του ΤΑΙΠΕΔ. Στις 26/2/2014 έγινε παρουσίαση στην Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων της Βουλής η προτεινόμενη συναλλαγή για την πώληση του 67% του ΟΛΠ. Όλο το περίγραμμα της ιδιωτικοποίησης αποφασίστηκε τότε και επαναλαμβάνω ότι όταν πήγαμε εμείς, στη διοίκηση του ΤΑΙΠΕΔ, ο διαγωνισμός ήταν ήδη στην αρχή της δεύτερης φάσης του.

Επομένως, ως προς το τι μοντέλο θα ακολουθούσαμε, δεν υπήρχε δυνατότητα σοβαρών παρεμβάσεων και αλλαγών. Ήδη είχε συμπεριληφθεί στο πρόγραμμα των ιδιωτικοποιήσεων και στο μνημόνιο και ήδη, αποτελούσε υποχρέωση της χώρας η ολοκλήρωση του συγκεκριμένου διαγωνισμού με τους όρους που είχαν αποφασιστεί. Η μόνη αλλαγή που διαπραγματευτήκαμε στα σοβαρά ως προς τους όρους του, ήταν η τμηματική μεταβίβαση των μετοχών και γι' αυτό, κάναμε αρκετό διάστημα διαπραγματεύσεις και με τους ευρωπαϊκούς θεσμούς προκειμένου να μας επιτραπεί να αλλάξουμε αυτόν τον όρο, διότι, θεωρήθηκε αλλαγή, όχι μείζονος σημασίας και επομένως, μπορούσαμε να την κάνουμε.

Επομένως, συζήτηση συνολικά επί του μοντέλου δεν μπορούσε να ανοίξει από την αρχή, στη φάση που παραλάβαμε τον διαγωνισμό.

Δεύτερον, υπήρξε μια καθυστέρηση περίπου δύο μηνών και όχι, ενάμιση χρόνου, διότι, η νέα διοίκηση διορίστηκε τέλη Μαρτίου 2015 και τον Μάιο του 2015 επανεκκίνησε ο διαγωνισμός και με αυτή την αλλαγή ως προς τον τρόπο μεταβίβασης των μετοχών. Άρα, υπήρξε μια πολύ μικρή καθυστέρηση ως προς τη συνέχιση της διαδικασίας, την αναζωογόνηση της και την ολοκλήρωση της.

Ως προς το τίμημα, όταν μιλάμε για το τίμημα που πήραμε στον διαγωνισμό, μιλάμε για το αντικείμενο του διαγωνισμού και το αντικείμενο του διαγωνισμού ήταν και είναι η μεταβίβαση του 67% των μετοχών μιας ανωνύμου εταιρείας. Δεν πουλάμε τις εγκαταστάσεις του λιμανιού, δεν πουλάμε γη, δεν πουλάμε άλλα στοιχεία. Το μόνο που πωλείται είναι το 67% μετοχών μιας ανώνυμης εταιρείας που διαχειρίζεται για κάποια χρόνια το λιμάνι του Πειραιά.

Πώς μπορούμε να κρίνουμε αν το τίμημα είναι σωστό; Εδώ, υπάρχουν αντικειμενικοί τρόποι και δεν είναι υποκειμενικό το στοιχείο. Για παράδειγμα, η προηγούμενη κυβέρνηση ΠΑ.ΣΟ.Κ. - Ν.Δ. έκανε την ιδιωτικοποίηση του ΟΠΑΠ. Ένα ευρώ πάνω από την χρηματιστηριακή αξία της μετοχής ήταν το αποτέλεσμα του διαγωνισμού για τον ΟΠΑΠ. Στη συγκεκριμένη περίπτωση του ΟΛΠ είμαστε οκτώ ευρώ πάνω από τη χρηματιστηριακή αξία, που σημαίνει ένα πρίμιουμ 70%. Αυτό, αντιμετωπίστηκε από όλο τον κόσμο ως κάτι υπερβολικά ψηλό.

Πώς υπολογίστηκε η αξία; Και σε αυτό υπάρχουν τρόποι συγκεκριμένοι πως υπολογίζεται η αξία μιας ΑΕ. Το τίμημα λοιπόν που πετύχαμε στο διαγωνισμό, σημαίνει ότι υπολογίζεται η κεφαλαιακή της αξία στα 550 εκατομμύρια. Αυτό σημαίνει ότι με βάση τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας στο EBITDA της εταιρείας υπάρχει ένας πολλαπλασιαστής 23. Στις συνήθεις πρακτικές, διεθνώς ο πολλαπλασιαστής αυτός είναι 8 ή 10 ή 12. Από το 12 που θα θεωρούνταν πολύ μεγάλη επιτυχία, φτάσαμε στο 23. Αυτά είναι στοιχεία συγκεκριμένα. Τα κατανόησε η διεθνής κοινότητα ολόκληρη, γι’ αυτό και σε όλο το διεθνή τύπο που ασχολείται με τα θέματα αυτά καταγράφηκε ως μια εξαιρετικά υψηλής αξία συναλλαγή.

Επομένως, αν μιλάμε για το συγκεκριμένο, έχουμε ένα τίμημα πολύ καλό. Αν κανείς έχει στο μυαλό του άλλου είδους συναλλαγή, είναι άλλο πράγμα. Όμως, αυτή η άλλη συναλλαγή δεν υπάρχει, διότι επαναλαμβάνω δεν πουλήθηκε κανένα λιμάνι.

Ως προς τη σύμβαση παραχώρησης, το πρώτο είναι ότι όντως έγινε πολύ μεγάλη διαβούλευση, όχι μόνο με τους δήμους, αλλά με όλους τους φορείς, εξαντλητική διαβούλευση και με τους φορείς της ναυπηγοεπισκευής και με επαγγελματικούς φορείς και με τους δήμους. Νομίζω ότι το κείμενο της σύμβασης παραχώρησης είναι ένα κείμενο εξαιρετικά δουλεμένο που προασπίζει το ελληνικό δημόσιο για όλα τα θέματα. Εξασφαλίζει ότι δεν πρόκειται ο επενδυτής, ο παραχωρησιούχος να ζημιώσει κατά κανένα τρόπο και σε κανένα σημείο το ελληνικό δημόσιο υλοποιώντας αυτή τη σύμβαση. Δεν υπάρχουν περιθώρια καταστρατήγησης, διότι προβλέπονται πάρα πολύ αυστηροί όροι, ρήτρες, αποζημιώσεις, τα πάντα. Άρα, λοιπόν, η σύμβαση πρέπει να κριθεί και από αυτήν την σκοπιά. Βεβαίως, έγινε μια δουλειά εξαντλητική. Προφανώς, όπως σε κάθε περίπτωση μπορεί να υπάρχουν κενά ή ελλείψεις, όμως καταβλήθηκε προσπάθεια να προβλεφθούν όλες οι πιθανές περιπτώσεις.

Δώσαμε ιδιαίτερο βάρος στα θέματα της ναυπηγοεπισκευής, διότι πραγματικά είναι ένα τεράστιο κεφάλαιο. Όπως και στην κατανομή των επενδύσεων επιμείναμε πάρα πολύ να υπάρξει μεγάλο ποσό στον τομέα αυτό, έτσι προσπαθήσαμε να κατοχυρώσουμε κατ’ αρχήν τους ανθρώπους που δουλεύουν ήδη και τις εταιρείες που δουλεύουν ήδη στην ναυπηγοεπισκευή. Κάναμε μια πολύ μεγάλη προσπάθεια, τα καρνάγια που υπάρχουν εκεί να μην υπάρξει κανένας κίνδυνος αποβολής τους. Όλα αυτά τα ζητήματα τα προβλέψαμε και υπάρχουν ρυθμίσεις που κατοχυρώνουν όλες τις κοινωνικές ομάδες αυτές.

Για τις εξαιρέσεις των χώρων αναφέρθηκε ο δήμαρχος του Περάματος. Έγινε μια τακτοποίηση, η οποία είναι πάρα πολύ σημαντική, διότι υπήρχε ένα χάος για το τι ανήκει στον ΟΛΠ και αυτό τακτοποιήθηκε. Ενδεχομένως, να υπάρχουν και μερικά προβλήματα ακόμη, όμως αυτά είναι αποτέλεσμα της ιστορικής διαδρομής. Για παράδειγμα, στη Σαλαμίνα όταν φτιάχτηκαν τα ναυπηγεία, στα οποία έγινε αναφορά, δεν είχε ανακηρυχθεί σε ζώνη Α αυτή η περιοχή και φτιάχτηκαν νόμιμα κάποτε. Στη Σαλαμίνα δε σε αυτή την περιοχή που μιλάμε όλοι και την εξαιρέσαμε, μέχρι και τώρα, γίνονταν όλη η βρώμικη δουλειά του λιμανιού. Σε αυτή την περιοχή γίνονται οι αμμοβολές. Στη σύμβαση παραχώρησης που συζητάμε σήμερα προβλέπεται πρώτον, η εξαίρεση της Κυνόσουρας και δεύτερον και στην ακτογραμμή απαγορεύεται η προσέγγιση πλοίων στα 200 μέτρα. Αυτό σημαίνει ότι λύνεται ένα πρόβλημα, που αφορά την πιο βαριά περιβαλλοντική επιβάρυνση στη συγκεκριμένη περιοχή και στον συγκεκριμένο αρχαιολογικό χώρο. Θεωρώ λοιπόν ότι έγινε αρκετά σημαντική δουλειά.

Για τις εργασιακές σχέσεις, βεβαίως αυτό το θέμα δεν μπορούσε να λυθεί δια της συμβάσεως παραχώρησης, υπάρχουν και όρια που τίθενται και σε σχέση με θέματα κρατικών ενισχύσεων, γι’ αυτό έγινε μεγάλη προσπάθεια από το Υπουργείο Ναυτιλίας να λυθούν τα ζητήματα δια του κοινοτικού νόμου και αυτό ήταν το σωστό. Νομίζω ότι έγιναν βήματα πάρα πολύ σημαντικά.

Η προσπάθεια να διαχωρίσουμε τις δημόσιες λειτουργίες, ήταν κάτι πάρα πολύ σημαντικό, διότι αυτό είναι η βάση για να συζητήσουμε και στη Θεσσαλονίκη σήμερα και γενικότερα, η συγκρότηση της ΔΑΛΠ είναι ένα βήμα πάρα πολύ σημαντικό για τον εξορθολογισμό όλης της λιμενικής δραστηριότητας στην Ελλάδα.

Η ΔΑΛΠ είναι ρυθμιστική αρχή. Ο φορέας, η Αρχή, η οποία υλοποιεί και εκτελεί δημόσιες λειτουργίες και αρμοδιότητες είναι άλλο πράγμα. Αυτό είναι η ΔΑΛΠ.

Θέλω να κάνω μια αναφορά σε ένα τελευταίο θέμα που τέθηκε και που με αφορά προσωπικά – πολιτικό θέμα, βέβαια – ως προς τη σχέση με τον Υπουργό Ναυτιλίας και σε κάποιες στιγμές δημόσιας αντιπαράθεσης. Θεωρώ ότι η συνεργασία ανάμεσα σε μένα και τον Υπουργό Ναυτιλίας ήταν πάρα πολύ γόνιμη. Διαφορετικός ο ρόλος του καθενός και διαφορετική η αφετηρία προσέγγισης των θεμάτων. Θέλω δημόσια να αναγνωρίσω ότι από την πλευρά του Υπουργού, υπήρξε μια τεράστια προσπάθεια να υπερβεί παλιότερες απόψεις και σημερινές, υποθέτω, απόψεις εδραιωμένες και να υλοποιήσει μια κατεύθυνση κυβερνητικής πολιτικής, που σε μεγάλο βαθμό, ως προς την κυβερνητική πολιτική, ήταν και υποχρεωτικό λόγω των συμφωνιών της χώρας. Όμως, η οπτική που έφερε σε αυτή τη συζήτηση, η οπτική που κυρίως εξέφραζε αιτήματα του Πειραιά, κοινωνικών ομάδων, πλευρών, δήμων κ.λπ., ήταν πάρα πολύ χρήσιμη και το τελικό αποτέλεσμα αυτής της διαλεκτικής σχέσης ήταν και είναι πάρα πολύ γόνιμο, παρα πολύ καλό. Άρα, αυτό να κρατήσουμε από αυτή τη συζήτηση και όχι το παραπολιτικό της ιστορίας.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος): Θα προσπαθήσω να απαντήσω συνολικά και στην τοποθέτηση του εκπροσώπου του ΣΥΡΙΖΑ και της κυρίας Κεφαλογιάννη και του κ. Κωνσταντινόπουλου, γιατί ήταν στην ίδια κατεύθυνση.

Ξεκινήσαμε έναν διάλογο πολύ έγκαιρα, με απόφαση του Δ.Σ. του ΟΛΠ, όπου συγκροτήθηκε μια τριμελής επιτροπή από πλευράς των τριών Υπουργείων, του Υπουργείου Ναυτιλίας, του Υπουργείου Εργασίας, του Υπουργείου Οικονομικών. Βρεθήκαμε πάρα πολλές φορές μαζί, καταθέσαμε υπεύθυνα μια πρόταση για την επικαιροποίηση του γενικού κανονισμού προσωπικού στα νέα δεδομένα. Αυτό έγινε με τη συνδρομή του Καθηγητή, με τον οποίο συνεργαζόμαστε. Υπήρξε κατ' αρχήν αποδοχή αυτού του θέματος, από πλευρά της Κυβέρνησης και μάλιστα, μας δηλώθηκε ότι είχε ενημερωθεί και ο Πρωθυπουργός και ότι είχε δώσει θετικά την κατεύθυνση να επιλυθεί αυτό το θέμα. Δυστυχώς, στην πορεία αυτό ανετράπη, προφανώς, γιατί υπήρξαν αντιρρήσεις από άλλη πλευρά.

Κάθε φορά σε αυτό το διάλογο, με υπευθυνότητα μεταφέραμε τις απαιτήσεις σε μικρότερο σημείο, αλλά κύριος πυρήνας ήταν ότι θα έπρεπε να υπάρχει διασφάλιση την επόμενη μέρα. Ένα προσωπικό, το οποίο προέρχεται από διορισμό μέσα από το ΑΣΕΠ, πολλοί αξιόλογοι συνάδελφοί μας – που τους γνωρίζουν όσοι είναι στο διοικητικό συμβούλιο, – οι οποίοι είχαν περάσει από δύο και τρεις υπηρεσίες, επέλεξαν τον ΟΛΠ, γιατί ήταν το λιμάνι ή γιατί εν πάση περιπτώσει είχαν κάποιο συγκριτικό πλεονέκτημα και αυτοί, ξαφνικά, μέσα από ένα κενό απειλούνται να πάνε σε μια κατάσταση, σε ύδατα που δεν είναι χαρτογραφημένα και σε μια αβεβαιότητα.

Προσπαθήσαμε, μέσα από τον απεργιακό αγώνα. Μέσα από κει, αναδείξαμε ζητήματα, τα οποία υπήρχαν μέσα στη σύμβαση παραχώρησης και τα οποία οδηγούσαν τους εργαζόμενους την επόμενη μέρα σε θλιβερά γεγονότα. Τριάντα μέρες απεργία με υπευθυνότητα, ένας συναρπαστικός αγώνας, ένας αγώνας που σε αυτή την εποχή δεν έχει γίνει από άλλο συνδικάτο και όσοι ήταν στον Πειραιά το γνώριζαν.

Φτάσαμε στο σημείο αυτό, βήμα προς βήμα με τη συμβολή πάντα του κ. Καζάκου, στο να καταθέσουμε μια πρόταση, η οποία έχει γίνει αποδεκτή στο θέμα της εισηγητικής έκθεσης, αλλά δεν έχει ολοκληρωθεί στο 10α και είπα τις παρατηρήσεις μας. Δεν μπορεί το Δ.Σ. του ΟΛΠ μονομερώς, να καταργεί το γενικό κανονισμό. Να ισχύει μέχρι την αντικατάστασή του, με συλλογική σύμβαση, δεν ζητάμε να μην αλλάξει ποτέ.

Έρχομαι στο περιβόητο θέμα των μετατάξεων, για το οποίο πολύ χολή άκουσα. Καταρχήν, δεν σημαίνει ότι αυτός που ζητάει, μέσα από μια πορεία, να έχει ένα «αποκούμπι», ότι αυτό το πράγμα είναι κακό. Διάβασα και τους τίτλους και άκουσα και τις τοποθετήσεις.

Δηλαδή, αυτός ο οποίος θα μεταταγεί θα είναι ο τεμπέλης που θα του στέλνουν τα λεφτά στο σπίτι; Εάν πάει, δηλαδή, στο Δήμο Πειραιά και μαζεύει σκουπίδια ο λιμενεργάτης ή ο επιστήμονας, ο οποίος έχει μπει με το ΑΣΕΠ πάει σε μια άλλη υπηρεσία και προσφέρει οικειοθελώς, γιατί αυτή την ανασφάλεια δεν μπορεί τη σημερινή ημέρα να την χρεωθεί κανένα νοικοκυριό. Μπορεί να το βλέπετε εκ του ασφαλούς, ελάτε να δείτε. Αυτό το αίτημα δεν μπήκε σε προτεραιότητα. Το πρώτο αίτημα ήταν η διασφάλιση και είναι των εργασιακών σχέσεων. Όταν, όμως, αυτό το πράγμα δεν υλοποιείται. ούτε σε ένα ποσοστό 50% μπαίνει εύλογα το ερώτημα αυτό, γιατί να έχει ανασφάλεια αυτό το προσωπικό;

Θα θυμίσω σε κάποιους κυρίους Βουλευτές, το 1999 μετετράπη ο ΟΛΠ σε Ανώνυμη Εταιρεία. Η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ παρόλο που διασφάλισε τότε τις εργασιακές σχέσεις μέσα στο πλαίσιο σε μεγαλύτερο βαθμό έδωσε τη δυνατότητα μετατάξεων. Το ίδιο έκανε και η Νέα Δημοκρατία όταν το 2008- 2009 ο κ. Βουλγαράκης παραχώρησε την προβλήτα 2, έδωσε τη δυνατότητα μετάταξης. Έκαναν πολλοί; Όχι. Θα κάνουν αύριο πολλοί; Οικειοθελείς εμείς λέμε, θα εμποδίσουμε το διωγμό. Κανένας δεν θέλει να εγκαταλείψει το λιμάνι.

Αν θέλετε εμείς που ζούμε τόσα χρόνια το λιμάνι είναι και μια σχέση ζωής ο Πειραιάς και το λιμάνι, αλλά όταν ο άλλος απειλείται και δεν ξέρουμε τι θα γίνει την άλλη μέρα με την ανεργία να μην πάει να δουλέψει κάπου αλλού; Να του αποκλείσουμε αυτό το δικαίωμα; Βγαίνουν πρωτοσέλιδα. Να το πληρώσει αυτός που πρέπει να πληρώσει, άλλωστε το τίμημα είναι πολύ μικρό και το είπα εδώ. Αυτά θα έπρεπε να είχαν προβλεφθεί. Δεν είναι ευθύνη δικιά μας.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι αυτό είναι μια ελάχιστη εγγύηση και δεν έχει να κάνει με το αν θα φύγουν πολλοί ή λίγοι. Έχει να κάνει με το βαθμό σιγουριάς, ασφάλειας για τη δουλειά, γιατί όλοι για το μεροκάματο στο λιμάνι ψάχνουν. Δεν είναι οι άνθρωποι, οι οποίοι θέλουν να τους στέλνουν τα λεφτά στο σπίτι. Δηλαδή, όσοι μεταταγούν και πάνε κάπου αλλού δεν θέλουν να τους στέλνουν τα λεφτά στο σπίτι, όπως έγινε και το 1999 που έδωσε το ΠΑΣΟΚ, όπως έγινε το 2008 που έδωσε η Νέα Δημοκρατία. Φτιάξτε ένα ασφαλές δίκτυο, κάντε αυτές τις τροποποιήσεις που λέμε και να είστε βέβαιοι ότι κανένας δεν θα φύγει από το λιμάνι οικειοθελώς εκτός αν κάποιος θέλει να πάει σε επαρχία. Μην είσαστε απέναντι στους εργαζόμενους. Μην είσαστε απέναντι στους εργαζόμενους, οι οποίοι θέλουν μέσα σε μια κοινωνία που έχει 1,5 εκατομμύριο ανέργους να πάνε την άλλη μέρα το ψωμί στο σπίτι τους.

Να σας πω και κάτι, από αυτούς τους εργαζόμενους και ψάξτε το, δεν μπήκε κανένας με το νόμο των μονιμοποιήσεων της Βάσως Παπανδρέου ή του Παυλόπουλου. Μπήκαν όλοι μέσα από το ΑΣΕΠ και ήταν και άνθρωποι, οι οποίοι υπήρξαν δημόσιοι υπάλληλοι πριν. Διορίστηκαν δημόσιοι υπάλληλοι και ήρθε η Ανώνυμη Εταιρεία και τους έκανε αορίστου χρόνου αυτούς τους εργαζόμενους, τους οποίους σήμερα διαπομπεύουν κάποιοι στα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων.

Θα ήθελα να απαντήσω στην κυρία Μανωλάκου, ότι βεβαίως υπάρχει και η ανασφάλεια αυτού του πράγματος, διότι είδαμε τι γίνεται δίπλα μας και είναι σαφές μέσα στη σύμβαση παραχώρησης. Το μοντέλο είναι εργολαβοποίηση, outsourcing το λένε, αυτό είναι το μοντέλο, εργαζόμενους τους οποίους τους παίρνεις τηλέφωνο και τους λες «αύριο το πρωί έχει δουλειά, μεθαύριο δεν έχει». Εμείς αγωνιζόμαστε για θέσεις εργασίας μέσα από συλλογικές συμβάσεις. Ναι, αυτό είναι το όραμά μας, αυτή είναι η πίστη μας, γι’ αυτό δίνουμε τους αγώνες και πράγματι, βλέπουμε τι γίνεται δίπλα.

Θα σας πω κάτι και το λέω δημόσια και έχω και δύο μέλη του Δ.Σ.. Επί δύο χρόνια αγωνιζόμαστε στο Δ.Σ. του ΟΛΠ να καλύψουμε την COSCO, τη ΣΕΠ με ασθενοφόρο. Δεν πλήρωναν το τίμημα εκείνο που απαιτείτο για να μεταφέρουν τους εργαζόμενους, οι οποίοι μέσα σε ένα εργοτάξιο θα πάθουν ατύχημα και βέβαια, εμείς είμαστε οι πρώτοι εργαζόμενοι που είπαμε να το πληρώσει ο ΟΛΠ. Εν πάση περιπτώσει, δεν μπορεί αυτό να γίνεται, δεν μπορεί να τους μεταφέρουν με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Καταγγέλθηκε στην απεργία που κάναμε το καλοκαίρι, επίσης καταγγέλθηκαν και τα sms στις τρεις τη νύκτα.

Δεν θέλουμε τέτοιες εργασιακές σχέσεις. Θέλουμε ένα Πειραιά, ο οποίος να έχει το δικαίωμα να δουλεύουν οι εργαζόμενοι, να προσφέρουν στην κατανάλωση. Γνωρίζει ο κ. Κορκίδης, μου είχε πει κάποτε, όταν κάναμε μια μεγάλη απεργία πριν πέντε χρόνια, «έπεσε» το εισόδημα των εργαζομένων στο λιμάνι και γύρω από το λιμάνι και φάνηκε αμέσως στα καταστήματα του Πειραιά. Αυτή είναι η αλήθεια μην είσαστε απέναντι στους εργαζόμενους.

Εγώ θεωρώ ότι αυτή τη στιγμή, ο συνδυασμός αυτής της διάταξης, η οποία πρέπει αυτά τα οποία λέγονται στην Εισηγητική Έκθεση να περάσουν και στο 10α, για να μην υπάρχει η δυνατότητα την επόμενη μέρα, να υπάρχει διωγμός των εργαζομένων, ούτε και να υπάρξει ένα πλαίσιο που μέσα από τους αγώνες μας, θα μπορούμε να δημιουργήσουμε μια νέα κατάσταση το λιμάνι, προς όφελος και του δημόσιου συμφέροντος. Και από την άλλη πλευρά, να δώσουμε τη δυνατότητα, την ελευθερία στον κόσμο, ότι όποιος θέλει μέσα σε ένα χρόνο εάν δει, ότι διώκεται από εκεί να έχει τη δυνατότητα, αφού πέρασε μέσα από το ΑΣΕΠ, αφού αγωνίστηκε, αφού έχει τα προσόντα, άλλωστε αυτή η διάταξη το προβλέπει. Σας ευχαριστώ

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Μιχαήλ Σακέλλης, Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΚΕΛΛΗΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας): Θα τοποθετηθώ πολύ σύντομα. Υπάρχουν δύο ειδών λιμενικά τέλη και έξοδα. Υπάρχουν έξοδα, τα οποία πληρώνουν οι εταιρείες και ο κύριος όγκος είναι τα λιμενικά τέλη, τα οποία επιβαρύνουν κατευθείαν τους επιβάτες.

Εμείς εκφράσαμε την ικανοποίησή μας γιατί, για να αυξηθούν αυτά τα τέλη χρειάζεται, διαβάζω το άρθρο που έγραψε «Για τον αρμόδιο φορέα του Ελληνικού Δημοσίου και επαναλαμβάνω πάλι το αίτημά μας, ότι αυτός ο έλεγχος πρέπει να επεκταθεί και στην περίπτωση που επιβάλλονται νέου τέλη». Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Θεόδωρος Κόντες, Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιέρας, έχει το λόγο.

ΣΤΕΡΓΙΟΣ ΠΙΤΣΙΟΡΛΑΣ: Αν μου επιτρέπετε, κυρία Πρόεδρε για μισό λεπτό. Σε αυτό το θέμα που έθεσε ο κ. Σακέλλης στο άρθρο 10 της σύμβασης, παρ. 7 προβλέπεται αυτό που ζητάει για τα ενδεχόμενα νέα τέλη.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε για τη διευκρίνιση. Ο Το λόγο έχει ο κ. Κόντες.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΝΤΕΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιέρας): Μάλιστα. Απλώς υπήρχε μια ερώτηση για το θέμα της κίνησης της κρουαζιέρας φέτος. Απλώς, επειδή η κουβέντα ήταν για τον Πειραιά, γι' αυτό δεν είπαμε. Όντως και τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου υπάρχει πρόβλημα με τον μεταναστευτικό όντως, αλλά υπάρχουν και άλλα νησιά που υπάρχει αύξηση και λόγω της Τουρκίας, ο Πειραιάς έδειξε τελευταίως πάρα πολύ θετικά βήματα και ελπίζουμε στο τέλος ότι τα αποτελέσματα θα είναι ισάξια του 2015. Δεν ξέρω με έκπληξη, μπορεί να είναι λιγάκι καλύτερα.

Θα ήθελα να προσθέσω για τον ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά. Και ο Δήμαρχος Πειραιά, αλλά και το λιμάνι πρέπει να κάνουν το αδύνατον δυνατό για να μπορέσει να γίνει πραγματικά, ο πραγματικό ναυτιλιακό κέντρο και αυτό που είχαμε συζητήσει και στο παρελθόν, γιατί άκουσα και από τους δήμους, κάτι στρέμματα 90, 85 και τα λοιπά. Πρέπει πάση θυσία να κατεβούν τα Ποσειδώνια στον Πειραιά. Υπάρχει χώρος και πρέπει να γίνει. Πρέπει να συντονιστούν όλοι μαζί και να γίνει. Δεν μπορεί να έρχεται το ναυτιλιακό κέντρο και να πηγαίνουν στο αεροδρόμιο για την Έκθεση. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Γεωργίου, Πρόεδρος της Ένωσης Μονίμων και Δοκίμων Λιμενεργατών (ΟΛΠ) είχε ερωτήματα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ (Πρόεδρος της Ένωσης Μονίμων και Δοκίμων Λιμενεργατών (ΟΛΠ)): Νομίζω όμως ότι τα περισσότερα καλύφθηκαν από τη θέση του συναδέλφου του κ. Γεωργακόπουλου, θέλω όμως, επειδή ακούστηκαν και διάφορα για τα έσοδα του ΟΛΠ, να πω και γνωρίζοντας την πορεία και τη δυναμική, όπως είχα πρωτοποθετηθεί, όλο αυτό το χρονικό διάστημα που αυτή η διαδικασία από την προκήρυξη του διαγωνισμού μέχρι σήμερα απαξιώθηκε έντεχνα το λιμάνι του Πειραιά σε σχέση με κάποιες δραστηριότητες και κυρίως, με αυτές που θα μπορούσαν να είναι οι πιο παραγωγικές δραστηριότητες. Και για ποιο λόγο; Όχι ότι υπήρχε κάποιο συγκεκριμένο ή κάποιο θεμιτό τέτοιο αποτέλεσμα, απλά μέσα σε αυτή τη διαδικασία και με καταγεγραμμένο το φαινόμενο ότι εδώ δημιουργείται ή προσπαθεί να δημιουργηθεί ένα «καραμπινάτο μονοπώλιο» μιας συγκεκριμένης εταιρείας, πολλές βέβαια εταιρείες που θα μπορούσαν να δραστηριοποιηθούν προς αυτή την κατεύθυνση κρατούσαν επιφυλακτική στάση και για το τι θα γίνει την επόμενη ημέρα, αλλά και πώς θα καταλήξει αυτή η ιστορία.

Άρα, λοιπόν, δεν είναι το πρόβλημα ούτε η λειτουργία, ούτε η δυναμική και η θέση. Η θέση είναι γεωπολιτική, είναι ισχυρή θέση και για αυτό ενδιαφέρεται η συγκεκριμένη εταιρεία, να ανοίξει, δηλαδή, την πύλη εισόδου των κινέζικων εμπορευμάτων και να διοχετεύσει και μέσα από το σιδηροδρομικό δίκτυο στην κεντρική Ευρώπη –εκεί που είναι, δηλαδή, η αγορά- αλλά, το αντίθετο, απαξιώνοντας αυτήν την διαδικασία υπήρχε και το φαινόμενο να υποτιμηθεί –αν θέλετε- και η αξία της ίδιας της εταιρείας. Να πούμε ότι ξεκινώντας ο διαγωνισμός, ο Δείκτης του Χρηματιστηρίου ήταν στις 1350 μονάδες και καταλήγοντας ο διαγωνισμός -με αυτήν την προσαύξηση που ανέφερε ο κ. Πιτσιόρλας- ήταν στις 560 μονάδες. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, όλοι για ποια παραχώρηση μιλάμε.

Για το υπόλοιπο κομμάτι, πράγματι, και το 2008-2009 λοιδορηθήκαμε πάλι, όμως μείναμε, παλέψαμε και ξαναστήσαμε το λιμάνι στα πόδια του, από το 2010 και μετά, που ξεκίνησε να λειτουργεί χωρίς τη βασική και ουσιαστική προβλήτα που παραχωρήθηκε το 2009, φτιάχνοντας μια νέα μικρότερη προβλήτα κ.λπ. Και τότε λοιδορηθήκαμε και τότε μας είπαν ότι θα φύγουμε, θα εξαφανιστούμε από το λιμάνι του Πειραιά, με τις μετατάξεις και τις εθελούσιες. Πάντα και σε όλους τους εργασιακούς χώρους, που ξεπουλιούνται ή παραχωρούνται ή ό,τι άλλο, χρησιμοποιούνται τεχνητά αυτές οι μέθοδοι, για να πολώσουν την κατάσταση μέσα στο συνδικαλιστικό και μέσα στο εργατικό κίνημα και να διαμορφώσουν μια πολιτική κοινωνικού αυτοματισμού.

Όχι, λοιπόν, εμείς θα μείνουμε εκεί πέρα, στο λιμάνι του Πειραιά και θα παλέψουμε με όσες δυνάμεις παλέψουν. Αν, κάποιοι συνάδελφοί μας, θεωρούν τόσο επισφαλές το περιβάλλον, δεν το θεωρούν γιατί ξύπνησαν σήμερα και είδαν κάτι, το βλέπουν στις δύο προβλήτες που έχουν παραχωρηθεί. Εκεί, βέβαια, το 2008-2009 μας έδιωξαν όλους από τις προβλήτες, τις παρέδωσαν χωρίς εργαζόμενους, με τη Σύμβαση Παραχώρησης και τους είπαν «κάντε ό,τι θέλετε».

Εδώ, όμως, δεν κλείνει η εταιρεία, αλλά παραχωρείται το μετοχικό πακέτο, άρα τα εργασιακά δεν πρέπει κανένας να σκεφτεί ότι θα μπουν ποτέ υπό κρίση και αίρεση μέσα στον χώρο του Ο.Λ.Π. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Γαβρίλης για να απαντήσει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΙΛΗΣ (Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά): Θα απαντήσω, αλλά να συμπληρώσω κάτι γιατί δεν νομίζω ότι έγινε αναφορά σε ένα ειδικό θέμα. Σας θυμίζω ότι με τον ν.4050/2013 προβλέπεται η σύσταση του –ας το ονομάσουμε- «Αττικό Λιμενικό Σύστημα». Τι σημαίνει αυτό; Ότι έχουμε άλλα τρία λιμάνια στην Περιφέρεια της Αττικής, τα οποία είναι η Ελευσίνα, η Ραφήνα και το Λαύριο, -τα οποία έχουν περάσει στο ΤΑΙΠΕΔ-, και με εκείνον τον νόμο μπορούσε ο Ο.Λ.Π., ως «ομπρέλα», να λάβει την ευθύνη διαχείρισης των υπολοίπων λιμανιών.

Αυτή η διάταξη παραμένει ζωντανή. Σήμερα, όμως, δεν έχουμε Ο.Λ.Π.. Θα έχουμε κάτι άλλο. Αυτό το άλλο που θα έχουμε –το νέο επενδυτή-ιδιώτη εκεί – όσο παραμένει ζωντανή αυτή η διάταξη, σημαίνει ότι και τα τρία άλλα λιμάνια, αυτά που συγκροτούν το «Αττικό Λιμενικό Σύστημα» μπορούν να περάσουν στη διαχείριση του νέου επενδυτή, με τη σύμφωνη γνώμη του ΤΑΙΠΕΔ –αφού έχουν περάσει τα τρία λιμάνια στο ΤΑΙΠΕΔ. Εγώ σας λέω ότι είναι ένα σημείο που το υπογραμμίζω και, κατά την άποψή μου, θέλει αντιμετώπιση.

Το δεύτερον, σχετικά με τα έσοδα της κρουαζιέρας και την απάντηση. Τα έσοδα της κρουαζιέρας -να ξέρουμε ή να παρακολουθήσουμε- δεν συναρτώνται με τον αριθμό των επιβατών. Κυρίως, συναρτώνται από την ικανότητά σου να δημιουργείς ένα ολιστικό σύστημα παροχής υπηρεσιών που να στηρίζει ή να εξυπηρετεί την κρουαζιέρα. Θα δείτε ότι σε όλα τα λιμάνια της Ευρώπης –λιμάνια με πολύ λιγότερους επιβάτες- έχουν πολύ μεγαλύτερο όφελος από αυτό που είπε ο Πρόεδρος κ. Κορκίδης, από τον Πειραιά, που έχει τριπλάσιους επιβάτες.

Αυτό είναι ένα ολόκληρο πρόβλημα, το οποίο θέλει αντιμετώπιση. Άρα, θέλω να σας πω, λοιπόν, η κρουαζιέρα στην εθνική οικονομία, ευρύτερα, μπορώ να σας πω ότι έχει ένα όφελος, το οποίο, κυρίως, προκύπτει από την αγορά καυσίμων για τα πλοία, γιατί είναι χαμηλότερου κόστους σε σχέση με όλα τα άλλα λιμάνια και τέλος. Ενώ όλα τα άλλα λιμάνια, επειδή έχουν οργανώσει ένα ολιστικό σύστημα παροχής υπηρεσιών, κυρίως επισκευή, συντήρηση και χτίσιμο πλοίων έχουν πολύ μεγαλύτερο όφελος, κρουαζιέρα κ.λπ.

Ο ρόλος μας ως Περιφέρεια έχει ως εξής. Στη διαδικασία διαπραγμάτευσης και στη Σύμβαση Παραχώρησης γίνεται μια αναφορά για συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου. Στο επενδυτικό πρόγραμμα, δεν γίνεται αναφορά στην Περιφέρεια, αλλά δεν συμμετείχε καν η Περιφέρεια σε αυτήν τη συζήτηση, δεν ενεπλάκη καθόλου. Είχε εμπλακεί όταν έστειλε προς έγκριση το ΠΕΠ 1420 και σε αυστηρά χρονικά περιθώρια επανέφερε μια εγγραφή για την κρουαζιέρα, η οποία, από ότι ξέρω, τώρα, είναι στα 55 εκ ευρώ. Σε ό,τι αφορά στον χρόνο από τότε μέχρι σήμερα, αν το ερώτημα είναι αν υπάρχει καθυστέρηση, δεν σχετίζεται με την Περιφέρεια -από την άποψη ότι θα έπρεπε ο Ο.Λ.Π., ως φορέας του έργου αυτού, να έχει προσλάβει τεχνικό σύμβουλο, να έχει φτιάξει τεχνικές προδιαγραφές κ.λπ.

Θέλω να πω, λοιπόν, η συζήτηση αυτή είναι σε εξέλιξη. Δεν συμμετείχαμε μέχρι σήμερα σε κανένα επίπεδο σε αυτή τη διαβούλευση δεν γνωρίζω το περιεχόμενο της σύμβασης ως προς το σημείο που συζητάμε. Υπάρχει αύριο συνάντηση είναι μια συζήτηση σε εξέλιξη και αφορά μεταξύ των άλλων και την διαχειριστική αρχή, αλλά και την ευρωπαϊκή επιτροπή τι λέει και πολύ περισσότερο, να εξετάσουν και οι κρατικές αρχές και η ευρωπαϊκή επιτροπή αν έχουν αλλάξει τα δεδομένα με την εποχή που ενέκρινε την χρηματοδότηση αυτού του έργου. Είναι μια συζήτηση σε εξέλιξη αύριο θα είναι μια συνάντηση που θα αντιμετωπίσει και αυτό το θέμα ή θα εξετάσει και αυτό το θέμα, έχουμε δρόμο μπροστά μας.

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

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μια διευκρινιστική ερώτηση σας παρακαλώ, η οποία θα μας βοηθήσει για να πάρουμε τις αποφάσεις μας τι θα ψηφίσουμε. Σχετικά με τις μετατάξεις, θέλω να ρωτήσω πρώτον, το κείμενο, κύριε Πρόεδρε μέσα δεν λέει για το σύνολο των εργαζομένων λέει για μέρος αυτού. Θέλω να μας πείτε, αν θέλετε, στο σύνολο ή το μέρος. Είναι βασικό αυτό γιατί δημιουργούνται δύο ταχύτητες.

Και δεύτερον, επειδή ο κύριος Πιτσιόρλας δεν μου απάντησε, θα απευθυνθώ σε εσάς και στους εργαζόμενους για να μας πείτε. Εφόσον στο 10α άρθρο, η εισήγηση αυτή που προτείνεται καλυφθεί και αντικατασταθεί υπάρχει θέμα μη ασφάλειας των εργαζομένων και των εργασιακών τους σχέσεων; Αν δεν υπάρχει και καλύπτεστε πλήρως και θέλω να μας το πείτε και να μας το εξηγήσετε εδώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος): Το άρθρο 10α, εάν διατυπωθεί με τον τρόπο που είμαστε είναι μια ελάχιστη κατοχύρωση για την επόμενη ημέρα, με την πάλη μας, με τη νομική κατοχύρωση να μπορέσουμε να επιβιώσουμε. Αυτό όμως, δεν αποτρέπει ότι κάποιοι άνθρωποι και σας εξήγησα ότι δεν είναι τυχαίοι εκεί, έχουν μπει με διαδικασία ΑΣΕΠ κλπ. Έχουν τη δυνατότητα οικειοθελώς ότι η διάταξη αυτό το περιορίζει δεν ξέρω πόσοι θα κάνουν αίτηση, αλλά θέλω να υπάρχει σε όλους η δυνατότητα να έχουν την επιλογή.

Εκτίμησή μου είναι ότι αν δημιουργηθεί ένα ασφαλές πλαίσιο, θα είναι ελάχιστοι και κυρίως άνθρωποι που θέλουν να πάνε στην επαρχία. Αλλά δεν μπορούμε να στερήσουμε από ανθρώπους κάτι που έγινε το 2008,2009 να στερήσουμε αυτή τη δυνατότητα.

Δηλώνω ότι αν γίνει αποδεκτή η τροποποίηση του 10α πιστεύω ότι θα είναι πολύ λίγοι αυτού οι συνάδελφοι, οι οποίοι θα επιλέξουν αυτό το πράγμα. Αλλά θέλω να έχουν αυτή την ελευθερία και αυτό είναι η απαίτηση μας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας ενημερώνω ότι τώρα ήρθε επιστολή στη Βουλή από την COSCO. Θα έρθει και θα μοιραστεί. Υπάρχει κάτι ιδιαίτερο που θέλει να ρωτήσει κάποιος Βουλευτής κάποιον φορέα;

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ (Εισηγήτρια της ΝΔ): Αφού έχετε την επιστολή στα χέρια σας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν την έχω κυρία Κεφαλογιάννη, θα έρθει τώρα.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ (Εισηγήτρια της ΝΔ): Αλλά αφού είναι εδώ ο κ.Υπουργός, θα ήταν χρήσιμο να ακούσουμε την άποψη του επί της επιστολής.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Θα ήταν χρήσιμο να μιλήσουν και οι Βουλευτές και όχι οι εισηγητές 15 φορές.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπάρχει μια λίστα με την οποία θα συνεχίσουμε και έχετε γραφτεί ομιλητής μετά την αποχώρηση.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Όχι δεν θέλω μετά την αποχώρηση εκ του ταμείου ουδέν λάθος αναγνωρίζεται.

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

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΣΤΟΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Θέλω να ρωτήσω τον Πρόεδρο της Ομοσπονδίας Εργαζομένων πώς διασφαλίζεται ο κανονισμός εργασίας. Δηλαδή, τι θα ήθελαν οι εργαζόμενοι για να διασφαλίζεται; Μπορεί αύριο η COSCO να καταγγείλει τον κανονισμό εργασίας. Θα μείνουν χωρίς κανονισμό εργασίας; Επιπλέον, έγινε αναφορά στις μετατάξεις. Πέρα από ότι πρέπει να δίνεται το δικαίωμα σε όλους τους εργαζόμενους, αλλά όταν θα μετατάσσεται στο Δημόσιο ο εργαζόμενος θα πρέπει να αποζημιώνεται για τα χρόνια που είχε σε αυτήν την εταιρεία. Αυτό είναι το δίκαιο. Δεν πρέπει να χάνονται. Μπορεί κάποιος να έχει 10 ή 15 χρόνια. Δηλαδή, χωρίς κόστος η επιχείρηση θα απαλλαγεί;

Ας μην κοροϊδευόμαστε, αυτό το ξέρετε καλά εσείς στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. και στη Ν.Δ., γιατί απαλλάσσατε χωρίς κόστος τις επιχειρήσεις από τους εργαζόμενους. Στην Ολομέλεια θα φέρω και έγγραφα για τον κάθε ένα ξεχωριστά. Εδώ, λοιπόν, θα πρέπει να υπάρχει και ένα κόστος όταν μετατάσσεται, δηλαδή να αποζημιώνεται για τα χρόνια που ήταν οι εργαζόμενοι στην εταιρεία. Έτσι γίνεται σε όλες τις ιδιωτικές εταιρείες. Γιατί να είναι εδώ διαφορετικά;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Η ερώτησή σας απευθύνεται στον Πρόεδρο της ΟΜΥΛΕ.

Το λόγο έχει ο κ. Παναγιώταρος.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Απευθύνομαι προς κάθε αρμόδιο. Πώς είναι δυνατόν – και αυτό είναι ένα φαινόμενο που παρατηρείται μόνο στην πατρίδα μας για τα «φιλέτα» της πατρίδας μας, όπως στην προκειμένη περίπτωση είναι το λιμάνι του Πειραιά – για το λιμάνι του Πειραιά να υπάρχει μόνο ένας ενδιαφερόμενος; Θα ήθελα να μας πείτε αν θεωρείτε όλοι εσείς, νυν και προηγούμενοι, ότι ο διαγωνισμός ήταν καθαρός και ότι δεν είχαν γίνει παρασκηνιακές κινήσεις. Αφού μιλάμε αυτή τη στιγμή, ίσως για το πλέον αναπτυσσόμενο λιμάνι σε ολόκληρη την Ευρώπη, πώς γίνεται να μην υπάρχουν άλλοι ενδιαφερόμενοι; Κάτι «βρωμάει» σε αυτό. Όλα τα υπόλοιπα είναι απλά λεπτομέρειες.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Αυτή είναι μια γενική ερώτηση. Δεν είναι προς τους φορείς.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Δεν υπάρχει ενδιαφερόμενος να απαντήσει, κυρία Πρόεδρε;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Έχουμε διαδικασία, κ. Παναγιώταρε.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Γιατί αποφασίσατε μόνη σας ότι είναι γενική και δεν απευθύνεται προς τους φορείς; Προς τους φορείς απευθύνεται και προς τον Υπουργό και προς όλους και στον κ. Πιτσιόρλα πρωτίστως.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Το λόγο έχει ο κ. Τριανταφυλλίδης.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Θέλω να απευθύνω ένα ερώτημα στον κ. Πιτσιόρλα. Είπε μια φράση - κλειδί, ότι «δεν πουλήθηκε κανένα λιμάνι» και νομίζω ότι σιγά-σιγά αναδεικνύεται η αλήθεια του πόσο τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τα γνωρίσματα αυτής της σύμβασης απαντούν σε αυτούς που θέλουν «ντε και καλά» να πουν ότι ο κ. Δρίτσας έκανε «φωτοτυπία» τη σύμβαση του κ. Βαρβιτσιώτη και την έφερε στη Βουλή. Σιγά-σιγά αναδεικνύεται και αναδεικνύεται από την παρέμβαση του Δημάρχου Περάματος, από τις αναφορές με συγκεκριμένα αριθμητικά στοιχεία, χρηματιστηριακά και άλλα, του κ. Πιτσιόρλα κ.λπ..

Θέλω να μείνω, όμως, στα ερωτήματα. Το πρώτο μου ερώτημα εδράζεται στην αναφορά του κ. Γαβρίλη, ο οποίος είπε ότι «αυτοί ανέλαβαν συγκεκριμένες δεσμεύσεις για επενδύσεις με την πρώτη σύμβαση. Ουδεμία επένδυση υλοποίησαν». Περιέχει η σύμβασή μας, κ. Πιτσιόρλα, όρο ανακλητότητας σε περίπτωση που σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα δεν υλοποιήσουν τη συγκεκριμένη δέσμευση, πορεία, επιλογές και σειρά επενδυτικών πρότζεκτς που έχουν αναλάβει; Διότι, αν πούμε ότι δεν μπορούν να αγοράσουν ένα ασθενοφόρο για να μεταφέρει τον ασθενή εργαζόμενο, πόσο μάλλον μπορούν να κάνουν κάτι άλλο περισσότερο; Θέλω ακόμη να ρωτήσω κάτι τον κ. Πιτσιόρλα. Είπατε «παραλάβαμε το διαγωνισμό στην αρχή της δεύτερης φάσης». Αυτό υποκρύπτει μήπως ότι αν είχατε αναλάβει το διαγωνισμό από μηδενική βάση θα ήταν άλλη η πορεία του και η κατάληξή του;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Το λόγο έχει ο κ. Γεωργακόπουλος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της ΟΜΥΛΕ): Ο γενικός κανονισμός προσωπικού, που είναι ο καταστατικός χάρτης λειτουργίας του λιμανιού, έχει θεσπιστεί υπό μορφή συλλογικής σύμβασης με κοινή υπουργική απόφαση. Δηλαδή είναι σαφές ότι ο ν.2688/1999 προέβλεπε ότι υπάρχει διαβούλευση μεταξύ της εταιρίας και της συνδικαλιστικής οργάνωσης.

Σε περίπτωση συμφωνίας συνομολογείται και υπογράφεται από τους υπουργούς, δε περίπτωση διαφωνίας παραπέμπεται το θέμα στη διαιτησία. Αυτός ο κανονισμός δεν έγινε με την διαιτησία, γιατί υπήρξε συμφωνία και όσες τροποποιήσεις έχουν γίνει, επειδή και σαν συνδικάτο, πέρα από τους αγώνες, έχουμε και μια κουλτούρα συνεννόησης, μπορέσαμε και βρήκαμε συμφωνίες.

Τώρα, δεν λέμε κάτι εξωπραγματικό. Λέμε ότι αυτός ο γενικός κανονισμός πρέπει να ισχύει και θα πρέπει να ισχύει γιατί υπάρχει μια συνέχεια. Η εταιρεία δεν κλείνει, δεν τελειώνει, μεταβιβάζεται το 51%, συνεχίζει το δημόσιο να είναι με 23%. Βέβαια, δεν μπορούμε και δεν είμαστε δογματικοί να πούμε ότι αυτός ο κανονισμός θα μείνει εφ’ όρου ζωής. Μπορεί να αλλάξει. Αλλά, πώς θα αλλάξει; Θα πρέπει να γίνει διαβούλευση, όπως γίνεται σε όλα τα ευρωπαϊκά πολιτισμένα εργασιακά κράτη -σε άλλες χώρες ίσως της Άπω Ανατολής, ίσως να γίνεται διαφορετικά- συζήτηση, συμφωνία ή όχι και, εν πάση περιπτώσει, υπάρχει διαιτητική απόφαση. Το μόνο που απέμεινε από τον ΟΜΕΡ, το οποίο είχε καταργήσει με την προηγούμενη νομοθεσία και βέβαια, στο Συμβούλιο Επικρατείας υπάρχει ΟΜΕΡ -έστω αυτός που υπάρχει- και αναμένουμε να δούμε και σε κάθε περίπτωση πώς θα γίνουν τα εργασιακά τον επόμενο Σεπτέμβριο, Οκτώβριο. Έχουμε αγώνα δρόμου, αλλά θεσμικά λειτουργούμε. Δεν λειτουργούμε εξωπραγματικά. Αυτό το αυτονόητο, το ελάχιστο, φαίνεται ότι δεν το δέχονται και αυτό είναι το μεγάλο ζήτημα για εμάς.

Σχετικά με τις μετατάξεις -το εξήγησα και προηγούμενα- βεβαίως θα πρέπει να είναι οικειοθελείς, θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα αυτός ο οποίος βρέθηκε υπό αυτές τις συνθήκες και αισθάνεται την ανασφάλεια, που είναι πραγματική –η COSCO δίπλα με το outsourcing, οι διατάξεις αυτές, οι οποίες μπορούν να αμφισβητηθούν και στο κάτω κάτω, ένας άλλος εργοδότης- όμως, θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα και σας λέω ότι μπορεί αυτός να το αξιοποιήσει ανάλογα με το τι θα γίνει την επόμενη μέρα στο λιμάνι. Και να σας πω και κάτι; Μιλάτε για το κόστος. Ξέρετε ότι και στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη ένα μεγάλο αποθεματικό θα το πάρει αυτός, ο οποίος -των 60 εκατ. και των 80 στη Θεσσαλονίκη- είναι ο παραχωρησιούχος; Είναι θέμα του τιμήματος, είναι θέμα το πώς διευθετούνται αυτά τα πράγματα, αλλά εγώ σε αυτή τη στιγμή, δεν βάζω σε διακύβευμα το δικαίωμα του εργαζόμενου, ο οποίος είναι κάτω από την πίεση αυτή, μέσα από τα όποια πολιτικά ή οτιδήποτε άλλα παιχνίδια, να του στερηθεί η δυνατότητα να έχει την άλλη μέρα να έχει μια μοίρα στον ήλιο.

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

ΣΤΕΡΓΙΟΣ ΠΙΤΣΙΟΡΛΑΣ (Πρόεδρος του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)): Κατ’ αρχήν, για το θέμα του ενός υποψηφίου. Στον Πειραιά υπήρχε μια ιδιομορφία. Από το 2008 η COSCO ήταν μέσα στο λιμάνι και διαχειριζόταν ένα κομμάτι του. Αυτό ήταν φανερό ότι δημιουργούσε στους υπόλοιπους ένα πρόβλημα. Παρά ταύτα, είχαμε μέχρι την τελευταία στιγμή συμμετοχή άλλων δύο εταιρειών –μιας φιλιππινέζικης και μιας δανέζικης- η όποια συμμετοχή βοήθησε πάρα πολύ το διαγωνισμό. Δεν υπήρξε προσφορά από αυτές τις δύο, όμως, υπήρξε συμμετοχή, η οποία τελικά μας βοήθησε στο να υπάρχει μέχρι το τέλος η αίσθηση του ανταγωνισμού και αυτό να επηρεάσει την προσφορά. Όμως, αυτό που καθόρισε τον έναν υποψήφιο ήταν η προηγούμενη συμμετοχή της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά.

Δεύτερον, στο υποθετικό ερώτημα τι θα κάναμε εάν το παίρναμε από την αρχή, δεν νομίζω ότι έχει νόημα να κάνουμε αυτή τη συζήτηση τώρα.

Σχετικά με τη μη υλοποίηση των επενδύσεων, στη σύμβαση παραχώρησης και στη σύμβαση πώλησης μετοχών προβλέπονται πολύ αυστηροί όροι, ποινικές ρήτρες και αποζημιώσεις, στην περίπτωση που δεν γίνουν οι επενδύσεις. Πιο συγκεκριμένα, εάν δεν υλοποιηθεί το πρόγραμμα των επενδύσεων, μπορούμε να μη μεταβιβάσουμε το υπόλοιπο 16%, μπορούμε να καταγγείλουμε το σύνολο της σύμβασης παραχώρησης και μπορούμε να εισπράξουμε και πολύ σημαντικές ποινικές ρήτρες και αποζημιώσεις. Αυτά προβλέπονται με πολύ μεγάλες λεπτομέρειες στη σύμβαση παραχώρησης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ. Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θέλω μια μικρή παρέμβαση να κάνω, γιατί αυτή η διαδικασία είναι μια διαδικασία ακρόασης των φορέων από τους Βουλευτές, παρουσία της Κυβερνήσεως. Φυσικά και η Κυβέρνηση ακροάται και ακροάται καλά πιστεύω επί του προκειμένου, αλλά εν πάση περιπτώσει, δεν είναι μια διαδικασία διαβούλευσης των φορέων με την Κυβέρνηση. Αυτά γίνονται σε άλλες φάσεις.

Παρόλα αυτά, αυτό που θέλω να πω είναι ότι το πρωί στην έναρξη της διαδικασίας αυτής της Επιτροπής, η Κυβέρνηση δέχτηκε μια κριτική από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, αναφορικά με το χαρακτήρα της διαδικασίας του κατεπείγοντος, με τον οποίο εισήχθη στη Βουλή ο κυρωτικός νόμος για τη σύμβαση παραχώρησης. Είναι μια κριτική, η οποία έχει μια βασιμότητα, έχουμε δηλώσει πολλές φορές, όπως και σήμερα, ότι μόνο εξ ανάγκης επιλεγεί κανείς τέτοιου είδους διαδικασίες και επί του προκειμένου εξηγήσαμε την ανάγκη.

Μου δόθηκε, όμως, η ευκαιρία το πρωί και σχολίασα κάτι που το πίστευα, ότι αυτό το αρνητικό της γρήγορης διαδικασίας αμβλύνεται από δύο - τρία πράγματα που ανέφερα.Ένα εξ αυτών, το πρώτο, είναι ότι τουλάχιστον υπάρχει η διαδικασία της ακρόασης των φορέων, η οποία το πρωί, όταν το έλεγα αυτό, θα την έχουμε αργότερα.

Τώρα, αφού ολοκληρώθηκε στη διαδικασία, νομίζω ότι μπορώ και εγώ να πω, αλλά υποθέτω ότι θα είναι αξιολόγηση γενικευμένη, ότι αυτή η διαδικασία της ακρόασης των φορέων και σήμερα, όπως και άλλες φορές έχει συμβεί, αλλά σήμερα νομίζω ότι είναι πάρα πολύ προφανές, είναι μια διαδικασία που δεν θα πάει χαμένη. Μπορεί να είναι μια μέρα πριν την ψήφιση, άρα, αν θέλει κανείς να πει ότι έτσι κλείνει ο κύκλος αυτός, επομένως επικυρώνεται, μπορεί να συμφωνεί ο ένας, να διαφωνεί ο άλλος, αλλά τελειώνει, δεν τελειώνει τίποτα.

Είναι κρίμα και ευθύνη πολλών, την αναλαμβάνουμε και εμείς, ότι αυτού του είδους και τέτοιας ποιότητας συζητήσεις δεν μπόρεσαν να γίνουν στο προηγούμενο διάστημα ή τουλάχιστον δεν μπόρεσαν να γίνουν συστηματικά και με διάρκεια και με γενικευμένο τρόπο.

Σε κάθε περίπτωση, αυτό που θέλω να επισημάνω είναι ότι είναι βέβαιο, ότι όχι μόνο κατεγράφησαν στα πρακτικά της Βουλής και άρα μένουν στην ιστορία, αλλά και επί της ουσίας στην ενεργό εξέλιξη, αυτή η συζήτηση δεν θα πάει χαμένη, γιατί είχε ποιότητα. Έχει ποιότητα, γιατί ήταν μια συζήτηση ανθρώπων που έχουν βιώσει τα ζητήματα αυτά, είτε από την αυτοδιοικητική, είτε από την εργασιακή, είτε από την επιχειρηματική πλευρά, επομένως ήταν επικεντρωμένες οι τοποθετήσεις και επικεντρωμένες και οι απαντήσεις.

Αυτό, ας το κρατήσουμε, γιατί όπως πιστεύω, το λιμάνι του Πειραιά μπαίνει σε μια νέα περίοδο, που όλοι έχουμε τεράστιο ενδιαφέρον και αγωνία, αλλά και προβληματισμούς, άλλοι είναι αισιόδοξοι, άλλοι καθόλου, άλλο λιγότερο, αλλά είναι βέβαιο ότι αυτή η νέα περίοδος δεν εξαρτάται μονοσήμαντα από μια επιχείρηση. Εξαρτάται από μια πολυπαραμετρική συμμετοχή όλων των κοινωνικών, πολιτικών, αυτοδιοικητικών και άλλων δυνάμεων. Δεν λύνεται με ένα νόμο ή με την πώληση ενός πλειοψηφικού πακέτου άπαξ και οριστικά, ένα ζήτημα τόσο δυναμικό, έστω και αν κατανοώ, το κατανοεί ο καθένας, ότι πρόκειται για μια τομή και για μια αλλαγή.

Στο ίδιο πλαίσιο, λοιπόν, θέλω να επισημάνω δύο πράγματα και από κει και πέρα θα συνεχιστεί η συζήτηση και θα δώσω την τοποθέτηση της Κυβέρνησης στη Βουλή για τις προβλέψεις ή τις ρυθμίσεις του κυρωτικού νόμου. Θέλω να πω, ότι πράγματι δεν νοείται αναπτυξιακή πορεία του λιμανιού του Πειραιά, χωρίς σταθερές και ασφαλείς εργασιακές σχέσεις. Δεν είναι ένα ζήτημα μόνο κοινωνικής δικαιοσύνης, είναι ένα ζήτημα άκρως αναπτυξιακό.

Και θέλω να ζητήσω όχι μόνο από τον παραχωρησιούχο, που δεν είναι παρών, στέλνει μια επιστολή, παρών ή παρούσα εν πάση περιπτώσει, αλλά από όλους τους κοινωνικούς φορείς της πόλης και της χώρας να προτάξουν αυτό το ζήτημα της εργασιακής ασφάλειας και σταθερότητας. Δεν είναι ιδεολογικό, δεν είναι πολιτικό, δεν είναι μόνο κοινωνικής δικαιοσύνης, είναι στοιχειώδης αναπτυξιακή προϋπόθεση και από αυτήν την άποψη θα πρέπει να υπάρχουν συνέργειες. Και εδώ να ολοκληρώσω με το συμβατό θέμα των μετατάξεων, όντως, ακριβώς θα πρέπει να συμβεί αυτό και να μην φύγει ούτε ένας και ούτε μία από το Λιμάνι του Πειραιά.

Να μην αξιοποιηθεί αυτή η ρύθμιση που κάνει η Κυβέρνηση…

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Το 10α θα το διορθώσετε με αυτά που ακούσατε;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε συνάδελφε, δύο λεπτά, να ολοκληρώσω, να μιλήσω και μιλώ κυρίως, αυτή στη στιγμή στους εκπροσώπους των φορέων. Με τους Βουλευτές θα μιλήσουμε μετά, δεν υπάρχει λόγος να βιάζεται. Ξέρω το Τριπολιτσιώτικο, έχει κάτι, αλλά εν πάση περιπτώσει ηρεμήστε. Δεν χρειάζεται, θα μιλήσουμε μετά. Αυτό λέγεται και ελαφρότητα, λέγεται και αγένεια, λέγεται και πολλά, καθήστε λίγο και περιμένετε. Θέλω, λοιπόν, ακριβώς να πω ότι αυτή είναι η κατεύθυνση της Κυβέρνησης με τη ρύθμιση που κάνει, να μην φύγει ούτε ένας και ούτε μία από το Λιμάνι του Πειραιά.

Αλλά την ίδια στιγμή, έχουμε υποχρέωση να αφουγκραστούμε και να ακούσουμε και αυτό κάναμε, το αίτημα που τέθηκε, ακριβώς γιατί η περίοδος είναι μεταβατική και κανείς δεν μπορεί να μην λαμβάνει υπ' όψιν όλες τις παραμέτρους, όπως τίθενται και όπως εκφράζονται. Τελειώνω, ήδη πρέπει να πήρε αριθμό μια Υπουργική Τροπολογία, εδώ ενημερώνω και τους κοινωνικούς φορείς, αλλά και τους Βουλευτές που κατατέθηκε και που έχει τέσσερις με πέντε επείγουσες ρυθμίσεις αρμοδιότητας του Υπουργείου μας. Η μία από αυτή και η πρώτη είναι η οριστική απόδοση στο Δήμο Δραπετσώνας - Κερατσινίου της ακτογραμμής των λιπασμάτων.

Το ανακοινώνω Δήμαρχε, έχουμε πορευθεί, Πρωθυπουργός, Κυβέρνηση, κοινωνία της Δραπετσώνας, Δήμος, σε αυτή την κατεύθυνση πολύ καιρό μαζί, αυτή η διαδικασία έτσι και αλλιώς ολοκληρώνεται. Και τέλος να πω, έτσι μιας και ο κ. Πιτσιόρλας έκανε μια επί προσωπικού δήλωση, πράγματι και δεν καταλαβαίνω και το «γαργαλιστικό» μιας ερωτήσης έτσι όπως διατυπώθηκε, αλλά πολύ ορθά απάντησε ο κ. Πιτσιόρλας, όλη αυτή η περίοδος συχνά ήταν μια περίοδος αντιθέσεων ανάμεσα στο Υπουργείο και όχι μόνο στο δικό μου και στο ΤΑΙΠΕΔ και στον κ. Πιτσιόρλα.

Αντιθέσεις, οι οποίες κρύφθηκαν, δεν είχαν σκοπιμότητες, δεν είμαστε βιλαέτια, δεν επιδιώκουμε αύξηση προσωπικής ή λομπίστικης επιρροής, αντιμετωπίζουμε ζητήματα στο όνομα του ελληνικού λαού και εμείς ως Κυβέρνηση, πράγματι, θέλαμε αυτό το δεσμευτικό πλαίσιο που ήταν ήδη διαμορφωμένο και είχε επί καθορισθεί επί πάρα πολλές παραμέτρους, να το διευρύνουμε όσο πήγαινε περισσότερο. Το ΤΑΙΠΕΔ το είχε φτάσει σε ένα σημείο και είχε δυσκολία να το διευρύνει. Η Κυβέρνηση όμως είχε λαϊκή εντολή να το διευρύνει, όσο πήγαινε περισσότερο και όσο πάει περισσότερο.

Κι εκεί πράγματι, αναπτύχθηκε μια σύγκρουση, που δεν έχει και δεν θα μπορούσε να έχει προσωπικό χαρακτήρα και η σύγκρουση αυτή ήταν έντιμη και τελικά, όντως συμφωνώ και εγώ σε πολλά ζητήματα και ήταν και γόνιμη. Ευχαριστώ.

XAΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα ήθελα να ευχαριστήσω πάρα πολύ τους εκπροσώπους των φορέων, όπου ήρθατε, καταθέσατε προτάσεις και απαντήσατε σε ερωτήματα και βέβαια, θα έχετε ενημέρωση, διότι οι διαδικασίες της Επιτροπής είναι ανοικτές.

*(Στο σημείο αυτό εξέρχονται οι εκπρόσωποι των φορέων από την Αίθουσα)*

ΔΙΑΚΟΠΗ

ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ

XAΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επαναλαμβάνεται η διακοπείσα συνεδρίαση.

Το λόγο έχει ο κ. Τσακαλώτος, για να εισηγηθεί μια τροπολογία.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Κυρία Πρόεδρε, η τροπολογία έχει να κάνει με τεχνικά ζητήματα. Το πρώτο, αφορά στη σύσταση λογαριασμού στην Τράπεζα της Ελλάδας. Όπως ξέρετε, με βάση το σχεδιασμό της αξιοποίησης του ΟΛΠ κατά την ολοκλήρωση της συναλλαγής μεταβιβάζεται το 51% των μετοχών, με την πληρωμή του σχετικού αντίτιμου, ταυτόχρονα το 16% των μετοχών και το σχετικό τους αντίτιμο τοποθετούνται σε λογαριασμό μεσεγγύησης για ένα διάστημα τουλάχιστον πέντε ετών, αφού η μεταβίβασή τους θα ολοκληρωθεί μετά την πάροδο της πενταετίας και με την ολοκλήρωση των υποχρεωτικών επενδύσεων.

Κατόπιν σειράς επαφών με τον επενδυτή και την Τράπεζα της Ελλάδας, έχει κριθεί ότι η βέλτιστη λύση για το χρηματικό αντίτιμο του 16% είναι η τοποθέτησή του, για το διάστημα των πέντε ετών, σε λογαριασμό ταμειακής διαχείρισης υπό τον έλεγχο της Τράπεζα της Ελλάδας. Προς το σκοπό αυτό, απαιτείται άμεσα νομοθετική ρύθμιση που θα επιτρέψει το άνοιγμα κοινού λογαριασμού με συνδικαιούχους το ΤΑΙΠΕΔ και τον επενδυτή. Άρα, είναι ένα τεχνικό ζήτημα, το πού θα υπάρχουν αυτά τα χρήματα.

Το δεύτερο, έχει να κάνει με τη φορολογική ενημερότητα. Ο ΟΛΠ στερείται φορολογικής ενημερότητας λόγω των εκκρεμών υποθέσεων με τους δήμους αναφορικά με την επιβολή δημοτικών τελών. Αυτό το αλλάζουμε, αλλά πρέπει να το κάνω ξεκάθαρο, ότι χωρίς φορολογική ενημερότητα μπορεί να δημιουργηθούν προβλήματα στη μεταβίβαση των μετοχών, αλλά σε καμία περίπτωση με την τροπολογία, δεν σβήνονται τα χρέη των λιμανιών προς τους δήμους. Άρα, κάνουμε μια διευκόλυνση για τη φορολογική ενημερότητα χωρίς να επηρεάζει το βασικό ζήτημα ότι τα λιμάνια χρωστούν στους δήμους. Σας ευχαριστώ.

XAΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς και θα ήθελα να ρωτήσω, κύριε Δρίτσα, θα τοποθετηθείτε για την άλλη τροπολογία τώρα ή αργότερα;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρία Πρόεδρε, θα τοποθετηθώ αργότερα.

XAΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, έχουμε μια εκκρεμότητα από ομιλητές που είναι ο κ. Σαντορινιός και ο κ. Εμμανουηλίδης. Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, η μόνιμη επωδός των Βουλευτών της Αντιπολίτευσης είναι να παραιτηθούμε ή όλοι μαζί ή κάποιος Υπουργός μας. Σήμερα είναι να παραιτηθεί ο κ. Δρίτσας. Δεν τους βγαίνει «το παραιτηθείτε», είναι ξεκάθαρο. Εγώ θα τους έλεγα ανασυγκροτηθείτε, αναστοχαστείτε και σοβαρευτείτε και τέλος πάντων, ακούσαμε διάφορα, ακούσαμε ότι με τη Σύμβαση δεν άλλαξε τίποτα.

Θα ήταν αρκετό να πω, ότι σας απάντησε ο Δήμαρχος Περάματος. Είπε, «καμία απολύτως σχέση δεν έχει με την προηγούμενη, καμία εξαίρεση χώρου δεν υπήρχε, κανένα όφελος προς την Τοπική Αυτοδιοίκηση». Αυτά είπε ο Δήμαρχος Περάματος. Αλλά έχουμε σταδιακή μεταβίβαση του ποσοστού με αναβλητικές αιρέσεις, που αν δεν υλοποιηθούν όσα προβλέπονται, δεν θα πάρουν το υπόλοιπο ποσοστό και πιθανόν, να υπάρχει, όπως είπε και ο κ. Πιτσιόρλας, και καταγγελία της Σύμβασης.

Εξαίρεση από τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ζώνης Λιπασμάτων τα αναφέραμε πριν, προστασία πολλών αρχαιολογικών χώρων και ιδιαίτερα, της Χερσονήσου της Κυνοσούρας. Διασφάλιση της χρήσης κρίσιμων εγκαταστάσεων από το Λ.Σ. και την Ελληνική Ακτοφυλακή, που άκουσον, άκουσον, προέβλεπαν τελικά, να νοικιάζει στο λιμάνι το Λ.Σ., όταν θα παραχωρηθεί. Προστασία για ακίνητα εκτός Χερσαίας Ζώνης Λιμένα, περιφρούρηση του δημόσιου χαρακτήρα και του δημοσίου συμφέροντος των υπηρεσιών και προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων με βάση το άρθρο 511, αρχικά της Σύμβασης και επειδή γίνεται μεγάλος λόγος για τα εργασιακά δικαιώματα είναι σαφές, πλέον, ότι διατηρείται σε ισχύ ο υφιστάμενος Γενικός Κανονισμός Προσωπικού της ΟΛΠ Α.Ε. Η αντικατάστασή του θα γίνεται σε συνεννόηση με τους εργαζόμενους και διατηρείται ο εσωτερικός οργανισμός λειτουργίας.

Οι ανάδοχοι, δεν μπορούν να μετατρέψουν συμβάσεις εξαρτημένης εργασίας σε συμβάσεις έργου, δεν μπορούν να μειώσουν μισθούς, δεν μπορούν να απολύσουν εργαζόμενους.

Επίσης, υπάρχει κάτι ακόμη πολύ σημαντικό, ότι αυξάνεται ο υπολογισμός του ανταλλάγματος παραχώρησης από 2% σε 3,5%, το ελάχιστο ύψος ετήσιου καταβληθέντος, ποσού φτάνει στα 3,5 εκατ.. Αυτές, είναι αλλαγές, είτε το θέλουν είτε όχι.

Καταλαβαίνω ότι τους πειράζει ότι διασφαλίζουμε τους εργαζόμενους και τους ενοχλεί και το άρθρο 11, δηλαδή, τους πειράζει που δίνουμε και μια εναλλακτική στους εργαζόμενους και ακούσαμε πριν από λίγο τον εκπρόσωπο των εργαζομένων, να λέει, μην πειράζεται τους εργαζόμενους, μην πειράζεται το άρθρο 11.

Γιατί αυτοί οι εργαζόμενοι, είναι όπως είπε και ο πρόεδρος, είναι εργαζόμενοι με Α.Σ.Ε.Π., δεν είναι ρουσφέτια τους.

Επειδή αναρωτήθηκε η Εισηγήτρια της Ν.Δ., εάν έχει ξαναγίνει αυτό; Μα πώς είναι δυνατόν; Έχει γίνει ξανά στην Ολυμπιακή, κύριε συνάδελφε, έχει γίνει ξανά αυτό, «τα ρουσφέτια σας». Δύο φορές την «χρεοκοπήσατε» την Ολυμπιακή για να βάλετε τα ρουσφέτια σας». Επίσης, δύο φορές μετατάξατε αυτούς τους εργαζόμενους και καλά κάνατε, γιατί είναι εργαζόμενοι και στο τέλος τους απολύσατε και αυτούς, με τον Αρχηγό σας, τον κ. Μητσοτάκη. Τους «κοροϊδέψατε» και τους απολύσατε, αυτό κάνατε για να μην ξεχνιόμαστε και χωρίς αποζημίωση, όπως, λέει, εδώ και ο συνάδελφός.

Νομίζω ότι έπρεπε σήμερα, η Αντιπολίτευση, να δείξει μεγαλοψυχία, αντί για κιτρινισμό και στείρα αντιπολιτευτική λογική και να πει ότι καταλαβαίνει ότι άλλαξαν τα πράγματα και άλλαξαν προς το καλύτερο, προκειμένου να διασφαλιστεί το δημόσιο συμφέρον και οι εργαζόμενοι.

Μας ζητάτε να παραιτηθούμε. Σας καταλαβαίνουμε, γιατί σας το ζητάνε τα συμφέροντα που υπερασπίζεστε. Σας το ζητάνε τα συμφέροντα που υπερασπίζεστε, γιατί καθημερινά αποκαλύπτεται το μέγεθος της διαπλοκής και της διαφοράς.

Σας υποσχόμαστε ότι δεν θα σας κάνουμε τη χάρη και δεν θα κάνουμε τη χάρη στους «κολλητούς» σας και θα προσπαθήσουμε μέσα σε δύσκολες συνθήκες και να διασφαλίζουμε τα δικαιώματα των εργαζομένων, αλλά και μέσα σε δύσκολες συνθήκες θα διασφαλίζουμε όσο το δυνατόν περισσότερο το δημόσιο συμφέρον.

Σας υποσχόμαστε ακόμη ότι θα είσαστε για πολλά χρόνια στα έδρανα της αντιπολίτευσης. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, η Αξιωματική Αντιπολίτευση έχει περιέλθει εδώ και καιρό, σε στρατηγικό αδιέξοδο. Εάν μπορούσα να βάλω έναν τίτλο στα έργα και τις ημέρες και της διακυβέρνησης, αλλά και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, στο χώρο τον οποίο θητεύει τώρα η Ν.Δ., είναι αναζητώντας το χαμένο χρόνο ή το στερνή μου γνώση να σε είχα πρώτα. Αυτό, γιατί;

Γιατί όλο αυτό το διάστημα της διακυβέρνησής της, με ακραία υποχωρητικότητα, υπακούοντας στις Αρχές «He’s master voice», δεν ψέλλισε, δεν τόλμησε να προβεί σε μια διαδικασία διαπραγμάτευσης που στοιχειωδώς θα εξυπηρετούσε και θα διασφάλιζε, τα συμφέροντα του δημοσίου.

Θα έλεγα πολύ απλά, να έχουμε μία αντιπαραβολή των συμπεφωνημένων από την Ν.Δ. για αυτή τη Σύμβαση και την τελική Συμφωνία, όπως αυτή προέκυψε και μάλιστα, υπό το κράτος μιας ασφυκτικής πίεσης και των θεσμών και των ντόπιων συστήματος. Παρόλα αυτά, ξεπεράστηκαν οι δυσκολίες, όχι γιατί είμαστε πιο ικανοί, αλλά γιατί έχουμε μια θέληση να τακτοποιούμε εκκρεμότητες που για χρόνια στοίχειωναν σε βάρος του ελληνικού δημοσίου.

Θα ήθελα να δούμε τους τομείς, έναν προς έναν.

Στον οικονομικό τομέα, η Σύμβαση με ένα και μόνον συγκριτικό νούμερο, δείχνει ότι υπάρχει διπλασιασμός των οικονομικών οφελών υπέρ του ελληνικού δημοσίου. Ειδικότερα, η Σύμβαση είναι υπέρ των Δήμων που βρίσκονται σε αυτή τη ζώνη ευθύνης του λιμένα, όπου από 2% φτάσαμε στο 3,5%.

Να περάσουμε στο θέμα της διασφάλισης αυτής της διεξόδου της Δραπετσώνας προς το θαλάσσιο μέτωπο; Δεν είναι μόνο σημειολογική η αξία αυτής της ρύθμισης, είναι πρωτίστως μια απόδοση ενός κοινωνικού ζητούμενου και είχα πει και παλιότερα ότι από το «στη Δραπετσώνα δεν έχουμε ζωή» τώρα αλλάζει και λέμε «έχουμε ζωή». Γιατί η διέξοδος αυτή δίνει υπεραξία στην καθημερινότητα αυτών των ανθρώπων και βέβαια, στο δήμο.

Να περάσουμε στη συνέχεια, στις εργασιακές σχέσεις; Αίολες, όπως σε κάθε περίπτωση ήταν οι ρυθμίσεις των εργασιακών σχέσεων στα χρόνια της κυριαρχίας της πολιτικής της Ν.Δ.. Η κοινωνία γνωρίζει πάρα πολύ καλά με ποιο τρόπο αντιμετώπιζε τους εργαζομένους η Ν.Δ. και πόση επισφάλεια και απόγνωση δημιουργούσε στον εργασιακό χώρο. Η ρύθμιση που γίνεται με τη Σύμβαση, δείχνει ξεκάθαρα ότι και σε αυτό το σημείο καθοδηγημένη από κοινωνική ευαισθησία, τακτοποιούμε μια εκκρεμότητα που για τον περισσότερο κόσμο που εργασιακά εμπλέκεται με το λιμάνι, αποτελεί ένα πλέγμα, ένα δίχτυ εργασιακής προστασίας.

Έναντι, λοιπόν, αυτών των ενδεικτικών διαφορών μεταξύ της σύμβασης που με μεγάλη άνεση πρέπει να πούμε, γιατί και το πολιτικό και οικονομικό κλίμα ήταν εντελώς διαφορετικό από αυτό που κληθήκαμε να διαχειριστούμε αυτή τη Συμφωνία, βλέπουμε ξεκάθαρα ότι πόρρω απέχει τους αποτελεσματικότητα συμφωνία αυτή που πρόκειται να κυρώσουμε.

Κλείνοντας, με ένα κυκλικό σχήμα θα έλεγα, ότι αυτή η απόγνωση που πια έχει καταλάβει το χώρο της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, για το καλό της και μόνο, θα πρέπει να εγκαταλειφθεί και να βρει ένα δρόμο μιας σοβαρής αντιπολιτευτικής φωνής και αντιπολιτευτικής στάσης.

Η τακτική αυτή, το μόνο που κάνει είναι να εδραιώνει την πίστη της κοινωνίας, ότι δεν είμαστε ίδιοι, κάτι σημαντικό έχει αλλάξει και προς αυτή την κατεύθυνση, ο χρόνος δουλεύει θετικά για την Κυβέρνηση και δραματικά αρνητικά για την αντιπολίτευση. Ευχαριστώ.

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

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν βλέπουμε το λόγο γιατί διαπληκτίζεται η κυβερνώσα παράταξη με την Αξιωματική Αντιπολίτευση, αφού όλοι μαζί στο τέλος αύριο, θα το ψηφίσετε. Και ο ΣΥΡΙΖΑ και οι Ανεξάρτητοι Έλληνες, και το ΠΑ.ΣΟ.Κ., και η Ν.Δ. και το «Ποτάμι» ενδεχομένως, και άλλα κόμματα. Οπότε, αυτό το «θέατρο», νομίζω ότι περισσεύει.

Ακούσαμε από προλαλήσαντες Βουλευτές της συγκυβέρνησης ότι με την εν λόγω σύμβαση υπάρχει προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων. Αν κρίνουμε από τα όσα λένε οι εργαζόμενοι που ήδη εργάζονται στην COSCO, μάλλον τα πράγματα και όπως θέλετε να τα παρουσιάσετε.

Όλα όσα υποστηρίζετε και διαξιφίζεστε με την Αξιωματική Αντιπολίτευση φανερώνεται από τα λεγόμενα του ίδιου του Υπουργού σας, αφού μέχρι και τώρα πριν από λίγο μίλησε και είπε ότι γίνεται από ανάγκη αυτή η συμφωνία. Άρα, τα επιχειρήματα σας είναι όλα «λόγια του αέρα» για να μην ανατρέψουμε τι έλεγε ο Υπουργός και τα υπόλοιπα στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ πριν από μερικές εβδομάδες, πριν από μερικούς μήνες, για να μην πάμε από ένα χρόνο πριν. Και να μην πάμε λίγο πιο πριν, όταν ο ΣΥΡΙΖΑ ήταν Αξιωματική Αντιπολίτευση, όπου ο νυν Υπουργός, αλλά και άλλα στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ, πρωτοστατούσαν στις πορείες, στις απεργίες για την μη ιδιωτικοποίηση του λιμανιού καθ' οιονδήποτε τρόπο.

Υπάρχει ένα ερωτηματικό που ακόμα δεν έχει απαντηθεί. Εάν η σύμβαση της 8ης Απριλίου με την Cosco είναι η ίδια με αυτό το κείμενο, το οποίο έχετε φέρει προς διαβούλευση σήμερα και ψήφιση αύριο και ειδικότερα για τα δύο άρθρα 10α και 11, εάν υπάρχουν και στη σύμβαση της 8ης Απριλίου.

Ακούσαμε ότι η Αξιωματική Αντιπολίτευση βρίσκεται σε απόγνωση. Θα θέλαμε να ενημερώσουμε τους Βουλευτές ότι σε απόγνωση βρίσκεται ο ελληνικός λαός, με όλα όσα συμβαίνουν, όπως οι 13.000 ελληνικές οικογένειες που από το «κανόνι» του Μαρινόπουλου του για το οποίο ευθύνονται πάρα πολλοί, δεν θα έχουν μισθό από τον επόμενο μήνα και πολλοί άλλοι που ακολουθούν την ανάπτυξη των μνημονίων.

Κάτι τελευταίο, κλείνοντας. Ακούσαμε να λέτε ότι δεν είμαστε όλοι ίσοι. Προς το παρόν είσαστε ίσοι με αυτούς που ψήφισαν το τρίτο μνημόνιο, 240 περίπου Βουλευτές το ψήφισαν, το πολυνομοσχέδιο η Ν.Δ., που φώναζε, το ψήφισε κατά 65% με 70% περίπου. Αύριο θα ψηφήσει, απ' ό,τι δείχνουν όλα, την εκχώρηση, το ξεπούλημα του λιμανιού του Πειραιά, το ίδιο θα γίνει και με το Ελληνικό και με πολλά άλλα. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε κι εμείς. Το λόγο έχει ο κ. Τριανταφυλλίδης.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Νομίζω ότι η συζήτηση με τους εκπροσώπους των φορέων που ζουν, βιώνουν την περιοχή, γνωρίζουν καταστάσεις, μεταβλητές, παραμέτρους, πρόσωπα, πράγματα, ιστορία, αντί ουσιαστικά να φέρει την κυβέρνηση και τον κ. Δρίτσα σε δύσκολη θέση, ανέδειξε, ισχυροποίησε και αποκάλυψε, έτι περαιτέρω, το πόσο σημαντικά διαφορετική προσέγγιση έχει ο συγκεκριμένος νόμος με ό,τι πήγε ν’ αναδειχθεί το πρωί από τις παρεμβάσεις Βουλευτών της Ν.Δ., ότι περίπου έχουμε ένα φωτοαντίγραφο νόμου, που το μετέφερε η μία κυβέρνηση στην άλλη. Αυτό καταδεικνύει, για άλλη μια φορά, κυρία Πρόεδρε, τη στρατηγική αμηχανία, το στρατηγικό κενό σκέψης. Είναι αυτό που έχω ονομάσει «στερητικό σύνδρομο απώλειας εξουσίας».

Αντί να καθίσει και να κάνει μια γνήσια αυτοκριτική για τα έργα και τις ημέρες της Ν.Δ. ή της Ν.Δ. – ΠΑ.ΣΟ.Κ. της προηγούμενης περιόδου που, αφού χρεοκόπησαν τη χώρα, χρεοκόπησαν τα κόμματά τους, θέλουν να χρεοκοπήσουν και την ελπίδα στην ψυχή του κόσμου, ότι δεν υπάρχει άλλη επιλογή από τις επιλογές που έκαναν οι, αποκλειστικά και μόνο, μπορούντες να κυβερνήσουν αυτή τη χώρα, γιατί γνωρίζουν το «know how», έχουν την τεχνογνωσία του «κυβερνάν», όλοι οι υπόλοιποι είναι απλά για να κυβερνούνται.

Δεν πουλήθηκε κανένα λιμάνι. Δημιουργείται ένα πλαίσιο αξιοποιώντας τη διεθνή εμπειρία. Αυτό που λέγεται port authority, δηλαδή, λιμενική αρχή. Εκεί πάνε όλα τα πάγια, ούτε ακτογραμμές, ούτε παραλίες, ούτε όλες αυτές οι ιστορίες που ακούμε που, φυσικά, θέλουν να τροφοδοτήσουν και να «μπιζάρουν» τον τρόμο, τα 100 χρόνια, τα λιμάνια που πωλούνται, τα αεροδρόμια που πωλούνται, όλα πωλούνται, είστε μια από τα ίδια. Τελειώσαμε, κάναμε την αριθμητική μας και τελειώσαμε.

Αυτό το ανέδειξαν, προς γνώση και συμμόρφωση, όχι οι Συριζαίοι Βουλευτές, αυτούς ξεχάστε τους, αυτοί κατατρύχονται από τις καρέκλες τους, 15 μήνες που είναι στη βουλευτική τους ιδιότητα, αλλά το αποκάλυψαν οι Δήμαρχοι. Είπαν τι είναι αυτά που μας λέτε; Εκείνο είναι άλλο κι εκείνο είναι άλλο κι εκείνη η διάταξη και οι αμμοβολές στην Κυνοσούρα που εξαιρέθηκαν κι εκείνη η ακτογραμμή, όλα αυτά είναι διαφορετικά.

Θέλω να προσθέσω και κάτι γιατί δεν είναι μόνο οι θεσμοί, δεν είναι μόνο οι λειτουργίες, είναι και το ήθος των προσώπων. Το ήθος του κ. Δρίτσα πραγματικά σφραγίζει και καθορίζει την πολιτική ευθύνη που αναλαμβάνουμε για να κοιτάξουμε τον κόσμο και να του πούμε είναι «ό,τι καλύτερο μπορούσαμε να κάνουμε στις δεδομένες συνθήκες». Κάποιοι κάνουν ότι δεν καταλαβαίνουν γι' αυτό ρώτησα επίτηδες τον κ. Πιτσιόρλα, εάν το ξεκινούσε από το μηδέν, έτσι θα ήταν;

Ξέρετε τι σημαίνει μηδέν; Σημαίνει, ότι η Cosco δεν έχει τα δύο λιμενικά, τις δύο συγκεκριμένες προσβάσεις στο λιμάνι του Πειραιά. Δεν τις έχει, αλλά τις έχει, όμως, από το 2008. Από όσο γνωρίζω, ο ΣΥΡΙΖΑ κέρδισε τις εκλογές και είναι Κυβέρνηση από τον Γενάρη του 2015. Από το 2008 μέχρι το 2015, δημιουργήθηκε ένα κεκτημένο, γι' αυτό και απαντάται η ερώτηση. Μα καλά ο μόνος υποψήφιος αγοραστής, ήταν η Cosco, δεν υπήρχε άλλη μεγάλη εταιρεία; Μα είχε δημιουργήσει, ήδη, κεκτημένο, δεν ήθελε άλλος να μπει, να διεκδικήσει, να ανταγωνιστεί.

Προφανώς και δεν μπορεί να ισχύσει, δεν «κολλάει», αλλά αν το απομονώσουμε απ' όλα τα συμφραζόμενα οικονομικά, κοινωνικά, τεχνικά κ.λπ. λογικά λέει, «μα είναι δυνατόν, εσείς Αριστερή Κυβέρνηση δώσατε σχεδόν απευθείας ανάθεση στη Cosco, το συγκεκριμένο λιμάνι».

Ναι και απαντάει, «το 2008 η Cosco μπήκε στο λιμάνι, «πάτησε πόδι», είχε τις δύο εξέδρες, την 2 και την 3, τι να κάνουμε»;

Ο ΣΥΡΙΖΑ, ήρθε επτά χρόνια μετά, είχε δημιουργηθεί μια δεδομένη κατάσταση, όπου κανένας άλλος υποψήφιος αγοραστής δεν ήθελε να μπει, να διεκδικήσει και να δώσει καλύτερο τίμημα.

Ρώτησα, βγήκε από το διάλογο των ίδιων των φορέων, εμείς δεν καμωνόμαστε, ότι τα ξέρουμε.Τι είπε ο Γαβρίλης από την Περιφέρεια; «Αυτοί υποσχέθηκαν λόγια, σπίτια χτισμένα στην άμμο, είπαν θα κάνουν project, επενδύσεις κ.λπ.» και ρωτώ τον κ. Πιτσιόρλα, σε περίπτωση που αυτοί - με βάση την εμπειρία που έχουμε - δεν υλοποιήσουν αυτά που λέει ο νόμος, εμείς έχουμε ρήτρες, έχουμε «κουμπιά», έχουμε τρόπο, εργαλεία να ακυρώσουμε;

Και είπε «και ισχυροί όροι και ανακλητότητες και ρήτρες και αποζημιώσεις κ.λπ. να πάμε και να καταγγείλουμε τη συγκεκριμένη σύμβαση».

Θέλω να κλείσω με αυτό που είπε ο κ. Δρίτσας.

Είπε, ότι «οι εργασιακές σχέσεις είναι ο ακρογωνιαίος λίθος», πάνω στο θεμέλιο των εργασιακών σχέσεων, όχι της κινεζοποιημένης εργασίας, δηλαδή, αυγή - ηλίου, δύση - ήλιου, δουλεύεις χωρίς ασφάλιση, χωρίς μέτρα ασφαλείας, υγιεινής κ.λπ..

Αυτά να τα ξεχάσουν στη συγκεκριμένη χώρα και με τη συγκεκριμένη Κυβέρνηση, όπου οι εργασιακές σχέσεις είναι το «άλφα και το ωμέγα».

Ο κ. Δρίτσας είπε και το σημείωσα ότι «οι εργασιακές σχέσεις αποτελούν ακρογωνιαίο λίθο της ανάπτυξης».

Εργασιακές σχέσεις και ανάπτυξη είναι αλληλένδετες δεν είναι αντικρουόμενες έννοιες και γι' αυτό τις υπερασπιζόμαστε και γι' αυτό νομίζω και καταλήγω με αυτό. Κύριε Δρίτσα, αγαπητέ Υπουργέ, να κάνουμε δεκτό το αίτημα αυτό, όπως διατυπώνεται στο άρθρο 10Α, από την ΟΜ.Υ.Λ.Ε..

Άλλωστε, εσείς κάνετε κάτι, το οποίο είναι πρωτόγνωρο και είναι ότι αλληλογραφήσατε όχι λόγια έπεα πτερόεντα, γραπτά. Τα έχουν γραπτά τα λεγόμενα του Υπουργού και ο Υπουργός των εργαζομένων για να διαμορφώνεται η σχέση εμπιστοσύνης.

Διατηρείται, λοιπόν, στο άρθρο 10α «ο γενικός κανονισμός προσωπικού της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «τάδε», διατηρείται σε ισχύ μέχρι την αντικατάστασή του», η φράση «η κατάργησή του από το Δ.Σ. της Cosco A.E», να φύγει, να συνεχιστεί «μέχρι την αντικατάστασή του κατά τις ισχύουσες κάθε φορά γενικές διατάξεις περί ιδιωτικών επιχειρήσεων και εκμεταλλεύσεων» και να προστεθεί η φράση « στο ισχύον Δίκαιο με συλλογική σύμβαση εργασίας ή διαιτητική απόφαση».

Κυρία Πρόεδρε, με αυτό ολοκληρώνω και αυτό ακριβώς, θα είναι η απόδειξη, κύριε Υπουργέ, ότι αυτά που λέμε και τα εννοούμε και τα θέλουμε και αποτελούν ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής μας βούλησης.

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Θα ήθελα να κάνω μια ερώτηση και ίσως φανεί παραγωγική.

Παίρνοντας την επιστολή της COSCO, εάν αυτά τα οποία εκείνοι μας απευθύνουν, ίσως η ψήφιση αύριο παρέλθει ή δεν έχει πια νόημα σε σχέση με το επιδιωκόμενο, δηλαδή, να φύγει ο Πρωθυπουργός έχοντας μαζί του και την ολοκλήρωση της Σύμβασης.

Στέκομαι σε μια φράση και γι' αυτό ήθελα να μας πείτε, κύριε Υπουργέ, κατά πόσο ισχύουν αυτά ή κατά πόσον έχουν αυτή τη σοβαρότητα, όπου μας σημειώνουν, ότι το σημαντικότερο είναι πως το κατατεθέν σχέδιο νόμου δεν είναι μόνο διαφορετικό, αλλά και εντελώς αντίθετο. Αφενός, με βασικούς όρους της συγκεκριμένης συμφωνίας, αφετέρου με τα δεδομένα επί των οποίων βασίστηκε η οικονομική προσφορά της εταιρείας μας για την εξαγορά της ΟΛΠ Α.Ε..

Εάν αυτά ισχύουν, τότε παύει να ισχύει η συμφωνία, αφού ο ένας εκ των αντισυμβαλλομένων δεν αναγνωρίζει τη Σύμβαση, η οποία έχει υπογραφεί στο σχέδιο νόμου, το οποίο ερχόμαστε να κυρώσουμε αύριο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Κεφαλογιάννη.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ (Εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα πρώτα από όλα να αποσαφηνίσω τη θέση της Ν.Δ., διότι εμείς επί της αρχής υποστηρίζουμε τη συγκεκριμένη ιδιωτικοποίηση, άλλωστε έχουμε πει, ότι η Συμφωνία με την COSCO επί Κυβερνήσεως Καραμανλή το 2008 και η Συμφωνία αυτή είχε δρομολογηθεί επί Κυβερνήσεως Σαμαρά.

Όλη η μεθόδευση, όμως, της Κυβέρνησης, δηλαδή, ότι το φέρνετε με τη διαδικασία του κατεπείγοντος νύχτα, μας έφερε σε θέση επιφύλαξης.

Γνωρίζουμε πώς λειτουργείτε, γνωρίζουμε την παρελκυστική πολιτική της Κυβέρνησης άλλα να συμφωνεί, άλλα να εμφανίζει και άλλα να ψηφίζει, έχουμε, πλέον, και πικρή εμπειρία με τις πολύ άσχετες πολλές φορές τροπολογίες και δήθεν νομοτεχνικές βελτιώσεις που εμφανίζετε τελευταία στιγμή, γι' αυτό και δεν πέφτουμε στην παγίδα, που στήνει συστηματικά η Κυβέρνηση, διότι «όποιος βιάζεται μαζί σας, σκοντάφτει».

Η επιφύλαξη, λοιπόν, το πρωί είχε να κάνει και με τη φημολογία για τις ενστάσεις της COSCO και σήμερα λαμβάνοντας, πλέον, στα χέρια μας την επιστολή της, δικαιώνεται η στάση μας και, βεβαίως, θα πρέπει ο κ. Υπουργός να διευκρινίσει αυτό που σημειώνει ο εκπρόσωπος της COSCO, όπου ζητάει την αποκατάσταση του κατατεθέντος κυρωτικού νόμου στα συμφωνηθέντα με το Ελληνικό Δημόσιο με τρόπο που να ανταποκρίνεται πλήρως και απολύτως σε αυτά, χωρίς φυσικά να τα τροποποιεί με οποιοδήποτε τρόπο.

Το πρωί είδα, ότι έχουν ενστάσεις οι Βουλευτές της συμπολίτευσης, που σας κατηγόρησαν, ότι ψεύδεστε, ότι παραπλανάτε και ότι έχετε διγλωσσία και αν μη τι άλλο αυτή τη στιγμή η επιστολή της COSCO ακριβώς αυτό το πράγμα επιβεβαιώνει. Ότι όχι μόνον ψεύδεστε στον ελληνικό λαό για να υφαρπάξετε την ψήφο του, όχι μόνο εδώ προσπαθείτε να παραπλανήσετε το Κοινοβούλιο, αλλά εδώ τον αντισυμβαλλόμενό σας έχετε παραπλανήσει.

Επομένως, θέλουμε να ακούσουμε τον Υπουργό να τοποθετείται επ’ αυτού.

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

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜ.ΑΡ.): Σήμερα, αναδείχτηκαν κάποια θέματα σε σχέση με τα εργασιακά και άκουσα και τον κ. Τριανταφυλλίδη, με τον οποίο νομίζω, ότι συμφωνούμε. Εμείς θα το βάλουμε και σε ονομαστική ψηφοφορία το άρθρο 10α και έχω την ελπίδα ότι ο Υπουργός θα το αλλάξει, διαφορετικά θα πρέπει από τους Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ που έχουν αυτή την άποψη να καταψηφιστεί.

Σχετικά με τα δύο θέματα που αφορούν τα εργασιακά και για τις μετατάξεις επανέρχομαι και λέω ότι η COSCO πρέπει να αναλάβει το κόστος σε σχέση με τα ασφαλιστικά ταμεία, τις αποζημιώσεις και πολλά άλλα σε αυτούς που οικειοθελώς θα φεύγουν.

Το δεύτερο θέμα είναι, ότι μέσα στο κείμενο θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε, εάν μπορούν να κάνουν όλοι ή κάποιοι και γιατί κάποιοι και όχι όλοι; Για ποιο λόγο;

H COSCO είναι μια κερδοφόρος εταιρεία και θα πρέπει να πληρώσει το τίμημα.

Και τελειώνω κ. Πρόεδρε. Θα μας πείτε το πρωί ότι έγινε μια μεγάλη φασαρία, διότι μετά από το δικό μας αίτημα από την αρχή -της δημοκρατικής συμπαράταξης- να έρθει η COSCO εδώ. Και δεν ξέραμε, δεν είχαμε καμιά πληροφορία. Να είστε απολύτως σίγουρος. Λέγαμε όμως πώς γίνεται μια εταιρεία, η οποία θα αναλάβει για τα επόμενα χρόνια τη διαχείριση αυτού του μεγάλου τομέα να μην μπορούμε να την ρωτήσουμε για το τι συμβαίνει; Για τις εργασιακές σχέσεις και για άλλα θέματα. Σήμερα όμως, κ. Υπουργέ πρέπει να απαντήσετε και εσείς με απόλυτη ειλικρίνεια. Η COSCO σας λέει «Βρήκαμε εντοπισμένες διαφορές, διαφοροποιήσεις που δεν μπορούμε σε καμιά περίπτωση να τις κάνουμε αποδεκτές». Δεν γνωρίζω τι διαπραγμάτευση κάνατε. Πραγματικά, αληθινά σας λέω δεν γνωρίζω ακριβώς το κείμενο. Διαβάζουμε τώρα αυτά που συμβαίνουν. Θα θέλαμε ως αρμόδιος Υπουργός να μας απαντήσετε, αν προτίθεστε να αλλάξετε τα σημεία, τα οποία θέτει- θα το έχετε διαβάσει και εσείς το κείμενο είμαι σίγουρος- τα θέτει η COSCO ή θα προχωρήσει όπως είναι το σχέδιο νόμου. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής ): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου για να υποβάλει ερωτήματα ή σχόλια.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Όχι δεν θα επαναλάβω τα ερωτήματα που έβαλαν οι συνάδελφοί. Για εμάς να σας πω καθαρά, είτε την κύρωση της συμφωνίας του κ. Υπουργού, δηλαδή της Κυβέρνησης ή της COSCO εμείς θα το καταψηφίσουμε γιατί θεωρούμε ότι είναι σε βάρος των εργαζομένων. Δεν αλλάζει ουσιαστικά, μπορεί να χειροτερεύει σε μια, αλλά ούτως ή άλλως το αποτέλεσμα εμείς εκτιμάμε ότι είναι σε βάρος των εργαζομένων και της χώρας.

Όμως, η επιστολή που μας δόθηκε απευθύνεται προς τα μέλη της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Εγώ ήθελα να ρωτήσω: Εσείς κ. Υπουργέ τα ξέρατε; Η μήπως τα μαθαίνετε τώρα μαζί μας μέσα από αυτή την Επιτροπή;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Τι να ήξερα κ. Μανωλάκου;

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Το περιεχόμενο της επιστολής.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Όχι δεν τα ήξερα.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Αυτά τα θέματα που βάζει η COSCO. Ότι αθετήσατε κ.λ.π, αν και δεν έχει ιδιαίτερη σημασία τουλάχιστον από εμάς.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή-Αυγή): Πολύ σύντομα, γι' αυτό ρώτησα κύριε Υπουργέ το πρωί, εάν τα γνωρίζει η COSCO τα δύο συγκεκριμένα άρθρα, γιατί πιστεύω ότι όλο το πρόβλημα και η συγκεκριμένη ανακοίνωση της COSCO είναι για τα δύο συγκεκριμένα άρθρα. Είναι γενικά για όλο το νομοσχέδιο; Για όλες τις αλλαγές που έχουν γίνει; Αλλά και τα δύο συγκεκριμένα άρθρα δεν νομίζω να τα είχαν δει.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Αν μου επιτρέπετε. Μόνο για αυτά τα δύο άρθρα δεν λέει αυτό το κείμενο. Διαβάστε το καλύτερα. Μόνο αυτά τα δύο άρθρα δεν τα σχολιάζει αυτό το κείμενο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή-Αυγή): Οπότε για το 10α και για το 11 δεν θα υπάρξει πρόβλημα;

Και το δεύτερο που ήθελα να πω είναι ότι φέρατε κάποιες τροπολογίες που αφορούν ένα νομοσχέδιο, το οποίο έχει κατατεθεί στη διαβούλευση. Αυτό το νομοσχέδιο που ήταν ήδη στη διαβούλευση δεν θα έρθει στη Βουλή; Ευχαριστώ.

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

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α): Οπωσδήποτε θα έπρεπε να ακούσουμε τον κ. Υπουργό. Παρόλα αυτά και αυτές τις τοποθετήσεις εγώ θα ήθελα να απευθυνθώ κυρίως στην κυρία Κεφαλογιάννη. Επειδή και το πρωί αναφέρθηκε στα εργασιακά, για παράδειγμα, στους εργαζόμενους ότι εκείνοι θα ενδιαφερόντουσαν να τους κρατήσουν όλους και να μην υπάρχει δυνατότητα να μεταφερθούν για να γίνουν μετατάξεις. Και ξέρουμε βέβαια, πώς τους αντιμετώπισαν τους εργαζόμενους και με την πρώτη συμφωνία με την COSCO και ποια είναι γενικά η θέση τους. Υπάρχουν όμως εδώ τέτοιες αντιφάσεις που στο τέλος θα μας «τρελάνουν». Τώρα και με την τελευταία παρατήρηση με την επιστολή της COSCO, πάλι ρωτάει τι θα γίνει και με αυτά που βάζει, τις αιτιάσεις που βάζει η COSCO. Πρέπει να μας ξεκαθαρίσει κάποια στιγμή η Ν.Δ. τι θέλει; Και να μας απαντήσει. Δηλαδή, θα δεχόταν όλες τις αιτιάσεις που μπαίνουν και να υπογράψουμε άρον-άρον για να τελειώνουμε; Θα μας απαντήσει φυσικά ο κ. Υπουργός.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ. Πριν δώσω το λόγο στον κύριο Υπουργό έχετε κάποια ερώτηση. Η κυρία Μεγαλοοικονόμου.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Έχω στα χέρια μου την επιστολή που έστειλε η Δήμαρχος Σαλαμίνας. Εμένα αυτό με ενδιαφέρει. Αναφέρεται στους αρχαιολογικούς χώρους, στη ζώνη προστασίας Α και ζητά από εμάς να καταψηφίσουμε, διότι δεν προστατεύεται η ζώνη αυτή καθόλου. Μου φαίνεται αδιανόητο, να παραχωρήσουμε και τους αρχαιολογικούς χώρους στην COSCO και να μην προστατεύσουμε τουλάχιστον τους χώρους της ιστορίας μας. Θα ήθελα μία απάντηση από τον κύριο Υπουργό.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κύριος Ουρσουζίδης θέλει κάτι; Όχι.

Ένα ερώτημα στον κύριο Κωνσταντινόπουλο από την πλευρά μου. Είπατε πριν ότι θα προκαλέσετε ονομαστική ψηφοφορία. Δεσμεύετε το κόμμα και την παράταξή σας για αύριο; Είναι θέμα πρακτικό. Γιατί συζητήθηκε το συγκεκριμένο θέμα στην Διάσκεψη των Προέδρων και καταλαβαίνετε, σας ρωτώ για τους συναδέλφους της επαρχίας.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Για τα εργασιακά θέματα. Μετά από την έκβαση της συζήτησης που είχαμε και νομίζω και ο κύριος Τριανταφυλλίδης, που ήμασταν θετικοί να αλλάξει το 10α, είμαστε όλοι θετικοί και το επισημάναμε, εφόσον ο κύριος Υπουργός το αλλάξει, βεβαίως δεν θα βάλουμε ονομαστική. Εφόσον δεν το αλλάξει, θα βάλουμε ονομαστική ψηφοφορία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα προσπαθήσω να συντομεύσω, γιατί είμαι υποχρεωμένος να αναφερθώ σε τρία ζητήματα. Το ένα είναι αυτά που έμειναν από την πρωινή συνεδρίαση και που αναφέρονται στα δύο ζητήματα. Δηλαδή, στο εργασιακό και τις μετατάξεις. Το δεύτερο είναι η τροπολογία και το τρίτο είναι το ζήτημα που προέκυψε από την επιστολή που απέστειλε ο εκπρόσωπος της COSCO.

Θα αρχίσω από το πρώτο και μέσα σε αυτό θα προσπαθήσω να απαντήσω και σε διάφορα ερωτήματα που τέθηκαν.

Αυτό το περίφημο άρθρο 10α, όντως είναι προϊόν πολλαπλής και πολυεπίπεδης διαβούλευσης, στην αναζήτηση της καλλίτερης δυνατής εξασφάλισης των εργαζομένων. Υπό τις συνθήκες, γιατί αναφέρεται ως πρώτη φράση αυτού του άρθρου, ότι με βάση τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση παραχώρησης και από εκεί και πέρα έχει τη ρύθμιση. Γιατί έπρεπε όλα να είναι συμβατά. Πολλαπλή διαβούλευση δεν εννοώ της Κυβέρνησης με την COSCO. Δεν έγινε κάτι τέτοιο. Έγινε πολλαπλή διαβούλευση Νομικών, παραγόντων του ΤΑΙΠΕΔ, παραγόντων της Κυβέρνησης, παραγόντων των εκπροσώπων των εργαζομένων και των Νομικών τους Συμβούλων, προς την αναζήτηση της καλύτερης δυνατής συμβατής, με όλες αυτές τις λεπτές ισορροπίες, διατύπωσης. Και καταλήξαμε σε αυτήν. Και η Κυβέρνηση εισάγει αυτή την ρύθμιση, όχι τεμαχισμένη, αλλά ενιαία. Δηλαδή, ότι ο Κανονισμός Εργασίας διατηρείται σε ισχύ μέχρι καταργήσεώς τους, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου και αντικατάσταση τους, σύμφωνα με την κείμενη Νομοθεσία και όλα τα υπόλοιπα που λέει. Αυτό είναι ενιαία ρύθμιση. Και αυτό θα το υπερασπιστώ και σήμερα, θα το υπερασπιστώ και αύριο και σας ζητώ όλοι να το υπερασπιστείτε σε αυτή την κατεύθυνση. Δεν είναι καταργείται και μετά δεν ξέρουμε τι άλλα κάνει και ίσως κάποτε αντικαθιστά. Είναι μία ενιαία ρύθμιση. Η Αιτιολογική Έκθεση το αποσαφηνίζει.

Θα κάνω κάθε προσπάθεια για να τα αποσαφηνίσω ακόμα περισσότερο, ακριβώς διότι αυτή είναι μία καταληκτική διατύπωση, μιας διαβούλευσης που όντως έγινε και που όντως ήταν βασανιστική, ακριβώς για να μην υπάρξει η παραμικρή απόκλιση από την βούληση της Κυβέρνησης και του Νομοθέτη και όλων όσων εμπλέκονται, αλλά και να μη δημιουργεί άλλου είδους νομικά ή άλλα ζητήματα.

Θα μπορούσε να ήταν καλύτερη. Άλλωστε ο κοινός νους λέει μια λεξούλα. Πράγματι, έτσι θα συνέβαινε και το καταλαβαίνει ο καθένας. Δεν είναι έτσι όμως. Προέκυψε γιατί όλα αυτό τον καιρό έχουν πολλαπλές δυσκολίες, γιατί είναι διεθνές δίκαιο, κ.λπ.. Σε αυτή την κατεύθυνση, λοιπόν, η ρύθμιση της Κυβέρνησης διασφαλίζει εργασιακά δικαιώματα με δεδομένο ότι η κείμενη νομοθεσία απαγορεύει σε κάθε εταιρεία ανώνυμη άνω των 70 εργαζομένων να καταργήσει γενικό κανονισμό προσωπικού χωρίς να τον αντικαταστήσει αμέσως. Δεν μπορεί ούτε μια ημέρα. Έχει προβλεπόμενες κυρώσεις. Μέχρι και ακραίο σημείο φτάνει η κύρωση.

Εν πάση περιπτώσει προβλέπεται ότι στην τρίτη φορά που διαπιστώνεται η παράβαση έχει δικαίωμα η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Εργασίας να αναστείλει την άδεια λειτουργίας της επιχείρησης. Δηλαδή, τόσο αυστηρά. Λοιπόν, η κείμενη νομοθεσία προβλέπει ότι δεν μπορεί να υπάρξει λειτουργία του ΟΛΠ χωρίς γενικό κανονισμό εργασίας μέχρι ούτε μια ημέρα. Από αυτή την άποψη πιστεύουμε ότι με δεδομένο ότι φτάσαμε εκεί με πολύ πίεση και δυσκολία, δεν χρειάζεται να ξανανοίξουμε αυτό το κεφάλαιο. Αρκεί να είναι βούληση των πάντων ότι αυτό ακριβώς προβλέπει. Και οι εργαζόμενοι το είπαν, αλλά και ο κ. Γεωργακόπουλος και άλλοι ομιλητές, ότι προφανώς μπορεί μια επιχείρηση να αλλάξει τον κανονισμό εργασίας με τις προβλεπόμενες διαδικασίες, οι οποίες κατοχυρώνουν. Μέχρι και ο Ο.Λ.Π. μπορούσε να το κάνει με προβλεπόμενες διαδικασίες.

Από αυτή την άποψη με τα πραγματικά δεδομένα του προβλήματος η κατοχύρωση είναι πλήρης και θα πρέπει να την κάνουμε όσο γίνεται πληρέστερη, όχι όμως αλλάζοντας τη διατύπωση, αλλά εκφράζοντας τη βεβαία και εδραία βούληση του νομοθέτη. Που είστε εσείς; Αυτό είναι το ζήτημα. Γιατί δεν κοροϊδεύουμε και δεν κοροϊδέψαμε κανέναν, αλλά δουλεύουμε σε αντιξοότητες, σε ανισομέρειες, σε δυσκολίες και σε πολλά και διάφορα επίπεδα, τα οποία τα σεβόμαστε και τα λαμβάνουμε υπόψη. Με την ίδια λογική και όπως προέκυψε από τη συζήτηση το ζήτημα των μετατάξεων δεν προέκυψε ούτε από μια βούληση της Κυβέρνησης ούτε να κάνει ρουσφέτι στην COSCO, όπως είπε ο κ. Κωνσταντινόπουλος, ούτε να κάνει χάρες στους εργαζόμενους και ούτε να φορτώσει το Δημόσιο. Προέκυψε από τα ίδια τα πράγματα ως μια μεταφορά σε ένα νέο περιβάλλον που γεννάει νέα δεδομένα, λαμβάνοντας υπόψη τη σύνθεση που πραγματικά έχει το εργατικό δυναμικό του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ.. Σε αυτή την κατεύθυνση και επίσης, λαμβάνοντας υπόψη ότι το νέο καθεστώς περιλαμβάνει ρυθμίσεις που επιτρέπουν υπεργολαβίες και άρα, εκτός από τον παραχωρησιούχο μπορεί να εμφανιστούν νέοι εργοδότες μέσα στο λιμάνι, όπου εδώ τίθεται το ερώτημα οι εργαζόμενοι του ΟΛΠ, οι 1.100 άνθρωποι, θα είναι εργαζόμενοι του Ο.Λ.Π. ανεξάρτητα αν άλλαξε η μετοχική του σύνθεση, δηλαδή το ποιος έχει την κυριότητα του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών;

Άρα, είναι εργαζόμενοι του Ο.Λ.Π. ή μετά από λίγο θα μπορούν να είναι εργαζόμενοι μιας ή δεύτερης ή τρίτης επιχείρησης που υπεργολαβικά υπεισέρχεται στο λιμάνι; Αυτό είναι ένα σοβαρό ζήτημα και πρέπει να ρυθμίζεται και να αντιμετωπίζεται. Έχει κενά η ρύθμιση που κάνουμε μέχρι τώρα και τα έχουμε συνειδητοποιημένα. Δεν πρέπει να το αφήσουμε και πρέπει να το ρυθμίσουμε συνολικά. Δεν νομίζω ότι κανείς θα μπορούσε να μας το ζητήσει ότι πρέπει να το αφήσουμε. Θα ήταν παράλογο. Από αυτή την άποψη. Αυτή είναι η μία παράμετρος.

Από την άλλη πλευρά, έχουμε ένα εργατικό δυναμικό, το οποίο διαθέτει τεχνογνωσία και όχι μόνο πρέπει να παραμείνει στην εργασία του, αλλά και αν για οποιοδήποτε λόγο, πάψει να έχει εργασιακή σχέση με τον ΟΛΠ, δεν πρέπει να χαθεί. Έχει αξιοπιστία, είτε διοικητική, είτε επιστημονική, είτε τεχνική, είτε οτιδήποτε. Από αυτή την άποψη- μπορούμε υπό όρους και προϋποθέσεις- να δούμε ενδεχόμενη αξιοποίηση, εφόσον δημιουργούνται επισφάλειες ή οτιδήποτε άλλο.

Με αυτόν λοιπόν τον τρόπο, στον μεν όρο 511 της σύμβασης παραχώρησης προσδιορίσαμε ότι ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να απασχολεί και να διατηρεί επαρκές- σε αριθμό και σε κατάρτιση- εργατικό δυναμικό. Ε ναι, δεν το ορίσαμε αριθμητικά, το τι σημαίνει «επαρκές», αλλά υπάρχει κοινή πείρα, υπάρχουν διεθνείς συνθήκες, μπορεί να το ορίσει και αυτό είναι μια υποχρέωση, συμβατή με όσα είπα προηγούμενα.

Επομένως, η προηγούμενη αναζήτηση που σας περιέγραψα, αναφορικά με τις υπεργολαβίες, εδώ καλύπτεται- θεραπεύεται- δημιουργεί ένα ανάχωμα- δημιουργεί ένα πλαίσιο «κλειδί», για να ερμηνευθεί το ένα ή τον άλλο.

Από την άλλη, με το άρθρο 10α όπως είπα, διατηρείται σε ισχύ ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού και ο Γενικός Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας και τροποποιούνται, αλλάζουν, αντικαθίστανται με τις διαδικασίες που περιέγραψα και διαμορφώνονται και με το άρθρο 11, οι όροι και οι προϋποθέσεις του προγράμματος των μετατάξεων, όπου δικαιούχοι είναι όλοι- οι μέχρι σήμερα εργαζόμενοι στον ΟΛΠ και στον ΟΛΘ- δείτε τη διάταξη πως είναι διατυπωμένη, είναι όλοι, αλλά ο αριθμός των μετατασσόμενων από τον ΟΠΛ και τον ΟΛΘ, θα καθορισθεί από το Ελληνικό Δημόσιο και όχι από τον παραχωρησιούχο βέβαια, με διάφορα κριτήρια, τα οποία θα προσδιορίσουν με Κοινή Υπουργική Απόφαση, οι συναρμόδιοι Υπουργοί, ώστε να μην χρησιμοποιηθεί καταχρηστικά, να ληφθούν υπ' όψη όλα τα στοιχεία και τα δεδομένα που αυτή τη στιγμή δεν μπορούν με πληρότητα να συνεκτιμηθούν.

Δεν ξέρουμε τη δυναμική του πράγματος. Δεν έχουμε προλάβει να κάνουμε και μια επαρκή αντιστοίχηση των ειδικοτήτων που υπάρχουν στον ΟΛΠ και στον ΟΛΘ, τεχνικών ή διοικητικών ή επιστημονικών, με ενδεχόμενες κενές οργανικές θέσεις του Δημόσιου, γιατί μόνο έτσι θα γίνει. Δεν θα πάμε έναν ηλεκτρολόγο να αναλάβει να γίνει δικηγόρος, ούτε έναν δικηγόρο να αναλάβει να γίνει τεχνίτης σε μια άλλη επιχείρηση. Για να συνυπολογιστεί ο αριθμός χρειάζεται να έχεις κάνει αξιολογήσεις και γι' αυτό παραπέμπει σε Υπουργική Απόφαση.

Κριτήρια θα είναι οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον όρο 511 και οι πραγματικές ανάγκες του Ελληνικού Δημοσίου. Οι μετατάξεις γίνονται κατά παρέκκλιση των οριζομένων- σχετικά με την αναλογία- προσλήψεων και συνταξιοδοτήσεων. Δεν κοροϊδεύουμε εδώ, εδώ χρειάζεται η γενναιότητα, γιατί αλλιώς θα ήταν για 10 ανθρώπους μόνο η ρύθμιση.

Οι μετατασσόμενοι έχουν δικαίωμα να δηλώσουν, σε ποιες υπηρεσίες επιθυμούν να μεταταγούν και οι μετατάξεις γίνονται, πρωτίστως, σε κενές οργανικές θέσεις στο Δημόσιο, ώστε να μην δημιουργείται απρόβλεπτη δαπάνη στον κρατικό προϋπολογισμό και αμείβονται με το ενιαίο μισθολόγιο, χωρίς καταβολή προσωπικής διαφοράς. Αυτό είναι ένα σχετικό, καταλαβαίνετε οι αμοιβές στους Οργανισμούς Λιμένα είναι υψηλές- είναι υψηλότερες από αυτές που υπάρχουν στο Δημόσιο- επομένως αυτό λειτουργεί ανασχετικά. Θα μου πείτε είναι δίκαιο;

Δίκαιο είναι, διότι δεν μπορεί το Δημόσιο να απορροφήσει αυτή τη στιγμή, τόσο υψηλές αμοιβές, γιατί θα δημιουργούσε άλλου είδους αδικίες, άλλου είδους ανισομέρειες κ.τ.λ.

Δεν νομίζετε ότι είναι αρκετά μελετημένα όλα αυτά και δεν είναι μια επιπόλαιη κίνηση της κυβέρνησης να δεχθεί ένα αίτημα και να καλοπιάσει τους εργαζόμενους ή να κάνει ρουσφέτι στην COSCO ή να κάνει άλλα ταπεινά πράγματα; Για να σας πείσω δεν θα επικαλεστώ τη δική μου διαβεβαίωση, αλλά την αυστηρή μελέτη όλης αυτής της ρύθμισης και παρακαλώ να την κάνετε, ώστε να διαμορφώσετε μια πιο στέρεη άποψη σε σχέση με αυτό.

Όσον αφορά την τροπολογία, όντως είναι κομμάτι ενός νομοσχεδίου που είχε και έχει κορμό και θα έρθει αυτό το νομοσχέδιο κανονικά, που δεν μπόρεσε όμως να πάρει σειρά στη νομοθετική διαδικασία. Πέρασε ήδη ένας μήνας από τότε, οξύτατα και επείγοντα ζητήματα λογιστικού κυρίως χαρακτήρα και μάλιστα, όχι των ημερών μας, παρελθόντων ετών, που όμως, δημιουργούν απίστευτες δυσκολίες στη διαχείριση των οικονομικών του Υπουργείου και των υπηρεσιών, πρέπει να ρυθμιστούν. Από τους αστυνομικούς σκύλους που πρέπει να τρέφονται, που δεν υπάρχει μια ρύθμιση να το κατοχυρώσει, μέχρι την τη σύμβαση Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και ΕΑΒ για τις επισκευές των εναέριων μέσων του Λιμενικού Σώματος, υποχρεώσεις πάγιας προκαταβολής του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος που αναφέρεται από το 2001 μέχρι το 2009. Επίσης, σε ζητήματα εκκαθάρισης δικαιολογητικών παγίας προκαταβολής, σε ζητήματα που έχουν να κάνουν ρυθμίσεις Λιμενικού Σώματος και FRONTEX, δηλαδή, διαχωρισμό δαπανών για να είναι σαφείς οι χρηματοδοτήσεις. Στις μετακινήσεις προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, οδοιπορικά που χρονολογούνται από το 2006 έως το 2011 και ταλαιπωρούν αφάνταστα υπηρεσίες και ανθρώπους και πρέπει να λυθούν. Δηλαδή, λογιστικού χαρακτήρα ρυθμίσεις είναι και δεν καθιερώνουν νέο δίκαιο, ούτε νέα πράγματα. Επίσης, αποζημιώσεις μελών τοπικών κλιμακίων σε σχέση με τη χορήγηση αποζημίωσης διδασκόντων σε παραγωγικές σχολές του Λιμενικού Σώματος και στα σχολεία του Λιμενικού Σώματος - Ελληνική Ακτοφυλακή που και αυτό είναι ένα χρονίζον ζήτημα μικρής σημασίας, αλλά ταλαιπωρεί ανθρώπους. Επίσης, έξοδα συντήρησης διατροφής των αστυνομικών σκύλων, σημείο που έχει εκτεθεί το Υπουργείο και αναγκάζονται τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος που είναι ειδικευμένοι στον χειρισμό τους να πληρώνουν από την τσέπη τους ή να κάνουν διάφορες άλλες κινήσεις. Κάποια ζητήματα που αφορούν υπερωριακές νυκτερινές εξαιρέσιμες ημέρες εργασίας για υπηρεσίες που παρασχέθηκαν 2014. Κάτι αντίστοιχα για ανθυγιεινή εργασία των Οργανισμών Λιμένων πάλι του 2014. Τα ζητήματα της ρύθμισης της ναύλωσης των πλωτών μέσων που έχουμε, όπου βρισκόμαστε σε ένα μεταβατικό διάστημα που πλέον εκκρεμούν κάποιες λειτουργίες αυτών των ναυλώσεων από το προηγούμενο διάστημα και δεν μπορούσαν να καλυφθούν. Τώρα, καινούργιες δεν έχουμε, αλλά και διαγωνισμό πλέον είναι δύσκολο να βγάλουμε, ενώ τον είχαμε έτοιμο, γιατί, πλέον τα δεδομένα έχουν αλλάξει.

Δεν μπορούμε να κάνουμε έναν διαγωνισμό και να ζητήσουμε ναύλωση πλοίων κατά το ίδιο σύστημα το περσινό, διότι πλέον τα δεδομένα έχουν αλλάξει. Είμαστε σε μια αμηχανία, δεν το κρύβουμε, πρέπει όμως να μη βγάλουμε έναν διαγωνισμό που να είναι αβάσιμος και ανύπαρκτος, αλλά πρέπει αυτά να γίνουν ως εκ τούτου. Αν είχε βγει ο διαγωνισμός, θα είχαν λυθεί, αφού δεν βγαίνει προκύπτουν και πρέπει να ρυθμιστούν.

Τέλος, η ρύθμιση για την ακτογραμμή των λιπασμάτων και την απόδοση στο δήμο Δραπετσώνας – Κερατσινίου. Νομίζω ότι δεν αιφνιδιάζουν, έχουν βγει στη διαβούλευση αυτά καιρό τώρα και είναι πια επιτακτικά αναγκαίο όμως να ψηφιστούν.

Πάω στο τελευταίο θέμα της επιστολής που λάβατε πριν από λίγο ως Επιτροπή κυρία Πρόεδρε και μέλη της Επιτροπής από την COSCO HONG KONG και τον εκπρόσωπό της με υπογραφή κύριο Άγγελο Καρακώστα. Έχετε διαβάσει το περιεχόμενο της επιστολής αυτής ήδη. Εγώ θα το διαβάσω πιο συστηματικά, γιατί απαιτεί συστηματικότερη μελέτη για τα θέματα που θίγει, γιατί θίγει πολλά θέματα. Θα πω κατ’ αρχήν το εξής, ψυχραιμία. Δεν μπορεί με μια επιστολή και με μια νομοθετική λειτουργία που βρίσκεται σε εξέλιξη στη Βουλή, να αναστατώνεται το σύμπαν και να τίθενται σε αμφισβήτηση ζητήματα, όπως εύλογα ετέθησαν και σε ερωτήματα, όπως από τον κ. Δανέλλη και άλλους, αν απειλείται το ταξίδι, αν θα συνεχίσουμε αύριο τη διαδικασία ή οτιδήποτε άλλο.

Οι σχέσεις μας με τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας είναι σταθερές, είναι σχέσεις προοπτικής, στρατηγικού χαρακτήρα και όλη η Κυβέρνηση μηδενός εξαιρουμένου, υπηρετούμε αυτούς τους σχεδιασμούς με απόλυτη συνέπεια και συστηματικότητα. Όλα τα άλλα, είναι δημοσιογραφικά παραπολιτικού χαρακτήρα. Δεν είναι δυνατόν, λοιπόν, να διακινδυνεύουμε τέτοιου είδους διακυβεύματα για την κύρωση ενός κυρωτικού νόμου που έχει τη σημασία του, που ρυθμίζονται ζητήματα πολύ σοβαρά, δεν αντιλέγω, αλλά που εν πάση περιπτώσει, αλλιώς συζητούνται και αλλιώς τίθενται.

Παρά το γεγονός ότι είχε απόλυτο δίκιο στη δεύτερη παρέμβασή του το πρωί ο εκπρόσωπος του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., όταν είπε μήπως πρέπει να σκεφθούμε ξανά το αν μπορούμε να καλέσουμε μια εταιρεία ή τους ανταγωνιστές κ.λπ., εν τούτοις η Επιτροπή και εγώ ο ίδιος, δέχθηκα, δεν ρωτήθηκα βέβαια, αλλά συγκατένευσα και το είδατε όλοι, ότι χρήσιμο θα είναι σε μια συζήτηση να συμμετάσχουν όλοι από οποιαδήποτε πλευρά εμπλέκονται, παρόλο ότι πράγματι όταν εν συνεχεία το ξανασκεφθήκαμε πάλι, έπρεπε να ήμασταν λίγο πιο προσεκτικοί, γιατί δεν μπορεί η Βουλή να καλεί εταιρείες και να καλεί και ανταγωνιστές εν συνεχεία ή το ένα ή το άλλο, αλλά εν πάση περιπτώσει, το αποφάσισε η Επιτροπή αυτό, ορθώς θα έλεγα σε μια συγκυρία και κατ’ εξαίρεση, γιατί είχε τη χρησιμότητά του να αποσαφηνιστούν ορισμένα πράγματα και γιατί το ζητούσαν οι βουλευτές, εκλήθη και δεν ήρθε όπως ήρθαν όλοι οι άλλοι που ακούσαμε τις αντιρρήσεις τους, τις διαφωνίες τους, τις συμφωνίες τους, τους προβληματισμούς τους, τις ταυτίσεις τους, το ένα, το άλλο.

Η COSCO δεν ήρθε και έστειλε μια επιστολή. Θα τη μελετήσουμε, αλλά προσέξτε το περιεχόμενο, πρέπει να αντιστοιχεί στο σεβασμό του Κοινοβουλίου και στη νομιμότητα. Η σύμβαση παραχώρησης στην οποία αναφέρεται αυτή η επιστολή, στην παρ. 1.3 λέει : «Μετά από την υπογραφή της παρούσας σύμβασης παραχώρησης, το ελληνικό δημόσιο θα υποβάλει αμελλητί στη Βουλή των Ελλήνων την παρούσα σύμβαση προς κύρωση, θα διεκπεραιώσει όλες τις διαδικασίες και θα καταρτίσει όλα τα έγγραφα που είναι απαραίτητα για την πλήρωση των αναβλητικών αιρέσεων που παρατίθενται στα άρθρα 1.1α και 1.1β’.». Αυτά τα λέει η σύμβαση παραχώρησης που αναρτήθηκε και με βάση αυτή έγινε ο διαγωνισμός και όντως είναι αμοιβαία δεσμευτική. Καμία αντίρρηση και δεν παρεμβαίνει κανείς σε αυτό.

Λέει, λοιπόν, αμέσως μετά, «προς αποφυγή αμφιβολίας, ο ΟΛΠ αναγνωρίζει και αποδέχεται ότι α) οι διατάξεις οι διατάξεις του κυρωτικού νόμου που θα τεθεί σε ισχύ υπόκεινται σε τεχνική και νομική επεξεργασία και υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να υποστούν σημαντική επεξεργασία προτού παρουσιαστούν στην Βουλή των Ελλήνων, στο πλαίσιο της προβλεπόμενης από το σύνταγμα νομοθετικής διαδικασίας της ελληνικής δημοκρατίας β) αντιστοίχως, το ελληνικό δημόσιο δεν παρέχει καμία διαβεβαίωση, ότι το σύνολο ή μέρος του σχεδίου κυρωτικού νόμου θα τεθεί τελικά σε ισχύ, υπό την ακριβή μορφή προβλέπεται στο παράρτημα 1.1α. Το παράρτημα 1.1α, όντως είναι ένα σχέδιο κυρωτικού νόμου, που καταρτίστηκε στη διαδικασία της διαβούλευσης, περιέχεται στη σύμβαση παραχώρησης ως ενδεικτικό, ως σχέδιο κυρωτικού νόμου αναρτημένο και επί τη βάσει αυτού, όντως έγινε και ο διαγωνισμός, με αυτές τις ρήτρες που σας αναφέρω. Αντιστοίχως, το ελληνικό δημόσιο δεν παρέχει καμία διαβεβαίωση κ.τ.λ.. γ) ο κυρωτικός νόμος ενδέχεται να τεθεί σε ισχύ συνολικά ή κατά τμήματα, κατά το χρόνο και σε οποιοδήποτε χρονικό διάστημα έρθει προς συζήτηση ενώπιον της Βουλής και δ) η ψήφιση ή διάταξη, η οποία κατ' ουσίαν και από κάθε ουσιώδη άποψη, ισοδυναμεί με αντίστοιχη του σχεδίου κυρωτικού νόμου, θα θεωρείται επαρκής για τους σκοπούς της πλήρωσης της αναβλητικής αίρεσης που παρατίθεται στο άρθρο 1.1α..»

Καταλαβαίνετε ότι πρέπει να ηρεμήσουμε. Αυτό είναι το πλαίσιο. Το σχέδιο το έχετε, δεν είναι κάτι κρυφό, μπορείτε να μπείτε στο διαδίκτυο, γιατί ακριβώς είναι παράρτημα της σύμβασης παραχώρησης, σχέδιο κυρωτικού νόμου. Μπορείτε να το αναζητήσετε. Σε αυτό το κείμενο σε σχέση με το κείμενο που παραλάβατε χθες το βράδυ υπάρχουν κάποιες διαφορές. Ναι, όντως υπάρχουν στο πλαίσιο της δικαιοδοσίας που έχει η Κυβέρνηση, όπως σας την περιέγραψα πριν.

Σχετικά με τις αναφορές που γίνονται σε αυτή την επιστολή και στοχοποιούν εμένα ή βρίσκουν δεν ξέρω εγώ τι, είναι ανούσιο να συζητάμε σ' αυτό το επίπεδο. Εμένα με προσβάλλει και δεν νομίζω ότι μπορεί να γίνεται ενώπιον της Βουλής των Ελλήνων, συζήτηση μεταξύ μιας εταιρείας, όσο σεβαστής, όσο μεγάλης, όσο αξιόπιστης και ενός Υπουργού, με αυτούς τους κανόνες. Δεν πρέπει. Ας το αφήσουμε όμως. Μην πάμε τώρα να θυμηθούμε την ταινία του Κούνδουρου με τον Ηλιόπουλο, το δράκο. Δεν είναι ο Υπουργός Ναυτιλίας κανένας δράκος. Ας μιλήσουμε κανονικά. Η συζήτηση γίνεται σε ανοιχτά επίπεδα, με συμβατούς όρους, με όλη την κυβέρνηση, με κανονικές διαδικασίες. Δεν υπάρχει τίποτα περίεργο.

Αυτή η επιστολή παρά τα όσα παρατήρησα, θα ληφθεί και αυτή υπόψη, όπως λαμβάνεται υπόψη κάθε τι που κατατίθεται στη διαδικασία της ακρόασης των φορέων, αλλά προτείνω, κυρία Πρόεδρε, να το αντιμετωπίσουμε σ' αυτό το επίπεδο και η Κυβέρνηση από κει και πέρα θα το μελετήσει καλύτερα, θα δει τις ενστάσεις, τις αντιρρήσεις, θα προβληματιστεί ενδεχομένως για πιθανές βελτιώσεις, θα αντιμετωπίσει το καθετί και θα δούμε πώς θα ρυθμίσουμε το θέμα, αλλά σας βεβαιώνω ότι σε αυτό το πλαίσιο τίθεται το ζήτημα και τίποτα λιγότερο, τίποτα περισσότερο και εγώ τουλάχιστον, δεν θα κάνω σχόλια. Νομίζω ότι αυτά είναι υπεραρκετά και απολύτως ειλικρινή και βάσιμα.

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

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Επειδή ανέφερε το όνομα μου ο κ. Κωνσταντινόπουλος. Οι διασαφηνίσεις του Υπουργού ως προς το 10α, είναι ξεκάθαρες και πάρα πολύ σαφείς και με καλύπτουν πλήρως, γιατί έχω εμπειρία από τον κ. Κωνσταντινόπουλο, ρέπει στην παραπληροφόρηση. Οι διασαφηνίσεις του Υπουργού με καλύπτουν πλήρως.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κ. Κεφαλογιάννη.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ (Εισηγήτρια της ΝΔ): Κυρία Πρόεδρε, λέει ο κ. Δρίτσας, η Βουλή δεν μπορεί να καλεί εταιρείες, αναφέρθηκε συνέχεια στην εταιρεία. Η εταιρεία είναι ο αντισυμβαλλόμενός σας κύριε Δρίτσα. Εσείς εκπροσωπείτε το Ελληνικό Δημόσιο, η εταιρεία εν προκειμένω είναι ο αντισυμβαλλόμενός σας. Έχετε φέρει προς κύρωση μία σύμβαση, όπου εσείς εκπροσωπείτε το Ελληνικό Δημόσιο και η εταιρεία που λέτε είναι ο αντισυμβαλλόμενος.

Άρα, αυτά που λέει η εταιρεία ως αντισυμβαλλόμενος σας, προφανώς και έχουν μία βαρύτητα. Εδώ δεν μιλάμε για το σεβασμό στο πρόσωπό σας, εδώ μιλάμε για το σεβασμό του κύρους του Ελληνικού Δημοσίου για αυτό και μας βλέπετε να είμαστε πολύ ανήσυχοι για το τι είναι αυτό ακριβώς, ποια είναι αυτή η καινούργια μεθόδευση της Κυβέρνησης.

Το τελευταίο, η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους λέει ότι δεν προκαλείται οικονομική επιβάρυνση του προϋπολογισμού κ.λπ.. Πείτε μου σας παρακαλώ, αν θέλετε, όντως να κάνετε μετατάξεις του προσωπικού και τόσο πολύ ενδιαφέρεστε για τους εργαζόμενους, πώς θα τους πληρώσετε, αφού δεν προβλέπετε πουθενά;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρία Κεφαλογιάννη, νομίζω ότι συμφωνούμε ότι όλοι είμαστε με την πλευρά του Ελληνικού Δημοσίου, με σαφήνεια. Το λόγο έχει ο κ. Καμμένος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων – Εθνική Πατριωτική Δημοκρατική Συμμαχία): Θέλω να πω ότι πρέπει να είμαστε ψύχραιμοι. Θα συμφωνήσω με τον Υπουργό ότι είναι κάποια ζητήματα, τα οποία δεν χρήζουν αυτή τη στιγμή δημόσιας συζήτησης με τον επενδυτή, αν θέλετε, τον αντισυμβαλλόμενο, διότι σε καμία αποκρατικοποίηση, για παράδειγμα δεν θυμάμαι τον κ. Μελισσανίδη και τον κ. Κοπελούζο να ήρθαν ποτέ στην Βουλή να μας πουν πώς πήραν τον ΟΠΑΠ; Αυτά τα ζητήματα λύνονται στο ΤΑΙΠΕΔ και λύνονται αλλού. Η Αίθουσα του Κοινοβουλίου έχει πολύ συγκεκριμένο ρόλο.

Επίσης, θέλω να πω ότι και τα εργασιακά, όπως είπε ο κύριος Υπουργός, καλύπτονται. Θα πρέπει με ψυχραιμία και χωρίς να λαϊκίσουμε, διότι οι δημοσιογράφοι, δυστυχώς, ψάχνουν ένα κόμμα για να διαλύσουν το σύμπαν. Εάν τους δώσουμε τροφή, χωρίς ειδικά να υπάρχει ουσία στην τροφή αυτή, θα διαλύσουμε την σταθερότητα του κράτους. Πρέπει να πάει με μία λογική παρακάτω.

Επιμένω, εάν υπάρχει κάτι ουσιώδες, το οποίο από ότι προέκυψε και από την απάντηση του κυρίου Υπουργού δεν υπάρχει κάτι ουσιώδες και στο άρθρο 10α, να μην συνεχίσουμε αυτή τη συζήτηση. Θα τα πούμε αύριο στην Ολομέλεια. Να μην δώσουμε ειδικά σήμερα τροφή στα θηρία της δημοσιογραφίας να βγουν αύριο να λαϊκίζουν και να πρέπει να αποδείξουμε όλοι και οι μεν και οι δε ότι «δεν είμαστε ελέφαντες.

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

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Πρώτα από όλα να καλωσορίσουμε τον κ. Φλαμπουράρη. Είναι τόσο σημαντικό το θέμα που είναι και ο κ. Φλαμπουράρης στην αίθουσα.

Όσον αφορά στον κ. Τριανταφυλλίδη, ότι έχει πει στη Βουλή, δεν υπάρχει κανένα θέμα.

Το πρωί ψηφίσαμε κύριε Υπουργέ και εμείς πραγματικά ψηφίσαμε «υπέρ». Σας ρωτήσαμε πριν, καταλαβαίνω τη δυσκολία, εδώ υπάρχουν νέα δεδομένα ή θα αλλάξετε, δεν σας κατάλαβα τι θα κάνετε ακριβώς, είπατε θα το μελετήσετε, θα το μελετήσετε και θα αλλάξετε πιθανόν ή θα το μελετήσετε και από αυτά που είδατε δεν χρήζουν αλλαγές; Εγώ κάτι απλό ρωτάω. Το πρωί ψηφίσαμε ένα άλλο κείμενο. Αυτό που διαβάσαμε σήμερα όλοι μας τη δισέλιδη επιστολή είναι κάτι διαφορετικό. Σας ρωτώ ευθέως θα γίνουν αλλαγές σε αυτό που ψηφίσαμε σήμερα; Κανονικά τώρα έπρεπε να ψηφίσουμε. Θα υπάρξουν αλλαγές ή το κείμενο θα μείνει ως έχει;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων – Εθνική Πατριωτική Δημοκρατική Συμμαχία): Η εισήγησή σας ποια είναι να γίνουν αλλαγές ή όχι κ. Κωνσταντινόπουλε; Φοβόσαστε να πάρετε θέση;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Πριν δώσω το λόγο στον κύριο Υπουργό θα ήθελα να πω το εξής. Ψηφίσαμε το πρωί ένα συγκεκριμένο σχέδιο νόμου επί της αρχής. Κλήθηκαν φορείς, είπαν τις απόψεις τους και υπήρχαν και αντιρρήσεις, το ζήσαμε, 4 ώρες διαβούλευση. Έτσι εκλήθη μετά από αίτημα μελών της Επιτροπής, που έγινε δεκτό και η COSCO, η οποία έστειλε μία επιστολή και εξέθεσε τις απόψεις της. Δεν έχει αλλάξει κάτι προχωράμε στη διαδικασία δίνοντας το λόγο στον κύριο Υπουργό.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτό είναι γνωστό κυρία Μανωλάκου και είναι γνωστός και ο αγώνας που γίνεται ενάντια σε αυτά.

Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):Θα ήθελα να πω εν τάχει, γιατί το παρέλειψα πριν στην κυρία Μεγαλοοικονόμου, ότι σύμφωνα με το παράρτημα 3-5 της Σύμβασης στο μέρος 4 «η περιοχή που χαρακτηρίζεται ως αρχαιολογικό χώρο στην Κυνόσουρα της Σαλαμίνας εξαιρείται» και εξαιρέθηκε με προσπάθειες και του υπουργείου και σε συνεργασία με το δήμο και όλα αυτά.

Τώρα, αυτό προσδιορίζει το ισχύον – ο υπάρχων αρχαιολογικός χώρος. Υπάρχει η άποψη, ότι ο αρχαιολογικός χώρος είναι ευρύτερος και στο χώρο αυτό έχουν, πλέον, στεγαστεί ναυπηγεία κ.τ.λ.. Αυτά τα απάντησε ο κ. Πιτσιόρλας.

Εάν, πράγματι, η Αρχαιολογική Υπηρεσία αναδείξει ένα ζήτημα, ότι εκεί κακώς καταπατήθηκε είναι άλλο θέμα και δεν μπορεί να αφορά τη σήμανση αυτή τη στιγμή.

Καταλαβαίνετε ότι με προσπάθεια και πρωτοβουλία του Υπουργείου εξαιρέθηκε ο χώρος της Κυνόσουρας της Σαλαμίνας και το παλέψαμε, αλλά αυτό είναι το περιφραγμένο.

Τώρα από εκεί και πέρα ανοίγει ένα άλλο θέμα. Κυρία Μεγαλοοικονόμου, είμαι σαφής.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εντάξει. Απαντήθηκε αυτό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κατανοώ απολύτως τη βαρύτητα που έχει η COSCO σε αυτή τη διαδικασία. Πριν το πείτε εσείς, το είπα εγώ. Είπα, ότι σέβομαι την εταιρία, μίλησα για τη σχέση μου με τη λαϊκή δημοκρατία της Κίνας, είπα όλα αυτά, που πραγματικά ισχύουν και πρέπει να τα πω. Πράγματι έτσι είναι και έχω επίγνωση για όλα αυτά.

Είπα ακριβώς, επειδή θίγει μια σειρά από θέματα που τα θίγει στην κατεύθυνση ακρόασης φορέων, δεν προσήλθε αλλά έστειλε επιστολή προς την Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, ως απάντηση στην πρόσκληση που έλαβε και εσείς και η Κυβέρνηση, δηλαδή η Επιτροπή και όλα τα μέλη της Επιτροπής και η Κυβέρνηση θα τα μελετήσει και προφανώς, μέχρι αύριο θα δούμε και θα σας ανακοινώσουμε από την πλευρά της Κυβέρνησης. Μα τα είπα αυτά, κυρία Κεφαλογιάννη, στην τοποθέτησή μου δεν άφησα κενό.

Από αυτή την άποψη, για αυτό και ζήτησα ψυχραιμία, άλλο τώρα αν σας ενημέρωσα, για το αν είναι ακύρωση συμφωνηθέντων; Είναι κάτι τέτοιο; Νομίζω ότι δεν πρόκειται περί αυτού. Σας έδωσα όλα τα στοιχεία. Κατά τα άλλα θα εξεταστούν και θα δούμε την πραγματική στάση της Κυβέρνησης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επομένως, προχωράμε τώρα σε ψηφοφορία.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές κηρύσσετε περαιωμένη η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «για την κύρωση της από 24 Ιουνίου 2016. Τροποποίησης και κωδικοποίησης ενιαίου κειμένου της από 13 Φεβρουαρίου 2002 σύμβασης παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ Α.Ε. και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται η Επιτροπή, γίνεται δεκτό το σχέδιο νόμου επί της Αρχής;

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του Σύριζα): «Ναι».

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ (Εισηγήτρια της Ν.Δ.): Επιφύλαξη.

Ειδικός Αγορητής της ΧΡΥΣΗΣ ΑΥΓΗΣ: «Όχι»

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης): «Ναι».

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): «Όχι»

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): «Ναι’.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): «Ναι».

Ένωση Κεντρώων: Δεν υπάρχει. (Εσείς δεν εκπροσωπείτε, γιατί δεν είστε μέλος της Επιτροπής. Ο κ. Γεωργιάδης είχε τοποθετηθεί θετικά, όταν έκανε τοποθέτηση).

Πάμε στην κατ' άρθρον ψηφοφορία. Ερωτάται η Επιτροπή, εάν γίνονται δεκτά τα άρθρα 9,10 και 11, όπως τροποποιήθηκαν από τον κ. Υπουργό.

Γίνονται δεκτά κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται η Επιτροπή αν γίνονται δεκτά τα άρθρα 9,10,και 11, όπως τροποποιήθηκαν από τον κύριο Υπουργό. Δεκτά κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται η Επιτροπή αν γίνεται δεκτή η Υπουργική Τροπολογία 525/4; Δεκτή κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται η Επιτροπή αν γίνεται δεκτή η Υπουργική Τροπολογία 526/5; Δεκτή κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται η Επιτροπή αν γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου; Δεκτό κατά πλειοψηφία.

Το σχέδιο νόμου έγινε δεκτό επί των άρθρων κατά πλειοψηφία, γίνεται δεκτό και στο σύνολό του; Δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έγινε δεκτό κατ’ αρχήν, κατ’ άρθρον και στο σύνολό του κατά πλειοψηφία. Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Εμμανουηλίδης Δημήτρης, Βράντζα Παναγιώτα, , Δημαράς Γιώργος, Μπάρκας Κωνσταντίνος, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Στογιαννίδης Γρηγόρης, Καφαντάρη Χαρά, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σαντορινιός Νεκτάριος, Ηγουμενίδης Νίκος, Σηφάκης Γιάννης, Βάκη Φωτεινή, Κατσαβριά Χρυσούλα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Βλάχος Γεώργιος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Παναγιώταρος Ηλίας, Κούζηλος Νικόλαος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Αμυράς Γεώργιος, Δανέλλης Σπυρίδων και Καμμένος Δημήτριος.

Τέλος και περί ώρα 20.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**