**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 21 Μαΐου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.20΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της από 23 Νοεμβρίου 2023 Σύμβασης Υπο-Παραχώρησης μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου, της εταιρείας «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» και της εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε.», και αφετέρου της εταιρείας «ΣΑΡΙΣΑ Υπο-Παραχώρηση Λιμένος Καβάλας Φίλιππος ΙΙ Ανώνυμη Εταιρεία», της εταιρείας «Blacksummit Financial Group Inc», της εταιρείας «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών Ακινήτων Κατασκευών» και της εταιρείας «Ευρωπαϊκές Επενδύσεις και Επιχειρήσεις Αεροδιαστημικής Μονοπρόσωπη Ανώνυμος Εταιρεία». (3η συνεδρίαση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Παππάς, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Φωτόπουλος Στυλιανός, Χήτας Κωνσταντίνος, Φωτίου Θεανώ, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Κόντης Ιωάννης, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας. Χρόνια πολλά, κατ’ αρχάς, στις εορτάζουσες και στους εορτάζοντες σήμερα.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της από 23 Νοεμβρίου 2023 Σύμβασης Υπο-Παραχώρησης μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου, της εταιρείας «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» και της εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε.», και αφετέρου της εταιρείας «ΣΑΡΙΣΑ Υπο-Παραχώρηση Λιμένος Καβάλας Φίλιππος ΙΙ Ανώνυμη Εταιρεία», της εταιρείας «Blacksummit Financial Group Inc», της εταιρείας «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών Ακινήτων Κατασκευών» και της εταιρείας «Ευρωπαϊκές Επενδύσεις και Επιχειρήσεις Αεροδιαστημικής Μονοπρόσωπη Ανώνυμος Εταιρεία». Είναι η 3η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να καλέσω τους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές να ψηφίσουν, επί της αρχής, του νομοσχεδίου.

Θα ξεκινήσουμε από τον κ. Μακάριο Λαζαρίδη, τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, που είναι μαζί μας μέσω υπηρεσιών Webex.

Κύριε Λαζαρίδη, έχετε τον λόγο.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Καλημέρα, κύριε Πρόεδρε.

Χρόνια πολλά και από εμένα σε όσες και όσους γιορτάζουν.

Υπερψηφίζουμε το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Χρόνια πολλά, καταρχάς, από την πλευρά μας σε όλους τους εορτάζοντες.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είναι πολλοί γι’ αυτό ευχόμαστε.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Είναι μεγάλο το πλήθος και ετερόκλητο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αν ήταν Κόμμα θα είχε καλές πιθανότητες.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ναι, εισόδου.

Σε ότι αφορά στην έκφραση άποψης αναφορικά με το νομοσχέδιο, επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Σταύρος Μιχαηλίδης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Καλημέρα, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι. Ευχές πολλές και από εμάς για τους εορτάζοντες.

Κύριε Πρόεδρε, αναφορικά με το νομοσχέδιο, ως ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ, επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει o Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», κ. Ιωάννης Δελής, που είναι μαζί μας μέσω υπηρεσιών Webex.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ευχαριστώ πολύ. Καταψηφίζουμε, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει o Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κ. Στυλιανός Φωτόπουλος.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Να ευχηθώ και εγώ με τη σειρά μου, χρόνια πολλά στους εορτάζοντες.

Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο, επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Θεανώ Φωτίου, που είναι, επίσης, μαζί μας μέσω υπηρεσιών Webex.

**ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει o Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Ιωάννης Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ πολύ.

Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει τέλος o Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κ. Αλέξανδρος Καζαμίας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Πολλές ευχές και από εμάς σε όσους γιορτάζουν σήμερα.

Θα επιφυλαχθούμε για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συνεδρίαση μας συνεχίζεται με την τοποθέτηση των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών για την ολοκλήρωση της επεξεργασίας του σχεδίου νόμου.

Τον λόγο έχει για οκτώ λεπτά ο κ. Λαζαρίδης, Εισηγητής της Πλειοψηφίας.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούσαμε με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον την περασμένη Παρασκευή τους φορείς, που τοποθετήθηκαν στο θέμα της Κύρωσης και σήμερα επανερχόμαστε για να συζητήσουμε αυτό το πολύ σημαντικό νομοσχέδιο για την Βόρεια Ελλάδα, την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης και βεβαίως, την Καβάλα και να το δούμε άρθρο-άρθρο.

Πρόκειται για μία σημαντική εξέλιξη που συνάδει με την αναπτυξιακή τροχιά της χώρας, όπως αυτή προωθείται την τελευταία πενταετία από την Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη. Με την είσοδο ιδιωτών επενδυτών στον Λιμένα «Φίλιππος ΙΙ» ενισχύεται περαιτέρω ο ρόλος αυτού στην περιοχή, ενώ το ελληνικό δημόσιο και η χώρα βγαίνουν κερδισμένοι από πολλές πλευρές.

Το Λιμάνι της Καβάλας θα μπορεί πλέον να λειτουργήσει ως μέρος του νοητού άξονα που θα περιλαμβάνει και τα Λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, της Θεσσαλονίκης και της Ηγουμενίτσας, στο σταυροδρόμι Ανατολής και Δύσης και στην «καρδιά» της βαλκανικής χερσονήσου και ευρύτερα της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Πρόκειται, όπως πολύ σωστά είπε και στις προηγούμενες συνεδριάσεις ο Υφυπουργός, ο κ. Παππάς, για μία Εγνατία λιμένων. Η πορεία, επομένως, προς τα εμπρός συνεχίζεται.

Με το υπ’ όψιν σχέδιο νόμου, αφενός κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η προαναφερόμενη Σύμβαση και αφετέρου, εισάγονται λοιπές διατάξεις για την εφαρμογή της. Το Α΄ Κεφάλαιο του νομοσχεδίου, που έχει ένα μόνο άρθρο, περιλαμβάνει την Κύρωση της Σύμβασης Υπο-Παραχώρησης, τίθενται οι ορισμοί βασικών εννοιών της Σύμβασης, καθώς και ορισμένοι γενικοί κανόνες ερμηνείας αυτών, ενώ περιγράφεται και το αντικείμενο της Υπό-Παραχώρησης, τα δικαιώματα, δηλαδή, και βεβαίως, οι όροι, οι επιφυλάξεις και οι περιορισμοί του παραχωρούμενου δικαιώματος.

Υπάρχουν δε αναφορές στην ολοκλήρωση της συναλλαγής, την παράδοση στοιχείων Υπο-Παραχώρησης, την πληρωμή εφάπαξ αμοιβής, τις υφιστάμενες συμβάσεις του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας για τη μεταβίβαση των αδειών και των εμπορικών σημάτων.

Επίσης, τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του υπο-παραχωρησιούχου, τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα της ΟΛΚ Α.Ε. και του ελληνικού δημοσίου, τα ανταλλάγματα της Υπο- Παραχώρησης και το ανταποδοτικό τέλος, τις εγγυητικές επιστολές, τη χρηματοδότηση, το οικονομικό μοντέλο, τα λιμενικά τέλη και τιμολόγια, καθώς και την παροχή οικονομικών στοιχείων.

Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται, εξάλλου, στο αναπτυξιακό πρόγραμμα, τα έργα και τις επενδύσεις, τη συντήρηση των ανεξάρτητων μηχανικών, τις ποινικές ρήτρες, τις εγγυήσεις, την επίλυση διαφορών και την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων.

Το Α΄ Κεφάλαιο και το πρώτο άρθρο του νομοσχεδίου περιέχουν και διάφορα παραρτήματα, όπως το Παράρτημα 5, το οποίο αναφέρεται στην περιοχή υπο-παραχώρησης, το παράρτημα 7, σε πρότυπα, προδιαγραφές, κανονισμούς, συστάσεις και οδηγίες που ο υπο-παραχωρησιούχος οφείλει να συμμορφώνεται και το παράρτημα 7α΄, σε ελάχιστα επίπεδα υπηρεσιών, όπως το ωράριο λειτουργίας των κρηπιδωμάτων, ο φωτισμός, η παροχή δικτυακών ύδατος και ηλεκτρισμού, καθώς και η αποκομιδή αποβλήτων.

Το Παράρτημα 11.4, περιλαμβάνει την κοινή υπουργική απόφαση για το ανταποδοτικό τέλος, το Παράρτημα 12.1, υπόδειγμα Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης, το Παράρτημα 12.2, υπόδειγμα Εγγυητικής Επιστολής Υποχρεωτικών Επενδύσεων, το Παράρτημα 14, υπόδειγμα Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης και το Παράρτημα 15, το οικονομικό μοντέλο. Το Παράρτημα 18, περιέχει τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης που θα περιλαμβάνονται επιπροσθέτως των όσων είναι υποχρεωτικό βάσει του νόμου στην ασφαλιστική κάλυψη, την οποία θα διατηρεί σε ισχύ με δικές του δαπάνες ο υπο-παραχωρησιούχος.

Το Παράρτημα 21.1, έχει τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις και συγκεκριμένα την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων στο «Φίλιππος ΙΙ», το σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης, καθώς και το σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων.

Στο Παράρτημα 21.2, υπάρχουν οι κατευθυντήριες γραμμές των αναπτυξιακών προγραμμάτων. Στο Παράρτημα 22, το σχεδιάγραμμα του κτιρίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στο Παράρτημα 23.1, απαιτήσεις ελάχιστης συντήρησης. Στο Παράρτημα 23.3, η έκθεση εκτίμησης κατάστασης εγκαταστάσεων, ενώ στο Παράρτημα 25, γίνεται αναφορά στον ανεξάρτητο μηχανικό και στα προαπαιτούμενα που αυτός θα πρέπει να τηρεί.

Σε ότι αφορά στο Β΄ Κεφάλαιο και τις εφαρμοστικές διατάξεις της Σύμβασης Υπο- Παραχώρησης έχει 8 άρθρα. Στο δεύτερο άρθρο του νομοσχεδίου και πρώτο του συγκεκριμένου Κεφαλαίου για την κρατική εποπτεία, πιστοποιείται η ιδιότητα του υπο- παραχωρησιούχου ως διαχειριστικής αρχής και παρόχου ολοκληρωμένων λιμενικών υπηρεσιών, καθορίζονται οι στόχοι της υποπαραχώρησης και διευκρινίζονται τεχνικά ζητήματα αυτής.

Στο 3ο άρθρο του νομοσχεδίου, σχετικά με τη χερσαία ζώνη του λιμένα, ρυθμίζεται το καθεστώς που διέπει αυτή, διευκρινίζεται ο δημόσιος χαρακτήρας της, καθώς και η έκταση των εξουσιών του υπο-παραχωρησιούχου επί αυτής.

Στο 4ο άρθρο, επιβεβαιώνεται η θαλάσσια ζώνη του Λιμένα «Φίλιππος ΙΙ». Επιπλέον, καθιερώνεται η ερμηνευτική αρχή της επικουρικότητας, έναντι των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων του Ελληνικού Δημοσίου και της αναγκαιότητας, αναφορικά με την έκταση των εξουσιών της αντισυμβαλλόμενης εταιρείας στη θαλάσσια ζώνη του λιμένα. Οι εξουσίες αυτές ασκούνται μέχρι του σημείου που παρίστανται πρόσφορες και αναγκαίες για την εκπλήρωση των ρητά αναφερόμενων ευκαιριών που απονέμονται στην αντισυμβαλλόμενη εταιρεία από τη Σύμβαση Υπο-Παραχώρησης.

Στο 5ο άρθρο, αναφορικά με την κοινή χρήση της λιμενικής ζώνης του Λιμένα «Φίλιππος ΙΙ», επιβεβαιώνεται ο κοινόχρηστος χαρακτήρας της λιμενικής ζώνης και τίθεται υπό μείζονες αξιολογικές αρχές η περαιτέρω παραχώρηση των δικαιωμάτων χρήσης. Ταυτόχρονα, καθιερώνονται ειδικοί κανόνες δικαιοδοσίας για τις διαφορές που αναφύονται, κατά την εφαρμογή του παρόντος.

Το 6ο άρθρο για τα λιμενικά τέλη, αναφέρεται στη διαδικασία επιβολής των λιμενικών τελών με αναφορά στις προβλέψεις της σύμβασης υποπαραχώρησης.

Στο 7ο άρθρο, σχετικά με τα λιμενικά έργα, σημειώνεται ότι η αδειοδότηση των έργων εντός του Λιμένα «Φίλιππος ΙΙ» γίνεται σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία και με τις προβλέψεις της Σύμβασης Υπο-Παραχώρησης. Οι μελέτες για έργα που δεν εγκρίνονται από τον ανεξάρτητο μηχανικό, σύμφωνα με τη Σύμβαση Υπο-Παραχώρησης λαμβάνουν τη διοικητική έγκριση της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης.

Το 8ο άρθρο, διευκρινίζει ζητήματα σχετικά με το αναπτυξιακό πρόγραμμα, με το master plan του Φίλιππος ΙΙ και στο άρθρο 9, γίνεται αναφορά για την έναρξη ισχύος από την δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνοντας το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, αφορά σε μία σημαντική επένδυση που ανοίγει ένα νέο αναπτυξιακό κεφάλαιο για την περιοχή της Βορείου Ελλάδος. Η χώρα μεταμορφώνεται προς το καλύτερο, οι θυσίες των πολιτών αποδίδουν και η βούληση ταυτόχρονα με το σχέδιο και την ικανότητα της σημερινής Κυβερνήσεως έχουν, ήδη, απτά αποτελέσματα. Έτσι σκοπεύουμε να συνεχίσουμε με την ίδια διάθεση για προσφορά και για βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Αποτελεί, άλλωστε, προεκλογική μας δέσμευση και για μία ακόμη φορά θα είμαστε απόλυτα συνεπείς σε αυτό. Σας ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ζητήσω, εκ προοιμίου, μία μικρή παράταση χρόνου, άλλωστε συνεπτύχθησαν οι συνεδριάσεις της Επιτροπής.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, κύριε Μαμουλάκη, μην ανησυχείτε,έχουμε την πολυτέλεια αυτή σήμερα στην τρίτη συνεδρίαση.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Αν μου επιτρέπετε ένα σχόλιο, καταρχάς, για το επικείμενο κλείσιμο της της Βουλής την Παρασκευή. Όπως πολύ καλά γνωρίζετε, είθισται, εν όψει των ευρωπαϊκών εκλογών, πάντα συμβαίνει αυτό, να κλείνει η Βουλή για μία εβδομάδα περίπου, ώστε να μπορέσουν οι βουλευτές στην Περιφέρεια να βοηθήσουν και να συνδράμουν στον προεκλογικό αγώνα του εκάστου κόμματος.

Εδώ συνέβη, όμως, κάτι καινοφανές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Η Βουλή θα κλείσει, σχεδόν ακαριαία, άρον άρον θα έλεγα, με απόφαση του Προεδρείου και του Προέδρου της Βουλής την επικείμενη Παρασκευή. Γιατί άραγε συμβαίνει αυτό; Μήπως, διότι και η Αξιωματική Αντιπολίτευση, αλλά απ’ ότι πληροφορούμε και άλλα κόμματα, ζήτησαν τη σύγκληση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, ώστε να έρθει η αρμόδια Υπουργός, η κυρία Κεραμέως, η οποία φέρει την ευθύνη, για να δώσει απαντήσεις για το περίφημο ζήτημα του «Κεραμέως Gate», της διαρροής προσωπικών ευαίσθητων δεδομένων Αποδήμων και όχι μόνο Ελλήνων πολιτών; Μήπως, διότι η Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, εδώ και έναν μήνα έχει στείλει πόρισμα -εννοώ ότι έκανε αποδεκτές τις αιτιάσεις των οικογενειών των θυμάτων για το δυστύχημα στα Τέμπη, το έγκλημα στα Τέμπη- και ακόμα και τώρα δεν έχει πρωτοκολληθεί ως εισερχόμενο στο Ελληνικό Κοινοβούλιο; Μήπως για το θέμα της ακρίβειας, συζήτηση την οποία ζητήσαμε, αλλά σε αυτό θέλω να είμαι δίκαιος, η Κυβέρνηση έστω και την τελευταία ημέρα, εννοώ την Παρασκευή που μας έρχεται, θα τεθεί το θέμα σε επίπεδο πολιτικών αρχηγών; Είναι ένα κρίσιμο ζήτημα που αφορά τη Δημοκρατία και τους θεσμούς μας και προσπάθησα σε ενάμιση λεπτό να το περιγράψω, διότι πρέπει να το γνωρίζουν οι Έλληνες πολίτες, πρέπει να το γνωρίζει το ελληνικό πολιτικό σύστημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατά την ακρόαση των φορέων που έλαβε χώρα την προηγούμενη Παρασκευή, σχετικά με την Κύρωση με νόμο της Σύμβασης Υπο-Παραχώρησης του δικαιώματος χρήσης, συντήρησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης σταθμού πολλαπλών χρήσεων σε τμήμα του Λιμένος «Φίλιππος ΙΙ» του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας, ακούστηκαν κάποιες ενδιαφέρουσες απόψεις γύρω από το ζήτημα και την επικείμενη Κύρωση, απόψεις που δεν μπορεί παρά να σχολιαστούν.

Ο Αντιπεριφερειάρχης ανέφερε ότι προτεραιότητα γι’ αυτούς είναι η ανάπτυξη και όχι τα έσοδα του δημοσίου. Ο Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας Α.Ε., σε ερώτημα που τέθηκε ως προς το ποσοστό, ύψους 2% του ανταποδοτικού τέλους, ανέφερε ότι άποψη θα πρέπει να εκφράσει ο μέτοχος, άρα το ΤΑΙΠΕΔ, άρα το Ελληνικό Δημόσιο. Ο Νομικός Σύμβουλος του ΤΑΙΠΕΔ, ελίχθηκε και απέφυγε να αποκαλύψει το τίμημα που προσδιόρισε ο ανεξάρτητος αποτιμητής για το Υπο-Παραχώρηση «Φίλιππος ΙΙ», λέγοντας ότι έχει γίνει ο έλεγχος από το Ελεγκτικό Συνέδριο, το οποίο εντός του 2023 έβγαλε δύο σχετικές αποφάσεις. Εμείς ζητήσαμε, όμως, και το πόρισμα του εκτιμητή, για να δούμε ακριβώς με ποιο πνεύμα εκπονήθηκε η εν λόγω εκτίμηση. Δεν ήρθε. Κατανοούμε ότι οι φορείς αντιμετωπίζουν την Υπο-Παραχώρηση, με βάση τα δικά τους συμφέροντα, ωστόσο το δημόσιο συμφέρον υπερισχύει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατισχύει οιουδήποτε άλλου και σε κάθε περίπτωση, ο εκάστοτε εκπρόσωπος, κατά τη διατύπωση άποψης και θέσης, δεν πρέπει με τίποτα να το ξεχνάει αυτό. Τους εκπροσώπους του Κοινοβουλίου θα έπρεπε να μας ενδιαφέρει το τίμημα, ο τρόπος, η χρονική συγκυρία, αλλά και η χρονική διάρκεια εκμίσθωσης του Λιμένος «Φίλιππος ΙΙ».

Επισημαίνω ως προς αυτά που εξέφρασε ο εκπρόσωπος του ΤΑΙΠΕΔ, ότι ο προσυμβατικός έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου συνιστά έλεγχο νομιμότητας και όχι βέβαια έλεγχο σκοπιμότητας και ουσίας. Για ποιον λόγο δεν αποκαλύπτονται τα στοιχεία που ζητήθηκαν και από την Αξιωματική Αντιπολίτευση, αλλά και από τα υπόλοιπα κόμματα;

Παράλληλα, ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας δεν θα ήθελε να εισπράττει ένα υψηλότερο ανταποδοτικό τέλος; Η εισήγηση που διατύπωσε, όταν έλαβε γνώση για το ύψος του 2% ήταν θετική; Διατηρώ τις επιφυλάξεις μου.

Χρονικά η επιλογή της Υπο-Παραχώρησης του «Φίλιππος ΙΙ» είναι τέτοια που δεν αφήνει περιθώρια άλλης σκέψης, πέρα από το ότι η Κυβέρνηση επιδιώκει έντεχνα να εκμισθώσει με το μικρότερο τίμημα. Και εξηγούμαι. Σε μια τέτοια περίπτωση στρατηγικής σημασίας απόφαση παράγοντες, όπως η επικρατούσα, η υφιστάμενη κατάσταση, για παράδειγμα, στη Διώρυγα του Σουέζ, ο αριθμός διελεύσεων από αυτό, οι εναλλακτικές ναυτιλιακές διαδρομές, τα ζητήματα της εφοδιαστικής αλυσίδας ελήφθησαν, άραγε, υπόψιν;

Όπως τόνισα και στην πρώτη μου τοποθέτηση στην Επιτροπή, το Λιμάνι «Φίλιππος ΙΙ» έχει εκείνα τα χαρακτηριστικά, αλλά και τα γεωγραφικά, επίσης, που το καθιστούν στρατηγικό. Απέχει, μόλις, 800 μέτρα από την Εγνατία οδό, έγινε αναφορά σε σιδηροδρομική του σύνδεση, διαθέτει κρηπιδώματα μήκους 910 μέτρων, βάθους τα κρηπίδωμα αυτά 12 μέτρα και χώρο διαχείρισης, αλλά και αποθήκευσης φορτίων, περίπου, 282.000 τετραγωνικά μέτρα, 282 στρέμματα. Ναι, μπορεί να αποτελέσει κύρια πύλη προς τα ανατολικά βαλκάνια.

Το μείζον ερώτημα που τίθεται, όμως, είναι γιατί η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αποφάσισε το 2020 να παραχωρήσει και να προχωρήσει στην εν λόγω Υπο-Παραχώρηση. Ποιες είναι οι κοινωνικές, οικονομικές, γεωπολιτικές και άλλες συνθήκες που την οδήγησαν στην απόφαση εκμίσθωσης και πώς τεκμηριώνεται ότι έγινε επ’ ωφελεία του δημοσίου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Καβάλας;

Ακούσαμε τον Δήμαρχο Καβάλας να υπερτονίζει τη σημασία μετεγκατάστασης του τελωνείου, που δημιουργεί έντονο κυκλοφοριακό, αλλά και περιβαλλοντικό πρόβλημα στον αστικό ιστό, λόγω του αυξημένου αριθμού διερχομένων φορτηγών. Η μοναδική λύση, το μοναδικό σενάριο που εξετάστηκε ήταν να βρούμε έναν επενδυτή να του εκμισθώσουμε το Λιμάνι Φίλιππος ΙΙ, για να δεσμευτεί ότι θα κατασκευάσει το τελωνείο εντός του λιμένα;

Η αποτύπωση, η σύγκριση, η ανάλυση όλων των υφισταμένων εναλλακτικών σεναρίων και η απάντηση σε ερωτήματα τέτοιου είδους αποτελούν κοινό τόπο σε όσους επιχειρούν. Μέχρι στιγμής, δεν έχουμε λάβει καμία απάντηση για τα εναλλακτικά σενάρια που εξετάστηκαν. Τα παραπάνω είναι μείζονος σημασίας για τη διαμόρφωση κρίσης, ως προς την πολιτική επιλογή της Υπο-Παραχώρησης καταρχήν, αλλά και ως προς το εάν το εφάπαξ τίμημα, ονομαστικής αξίας 33,9 εκατομμυρίων ευρώ και οι επενδύσεις 36 εκατομμυρίων ευρώ, είναι εύλογες. Εκτός από το τίμημα, βέβαια, σημαντική είναι και η τεχνική εμπειρία του υποπαραχωρησιούχου, ο οποίος σύμφωνα με τη σύμβαση θα πρέπει να διαθέτει εμπειρία, εν τοις πράγμασι, της διαχείρισης των λιμένων. Αυτό αποδεικνύεται με τη συμμετοχή εταιρείας που διαθέτει εμπειρία, τουλάχιστον, κατά 20% στο κοινοπρακτικό σχήμα. Και θέτουμε σαφώς το εξής ερώτημα. Ποια εκ των εταιρειών που συμμετέχουν διαθέτει τη σχετική εμπειρία;

Ειδική μέριμνα θα πρέπει να έχει ληφθεί και για την προστασία των εργαζομένων με την πρόβλεψη κανόνων για τη διασφάλιση θέσεων εργασίας, καθώς και συλλογικών συμβάσεων.

Επιτρέψτε μου να εισέλθω στην κατ’ άρθρον ανάλυση του νομοσχεδίου. Στο άρθρο 3, η διάρκεια της Σύμβασης προσδιορίζεται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στα 40 έτη. Επιλέξατε, κύριοι της Κυβερνήσεως, τον μέγιστο χρόνο που επιλέγεται διεθνώς και που αφορά επενδύσεις πολλών, μα πολλών, εκατομμυρίων ευρώ. Δικαιολογούν οι επενδύσεις που θα γίνουν στο Λιμάνι «Φίλιππος ΙΙ» τη διάρκεια της σύμβασης μέχρι το 2064;

Στο άρθρο 8, παρ.3, καθίσταται σαφές, ότι δεν είναι υποχρεωμένος ο υποπαραχωρησιούχος να χρησιμοποιεί, όσους εργάζονταν στο Λιμάνι «Φίλιππος ΙΙ». Μήπως ανοίγει ο δρόμος για τη χρησιμοποίηση εργαζομένων από το εξωτερικό λόγω χαμηλού εργασιακού κόστους; Γιατί δεν προβλέφθηκε η διασφάλιση θέσεων εργασίας των φορτοεκφορτωτών που αποτελεί και αίτημα της Ομοσπονδίας τους;

Στο άρθρο 11, για το αντάλλαγμα Υπο-Παραχώρησης, ανταποδοτικό τέλος. Θεωρούμε ότι το ύψος του οικονομικού ανταλλάγματος είναι, πραγματικά, εύλογα χαμηλό, συγκριτικά με την αξία του περιουσιακού στοιχείου που παραχωρεί το ελληνικό δημόσιο. Ως προς το ανταποδοτικό τέλος, το ποσοστό 2% που καταβάλλεται στον Οργανισμό Λιμένος Καβάλας, δεν θα υπερβαίνει τις 200.000 ευρώ στην τριετία. Άρα, μιλάμε για τη μέγιστη ανταποδοτικότητα που μπορεί να λάβει ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας, 65.000 ευρώ ετησίως. Αυτό είναι το σύνολο της ανταπόδοσης του παραχωρησιούχου προς τον Οργανισμό Λιμένος Καβάλας. Το ερώτημα, λοιπόν, που τίθεται είναι το εξής. Μπορεί να ισορροπήσει την απώλεια των 800.000 ευρώ, που όλοι γνωρίζουμε και στις αναλύσεις ότι υπάρχει, ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας; Τα 65.000 ευρώ ανταποδοτικότητα είναι αρκετά για να καλύψουν το funding gap, το χρηματοδοτικό κενό, των 800.000 ευρώ;

Στο άρθρο 14, περιγράφονται οι υποχρεώσεις των αρχικών μετόχων του υποπαραχωρησιούχου για καταβολή του ποσού της δεσμευτικής επένδυσης 19.677.000 ευρώ, εκ των οποίων, το τονίζω, το 30% τουλάχιστον από μετοχικό κεφάλαιο. Σε ότι αφορά στο υπόλοιπο, προσέξτε τι κάνει ο επενδυτής. Το υπόλοιπο 70% από τα 19 εκατομμύρια μέσω δευτερογενούς χρέους. Ποιος θα το εγγυηθεί; Το ποσοστό αυτό, ως προς τις δυνατότητες χρηματοδότησης της επένδυσης από την κοινοπραξία, τι φανερώνει, όμως; Γιατί έπρεπε να εμπλακεί το δημόσιο στη διευκόλυνση της δανειοδότησης των ιδιωτών; Είναι αυτό που λένε και στο εξωτερικό «other people guarantee, to invest others», δηλαδή, άλλοι εγγυόνται για να επενδύουν άλλοι. Αυτή είναι κρατικοδίαιτη λογική επενδυτικού σχήματος. Θα περίμενε κανείς ένα τέτοιο σχήμα να έχει μια πιο εύρωστη κατάσταση και να διαθέτει με γενναιότητα πόρους, για να γίνει μία σωστή υποδομή εκεί και θα εξηγήσω γιατί το λέω αυτό.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 21, στο «Ευαγγέλιο», κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο master plan. Το γεγονός ότι ο ιδιώτης και όχι ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας, ως φορέας του δημοσίου, εκπονεί το αναπτυξιακό πρόγραμμα, αποτελεί πλήρη και καθολική ομολογία της Κυβέρνησης, ότι δεν έχει σχέδιο πάνω στο οποίο βασίζεται η Υπο-Παραχώρηση. Η ορθή διαδικασία είναι η εξής. Το δημόσιο σχεδιάζει με βάση τις ανάγκες της οικονομίας, θέτει, δηλαδή, τις νόρμες και τους κανόνες και ο ιδιώτης υλοποιεί σε αυτή τη βάση, επιδιώκοντας μια απόδοση κεφαλαίου για την επιχείρησή του. Υπενθυμίζεται ότι κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, παρά τις ασφυκτικές και εκβιαστικές δεσμεύσεις και προθεσμίες στην περίπτωση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, πρώτα εγκρίθηκε το master plan και μετά ακολούθησε η παραχώρηση του λιμανιού.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 22, στην παρ. 9, του εσωτερικού άρθρου 22 της Σύμβασης Υπο-Παραχώρησης προβλέπεται στην περίπτωση β΄, ότι αν μια μελέτη εγκριθεί ή τεκμαίρεται ότι έχει εγκριθεί από τον ανεξάρτητο μηχανικό, ο οποίος παραδίδει πιστοποιητικό έγκρισης μελέτης στον υποπαραχωρησιούχο και την αρμόδια αρχή, συνοδευόμενο από τη μελέτη, τότε δεν απαιτείται περαιτέρω έγκριση, σε σχέση με την εν λόγω μελέτη για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Μαμουλάκη, σας παρακαλώ, ολοκληρώστε.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, ουσιαστικά παραθέτω τα νομοτεχνικά στοιχεία, μία πρόταση βελτίωσης είναι για το άρθρο 22, όπου προτείνουμε να προστεθεί το εδάφιο «εκτός αν αφορά κτιριακές εγκαταστάσεις που η αδειοδότησή τους εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή», για παράδειγμα, η Υπηρεσία Δόμησης του Δήμου Καβάλας».

Επιπλέον, στην περίπτωση της παρ.19, του ιδίου εσωτερικού άρθρου, αναφορικά με τη διαδικασία κατεδάφισης υφιστάμενων υποδομών, για την οποία απαιτείται συναίνεση της αρμόδιας αρχής, η οποία τεκμαίρεται ως χορηγηθείσα σε περίπτωση περιόδου 90 ημερών, αναφέρεται ρητά, ότι «η συναίνεση δύναται να μην χορηγηθεί, εάν η προβλεπόμενη κατεδάφιση είναι προϋπολογισμού άνω του ενός εκατομμυρίου». Εδώ προτείνουμε, κύριε Πρόεδρε, να αναφερθεί ότι «η συναίνεση δύναται να μη χορηγηθεί από την αρμόδια αρχή ανεξαρτήτως ποσού».

Στο άρθρο 22α΄, υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 36 εκατομμυρίων ευρώ που ανακοίνωσε το ΤΑΙΠΕΔ, δεν δικαιολογούνται, ούτε προσδιορίζονται. Ο υποπαραχωρησιούχος έχει τη δυνατότητα να επενδύσει. Σαφέστατα και θέλουμε όλοι να επενδύσει. Πρέπει να γνωρίζουμε, όμως, με ποιον τρόπο, με ποιον οδικό χάρτη θα διατεθούν τα 36 εκατομμύρια ευρώ. Εδώ υπάρχουν ελλείμματα ενημέρωσης. Γίνονται γενικές αναφορές για την κατασκευή κτιρίων, για τη στέγαση πλοηγικού σταθμού, τελωνείου και λιμενικής αρχής, χωρίς να προσδιορίζεται το ακριβές ποσό για κάθε κτίριο και κάθε είδους επένδυση.

Σε ότι αφορά στη συντήρηση, καθορίζεται από την Υπο-Παραχώρηση. Νομίζω ότι η συντήρηση θα μπορούσε κάλλιστα να υπάρχει ως ανάγκη και υποχρέωση του υποπαραχωρησιούχου από τα 5.000 ευρώ και άνω να συντηρεί τις υποδομές.

Κλείνοντας στο Παράρτημα 21, για τις περιβαλλοντικές δεσμεύσεις, όπως ξέρετε η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι επιβεβλημένη, είναι το «Ευαγγέλιο», πάνω στο οποίο εδράζεται και οφείλει να εναρμονιστεί ο οποιοσδήποτε υποπαραχωρησιούχος επενδυτής. Τι έχουμε εδώ; Οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις που περιγράφονται είναι ελάχιστες και είναι σαφώς λιγότερες από τις απαιτήσεις που περιγράφονται, για παράδειγμα, στη Σύμβαση του Λιμένα Ηγουμενίτσας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Μαμουλάκη,συγνώμη που διακόπτω. Είναι ζητήματα, απ’ ότι αντιλαμβανόμαστε όλοι, που μπορούν να αναπτυχθούν και στην Ολομέλεια. Ας κάνετε πρόταση νομοτεχνικής μελέτης, αυτά μπορούν να υπογραμμιστούν και στην Ολομέλεια και η γενικότερη πολιτική προσέγγιση του όλου ζητήματος. Δεν μπορώ να σας δώσω τον διπλάσιο χρόνο από τους υπόλοιπους συναδέλφους. Θέλω να με καταλάβετε.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, ολοκληρώνω, έφθασα στην κατακλείδα, απλά για να γνωρίζουν και όσοι μας ακούν και το ξέρετε και εσείς πάρα πολύ καλά, ότι η απόφαση να συμπτυχθούν οι δυο Επιτροπές και η κατ’ άρθρον συζήτηση, εξ’ ού και η αναφορά μου αναλυτικά, επί των άρθρων και η β΄ ανάγνωση σε μία Επιτροπή, νομίζω ότι δικαιολογεί, αν μη τι άλλο, να αναφερθούμε σε αυτές τις νομοτεχνικές βελτιώσεις. Ελπίζω να εισακούστηκαν και να ενσωματωθούν, διότι είναι σε μία κατεύθυνση ανεξαρτήτως προθέσεως, είναι τεχνικά ζητήματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για τον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία οι Έλληνες αξίζουν μία χώρα που να αναπτύσσεται και να αξιοποιεί με κύριο στόχο τη μέγιστη απόδοση της επένδυσης για το δημόσιο. Μιας απόδοσης που θα επανασυνδέεται με το δημόσιο σύστημα υγείας, παιδείας, μεταφορών και υποδομών, γιατί στόχος θα είναι μία καλύτερη ζωή για όλους, για τους πολλούς. Μιας καλύτερης ζωής που την αξίζουν τώρα, χωρίς αναβλητικές αιρέσεις. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Σταύρος Μιχαηλίδης.

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

Θα είμαι πολύ σύντομος και θα μιλήσω και από τη θέση μου, μιας και εξέφρασα τη θέση του Κόμματός μας, ότι θα επιφυλαχθεί να αναπτύξει τις όποιες θέσεις και αντιρρήσεις στην Ολομέλεια. Θα είμαι, λοιπόν, φειδωλός.

Έχουμε, λοιπόν, μπροστά μας μία Σύμβαση, μια Υπο-Παραχώρηση του Λιμένα «Φίλιππος ΙΙ» της Καβάλας. Πραγματικά, ήταν εντυπωσιακές οι θέσεις που πήραν οι φορείς, ιδιαίτερα της ευρύτερης περιοχής και της Περιφέρειας της Κεντρικής Μακεδονίας για την παραχώρηση και το εντυπωσιακό έγκειται στο γεγονός, ότι αυτό μάλλον προέρχεται από τις προσδοκίες που αισθάνονται ότι θα έχει η περιοχή τους ως όφελος από την Υπο-Παραχώρηση αυτή.

Βέβαια, με την εμπειρία την επαγγελματική, τη σχετική με τα λιμάνια, αλλά και με τη ναυτιλία γενικότερα γεννιέται ένα ερώτημα. Σε μία ακτογραμμή 300, περίπου, χιλιομέτρων, που είναι από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Αλεξανδρούπολη, την οποία και ο Υπουργός χαρακτήρισε «Εγνατία Λιμένων», έχουμε τρεις παραχωρήσεις. Μάλλον δύο, και μία που πήγε να εξελιχθεί, αυτής της Αλεξανδρούπολης, αλλά η Κυβέρνηση υπαναχώρησε για λόγους που δεν είναι της παρούσης.

Έχουμε λοιπόν τώρα την Υπο-Παραχώρηση» του Λιμένα της Καβάλας «Φίλιππος ΙΙ» και είχε προηγηθεί και η Παραχώρηση του Λιμένα Θεσσαλονίκης. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία και στη λιμενική βιομηχανία γενικά, τα λιμάνια προχωρούν, εξελίσσονται και αναπτύσσονται, επ’ ωφελεία των ιδιοκτητών βέβαια, αλλά και των περιοχών που τα φιλοξενεί, γιατί ας μην ξεχνάμε ποτέ, ότι το λιμάνι είναι ένας πυλώνας ανάπτυξης, αλλά είναι και μία περιοχή σοβαρών περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Σκέφτομαι, λοιπόν, ότι σε μία ακτογραμμή με τρία πάρα πολύ σοβαρά λιμάνια, της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας, τώρα ελπίζουμε και ελπίζει και η τοπική κοινωνία πώς θα εξελιχθεί και αυτό της Αλεξανδρούπολης, δύο πράγματα μπορούν να συμβούν: ή το ένα θα ανταγωνίζεται το άλλο, όπως γίνεται στην οικονομία μεταξύ των επιχειρήσεων, σκληρά, ζωηρά για την υπεροχή του καθενός ξεχωριστά ή κάποια στιγμή θα τα βρουν μεταξύ τους, προκειμένου να μην συμβεί αυτό που είπα πριν. Φοβάμαι ότι αυτό θα εγείρει και πραγματικά προβλήματα για την ανάπτυξη και τους γεωπολιτικούς στρατηγικούς σχεδιασμούς που οφείλει να έχει η πολιτεία, ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή, όπως είναι της Μακεδονίας και των Βαλκανίων, με τις χώρες που συνορεύουμε και με τα τόξα που δημιουργούνται, τα οποία δεν είναι της παρούσης να αναφερθούμε.

Εάν, λοιπόν, έχουν εγερθεί, έχουν δημιουργηθεί, έχουν γεννηθεί τέτοιες υψηλές προσδοκίες και μάλιστα, όταν έχουμε και δήλωση και του κ. Σταϊκούρα, ο οποίος δεσμεύτηκε να συνδέσει -και καλά θα κάνει- το Λιμάνι της Καβάλας με τη σιδηροδρομική γραμμή που περνάει βόρεια, αναρωτιέμαι και με την περιγραφή του λιμανιού που παραχωρείται με τις υποδομές, τα κρηπιδώματα, τους αποθηκευτικούς χώρους, τα βάθη, που 12 μέτρα βάθος, αν υφίσταται, είναι ένα βάθος που μπορεί να φιλοξενήσει ένα πλοίο μέσου φορτίου. Δηλαδή, 25.000, 35.000, 40.000, 50.000 dead weight. Μην έχουμε και προσδοκίες, με αυτά τα βάθη, ότι θα μπορούν να έρθουν μεγάλα πλοία, αλλά αυτό δεν έχει καμία σημασία.

Είναι, λοιπόν, μία πολύ σοβαρή υποδομή, για την οποία δεν είχαμε και ακριβή στοιχεία για το τι απέδιδε στο σχήμα Α.Ε. Λιμένα Καβάλας. Και είναι γνωστό, ότι αυτό το νομικό καθεστώς των λιμανιών δημιουργήθηκε στις αρχές του 2000 από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ τότε, και πολύ καλά έκανε και έφυγε η πολιτική της χώρας από τα δημοτικά λιμενικά ταμεία και πήγαμε σε ένα άλλο νομικό σχήμα, που, πραγματικά, θα μπορούσε να αναπτυχθεί. Δεν έχουμε οικονομοτεχνικά στοιχεία. Γιατί; Δεν μπορούσε όλα αυτά, τα οποία προσδοκώνται σήμερα, να τα κάνει η εταιρεία Α.Ε. Καβάλας; Τέλος πάντων, είναι και αυτό κάτι που θα το κουβεντιάσουμε και στην Ολομέλεια.

Αν, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, έχουμε τέτοιες προσδοκίες, που φαίνονται βάσιμες, τέτοια υποδομή και διασύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο, άνοιγμα προς τα βόρεια, σε χώρες που δεν έχουν λιμενικές υποδομές και γειτνίαση με τη θάλασσα, δικαιολογείται αυτό το τίμημα που αναφέρθηκε και από άλλα κόμματα τις προηγούμενες ημέρες, αλλά και σήμερα ο εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, με 65.000 ευρώ τον χρόνο; Πιο καλά, πιο τίμια, θα ήταν να λέγαμε, ότι παραχωρείται δωρεάν, για λόγους που θα μπορούσατε κιόλας να μας εξηγήσετε.

Και μάλιστα, παραχωρείται με «σκοτεινά» σημεία για τα εργασιακά και τα περιβαλλοντικά θέματα, όπου θυμάμαι για το ανάλογο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας η Πολιτεία, η κυβέρνηση, οι φορείς, ο Δήμαρχος το χαρακτήριζαν ως «πράσινο» λιμάνι. Πώς δικαιολογείτο το «πράσινο» λιμάνι; Ότι το ρεύμα που θα καταναλώνει το κάθε πλοίο που προσεγγίζει το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, δε θα το παράγει η πόλη της Ηγουμενίτσας, να επιβαρύνεται με τους ρύπους, αλλά θα το παράγει μια γειτονική πόλη. Πρόκειται για αστειότητες.

Εδώ, γι' αυτά τα θέματα, για τα οποία η χώρα δεσμεύεται με ευρωπαϊκές και διεθνείς συμβάσεις, σε βάθος εικοσαετίας, τριακονταετίας, κ.λπ., δεν υπάρχει καμία κουβέντα για τα περιβαλλοντικά θέματα.

Και επειδή ο χρόνος τελειώνει, θέλω να πω κάτι τελευταίο. Δεν καταλαβαίνω κάτι. Κάθε Σύμβαση Υπο-Παραχώρησης που έρχεται, ιδιωτικοποίησης, ουσιαστικά, των λιμανιών, είναι ένα ξεχωριστό κείμενο. Αυτό σημαίνει, ότι ακόμη και στον κυρωτικό νόμο, δηλαδή, οι συμβάσεις και οι κυρωτικοί νόμοι έχουν διαφορετικές προσεγγίσεις για όλα τα θέματα. Αυτό καταδεικνύει, ότι δεν υπάρχει πραγματικά στρατηγική λιμενικής πολιτικής για την ανάπτυξη των λιμανιών. Κάθε σύμβαση, κάθε κυρωτικός νόμος, προφανώς, εξυπηρετεί περισσότερο, όχι τα συμφέροντα της χώρας, αλλά τα συμφέροντα του παραχωρησιούχου. Και αναρωτιέται κανείς, τι νόημα έχει αυτή η κουβέντα, αφού, επί της ουσίας, δεν μπορεί με αυτή τη συζήτηση που γίνεται στη Βουλή να αλλάξει τίποτα. Δεν μπορεί να αλλάξει. Η Σύμβαση έχει υπογράφει. Περί τίνος πρόκειται;

Για τα υπόλοιπα λοιπόν, θα τα πούμε, με τις επιφυλάξεις που εξέφρασα, στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Δελής, Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κ.Κ.Ε.».

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

 Ξεκινώ λέγοντας, ότι σύμφωνα με τον Εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας στην προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής, «η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αποδεικνύει ότι το κράτος έχει συνέχεια και έρχεται να ανοίξει ένα νέο αναπτυξιακό κεφάλαιο για την περιοχή» και έρχεται σε συνέχεια, όπως μας είπε, «της μεταβίβασης στο ΤΑΙΠΕΔ του 100% των μετοχών 10 Οργανισμών Λιμένων, μεταξύ των οποίων και του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας Α.Ε.». Τα είπε όλα ο Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας. Μα όλα.

Αυτό, λοιπόν, το Λιμάνι της Καβάλας, το πιο εμπορικό του τμήμα, το οποίο το ελληνικό δημόσιο, απλώς, θα το εποπτεύει, με νόμο αρχικά του ΠΑΣΟΚ, το 2001, έγινε πρώτα Ανώνυμη Εταιρεία και στη συνέχεια, με νόμο του Α΄ Μνημονίου, πάλι του ΠΑΣΟΚ, ενός μνημονίου που ψηφίστηκε τότε και από το ΛΑΟΣ του Γ. Καρατζαφέρη, του οποίου Βουλευτής ήταν τότε ο κ. Βελόπουλος, για να μην ξεχνιόμαστε, το 2011 πήγε στο ΤΑΙΠΕΔ.

Στη συνέχεια, «έπιασαν δουλειά» οι επόμενοι ΣΥΡΙΖΑ και ΑΝΕΛ, οι οποίοι, όχι μόνο δεν κατάργησαν με έναν νόμο και ένα άρθρο, όπως έλεγαν τα μνημόνια και τους νόμους τους, αλλά τους διατήρησαν και τους επέκτειναν με τον λαό, φυσικά, να συνεχίζει, μέχρι και σήμερα άλλωστε, να υφίσταται τις συνέπειες τους. Ψήφισαν, στη συνέχεια, ΣΥΡΙΖΑ και ΑΝ.ΕΛ., στα πλαίσια της ίδιας πολιτικής, της ευνοϊκής για τα κέρδη του κεφαλαίου, και παρά την τυπική λήξη του τρίτου μνημονίου, τον ν.4597/2019, με βάση τον οποίο έρχεται σήμερα η Νέα Δημοκρατία και συνάπτει αυτή τη Σύμβαση Υπο-Παραχώρησης, ιδιωτικοποίησης, δηλαδή, του Λιμανιού της Καβάλας. Μάλιστα, πριν τις εθνικές εκλογές του 2023, τοπικά στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ στην περιοχή διαμαρτύρονταν, ότι η Νέα Δημοκρατία δεν έκανε τίποτα για το Λιμάνι, εννοώντας ότι δεν προχώρησε πιο γρήγορα την ιδιωτικοποίησή του. Η Νέα Δημοκρατία, λοιπόν, εισάκουσε τις διαμαρτυρίες τους και ιδού.

Ποιοι όμως είναι όλοι αυτοί που παίρνουν το λιμάνι; Το παραχωρούμενο τμήμα του Λιμανιού της Καβάλας πάει κατά 55% στην BFG, κατά 35% στη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και κατά 10% στη EFA Ventures, γνωστή η τελευταία για την ανάπτυξη συστημάτων και τεχνολογιών που σχετίζονται με την αμυντική βιομηχανία. Όπως καταλαβαίνετε, βέβαια, κάνει μπαμ ότι τα αμερικανικά συμφέροντα πήραν και το «αριστερό παπούτσι», μετά το «δεξί», που είναι το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Έτσι τα αποκαλούν οι Αμερικανοί αυτά τα δύο Λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης. «Το αριστερό και το δεξί παπούτσι».

Εντωμεταξύ, ακόμα και με τους δικούς σας οικονομικούς όρους να το εξετάσει κανείς το θέμα αυτής της Υπο-Παραχώρησης, ιδιωτικοποίησης, πάλι δεν βγαίνει κάτι, καθώς στην καλύτερη περίπτωση τα νούμερα «βγάζουν ίσα βάρκα, ίσα πανιά» και οι αναγκαίες υποδομές που περιγράφονται στη Σύμβαση θα γίνουν και αυτές με δαπάνες του Κρατικού -παρακαλώ- Προϋπολογισμού. Επιβεβαιώνεται, δηλαδή, και εδώ υπέρ ποιων τελικά εξελίσσονται όλες αυτές οι συμβάσεις, ποιος καλείται να πληρώνει πολλαπλά -ο λαός- και ποιος απαλλάσσεται ακόμα και από τις όποιες υποχρεώσεις του, όπως είναι όλοι αυτοί οι περιώνυμοι επενδυτές.

Και κάπου εδώ στο ζήτημα του ύψους του τιμήματος της παραχώρησης δημόσιας περιουσίας σε ιδιώτες εξαντλείται και όλη η αντίθεση και του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ και των υπόλοιπων αστικών κομμάτων. Μάλιστα, ο ΣΥΡΙΖΑ στην πρώτη συνεδρίαση μίλησε για μία διαδικασία που είναι «άγουρη», δεν «ωρίμασε» και θεώρησε ότι είναι λίγα τα οικονομικά οφέλη, ενώ και ο κ. Μιχαηλίδης, ο εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, είπε ότι το τίμημα, «το ενοίκιο δεν ξεπερνά» -είναι χαρακτηριστική η φράση του- «αυτό ενός μικρού μπαρ ενός νησιού των Κυκλάδων».

Όμως, ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας προχθές, είπε και κάτι ακόμα πολύ σημαντικό. «Το Λιμάνι της Καβάλας», είπε, «σε συνδυασμό με αυτά της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης διευρύνει τις προοπτικές περαιτέρω οικονομικής διείσδυσης της χώρας μας στην ευρύτερη περιοχή». Και όταν λένε της χώρας μας, εννοούν, βέβαια, των ελληνικών επιχειρηματικών ομίλων, σε συνεργασία και με ξένους φυσικά. Αυτόν, ακριβώς, τον στόχο έρχονται να υπηρετήσουν όλοι γενικότερα οι ιμπεριαλιστικοί σχεδιασμοί, οι οποίοι υπηρετούνται και με την Εγνατία των λιμανιών, την Ηγουμενίτσα, τη Θεσσαλονίκη, την Καβάλα και την Αλεξανδρούπολη, δηλαδή, λιμάνια που παίρνουν σειρά, το ένα μετά το άλλο, και με τη συμφωνία με τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και με τις βάσεις και συνολικότερα με τον ρόλο που αναθέτουν στην περιοχή.

Το ερώτημα είναι πού οδηγούν όλα αυτά τα αναπτυξιακά του καπιταλισμού και ποιες είναι οι επιπτώσεις τους στους εργαζόμενους. Όλες αυτές οι αναφορές τέτοιων συμβάσεων περί επενδύσεων, βιώσιμης ανάπτυξης, πράσινων τεχνολογιών, ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, τιμολογιακής και εμπορικής πολιτικής, όλων αυτών, δηλαδή, των «ευαγγελίων» της καπιταλιστικής ανάπτυξης, οδηγούν κατευθείαν στην αύξηση της εκμετάλλευσης των εργαζομένων και στην υποπαραχώρηση μιας δικής τους, στην πραγματικότητα, περιουσίας, την οποία έφτιαξαν και πλήρωσαν γενιές και γενιές. Και ότι και να προβλέπουν οι συμβάσεις, είναι τραγική κυριολεκτικά η πείρα για τις συνέπειες και σε μέτρα ασφάλειας και υγιεινής και σε μέτρα προστασίας της ζωής των εργαζομένων και σε μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος, ειδικά σε ένα Λιμάνι, όπως αυτό της Καβάλας, όπου δίπλα του λειτουργούν μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις πετρελαίων και λιπασμάτων.

Όσο για τα όσα λέει η συμπολιτευόμενη Αντιπολίτευση της Κυβέρνησης, περί δημοσίου ελέγχου, αυτός δεν είναι παρά ένας σκέτος «φερετζές», καθώς, πλέον, υπάρχει πείρα και από τη Θεσσαλονίκη, το Λιμάνι της και από το Λιμάνι του Πειραιά και σύμφωνα με αυτή το δημόσιο θα ελέγχει, αν ικανοποιούνται όλες οι απαιτήσεις του κεφαλαίου -αυτό θα ελέγχει- και αν διασφαλίζονται τα συμφέροντά του, έναντι του «εχθρού» λαού. Είναι πρόκληση, για παράδειγμα, οι αναφορές στη σύμβαση για την υποχρέωση τήρησης της εργατικής νομοθεσίας, όταν αυτή η νομοθεσία έχει γίνει «φύλλο και φτερό» και έχει αντιδραστικοποιηθεί. Ίσα - ίσα, η πείρα στον Πειραιά -όχι μόνο στον Πειραιά και αλλού- δείχνει πώς ότι έχει απομείνει, καταπατάται και αυτό και τα λιμάνια, στην ουσία, γίνονται ειδικές οικονομικές ζώνες, αν δεν οργανωθούν, βέβαια, και δεν αντεπιτεθούν με τους αγώνες τους σε αυτή τη στρατηγική οι εργαζόμενοι.

Με όλα αυτά που λέμε, δεν υπερασπιζόμαστε τη σημερινή κατάσταση, καθώς ο λεγόμενος δημόσιος χαρακτήρας του λιμανιού στον καπιταλισμό δεν εξυπηρετεί, δεν μπορεί να εξυπηρετεί κάτι διαφορετικό από τους σχεδιασμούς του κεφαλαίου, της ανάπτυξης των κερδών των ιμπεριαλιστικών συμμαχιών. Είναι χαρακτηριστικές και αποκαλυπτικές οι επιλογές του αστικού κράτους στην Αλεξανδρούπολη, όπου παρ’ ότι βγήκε και εκεί το Λιμάνι στο «σφυρί» για παραχώρηση, η ιδιωτικοποίηση για την ώρα σταμάτησε με κρατική, μάλιστα, παρέμβαση. Το κράτος, πολλές φορές, χρειάζεται να παίξει τον διαιτητή ανταγωνιστικών συμφερόντων, αλλά και να έχει άμεσα την εποπτεία για μία υποδομή, η οποία χρησιμοποιείται -ας μην το λησμονούμε- σε πολεμικές αναμετρήσεις και προκύπτουν ειδικά καθήκοντα και ανάγκες, στο πλαίσιο της, όλο και βαθύτερης, επικίνδυνης εμπλοκής της Ελλάδας στον ιμπεριαλιστικό πόλεμο.

Καταλήγοντας, δεν μπορεί αυτή η πολιτική να αντιμετωπιστεί, αλίμονο, από κόμματα που ομνύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, από κόμματα με σύμπλευση στρατηγική και εκφράστηκε και σήμερα στην ψηφοφορία, επί της αρχής, όπου όλοι επιφυλάχθηκαν, εκτός από το Κ.Κ.Ε που καταψήφισε. Έδειξαν, δηλαδή, μία έκδηλη αμηχανία. Πρόκειται φυσικά για την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση των μεταφορών και για τις θαλάσσιες μεταφορές που υλοποιείται μεθοδικά και σχεδιασμένα από όλες τις κυβερνήσεις.

Το ερώτημα είναι, αν μπορούν τα λιμάνια να λειτουργήσουν σε όφελος της λαϊκής πλειοψηφίας. Φυσικά και μπορούν, απαντούμε εμείς, τα λιμάνια της χώρας και να λειτουργούν και να επεκτείνονται με κριτήριο την κοινωνική και λαϊκή ευημερία, υπό δύο, όμως, προϋποθέσεις, κύριε Πρόεδρε. Τότε και μόνο τότε, όταν ο σκοπός της λειτουργίας, της παραγωγής, της λειτουργίας τους εν προκειμένω, δεν θα είναι το κέρδος μιας χούφτας μεγαλομετόχων, όπως αυτών που θα πάρουν τώρα το Λιμάνι της Καβάλας και υπό την προϋπόθεση, ότι θα υπάρξει επιστημονικός κεντρικός σχεδιασμός της οικονομίας προς όφελος του λαού. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Φωτόπουλος Στυλιανός, Χήτας Κωνσταντίνος, Φωτίου Θεανώ, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Κόντης Ιωάννης, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της «Ελληνικής Λύσης», κ. Φωτόπουλος.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Ελληνική Λύση - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, μελετώντας τα οικονομικά στοιχεία και εν πάση περιπτώσει, όσα καταφέραμε να συλλέξουμε ή όσα ετέθησαν στη διάθεσή μας, προκύπτει το συμπέρασμα ότι ο υποπαραχωρησιούχος τελικά προσφέρει ένα εξαιρετικά χαμηλό ποσό, αυτό των 33,9 εκατομμυρίων ευρώ για ένα λιμάνι με μεγάλη εμπορική αξία, εξαιρετικές αναπτυξιακές προοπτικές και στο οποίο παλαιότερες και πρόσφατες επενδύσεις ανέρχονται σε πολλές δεκάδες εκατομμύρια ευρώ. Μάλιστα, ακόμα και αυτό το χαμηλό τίμημα είναι ακόμα χαμηλότερο στην πράξη, καθώς θα καταβάλλεται τμηματικά, με ετήσιες καταβολές για 40 χρόνια, με το μεγαλύτερο μέρος του σε σημερινές τιμές, χωρίς να υπολογίζεται ο πληθωρισμός.

Επιπρόσθετα, υπονομεύεται η βιωσιμότητα του Οργανισμού Λιμένα Καβάλας, αφού χάνει μία σημαντική πηγή εσόδων εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ τον χρόνο, λαμβάνοντας ως αντάλλαγμα 65.000 ευρώ, περίπου, ετησίως. Σύμφωνα με το στοιχείο ΙΓ του σκεπτικού προοιμίου της Σύμβασης, όπου παρατίθενται όλα τα στοιχεία και οι ενέργειες των μετόχων που εξασφαλίζουν τη νομιμότητα της Σύμβασης, αναφέρεται ότι η διαγωνιστική διαδικασία, όσο και το τελικό σχέδιο, ελέγχθηκαν και η σύναψη τους επιτράπηκε με την 151/2023 Πράξη του Ζ΄ Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου και με την 991/2023 απόφαση του 7ου Τμήματος του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Η 151/2023 πράξη του Ελεγκτικού Συνεδρίου εντόπισε ζητήματα παραβίασης του δικαίου των τροποποιήσεων. Ειδικότερα, ο πρώτος όρος αφορούσε την απαλοιφή από το σχέδιο σύμβασης της δυνατότητας παράτασης της διάρκειάς της, πέραν των 40 ετών και για απροσδιόριστο χρονικό διάστημα. Κατά την κρίση του ελέγχου, αφενός η συγκεκριμένη πρόβλεψη δεν ήταν σαφής και ακριβής, δεδομένου ότι από κανένα έγγραφο της σύμβασης δεν προέκυπταν ο χρόνος της παράτασης και το οικονομικό αντάλλαγμα που θα αντιστοιχούσε σε αυτή, αφετέρου τυχόν ενάσκηση της δυνατότητας παράτασης για απροσδιόριστο χρόνο, θα οδηγούσε και σε απροσδιόριστη επαύξηση των οικονομικών μεγεθών της σύμβασης, δηλαδή, πρακτικά, σε μεταβολή της οικονομικής της ισορροπίας.

Με τον δεύτερο όρο, ζητήθηκε να απαλειφθεί από τη σύμβαση η δυνατότητα παραίτησης από την τήρηση υποχρεώσεων που είχαν προβλεφθεί από την πρόσκληση υποβολής δεσμευτικών προσφορών και αφορούσαν στη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας της Υπο-Παραχώρησης και στην ασφαλιστική της κάλυψη. Κατά την κρίση του ελέγχου, η δυνατότητα παραίτησης επαγόταν, επί της ουσίας, ουσιώδη τροποποίηση των όρων ανάθεσης της Σύμβασης, καθώς έθετε διαφορετικούς όρους από εκείνους που είχαν αποτελέσει προϋποθέσεις συμμετοχής στη διαγωνιστική διαδικασία, βάσει των οποίων είχαν υποβληθεί οι προσφορές. Η άσκηση δε από τον παραχωρούντα συμβαλλόμενο του δικαιώματος παραίτησης, θα μετέβαλε την οικονομική ισορροπία της Υπο-Παραχώρησης με την ελάφρυνση των υποχρεώσεων του υποπαραχωρησιούχου, καθώς και τη δημιουργία συνθηκών, που αν είχαν περιληφθεί στην πρόσκληση, θα μπορούσαν να είχαν οδηγήσει σε υποβολή και άλλων δεσμευτικών προσφορών.

Με απλά λόγια, το Ελεγκτικό Συνέδριο εντόπισε και προσπάθησε να βάλει «φρένο» στην κυβερνητική πρόθεση να χαρίσει για 40 χρόνια ένα λιμάνι με έτοιμες εγκαταστάσεις για διακίνηση γενικού και ξηρού χύδην φορτίου, καθώς και τη δυνατότητα εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων, έτοιμες υποδομές που επιτρέπουν τη δυνατότητα επέκτασής του, ενώ βρίσκεται σε γεωγραφική περιοχή με σημαντικά πλεονεκτήματα για την εξυπηρέτηση μεγάλων αγορών, εντός και κυρίως, εκτός Ελλάδας.

Το Ελεγκτικό Συνέδριο, έπειτα από προσφυγή του ΤΑΙΠΕΔ, ανακάλεσε την 151/2023 Πράξη του και εξέδωσε την 991/2023 απόφαση, ενόψει της ιδιαίτερης σημασίας της ελεγχόμενης σύμβασης, ως πλέον επωφελής για το δημόσιο συμφέρον και την ανάπτυξη της εθνικής και τοπικής οικονομίας και δεδομένου, ότι με τη ρύθμιση του άρθρου 80, παρ.8, του ν.4504/2017, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, η υλοποίηση έργων στους λιμένες που δεν διαθέτουν master plan, ακόμα και με χαρακτήρα δευτερεύοντα και επικουρικό, όπως εν προκειμένω, δεν είναι δυνατή μόνο μετά την 1/1/2024 και μέχρι τη σύνταξή του. Πρέπει να γίνει δεκτό, ότι υπό το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, ο υποπαραχωρησιούχος επενδυτής έχει τη δυνατότητα, μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2023, να εκτελεί τα έργα που προβλέπονται στο επιχειρηματικό του σχέδιο, εφόσον είναι συμβατά και εντός των ορίων του ήδη ισχύοντος προγραμματικού σχεδίου 2012, αναφέροντας ότι το κλιμάκιο εσφαλμένα ερμήνευσε τις σχετικές ρήτρες του άρθρου 21 της ελεγχόμενης σύμβασης.

Αντιπαραβάλλοντας το σκεπτικό των δύο ανωτέρω αποφάσεων του Ελεγκτικού Συνεδρίου, δημιουργούνται εύλογες αμφιβολίες ως προς τη νομιμότητα των όρων της Σύμβασης Υπο-Παραχώρησης.

Ως προς τις θέσεις εργασίας, δεν διασφαλίζονται οι υφιστάμενες θέσεις εργασίας προσωπικού. Ειδικότερα οι όροι 7.1.11., 7.1.15. και 7.1.18., όχι μόνο προβλέπουν ελάχιστα για την προστασία του μετά την υποκατάσταση του υποπαραχωρησιούχου στις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του ΟΛΠ, αλλά αντιθέτως, γίνεται έμμεση αναφορά για ανάθεση σε εξωτερικούς συνεργάτες, διαψεύδοντας τις κυβερνητικές δηλώσεις περί αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας με πολλαπλά οφέλη για την οικονομία, την ανάπτυξη και την απασχόληση.

Σύμφωνα με το άρθρο 41, παρ.3, της Οδηγίας 23/2014 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περί συμβάσεων παραχώρησης, ορίζεται ότι τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν, ότι η ανάθεση σύμβασης παραχώρησης από τις αναθέτουσες αρχές ή τους αναθέτοντας φορείς δεν βασίζεται μόνο στο κριτήριο της πλέον συμφέρουσας, από οικονομική άποψη, προσφοράς, σύμφωνα με την παρ. 2. Στα εν λόγω κριτήρια, είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται, εκτός από την τιμή ή το κόστος, οποιοδήποτε από τα ακόλουθα κριτήρια. Πρώτον, η ποιότητα, συμπεριλαμβανομένης της τεχνικής αξίας, τα αισθητικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, η δυνατότητα πρόσβασης, ο σχεδιασμός για όλους τους χρήστες, περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά και ο καινοτόμος χαρακτήρας.

Δεύτερον, για παραχωρήσεις υπηρεσιών μπορεί να ληφθεί υπόψη η οργάνωση, τα προσόντα και η πείρα του προσωπικού, στο οποίο θα ανατεθεί η εκτέλεση της εν λόγω σύμβασης, με αποτέλεσμα μετά την ανάθεση της παραχώρησης η αντικατάσταση του σχετικού προσωπικού να είναι δυνατή μόνο κατόπιν συγκατάθεσης της αναθέτουσας αρχής ή του αναθέτοντος φορέα που πρέπει να επαληθεύει ότι οι αντικαταστάσεις διασφαλίζουν ισοδύναμη οργάνωση και ποιότητα. Ο ευρωπαίος νομοθέτης επέλεξε τη λύση των λίαν λεπτομερώς και εξαντλητικών ρυθμίσεων, προσπαθώντας, προφανώς, να καλύψει όλες τις περιπτώσεις.

Δεν θα σταθώ σήμερα στο ζήτημα της εμπειρίας του υποπαραχωρησιούχου, τα έχω πει και στην προηγούμενη ομιλία μου. Ενδιαφέρον, όμως, στοιχείο για τη φυσιογνωμία του επιχειρηματικού σχήματος που θα αναλάβει το Λιμάνι της Καβάλας είναι ότι δεν έχουν εμπειρία σε άλλα λιμάνια. Διαπιστώνουμε από τα αντικείμενα, με τα οποία δραστηριοποιείται το επιχειρηματικό σχήμα που θα αναλάβει το Λιμάνι της Καβάλας, ότι δεν έχουν ιδιαίτερη σχέση με τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση λιμένων. Ως εκ τούτου, εγείρονται αμφιβολίες ως προς την εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων, καθώς και για τα κίνητρα συμμετοχής τους στη διαγωνιστική διαδικασία και αναπόφευκτα γεννάται το ερώτημα, γιατί δεν κρίθηκε άγονος ο διαγωνισμός. Τόσο το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, όσο και το Συμβούλιο της Επικρατείας, έχουν υπογραμμίσει, ότι η έννοια του δημοσίου συμφέροντος δεν μπορεί να ταυτίζεται με μία ευκαιριακή και στενή ερμηνεία του κρατικού ταμειακού συμφέροντος. Όπως συμβαίνει με όλες τις λειτουργικές νομικές έννοιες, το περιεχόμενο της έννοιας του δημοσίου συμφέροντος προσδιορίζεται από την εκάστοτε συγκεκριμένη χρήση της. Είναι ελαστικό και δυναμικό, αντλεί νομική ισχύ και εξειδικεύεται από το Σύνταγμα και τον νόμο. Εξελίσσεται δε, εν όψει των εκάστοτε κοινωνικοπολιτικών και οικονομικών συνθηκών.

Το Λιμάνι της Καβάλας, με κύρια δραστηριότητα τη διακίνηση γενικού φορτίου και ξηρού φορτίου χύδην, που συνδέεται μέσω ενός κόμβου σε απόσταση 800 μέτρων απευθείας με την Εγνατία Οδό, και που έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει στις λιμενικές του εγκαταστάσεις εμπορευματοκιβώτια, θεωρείται υψίστης σημασίας για σημαντικές αναπτυξιακές δραστηριότητες της ευρύτερης περιφέρειας, καθώς δύναται να διαδραματίσει καίριο ρόλο, στο πλαίσιο εξυπηρέτησης πολλών αναγκών της βαλκανικής αγοράς.

Τούτων δοθέντων, διαβάσαμε χθες στον αθηναϊκό τύπο και ειδικότερα στην εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ», ότι δύο λιμάνια στην Περιφερειακή Ενότητα της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, το Λιμάνι της Καβάλας και το γεωστρατηγικής σημασίας Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, σχεδιάζεται από την Αθήνα να γίνουν κόμβοι για τον οικονομικό διάδρομο IMEC Ινδίας, Μέσης Ανατολής, Ευρώπης, καθιστώντας την Ελλάδα πύλη της Ινδίας προς την κεντρική και βόρεια Ευρώπη. Επισημαίνεται ότι ο IMEC συμφωνήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2023, στη Σύνοδο Κορυφής της G20 στο Νέο Δελχί, ως ένα φιλόδοξο εγχείρημα μιας εναλλακτικής διαδρομής στον κινεζικό διάδρομο BRI. O ινδικός διάδρομος εξελίσσεται σε θέμα πρώτης προτεραιότητας για την Αθήνα, καθώς ακολουθούν η Ιταλία και η Ισπανία. Η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει την πύλη της Ινδίας προς την Ευρώπη, με τα ελληνικά λιμάνια να λειτουργούν ως κόμβος του διαδρόμου IMEC, κάνοντας λόγο για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου, που θα συνδέει μεταξύ τους τις πόλεις Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, Μπουργκάς, Βάρνα, Ρούσε.

Με αυτά τα γεωπολιτικής σημασίας δεδομένα, για το Λιμάνι Φίλιππος ΙΙ, ο Μακεδών, και με γνώμονα την αρχή της διαφάνειας, είναι απαραίτητο να γνωρίζουμε ποιο είναι το ποσό, με το οποίο αποτίμησε ο ανεξάρτητος αποτιμητής τον Υπο-Παραχώρηση Φίλιππο ΙΙ. Αναφέρομαι σε αυτό, γιατί το ΤΑΙΠΕΔ σε αυτό το ζήτημα κρίνεται, τουλάχιστον, αδιαφανές ως προς τη λειτουργία του.

Από το 2019 αναμένει το Κοινοβούλιο να κατατεθούν οι εκτιμήσεις των ορκωτών εκτιμητών. Στο πλαίσιο διεύρυνσης και εμβάθυνσης του κράτους δικαίου η επίκληση, η διεύρυνση και η εκτίμηση του δημοσίου συμφέροντος προϋποθέτουν τη διαφάνεια, την τεκμηρίωση του συνόλου των στοιχείων που να αποδεικνύουν ότι οι αποφάσεις λαμβάνονται προς όφελος του δημοσίου και των πολιτών και βεβαίως λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας που θα επηρεαστεί άμεσα από αυτές.

Εν προκειμένω, οι προϋποθέσεις αυτές δεν συντρέχουν, αποδεικνύοντας ότι η Υπο-Παραχώρηση γίνεται χωρίς κανένα αναπτυξιακό σχεδιασμό και γι’ αυτό δεν προηγήθηκε διαβούλευση με την τοπική κοινωνία. Αυτές οι επισημάνσεις επιβεβαιώνονται και από τις διατάξεις της Σύμβασης παραχώρησης, που όχι μόνο δεν περιλαμβάνει αναπτυξιακές επενδύσεις, αλλά αφήνει πλήρως στον ιδιώτη τον λιμενικό σχεδιασμό, αδιαφορώντας για τις ανάγκες της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Θεανώ Φωτίου, αποχώρησε, οπότε οι θέσεις του κόμματός της θα καταγραφούν στην Ολομέλεια.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα “ΝΙΚΗ”», κ. Νικόλαος Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα “ΝΙΚΗ”») :** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ’ αρχάς, να τοποθετηθώ επί του νομοσχεδίου και να καταθέσουμε ως Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα «ΝΙΚΗ», ότι επιφυλασσόμαστε σε ότι αφορά στην ψήφιση. Θα κάνω μερικές σημειώσεις, πλέον, επί του προτεινόμενου νομοσχεδίου, πολιτικού χαρακτήρα, γιατί τεχνικά χαρακτηριστικά σοβαρά τέτοια, δεν μπορούμε να καταθέσουμε, γιατί δεν μας δίνεται η δυνατότητα. Κι αυτό γιατί, όπως θα εξηγήσω παρακάτω, πρόκειται για μία Σύμβαση Υπο-Παραχώρησης, η οποία δεν αντέχει κριτικής, όσον αφορά τα οικονομικά κριτήρια και δευτερευόντως ή πρωτεύοντος, τα γεωπολιτικά κριτήρια παραχώρησης του λιμένα.

Επομένως, επειδή το κρίνουμε με όρους οικονομικούς, η Υπο-Παραχώρηση του «Φίλιππος ΙΙ», του κεντρικού Λιμένα Καβάλας, είναι η επιτομή του όρου «ξεπουλήματος» της δημόσιας περιουσίας. Αυτό φαίνεται από το ετήσιο μίσθωμα για τα επόμενα 40 χρόνια, που υπολείπεται η τιμή ενοικίασης ακόμα και ενός beach bar, όχι βέβαια στη Μύκονο, γιατί εκεί είναι πανάκριβα, αλλά σε άλλον επίσημα προβεβλημένο τουριστικό προορισμό.

Μάλιστα, πρόσφατα η Κυβέρνηση, μέσω του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών, δεσμεύτηκε να «προικίσει» γενναιόδωρα αυτή την κοινοπραξία αμερικανικών συμφερόντων, με την επωνυμία «ΣΑΡΙΣΑ». Συγκεκριμένα, θέλω να πω με το τι εννοώ «προίκισε γενναιόδωρα». Συγκεκριμένα, ανακοίνωσε την εξασφάλιση χρηματοδότησης για κατασκευή του νέου σιδηροδρομικού τμήματος σύνδεσης της Καβάλας με τον Λιμένα της Νέας Καρβάλης, μέχρι και τους Τοξότες, για να συνδεθεί στο κεντρικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Είπαμε και στην πρώτη ανάγνωση, ότι πρόκειται για μία πολιτική, η οποία επιβλήθηκε, γιατί δεν βλέπω πουθενά διαπραγμάτευση με όρους εμπορικούς, οικονομικούς ή και εθνικούς. Αποτελεί μία παρευξείνια παράκαμψη, όπως έχει πει ο ίδιος ο πρόεδρος -και αναφέρεται μέσα- της κοινοπραξίας, ο κ. Φιλιππάκης, αν δεν κάνω λάθος, του οποίου η εταιρεία προέβη σε αυτή την επένδυση, την οποία εκπροσωπεί μετά από παρότρυνση του Αμερικανού Πρέσβη. Σύμμαχοι είναι οι Αμερικάνοι, δεν λέμε. Μπορεί να εξυπηρετούν τα δικά τους συμφέροντα, αλλά σε μία συμμαχία πρέπει να εξυπηρετούνται, κυρίως, τα εθνικά συμφέροντα. Και τα εθνικά συμφέροντα δεν είναι μόνο τα γεωπολιτικά, είναι και τα οικονομικά συμφέροντα.

Επομένως, πρόκειται για έναν λιμένα, ο οποίος είναι εξαιρετικός από πλευράς υποδομών, αν και υπολειτουργεί, έχοντας μόνο ένα άτομο μόνιμο προσωπικό και περίπου τριάντα έκτακτους εργάτες, οι οποίοι, ανάλογα με την κίνηση του λιμένα, χρησιμοποιούνται για φορτοεκφορτώσεις ειδικών φορτίων. Το πρόβλημα είναι ότι υποβαθμίστηκε τεχνηέντως, για να μπορεί, ακριβώς, να έχει αυτό το χαμηλό τίμημα; Θα δοθούν υποδομές μετά;

Εμείς θέλουμε να τοποθετηθούμε ότι ο τρόπος με τον οποίο νομοθετείτε, που δεν μας κάνει βέβαια εντύπωση, γιατί μετά από έναν χρόνο ακριβώς παρουσίας μας στη Βουλή, καταλάβαμε ότι η πολιτική της συγκεκριμένης Κυβέρνησης είναι «πουλήστε τα πάντα», όσο - όσο. Να φύγει το βάρος της ευθύνης, εμείς να είμαστε καλά, να κρατηθούμε στην Κυβέρνηση, να δώσουμε ένα κουπόνι, ένα pass και από εκεί και πέρα, «γαία πυρί μιχθείτω». Υπάρχει άλλη πρόταση; Υπάρχει αν αντιμετωπίζουμε τα θέματα με σοβαρότητα και υπευθυνότητα.

Επειδή εμείς σε αυτό το προτεινόμενο νομοσχέδιο, ούτε σοβαρότητα βλέπουμε, ούτε υπευθυνότητα, ούτε εξασφάλιση της εθνικής κυριαρχίας, είπα και στην αρχή της παρουσίασης των θέσεων μας, ότι επιφυλασσόμαστε. Και αυτό, για να μας δοθεί η δυνατότητα, τεκμηριωμένα και καθαρά πολιτικά, να απαντήσουμε στην Ολομέλεια, καταθέτοντας απέναντι στον ελληνικό λαό, τον τρόπο που η Κυβέρνηση θεωρεί ότι η παραχώρηση ή η υπό παραχώρηση, όπως η συγκεκριμένη, κομματιών της δημόσιας περιουσίας, δεν είναι με όρους οικονομικού συμφέροντος για τους Έλληνες πολίτες και το ελληνικό δημόσιο.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να δώσουμε τώρα τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή από τους «Σπαρτιάτες», τον κ. Κόντη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ το θέμα θα το πιάσω από τις δυνατότητες που βλέπω ότι έχει το Λιμάνι «Φίλιππος ΙΙ» της Καβάλας και τα μη παραχωρούμενα, τα άλλα τρία, για διαφορετικούς σκοπούς. Να πω, λοιπόν, ότι είναι ένα λιμάνι, το οποίο σήμερα έχει χονδρικά 12 μέτρα βύθισμα, το οποίο, όπως είπε και κάποιος συνάδελφος, μπορεί να πάρει δίπλα και βαπόρι γύρω στους 40.000 τόνους. Μπορεί να γίνει εκβάθυνση, σίγουρα, έχει τη δυνατότητα. Έχει δύο μεγάλους ντόκους και έναν μικρότερο. Μπορεί να γίνει και διαπλάτυνση.

Το κυριότερο, όμως, είναι, ότι εξαγωγέας ενός προϊόντος, το οποίο συνεχώς αυξάνεται σε ζήτηση και είναι το μάρμαρο. Το ελληνικό μάρμαρο, όπως ξέρετε, είναι ένα από τα πιο περιζήτητα μάρμαρα, μετά της Καράρας στην Ευρώπη και της Καράρας δεν είναι και δικά τους, τα πηγαίναμε εμείς από τη Βραζιλία και τα «βάφτιζαν» ιταλικά, στη μαρίνα ντι Καράρα στην Ιταλία, κοντά στο Λιβόρνο. Να σας πω, λοιπόν, ότι είμαστε 5η χώρα στον κόσμο στην εξαγωγή μαρμάρων και δεύτεροι στην Ευρώπη. Το 78% των εξαγωγών μας και της παραγωγής γίνεται από τη Βόρεια Ελλάδα και είμαι σίγουρος, γιατί είδα ότι και το Λιμάνι της Καβάλας είναι εξαγωγέας μαρμάρων, μέσω της ναυσιπλοΐας, μέσω πλοίων.

Εάν το λιμάνι αυτό, εκτός από τα άλλα προϊόντα, ιδιωτικοποιηθεί, θα δημιουργηθούν θέματα. Και εγώ ξεπερνάω, το ότι δεν έχουν καμία σχέση με τη ναυτιλία οι υποπαραχωρητές, γιατί η ΤΕΡΝΑ μπορεί να είναι καλή σε κατασκευές δρόμων, αλλά με τη ναυτιλία δεν έχει καμία σχέση. Εγώ να δεχτώ ότι θα στελεχώσει το προσωπικό του λιμανιού με άτομα που θα έχουν κάποια σχέση ή θα φέρνει εργολαβικά κάποιους να ξεφορτώνουν κατά καιρούς πλοία. Για μένα αυτό είναι μία λάθος προσέγγιση, γιατί θα πρέπει να υπάρχει μία έντονη και συστηματική δραστηριότητα, μόνιμη στο λιμάνι και δεν ξέρω αν θα είναι μόνιμοι οι εργάτες ή μόνιμοι συμβασιούχοι, οι οποίοι θα έχουν γνώση -δεν είναι μόνο η γνώση του πλοίου που έρχεται- για τον τύπο των πλοίων, γιατί μία φόρτωση - εκφόρτωση γίνεται πολύ πιο εύκολη, όταν γνωρίζει ο στοιβαδόρος, αυτοί που κάνουν την εκφόρτωση ή φόρτωση, τα χαρακτηριστικά του κάθε πλοίου. Άλλο είναι το Panamax, παλιά ήταν τα twin daggers, τα βαπόρια, τα φορτηγά τα τζενεραλάδικα που λέγαμε.

Σήμερα, λοιπόν, χρειάζεται να υπάρχει εξειδικευμένη γνώση, ειδικά με τις απαιτήσεις που υπάρχουν στη ναυτιλία για τις φορτώσεις. Να σας πω ένα απλό παράδειγμα, γι’ αυτό που είπα με το μάρμαρο, για να το ξέρετε, είναι και το μυστικό των μαρμαράδων στον κόσμο και των φορτοεκφορτωτών, των παραληπτών και των πωλητών. Όλοι, σήμερα, αγοράζουν μάρμαρα με τους παραλήπτες, με μια άτυπη συμφωνία να αναγράφεται ως βάρος πολύ χαμηλότερο, πολύ λιγότερο, από το βάρος που θα αναγράφεται πάνω στο μπλόκι, αν είναι μπλόκι γρανίτη, από το πραγματικό βάρος. Βλέπετε ότι τα βαπόρια που υποτίθεται φορτώνουν 23.000 τόνους, φεύγουν με 26.000, πραγματικά. Τα λέγαμε εμείς «πάπιες», γιατί πατάγανε σαν υποβρύχια, με κίνδυνο να βυθιστούν κιόλας.

Αυτό γιατί γίνεται; Γίνεται γιατί όταν κοπεί ένα μπλόκι γρανίτη δεν κόβεται ακριβώς ορθογώνιο παραλληλεπίπεδο, το κόβουν στα εργοστάσια οι παραλήπτες. Έχει γωνίες που προεξέχουν, που είναι άχρηστες για τον κάθε παραλήπτη, και έχει κάνει συμφωνία και συμφέρει και τον πωλητή να δείχνει ότι πούλησε λιγότερο. Αυτό σημαίνει και φοροδιαφυγή για το κράτος, αλλά είναι και επικίνδυνα για τη ναυσιπλοΐα των πλοίων, όταν φορτώνονται με τέτοια προϊόντα. Αυτά, λοιπόν, τα ξέρουν μόνο έμπειροι στοιβαδόροι, μόνο εταιρείες που είναι μόνιμες σε αυτή τη διαδικασία και όχι οι διάφοροι που είναι πρόσκαιροι.

Ξεπερνάω αυτή τη διαδικασία της φόρτωσης του μαρμάρου, για να πάω και στα άλλα θέματα. Αναφέρθηκα στο μάρμαρο, γιατί είναι το σημαντικότερο φορτίο που φορτώνεται εκεί. Το Λιμάνι αυτό, λοιπόν, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2022 - 2023 είναι ένας υγιής λιμένας, ακόμα και με τα δεδομένα τα σημερινά. Το 2023 είχε ταμειακά διαθέσιμα, σύμφωνα με την έκθεση του λιμένα, υψηλής ρευστοποιησιμότητας και μηδενικού ρίσκου, περίπου, 6,5 εκατομμύρια ευρώ, στις 31/12/2022. Δεν ξέρω πώς ήταν πέρσι ή πρόπερσι. Παίρνω την 31η Δεκεμβρίου του 2022. Επίσης, είχε τραπεζικές καταθέσεις όψεως διαθέσιμες σε πρώτη ζήτηση. Διαχείριση κινδύνων και συναλλαγματικός κίνδυνος δεν προέκυπτε, καθώς η εταιρεία συναλλασσόταν κυρίως με εγχώριους πελάτες σε ευρώ. Οι τιμές δεν επηρεάζονταν σημαντικά από τον πληθωρισμό, γιατί είναι παροχή υπηρεσιών. Το επιτόκιο κινδύνου δεν εκτίθετο σε κίνδυνο διακύμανσης, δεν είχε σημαντικές δανειακές υποχρεώσεις, το ίδιο και ο πιστωτικός κίνδυνος. Οι κρατικές επιχορηγήσεις ήταν γύρω στα 2.111.000 ευρώ για ηλεκτροφωτισμό, τροφοδοσία ελλιμενισμένων σκαφών και δεν ξέρω αν έπιανε και τα άλλα λιμάνια βέβαια. Η μισθοδοσία ήταν 313.000 ευρώ και πάλι εδώ δεν γνωρίζω, αν αναφέρεται στον «Φίλιππο ΙΙ» ή σε όλα. Ήταν μισθωτοί 11 άτομα, με μέσο μηνιαίο μισθό 2.000 ευρώ και υπολογισμό σε 14 μήνες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις 102.443 ευρώ, κρατική ενίσχυση επιστρεπτέα προκαταβολή Covid με αποπληρωμή το 50% εφάπαξ. Και οι κατηγορίες εσόδων είναι αυτές που γνωρίζουμε, χρήση γερανού, φορτοεκφόρτωση, εμπορεύματα. Έχω δει, ας πούμε, για παράδειγμα, ότι μόνο για τη χρήση του γερανού Gottwald, που είναι ο μεγαλύτερος, χρεώνουν 140 ευρώ την ώρα. Είναι ένα ποσό που είναι εφάμιλλο των αμερικανικών χρεώσεων στα αμερικανικά λιμάνια που ξέρουμε ότι είναι πολύ ακριβά.

Συνεπώς, βλέπουμε ότι είναι ένα λιμάνι, το οποίο αν αξιοποιηθεί σωστά, μπορεί να αποφέρει κέρδη, ειδικά με τη συνεχώς αυξανόμενη διακίνηση εμπορευμάτων, τόσο εισαγόμενων, όσο και εισαγόμενων. Το Λιμάνι αυτό, λοιπόν -και δεν θέλω να πω ότι πρόκειται για ξεπούλημα ή όχι- δίδεται για ένα πολύ μικρό αντίτιμο, το οποίο είναι αυτά τα 1.800.000, συν τις 300.000 ευρώ κάθε χρόνο και σε μια μακρά διάρκεια τεσσαρακονταετίας.

Πιστεύουμε ότι στο ΤΑΙΠΕΔ, που ασχολήθηκε με το θέμα, οι άνθρωποι προσωπικά πιστεύω, ότι είναι παντελώς άσχετοι ειδικά με το θέμα αυτό και ίσως θα πρέπει να ξανακοιτάξετε τη ζημία που προκαλούν στο ελληνικό κράτος, στο δημόσιο και στα αρμόδια Υπουργεία, γιατί είναι οικονομική ζημία, το να δίνεται ένα λιμάνι που έχει αυτά τα δεδομένα με αυτούς τους όρους, όπως έγινε και με το Αεροδρόμιο του Ελληνικού, το οποίο δόθηκε τώρα στους συνταξιούχους Καναδούς, οι οποίοι απολαμβάνουν ένα κέρδος 600.000 ευρώ κάθε χρόνο, το μοιράζονται μάλλον οι μέτοχοι εκεί όλοι. Αυτοί στο μερίδιο τους έχουν 300.000 ευρώ και είναι μια χαρά με ένα δισεκατομμύριο που έδωσαν.

Θα πρέπει, λοιπόν, να δούμε στην Ολομέλεια τελικά πώς έχει γίνει όλη αυτή η μελέτη. Να μας πουν, να τους ρωτήσετε πάλι, κύριε Υπουργέ, στο ΤΑΙΠΕΔ, ποιο είναι το business plan, το οποίο μέχρι σήμερα δεν έχουμε δει, αυτό το περίφημο Παράρτημα 15. Είπατε ότι έχουμε τη δυνατότητα να το πάρουμε. Εγώ θα ψάξω να το δω. Τι business plan έχουν αυτοί και γιατί ενδιαφέρονται για ένα υποτιθέμενο προβληματικό Λιμάνι, να το πάρει η TERNA, η οποία είναι ο κατασκευαστής, ο εθνικός μας κατασκευαστής και η οποία δεν έχει καμία σχέση με λιμάνια τώρα. Και ξέρουμε ότι τα λιμάνια, συνήθως, τα «κυνηγάνε» εταιρείες οι οποίες είναι σχετικές με τη ναυτιλία. Είδαμε την Cosco στον Πειραιά. Είδαμε σε άλλα σημεία να μπαίνουν εταιρείες που έχουν σχέση με την ναυτιλία. Μας κάνει μεγάλη εντύπωση αυτή η αμερικανική εταιρεία, η BFG ETERNA. Επίσης, μία εταιρεία που λέγεται EFA VENTURES, που όσο κι αν ψάξει κανείς, δεν βρίσκει τον ιδιοκτήτη. Είναι μία μονοπρόσωπη εταιρεία. Δεν ξέρω αν τον γνωρίζετε τον ιδιοκτήτη, πάντως δεν φαίνεται πουθενά, είτε στο ΓΕΜΗ, είτε σε άλλα στοιχεία ο ιδιοκτήτης αυτής της εταιρείας.

Πιστεύουμε ότι θα έπρεπε να είναι ξεκάθαρα τα στοιχεία, όλων όσων συμμετέχουν σε έναν τέτοιο διαγωνισμό. Θα ήθελα, πραγματικά, να ξέρω ποιος είναι ο κύριος EFA VENTURES, όχι ότι έχει μεγάλη σημασία το 10%, αλλά θα έπρεπε να είναι ξεκάθαρο.

Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να κλείσουμε τον κύκλο των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών με τον Ειδικό Αγορητή της «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ», τον κ. Καζαμία.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καταρχάς, θα ήθελα να χαιρετίσω τη σημερινή εργατική απεργία της ΑΔΕΔΥ για την ακρίβεια. Η κρίση του κόστους ζωής είναι τεράστια και πλήττει τα μεσαία και κατώτερα κοινωνικά στρώματα. Φοβόμαστε ότι τα μέτρα που λαμβάνονται για τον έλεγχο των τιμών από πλευράς της Κυβέρνησης δεν αποδίδουν και γι’ αυτό έχουμε συνεχή επανάληψη νέων μέτρων, και νέων μέτρων. Ο λόγος είναι ότι τα μέτρα αυτά, δυστυχώς, κατά το μεγαλύτερο ποσοστό είναι «για τα μάτια». Τα σούπερ μάρκετ και οι τράπεζες έχουν υπερκέρδη και η αγοραστική δύναμη των εργαζομένων είναι καθηλωμένη στα «τάρταρα».

Υπενθυμίζω ότι ένα από τα αιτήματα των απεργών σήμερα, είναι η επαναφορά του 13ου και 14ου μισθού. Η «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ» γι’ αυτό έχει καταθέσει πρόταση νόμου, καθώς είναι ένα αίτημα που υποστηρίζουμε και μάλιστα, έχει κοστολογηθεί και από το Λογιστήριο του Κράτους. Πιστεύουμε ότι η αύξηση των μισθών είναι ένα από τα ζωτικής σημασίας μέτρα που πρέπει να ληφθούν, για να αμβλύνουν κάπως το τεράστιο πρόβλημα της ακρίβειας, της αύξησης, και του κόστους ζωής.

Τώρα, έρχομαι στο νομοσχέδιο που συζητάμε. Θα ήθελα να συνοψίσω την θέση που διατυπώσαμε στην πρώτη συνεδρίαση, καθώς εκφράσαμε σοβαρές επιφυλάξεις για την ιδιωτικοποίηση της ζώνης «Φίλιππος ΙΙ» του Λιμένα Καβάλας. Τη στάση αυτή τη διατυπώσαμε, σε σχέση με μία σειρά από κριτήρια, τα οποία εμείς θεωρούμε ότι δεν πληρούνται ικανοποιητικά στη διαδικασία αυτής της ιδιωτικοποίησης. Το τίμημα, όπως ειπώθηκε και από άλλους ομιλητές και είχα την ευκαιρία να το αναλύσω πιο διεξοδικά, είναι μηδαμινό. Το ετήσιο τίμημα που θα εισπράττει το ελληνικό κράτος για 40 χρόνια είναι μηδαμινό.

Η Υπο-Παραχώρηση του Λιμένα στη Σύμπραξη «ΣΑΡΙΣΑ» προβλέπει την είσπραξη ενός εφάπαξ στην αρχή κόστους, 1,8, περίπου, εκατομμυρίων ευρώ. Την ίδια στιγμή, όμως, η Υπο-Παραχώρηση αυτή συνδέεται, στο άρθρο 13 της Σύμβασης και αυτό εντάσσεται στο πρώτο άρθρο του νομοσχεδίου, με τη μεταφορά μετοχών στις τρεις επιχειρήσεις, ύψους 6 εκατομμυρίων. Δηλαδή, υπάρχει μία προσωρινή αλλαγή και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς. Με άλλα λόγια μία Υπο-Παραχώρηση που γίνεται με όρους καθαρής ιδιωτικοποίησης και η αναντιστοιχία ανάμεσα στο εφάπαξ που θα πληρώσουν αυτές οι επιχειρήσεις και στο μετοχικό κεφάλαιο που θα αποκτήσουν, είναι οφθαλμοφανής και αυτό είναι υπέρ των επιχειρήσεων αυτών. Αλλά και το ετήσιο τίμημα που θα πληρώνουν, η αμοιβή που θα εισπράττει το δημόσιο για τα επόμενα 40 χρόνια, είναι πάρα πολύ χαμηλή. Όπως έχει δείξει η Έκθεση του Λογιστηρίου του Κράτους, το δημόσιο θα έχει μία καθαρή απώλεια ετήσιων εσόδων από την Υπο-Παραχώρηση και η αμοιβή με το ζόρι θα αντισταθμίζει αυτή την απώλεια. Με άλλα λόγια, το όφελος για τον Έλληνα φορολογούμενο θα είναι μηδαμινό.

Επίσης, εκφράσαμε σοβαρές επιφυλάξεις, διότι το ρυθμιστικό πλαίσιο, το οποίο ορίζεται στο άρθρο 2 της Σύμβασης, είναι φοβερά «χαλαρό». Στην πραγματικότητα, το ρυθμιστικό πλαίσιο διατυπώνεται σε μία σελίδα, η οποία είναι γεμάτη γενικόλογες παρατηρήσεις, εκ των οποίων μία από τις παρατηρήσεις είναι ότι θα πρέπει να υπάρχει εποπτεία του κράτους, όσον αφορά στην εφαρμογή της σύμβασης αυτής, ούτως ώστε οι όροι της Σύμβασης να εφαρμόζονται.

Με άλλα λόγια, το ρυθμιστικό πλαίσιο δεν προσδιορίζει τίποτα το συγκεκριμένο, όσον αφορά το τι πρέπει ακριβώς να κάνει το κράτος, στο άρθρο 2 του νομοσχεδίου, για να υπάρχει μία αυστηρή κρατική εποπτεία. Θεωρούμε ότι αυτή η κρατική εποπτεία δεν είναι ικανοποιητική και είναι πάρα πολύ χαλαρή.

Είχα, επίσης, την ευκαιρία να πω, ότι κάποια παραρτήματα δείχνουν πώς απαιτείται μία εφαρμογή πληθώρας κριτηρίων και προδιαγραφών, οι οποίες, απ’ ότι φαίνεται με το νομοσχέδιο, δεν είναι δυνατόν να επιτηρηθούν στην πλήρη τους λεπτομέρεια, διότι δεν προβλέπεται να υπάρχει το κατάλληλο προσωπικό να κάνει αυτή την επιτήρηση.

Ακόμη, οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις, όπως είναι ο τίτλος στο Παράρτημα 21.1 της Σύμβασης Υπο-Παραχώρησης θεωρούμε ότι είναι πάρα πολύ περιορισμένες και αυτό θέτει ένα ζήτημα σοβαρό, όσον αφορά το περιβαλλοντικό κόστος.

Θέσαμε, επίσης, επιφυλάξεις για τον τρόπο, με τον οποίο γίνεται η διαχείριση των εργασιακών υποθέσεων. Είχαμε την ευκαιρία στην ακρόαση φορέων να ακούσουμε εκπροσώπους των εργαζομένων, οι οποίοι ήρθαν να πουν ακριβώς αυτά που είπε η «Πλεύση Ελευθερίας» στην πρώτη συνεδρίαση. Διαβάζω από τα Πρακτικά της δεύτερης συνεδρίασης τα λόγια του κ. Συμεών Λευθεριώτη, που είναι ο Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος και εκπρόσωπος του Συλλόγου Υπαλλήλων του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας, ο οποίος είπε ότι «πρέπει να υπάρχουν κανόνες που να διέπουν και να εξασφαλίζουν τις θέσεις εργασίας των εργαζομένων που προϋπήρχαν πριν την παραχώρηση και στην προκειμένη περίπτωση τους λιμενεργάτες. Στη Σύμβαση Παραχώρησης της Ηγουμενίτσας, προς την εξασφάλιση θέσεων εργασίας, έστω και υποτυπωδώς, κάτι έγινε. Σε αυτή δεν προβλέπεται πουθενά. Θεωρώ ότι στους κυβερνητικούς ειδήμονες που γράφουν αυτές τις διατάξεις, πρέπει να δώσετε ρητή εντολή να συμπεριλάβουν, με κάποιον τρόπο, την εργασιακή εύνοια για όλα τα υπό παραχώρηση λιμάνια». Και εμείς ενστερνιζόμαστε αυτές τις απόψεις. Συνέχισε, λέγοντας «να εξασφαλίζεται η ασφάλεια» και αυτό είναι ένα δεύτερο ζήτημα «στη μεταφορά της διακίνησης των εμπορευμάτων, αλλά και η ασφαλής ταχύτητα τους από τη μεταφορά από τα πλοία στο λιμάνι».

Ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας, κ. Απόστολος Ντάλλας, στην ακρόαση φορέων, επίσης, είπε «ότι εμείς δηλώνουμε ότι είναι απαραίτητο να υπάρξει μόνιμο προσωπικό στο λιμάνι, γιατί υπάρχει μόνο ένας μόνιμος, αλλά υπάρχουν κάπου 30 με 40, περίπου, εργαζόμενοι, οι οποίοι δεν έχουν μόνιμες συμβάσεις. Λέει, λοιπόν, «εμείς δηλώνουμε ότι είναι απαραίτητο και πρέπει να υπάρξει μόνιμο προσωπικό στο λιμάνι, διότι αλλιώς πώς θα λειτουργήσει;» Και δεν εστιάζεται μόνο σε αυτό, συνεχίζει ο κ. Ντάλλας στην παρέμβασή του στην ακρόαση φορέων, αλλά «χρειάζεται προσωπικό που θα λειτουργεί τα υπόλοιπα, την υποστήριξη του λιμένα, την οργάνωση του λιμένα. Όλα αυτά είναι αυτή τη στιγμή στον αέρα». Μάς προβληματίζουν ιδιαίτερα αυτά τα ζητήματα και φοβόμαστε, ότι δεν υπάρχει πρόβλεψη στη Σύμβαση αυτή, ούτως ώστε να μετατρέπονται οι εργασιακές συμβάσεις σε μονίμου χρόνου, να μονιμοποιηθούν κάποιοι εργαζόμενοι εκεί και να εξασφαλιστούν οι συνθήκες εργασίας τους.

Τέλος, θέλω να κάνω ένα σχόλιο, κύριε Πρόεδρε, με λίγη ανοχή όπως αυτή που δώσατε στους άλλους ομιλητές, αναφορικά με το υποτιθέμενο μεγάλο επίτευγμα αυτής της Σύμβασης, έτσι όπως το παρουσιάζει η Κυβέρνηση. Και είναι, ότι ναι μεν, οι αμοιβές μπορεί να μην προσθέτουν τίποτα, να υπάρχει μία απώλεια, οι αμοιβές να την αντισταθμίζουν, άρα, το καθαρό όφελος να μην είναι σπουδαίο, μπορεί, βεβαίως, να υπάρχουν κάποια ζητήματα, όσον αφορά τον διαγωνισμό, αλλά αυτά κατάφερε να πετύχει ο διαγωνισμός, το μεγάλο επίτευγμα, όμως, έτσι όπως το παρουσιάζει η Κυβέρνηση και η κυβερνητική πλειοψηφία, είναι ότι θα γίνουν επενδύσεις, ότι θα επενδυθούν χρήματα στο λιμάνι. Μάλιστα, χρησιμοποιείται ένα ποσό, της τάξης των 36 εκατομμυρίων στον Τύπο, αναφορικά με αυτές τις επενδύσεις.

Πρέπει, βεβαίως, να πω -και αυτό είναι ένα μεγάλο μέρος της κριτικής που έχουμε κάνει- ότι λείπουν πάρα πολλά κομμάτια από τη Σύμβαση, τα Παραρτήματα που δεν τα βλέπουμε. Άρα, καλούμαστε να κυρώσουμε μία Σύμβαση, την οποία δεν μπορούμε να διαβάσουμε στο σύνολό της.

Θεωρούμε ότι κάποια από αυτά τα ζητήματα διατυπώνονται στο Παράρτημα 15 που αφορά το business plan, το αναπτυξιακό μοντέλο, για το οποίο αναφέρθηκα διεξοδικά στην πρώτη συνεδρίαση.

Οι ερωτήσεις που αφορούν τις επενδύσεις αυτές είναι κυρίως δύο. Η πρώτη είναι, τι θα κάνει η Κυβέρνηση, αν, για παράδειγμα, η σύμπραξη δεν επενδύσει 36 εκατομμύρια στα επόμενα χρόνια; Έχετε τρόπο να τους το επιβάλλετε; Φοβόμαστε πώς όχι. Αυτό είναι ένα νούμερο που χρησιμοποιείται, για να εντυπωσιάσει, αλλά δεν υπάρχει συγκεκριμένη ρύθμιση που να επιβάλλει να επενδυθούν αυτά τα χρήματα.

Δεύτερον, όσον αφορά στην επένδυση, η επένδυση αυτή, για τα επόμενα 40 χρόνια, είναι κάτι που θα ωφελήσει τη σύμπραξη που θα εκμεταλλεύεται τον λιμένα. Δεν είναι κάτι που θα ωφελήσει το ελληνικό δημόσιο. Βεβαίως, σε αυτή θα πρέπει να επενδύσουν. Είναι σαν να έχει κάποιος ένα παλιό αυτοκίνητο, το δίνει σε κάποιον που επενδύει πάνω του, για να το βελτιώσει και να το χρησιμοποιεί για τα επόμενα 40 χρόνια. Αυτός που θα ωφεληθεί, είναι αυτός που έχει κάνει την επένδυση. Πόσο όφελος από αυτή την επένδυση θα περάσει στην ελληνική κοινωνία, στους εργαζόμενους και στην κοινωνία της πόλης της Καβάλας; Αυτό είναι ένα ερωτηματικό και ο βασικός ωφελούμενος αυτής της επένδυσης είναι οι ιδιώτες που θα πάρουν το λιμάνι. Άρα, επενδύουν για τον εαυτό τους.

Επομένως, θεωρούμε ότι το να το προβάλλει αυτό η Κυβέρνηση ως ένα μεγάλο επίτευγμα, είναι μία προσπάθεια να μεταφέρει στην ευρύτερη κοινωνία μία επένδυση που αποτελείται από ιδιώτες με κύριο όφελος -δεν λέω ότι είναι το μοναδικό- αλλά με κύριο ωφελημένο τους ίδιους τους ιδιώτες. Αυτοί θα εκμεταλλευτούν τους «καρπούς» αυτής της επένδυσης. Άρα, όταν χρησιμοποιείται αυτό το επιχείρημα, καλό είναι να χρησιμοποιείται μέσα στο περιορισμένο πλαίσιο που ανήκει.

Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα ολοκληρώσουμε την επεξεργασία του νομοσχέδιου με την τοποθέτηση του κ. Παππά.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνουμε σήμερα την επεξεργασία και τη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τίτλο «Κύρωση της από 23 Νοεμβρίου 2023 Σύμβασης Υπο-Παραχώρησης μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου, της εταιρείας «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» και της εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε.», και αφετέρου της εταιρείας «ΣΑΡΙΣΑ Υπο-Παραχώρηση Λιμένος Καβάλας Φίλιππος ΙΙ Ανώνυμη Εταιρεία», της εταιρείας «Blacksummit Financial Group Inc», της εταιρείας «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών Ακινήτων Κατασκευών» και της εταιρείας «Ευρωπαϊκές Επενδύσεις και Επιχειρήσεις Αεροδιαστημικής Μονοπρόσωπη Ανώνυμος Εταιρεία».

Όπως γνωρίζετε, η Σύμβαση που θα κληθεί να κυρώσει η Ολομέλεια περιλαμβάνει τον υφιστάμενο προβλήτα εμβαδού, περίπου, 117 στρεμμάτων, πρόσθετη έκταση 165 στρεμμάτων, τον αποσπασμένο Μώλο και κυματοθραύστη, την εμπορική δραστηριότητα, γενικό φορτίο, ξηρού χύδην φορτίο και περιστασιακά εξυπηρέτηση εμπορευματοκιβωτίων και υφιστάμενου εξοπλισμού του λιμανιού.

Συνολικά, ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας διαθέτει τέσσερις Λιμένες. Τον «Απόστολο Παύλο», που είναι και ο κεντρικός Λιμένας, τον «Φίλιππο ΙΙ», για τον οποίο μιλάμε σήμερα, που είναι και το εμπορικό λιμάνι και τους Λιμένες της Νέας Περάμου και της Κεραμωτής.

Στον Οργανισμό Λιμένος Καβάλας παραμένουν οι τρεις αυτοί Λιμένες, ενώ το Λιμάνι του «Φιλίππου ΙΙ» υποπαραχωρείται και μάλιστα, κατ’ εφαρμογή νομοθεσίας της περιόδου διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ. Είναι και το θέμα για το εργασιακό, ότι στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας παραχωρήθηκε όλο το Λιμάνι. Εδώ, επειδή υποπαραχωρείται ένα κομμάτι, για αυτόν τον λόγο δεν έχει μπει το κόμματι των εργαζομένων, γιατί είναι ένας εργαζόμενος τυπικά, ο μόνιμος, ο οποίος, έχει το authority και από τον Οργανισμό Λιμένος Καβάλας ή να πάει στον Οργανισμό Λιμένος Καβάλας ή να παραμείνει με τη θέλησή του στη νέα εταιρεία.

Κυρίες και κύριοι, η διαδικασία της ακρόασης των φορέων κρίνω ότι μας έκανε σοφότερους ως προς το νομοσχέδιο. Μάς καθιστά σοφότερους, κυρίως ως προς τη θετική επίδραση και τα οφέλη της υπό παραχώρηση προβλήτας «Φίλιππος II». Όπως αντιληφθήκατε, το σύνολο των φορέων βλέπει θετικά τη διαδικασία, εκτιμώντας την επίδραση στην τοπική κοινωνία και οικονομία. Οι δύο βαθμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ο Α΄ και ο Β΄, ο Δήμος Καβάλας και η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας, δια στόματος του Δημάρχου Καβάλας και του Περιφερειάρχη Καβάλας και η Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος εξέφρασαν συνολικά θετική γνώμη.

Τις θετικές τους γνώμες ανέφεραν, επίσης, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων και ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας, με τον τελευταίο να είναι και ο άμεσα ενδιαφερόμενους φορέας, ενώ το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Καβάλας, όπως και το Επιμελητήριο Καβάλας, αναφέρθηκαν στις προοπτικές ανάπτυξης που δημιουργούνται από την επένδυση που θα γίνει στον «Φίλιππος II» και συμφώνησαν με τον Δήμαρχο της Καβάλας.

Πρόκειται, λοιπόν, για μία Υπο-Παραχώρηση η οποία έχει τη σύμφωνη γνώμη των τοπικών φορέων και όλων των θεσμών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να τονίσω μία πτυχή του νομοσχεδίου, την οποία δεν πρέπει να παραβλέπουμε. Η πτυχή αυτή αφορά στο γεωπολιτικό αποτύπωμα της περιοχής και τις προοπτικές αναβάθμισης που δημιουργούνται. Με την είσοδο επενδυτών στο «Φίλιππος II» έχουμε τη δυνατότητα και την ευκαιρία να αξιοποιήσουμε και να ενισχύσουμε τον ρόλο του λιμανιού στην περιοχή της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και συνολικά των Βαλκανίων. Είναι το μόνο εμπορικό λιμάνι, το οποίο έχει απευθείας είσοδο στην Εγνατία οδό. Κατά μήκος της Εγνατίας οδού, η οποία διασχίζει την Ήπειρο, τη Μακεδονία και τη Θράκη, εκκινώντας από το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, απ’ όπου υπάρχει τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Ευρώπη, την Ιταλία και καταλήγει στους Κήπους του Έβρου στα Ελληνοτουρκικά σύνορα, βρίσκονται τέσσερις από τους σημαντικότερους λιμένες της Βορείου Ελλάδος. Ένας από αυτούς είναι το Λιμάνι της Καβάλας, για το οποίο συζητάμε σήμερα.

Η Εγνατία Οδός λειτουργεί ως συλλεκτήριος οδικός άξονας των μεταφορών βαλκανικής και της ανατολικής Ευρώπης, καθώς εκεί καταλήγουν, όπως είπα και στην πρώτη ομιλία μου, οι πανευρωπαϊκοί διάδρομοι. Αντιλαμβανόμαστε το Λιμάνι της Καβάλας, ως ένα λιμάνι καίριας εμπορικής σημασίας, το οποίο λειτουργεί συμπληρωματικά με εκείνα της Αλεξανδρούπολης, της Θεσσαλονίκης και της Ηγουμενίτσας. Όσο υπερβολικό και αν ακούγεται, μπορούμε να μιλάμε, το ανέφερε και ο Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας σήμερα ξανά, για την «Εγνατία των Λιμανιών». Μία νοητή γραμμή ανάπτυξης στον άξονα Ανατολής - Δύσης και Βορρά - Νότου, ως πύλη του βαλκανικού διαδρόμου και της ανατολικής Ευρώπης. Το Λιμάνι της Καβάλας είναι ένας κόμβος και ένα σημείο, από το οποίο γίνεται μεταφορά χύδην φορτίων, σιτηρών, μαρμάρων, τσιμέντων και πολλών άλλων υλικών με αυτή την επένδυση, χωρίς να χάνει την κυριότητά του σε αυτό το Ελληνικό Δημόσιο, αξιοποιώντας, παράλληλα, τη γεωστρατηγική θέση μας.

Η αναβάθμιση κρίσιμων υποδομών, όπως τα λιμάνια, αποτελεί προϋπόθεση προκειμένου η χώρα μας να αξιοποιήσει στον μέγιστο βαθμό την γεωστρατηγική της θέση και να αναβαθμίσει τον περιφερειακό της ρόλο στο διεθνές εμπόριο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν νομοσχέδιο δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη εμπορικού λιμένα της Καβάλας, Φίλιππος II, την πραγματοποίηση σημαντικών επενδύσεων και τη δημιουργία νέων άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας. Η Καβάλα που αποτελεί, ήδη, σημαντικό ενεργειακό κόμβο και περιφερειακή ενότητα που αναπτύσσεται, επίσης, ο τουρισμός, αποκτά με τη συμφωνία αυτή σημαντικές προοπτικές για ανάπτυξη στον χώρο του διεθνούς εμπορίου.

Επειδή όμως μίλησα νωρίτερα για τα οφέλη που αποκομίζει η τοπική κοινωνία, να σας επισημάνω, ότι αναβαθμίζονται σημαντικές υποδομές, τόσο του Τελωνείου, όσο και του Λιμεναρχείου. Ο επενδυτής αναλαμβάνει, ως υποχρεωτικές επενδύσεις, τη δημιουργία τελωνείου και λιμεναρχείου και πλοηγικής υπηρεσίας. Το τελωνείο και το λιμεναρχείο που θα δημιουργηθούν στο «Φίλιππος II», πρόκειται για ένα σημαντικό κοινωνικό αποτύπωμα για την πόλη της Καβάλας και τους κατοίκους της, γιατί θα μειωθεί σημαντικά η κυκλοφοριακή επιβάρυνση για την πόλη, αφού τα φορτηγά οχήματα που σήμερα περνούν αναγκαστικά μέσα από την πόλη, βγαίνοντας από το λιμάνι που είναι 8 χιλιόμετρα έξω, αναγκάζονται να πάνε μέσα στην πόλη, για να γίνει ο εκτελωνισμός. Οπότε καταλαβαίνετε, ότι αυτό, πλέον, θα αλλάξει, γιατί πλέον τα οχήματα θα φεύγουν απευθείας στην Εγνατία οδό και αποσυμφορηθεί πάρα πολύ ο ήδη επιβαρυμένος ιστός της πόλης.

Κυρίες και κύριοι, στο σημείο αυτό να εξετάσουμε και το αντικειμενικό σκέλος της Υπο-Παραχώρησης. Βάσει μελέτης βιωσιμότητας που πραγματοποιήθηκε το 2021, προέκυψε ότι ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας θα συνεχίσει να είναι βιώσιμος και μετά την απόσχιση της δραστηριότητας του Λιμένος «Φίλιππος II». Επομένως, το όποιο ποσό του αντισταθμιστικού τέλους δίδεται, αποτελεί, επί της ουσίας, πρόσθετο έσοδο για τον Οργανισμό. Εκτός, όμως, από το ύψος του τιμήματος, ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι προβλέψεις που περιλαμβάνονται στη Σύμβαση που αφορούν τις επενδύσεις που θα γίνουν.

Η Σύμβαση δεσμεύει τον επενδυτή να πραγματοποιήσει ορισμένες υποχρεωτικές επενδύσεις. Εάν δεν γίνουν, στο άρθρο 29, που αφορά στο κομμάτι της καταγγελίας, φαίνεται ξεκάθαρα, ότι μπορεί να ακυρωθεί η συγκεκριμένη Υπο-Παραχώρηση. Η υποχρέωση του επενδυτή, λοιπόν, είναι να κατασκευάσει κτίρια για την εξυπηρέτηση αναγκών της Λιμενικής Αρχής, της πλοηγικής υπηρεσίας, καθώς και τον τελωνειακό σταθμό, σύμφωνα με τις προτάσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αλλά και της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων για το Τελωνείο.

Επιπρόσθετα, ο επενδυτής αναλαμβάνει την υποχρέωση σε εκπόνηση μελέτης για αναδάσωση της περιοχής Άσπρης Άμμου, της υλοποίησης του έργου της αναδάσωσης και τα έργα συντήρησης, καθαρισμού, προστασίας και φύλαξης της ανωτέρω περιοχής, καθ’ όλη τη διάρκεια της Υπο-Παραχώρησης. Όπως φαίνεται ξεκάθαρα από το μοντέλο αυτό, θα το πραγματοποιήσει και θα το υλοποιήσει τα πρώτα δύο χρόνια. Βάσει του οικονομικού τους μοντέλου, ο επενδυτής έχει υπολογίσει ότι θα επενδύσει κεφάλαια τα οποία ανέρχονται στα 36 εκατομμύρια ευρώ, περίπου.

Παράλληλα, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου έχει εκκινήσει τη διαδικασία εκπόνησης του master plan για τον κεντρικό λιμένα «Απόστολος Παύλος», ώστε με τον τρόπο αυτόν να επιτευχθεί η συνολική ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών της Καβάλας.

Κυρίες και κύριοι, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας προχωρά με σταθερά βήματα και με διαφάνεια στην αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας, με πολλαπλά οφέλη για την οικονομία, τον Κρατικό Προϋπολογισμό, την ανάπτυξη, την κοινωνία, την απασχόληση και το εμπόριο. Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Χρήστος Στυλιανίδης, είχε επισημάνει, ότι η εν λόγω Σύμβαση είναι ένα μεγάλο άλμα και μία νέα αρχή για την πόλη της Καβάλας και την ευρύτερη περιοχή.

Επίσης, ο Υπουργός Υποδομών Μεταφορών, κ. Σταϊκούρας, που ήταν πρόσφατα στην Καβάλα, προχώρησε σε ανακοίνωση του νέου 20ετους σχεδιασμού στο τμήμα «Νέα Καρβάλη - Τοξότες Ξάνθης», όπου υπάρχει χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα «Συνδέοντας την Ευρώπη». Αυτό συνεπάγεται την προκήρυξη ενός νέου διαγωνισμού, με εξασφαλισμένα χρήματα για το τμήμα 37 χιλιομέτρων, που αφορά στην κατασκευή νέας γραμμής τρένου με ηλεκτροκίνηση - σηματοδότηση. Πρόκειται για γραμμή από το Λιμάνι της Νέας Καρβάλης, μέχρι τους Τοξότες Ξανθής, όπου θα ενώνεται με το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνοντας, γνωρίζουμε όλοι ότι ο «Φίλιππος ΙΙ», είναι ένα εμπορικό λιμάνι, με σημαντικό ρόλο στη περιοχή και με την Υπο-Παραχώρηση αυτή επιδιώκουμε την αναβάθμιση του ρόλου του. Μπορεί να μετατραπεί σε ένα διαμετακομιστικό κέντρο εμπορίου και Logistics, το οποίο θα αναπτύξει και θα αναβαθμίσει συνολικά όλη την ευρύτερη περιοχή. Από την άλλη, η συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα είναι απαραίτητη, για να κάνουμε τα απαιτούμενα βήματα εξέλιξης, που έχει ανάγκη η πόλη της Καβάλας και ευρύτερα όλη η Μακεδονία. Γίνεται μία νέα αρχή για την πόλη, συνολικά.

Το Λιμάνι είναι η υποδομή που ευελπιστούμε να απογειώσει την πόλη της Καβάλας, και την ευρύτερη περιοχή της Μακεδονίας μας.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συζήτηση, επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της από 23 Νοεμβρίου 2023 Σύμβασης Υπο-Παραχώρησης μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου, της εταιρείας «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» και της εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε.», και αφετέρου της εταιρείας «ΣΑΡΙΣΑ Υπο-Παραχώρηση Λιμένος Καβάλας Φίλιππος ΙΙ Ανώνυμη Εταιρεία», της εταιρείας «Blacksummit Financial Group Inc», της εταιρείας «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών Ακινήτων Κατασκευών» και της εταιρείας «Ευρωπαϊκές Επενδύσεις και Επιχειρήσεις Αεροδιαστημικής Μονοπρόσωπη Ανώνυμος Εταιρεία».

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

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Λαζαρίδης, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Μαμουλάκης, επιφυλάχθηκε.

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

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΟΣ», κ. Δελής, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κ. Φωτόπουλος, επιφυλάχθηκε.

Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Φωτίου, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Βρεττός, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Κόντης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κ. Καζαμίας, επιφυλάχθηκε.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα του σχεδίου νόμου, καθώς και το ακροτελεύτιο άρθρο, γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής«Κύρωση της από 23 Νοεμβρίου 2023 Σύμβασης Υπο-Παραχώρησης μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου, της εταιρείας «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» και της εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε.», και αφετέρου της εταιρείας «ΣΑΡΙΣΑ Υπο-Παραχώρηση Λιμένος Καβάλας Φίλιππος ΙΙ Ανώνυμη Εταιρεία», της εταιρείας «Blacksummit Financial Group Inc», της εταιρείας «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών Ακινήτων Κατασκευών» και της εταιρείας «Ευρωπαϊκές Επενδύσεις και Επιχειρήσεις Αεροδιαστημικής Μονοπρόσωπη Ανώνυμος Εταιρεία», γίνεται δεκτό, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Σας ευχαριστώ. Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Φωτόπουλος Στυλιανός, Χήτας Κωνσταντίνος, Φωτίου Θεανώ, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Κόντης Ιωάννης, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 12.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ H ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

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