**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, 19 Ιουλίου 2024, ημέρα Παρασκευή και ώρα 11.20΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Αντιπροέδρου αυτής, κυρίας Φωτεινής Αραμπατζή, με θέμα ημερήσιας διάταξης την συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένα Ηρακλείου» (2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

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

Στην Επιτροπή παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, κατά τα οριζόμενα στο άρθρου 38 του Κανονισμού της Βουλής, οι κ.κ. Συμεών Λευθεριώτης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος (ΟΦΕ) , Μηνάς Παπαδάκης, Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ ΑΕ), Απόστολος Ντάλας, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος (ΟΜΥΛΕ), Μενέλαος Μποκέας, Δήμαρχος Μαλεβιζίου, Φώντας Σφακιανάκης, Πρόεδρος του Συνδέσμου Μονίμων Εργατών Λιμένος Ηρακλείου, Θάνος Βασιλόπουλος, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συνδέσμου Εργαζομένων στη Ναυτιλία και τον Τουρισμό (ΠΑΣΕΝΤ) και Ανδρέας Μαρινάκης, Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ ΑΕ).

Επίσης, εξέθεσαν τις απόψεις τους, μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης (άρθρο 38§9), οι κ.κ. Νικόλαος Γιαμπανάς, Senior Project Manager του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), Απόστολος Παπαποστόλου, Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ), Αθανάσιος Λιάγκος, Πρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) και Εκτελεστικός Πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Νίκος Ξυλούρης, Αντιπεριφερειάρχης Κρήτης, Αλέξης Καλοκαιρινός, Δήμαρχος Ηρακλείου, Παύλος Μπαριτάκης, Δήμαρχος Βιάννου, Στυλιανός Βοργιάς, Πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Ηρακλείου και Εμμανουήλ Αλιφιεράκης, Πρόεδρος του Εμπορικού Επιμελητηρίου Ηρακλείου.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης, Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένα Ηρακλείου».

Βρισκόμαστε στην δεύτερη συνεδρίαση με θέμα την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων. Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Στέφανος Γκίκας.

Ξεκινάμε δίνοντας ευθύς αμέσως τον λόγο στους εκπροσώπους των φορέων, τους οποίους και καλωσορίζουμε. Τον λόγο έχει ο κ. Νικόλαος Γιαμπανάς, εκ μέρους του ΤΑΙΠΕΔ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΙΑΜΠΑΝΑΣ (Senior Project Manager του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ))**: Ως στέλεχος του ΤΑΙΠΕΔ, είμαι στην ομάδα που διαχειρίστηκε το έργο του διαγωνισμού για την πώληση του πλειοψηφικού ποσοστού στον Οργανισμό του Ηρακλείου, περισσότερο ανήκω στην ομάδα της εισήγησης. Δεν μπορώ να δεχτώ ερωτήσεις μιας και δεν έχω να αναπτύξω κάτι πέρα από το νόμο τον οποίο έχετε μπροστά σας προς εξέταση.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Λευτεριώτη από την ΟΦΕ.

**ΣΥΜΕΩΝ ΛΕΥΤΕΡΙΩΤΗΣ (Πρόεδρος Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος (ΟΦΕ)**: Σας ευχαριστώ για τη σημερινή πρόσκληση να παρευρεθώ στη συνεδρίαση της Επιτροπής σας, που αφορά την παραχώρηση του 67% του λιμανιού του Ηρακλείου στον Όμιλο Grimaldi.

Ως πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών, αναγνωρίζω τα οφέλη τόσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο που έχει να προσφέρει η συγκεκριμένη πολιτική επιλογή της Κυβέρνησής σας. Η θέση μου, εκπροσωπώντας τα 60 Σωματεία και πάνω από 2.000 λιμενεργατικά μέλη της Ομοσπονδίας μας - γιατί υπάρχουν και μέλη που έχουμε στην ξηρά, λαχαναγορές κτλ.- δεν είναι αντίθετη προς το σχέδιο νόμου. Όμως, όπως είχα αναφέρει και σε προηγούμενη Επιτροπή με θέμα που αφορούσε την Υπο-παραχώρηση του λιμανιού της Καβάλας, δεν έχει προβλεφθεί καμία διάταξη για την εξασφάλιση των εργαζομένων και συγκεκριμένα των λιμενεργατών, αλλά όχι μόνο των λιμενεργατών αλλά και των υπολοίπων εργαζομένων που είναι στον Οργανισμό. Θεωρούμε απαραίτητο, και το αναφέρουμε για τρίτη φορά ως Ομοσπονδία, και πρέπει να υπάρχει μια τροποποίηση σε όλη αυτή τη διαδικασία ούτως ώστε να προβλεφθεί για τους υπάρχοντες εργαζόμενοι το δικαίωμα της συνέχισή τους στην εργασία. Τονίζω, ότι οι λιμενεργάτες δεν είναι αυτό που θυμόμαστε από παλιά. Έχουν αναπτύξει skills πιστοποιήσεων, έχουν επαγγελματικό περίγραμμα 300 σελίδων που περιγράφει την εργασία τους, έχουν διεθνή πιστοποιητικά εναρμονισμένα με τον Κανονισμό 352 που αφορά την εργασία, ISO για να μην αναφέρω και όλα τα υπόλοιπα πιστοποιητικά τα οποία θα είναι κουραστικά.

Το λιμάνι του Ηρακλείου δεν είναι μόνο χρήσιμο για την τουριστική κίνηση της χώρας. Είναι κομβικό σημείο για την διακίνηση των αγαθών, από την Κρήτη και προς την Κρήτη, όπου είναι πάρα πολύ σημαντική η ταχύτητα, η ασφάλεια -στην οποία δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση- της διακίνησης των εμπορευμάτων. Εμείς είμαστε αυτοί που συμβάλλουμε σε αυτή τη διαδικασία, σε αυτό τον κρίκο.

Ζητώ λοιπόν την τροποποίηση, έτσι ώστε να εξασφαλιστούν οι θέσεις εργασίας των υφιστάμενων εργαζομένων.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Παπαδάκη από τον ΟΛΗ ΑΕ.

**ΜΗΝΑΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ ΑΕ))**: Σας ευχαριστώ για την πρόσκληση.

Η παγκόσμια οικονομία, η ναυτιλία αλλά και τα λιμάνια, εισέρχονται σε μια νέα εποχή, την εποχή της παγκοσμιοποίησης και την εποχή των εναλλακτικών καυσίμων στις μεταφορές. Στη νέα αυτή εποχή αλλάζει ο ρόλος των λιμένων από τον τυπικό ρόλο όπως τον γνωρίζαμε έως τώρα, πού ήταν χώροι διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, και γίνεται χώρος παραγωγής, αποθήκευσης και διακίνησης ενέργειας από ήπιες μορφές αλλά και εναλλακτικών καυσίμων. Ήδη τα λιμάνια της βόρειας Ευρώπης είναι μπροστά, τα λιμάνια της Μεσογείου ακολουθούν και όσον αφορά τα ελληνικά λιμάνια προσπαθούμε να προσαρμοστούμε για να ακολουθήσουμε τις εξελίξεις. Το ύψος των επενδύσεων που απαιτούνται γι’ αυτό τον μετασχηματισμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι μερικά δισεκατομμύρια και για την Ελλάδα είναι αρκετές δεκάδες εκατομμύρια ευρώ. Είναι, όμως, απαραίτητες για να μπορέσουμε να ακολουθήσουμε και να μη χάσουμε το ανταγωνιστικό μας πλεονέκτημα.

Το λιμάνι του Ηρακλείου είναι ένα λιμάνι μεσαίου μεγέθους, το οποίο ανήκει όμως στον κεντρικό πυρήνα, όπως λέμε το Court TNT Network της Ευρώπης, και είναι υποχρεωμένο να συμμορφωθεί με τις σχετικές απαιτήσεις, όπως για παράδειγμα είναι το Cold Ironing, δηλαδή η ηλεκτροδότηση πλοίων κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού τους από τη στεριά, μέχρι το 2030. Ένα project για το οποίο εμείς ως Διοίκηση έχουμε ήδη έτοιμες, ώριμες μελέτες και έχουμε ένα προϋπολογισμό 25 εκατομμύρια ευρώ για να εκπονηθεί. Για τις τεράστιες απαιτήσεις του Cold Ironing, 16 μεγαβάτ σε ισχύ που σημαίνει ότι πρέπει να βρούμε και να παράγουμε ενέργεια από ήπιες μορφές, έχουμε και εκεί μεριμνήσει. Έχουμε εστιάσει σε ένα project παραγωγής ενέργειας από την κυματική ενέργεια που μαζί με τη θωράκιση του προσήνεμου μόλου ανέρχεται στα 50 εκατομμύρια ευρώ.

Τα αναφέρω όλα αυτά για να καταλάβετε το ύψος των φρέσκων επενδυτικών κεφαλαίων το οποίο απαιτείται για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε, να υλοποιήσουμε αυτές τις επενδύσεις και να διατηρήσουμε την ανταγωνιστικότητα στη διεθνή σκηνή, ένα λιμάνι το οποίο μάλιστα είναι παράλληλα και ένα σημαντικό λιμάνι κρουαζιέρας. Ταυτόχρονα, απαιτείται εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων κρουαζιέρας με ένα νέο τερματικό σταθμό, καθώς και ανανέωση του μηχανολογικού εξοπλισμού, ο οποίος είναι απαρχαιωμένος. Η ιδιωτικοποίηση, θεωρώ πως είναι μεγάλη ευκαιρία για να προσελκύσουμε νέα κεφάλαια και να μπορέσουμε να υλοποιήσουμε όλες αυτές τις επενδύσεις για τις οποίες έχουμε ήδη προετοιμάσει το έδαφος.

Κλείνοντας, να πω δυο λόγια σχετικά με το τίμημα, για το οποίο υπήρξε πολλή κουβέντα στο παρελθόν. Το κράτος εισπράττει παράλληλα ένα πολύ υψηλό ποσό, ένα τίμημα 80 εκατομμύρια ευρώ για το 67%, που σημαίνει αποτίμηση του λιμανιού 120 εκατομμύρια ευρώ, όταν οι αντίστοιχες εισηγμένες εταιρείες, δηλαδή ο ΟΛΘ και ο ΟΛΠ έχουν κεφαλαιοποιήσει, ο ΟΛΘ 211 εκατομμύρια ευρώ και ο ΟΛΠ 685. Ως ΟΛΗ πουληθήκαμε 28 φορές το EBITDA το2023 -όπου γράψαμε ιστορικό ρεκόρ EBITDA- έναντι 10 φορές το EBITDA που διαπραγματεύονται τα άλλα λιμάνια. Δηλαδή, τριπλάσιο τίμημα από ότι αποτιμάει η αγορά. Νομίζω πως είναι μια τεράστια επιτυχία της ελληνικής Κυβέρνησης, του ΤΑΙΠΕΔ και της Διοίκησης του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει τώρα ο Πρόεδρος της ΡΑΛ, κ. Παπαποστόλου.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΠΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ)):** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Αξιότιμα μέλη της Επιτροπής, κυρίες και κύριοι, σας ευχαριστώ για την πρόσκληση και για τη δυνατότητα να παρέμβουμε. Καταρχάς, να πω ότι η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων έχει γνωμοδοτήσει σχετικά με τον Κυρωτικό νόμο τον οποίον συζητάτε και θα συζητήσετε και τις επόμενες ημέρες, και έχει εκδώσει τη γνωμοδότηση 53 του 2024, η οποία έχει την κοινή γνώμη και των δύο εισηγητών της Αρχής και επιπλέον έχει ληφθεί με ομόφωνη απόφαση και την παρουσία όλων των μελών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων κατά την συνεδρίαση και τη λήψη της απόφασης.

 Εμείς λάβαμε τον πλήρη φάκελο στις 19/2/2024 και εν συνεχεία στις 26/2/2024 εκδώσαμε αυτή τη γνωμοδότηση, η οποία αφορά τις διατάξεις του κυρωτικού, όπως είπα. Υπήρχαν συγκεκριμένες παρατηρήσεις και προτάσεις της Αρχής επί του σχεδίου του κυρωτικού. Διαπιστώνω ότι οι τρεις πρώτες παρατηρήσεις, οι οποίες αφορούσαν κυρίως σε ζητήματα που σχετίζονται με λεκτικές ή γραμματικές διορθώσεις και αναδιατυπώσεις έχουν γίνει αποδεκτές και έχουν ενσωματωθεί. Η δε παρατήρησή μας που αφορούσε τα λιμενικά έργα βλέπουμε ότι πράγματι και το παλιό άρθρο 10, το νέο 8 όπως έχει έρθει προς ψήφιση, έχει ενσωματώσει και αυτές τις προβλέψεις και μάλιστα τόσο ώστε να διευκολυνθούν οι διαδικασίες και ορθώς προβλέπει όταν υπάρχει άρνηση έγκρισης έργων η απόφαση να είναι αιτιολογημένη.

 Όσον αφορά τον έλεγχο συμμετοχών στον «Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου ΑΕ» γνωμοδοτικά, με βάση την αρμοδιότητα την οποία έχουμε, είχαμε προτείνει να ζητηθούν και οι απόψεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού για τυχόν θέματα συγκέντρωσης. Δεν είμαι σε θέση να γνωρίζω αν αυτό έχει γίνει, αλλά υποθέτω ότι αν υπάρχει κάτι τέτοιο, θα λάβουμε ενημέρωση.

Σχετικά με το θέμα των εργαζομένων, κάτι που προέκυψε τώρα από τις τοποθετήσεις των προηγούμενων ομιλητών, επειδή συζητήθηκε και την προηγούμενη φορά στη Σύμβαση Παραχώρησης για την Καβάλα, και ειδικότερα για τους φορτοεκφορτωτές. Πρέπει να γνωρίζουμε ότι υπάρχει το Εθνικό Μητρώο Φορτοεκφορτωτών, όπου για να εγγραφεί κάποιος θα πρέπει να έχει και τη σχετική βεβαίωση συνδρομής νομίμων προϋποθέσεων για την άσκηση του επαγγέλματος του φορτοεκφορτωτή, η οποία εγκρίνεται από το Τμήμα Επαγγελματικών Μητρώων της Διεύθυνσης Συλλογικών Ρυθμίσεων. Οπότε νομίζω ότι ο τρόπος διασφάλισης των θέσεων εργασίας είναι διασφαλίζοντας τη νομιμότητα, όπως μέχρι σήμερα. Έτσι θα συνεχίσει να γίνεται και αύριο και ειδικά για το Λιμένα Ηρακλείου δεν υπάρχει κάποια εξαίρεση εφαρμογής του Μητρώου, οπότε θα συνεχίσει να είναι έτσι όπως είναι μέχρι σήμερα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε και συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Αθανάσιο Λιάγκος, Πρόεδρο της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) και Εκτελεστικό Πρόεδρο του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΑΓΚΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) και Εκτελεστικός Πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης):** Καλημέρα, κυρία Πρόεδρε.Καλημέρα κυρίες και κύριοι από Θεσσαλονίκη. Και ως Πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, αλλά και ως Πρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, να πως ότι είμαστε «υπέρ» της αξιοποίησης του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου, αλλά και όλων των άλλων Οργανισμών που έχουν γίνει μέχρι τώρα, γιατί είμαστε ζωντανά παραδείγματα.

Κατ’ αρχάς, μιλάμε για μια αξιοποίηση του 67% των μετοχών με τις υποδομές και το λιμάνι να παραμένουν στο Ελληνικό Δημόσιο. Μάλιστα επιπλέον δύο μέλη του ΤΑΙΠΕΔ θα είναι στο Διοικητικό Συμβούλιο. Επιπλέον το 3,5% είναι το ετήσιο αντάλλαγμα από το σύνολο των εσόδων προς το Δημόσιο. Όλα αυτά συνθέτουν ένα πολύ θετικό περιβάλλον, στο να έρθει ο επενδυτής, ο οποίος – και εδώ θέλω να ανοίξω μια παρένθεση λέγοντας πως το τίμημα το οποίο πλήρωσε είναι αρκετά υψηλό και είναι προς συμφέρον του Ελληνικού Δημοσίου- θα κάνει περαιτέρω επενδύσεις. Ήδη και η τωρινή διοίκηση έχει ξεκινήσει επιτυχημένα ένα πρόγραμμα, για παράδειγμα περιβαλλοντικών προτάσεων κ.λπ., το οποίο για να υλοποιηθεί χρειάζεται κεφάλαια. Τα κεφάλαια πως θα βρεθούν; Θα βρεθούν μόνο μέσω των νέων μετόχων.

Επομένως, υπό την γενικότερη έννοια ότι το Λιμάνι, ναι, βεβαίως έχει τις αναπτυξιακές προοπτικές οι οποίες θα πάνε ακόμα καλύτερα, συν τη στρατηγική θέση την οποία διαθέτει, υπάρχει και ο ιδιώτης επενδυτής που θα βρίσκεται υπό τη διαρκή εποπτεία για την τήρηση των συμβατικών του υποχρεώσεων, όπως αυτό γίνεται στα ήδη ιδιωτικοποιημένα λιμάνια που υπάρχουν αυτή τη στιγμή του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Κλείνοντας θα σας δώσω ένα πολύ μικρό παράδειγμα, τουλάχιστον για την Θεσσαλονίκη. Ένα πράγμα το οποίο ενδιαφέρει, όχι μόνο το λιμάνι, όχι μόνο τους μετόχους, αλλά την τοπική και την εθνική οικονομία. Παλαιότερα η Θεσσαλονίκη δεν ήταν προορισμός κρουαζιέρας. Σήμερα που μιλάμε έχουμε 82 κρουαζιερόπλοια με ένα νέο επιβατικό σύγχρονο Σταθμό Κρουαζιέρας, το «Μέγας Αλέξανδρος». Έχουμε αναπτύξει τρεις Τερματικούς Σταθμούς μέσα στα Βαλκάνια, δηλαδή Βουλγαρία, Σερβία και Βόρεια Μακεδονία. Με αυτό θέλω να πω ότι η εξέλιξη των πραγμάτων μας οδηγεί -και οδηγεί τον ιδιώτη να επενδύσει και το μάνατζμεντ του Οργανισμού να προχωρήσει- για να αναπτυχθούν πολύ περισσότερο οι δραστηριότητες που ήδη αναπτύσσονται στο λιμάνι του Ηρακλείου.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Απόστολος Ντάλας, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος (ΟΜΥΛΕ).

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΤΑΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας (ΟΜΥΛΕ)):** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η δικιά μας τοποθέτηση, όπως και σε όλες τις προηγούμενες ιδιωτικοποιήσεις λιμανιών, παραμένει αντίθετη. Και παραμένει αντίθετη μετά λόγου γνώσεως γιατί ζούμε στα λιμάνια, ξέρουμε τι έχουν να προσφέρουν τα λιμάνια και ξέρουμε επίσης και τα αποτελέσματα που είχαν έως τώρα οι ιδιωτικοποιήσεις.

Δεν λέμε ότι κάποια πράγματα δεν έγιναν. Λέμε όμως ότι κανένα αναπτυξιακό πλάνο δεν έχει υλοποιηθεί πλήρως σε ιδιωτικοποιήσεις που έχουν ήδη 6 χρόνια, 8 χρόνια, δηλαδή του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Και βέβαια, λέμε ότι όλη αυτή η διαδικασία γίνεται με ένα σκοπό. Ο εκπρόσωπος του ΤΑΙΠΕΔ, που πριν λίγο μας είπε ότι συμμετείχε στην διαδικασία, αλλά δεν μας είπε ούτε τι πρεσβεύει, ούτε γιατί το κάνει, ούτε ποιοι είναι οι σκοποί του. Όλο το πλάνο του ΤΑΙΠΕΔ το μόνο σκοπό που έχει είναι η προσκόμιση εσόδων, τα οποία μάλιστα, εξ όσων είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, μεταφέρονται στην «τρύπα» του χρέους.

Εμείς δεν θέλουμε σε καμία περίπτωση να θεωρήσουμε ότι τα λιμάνια, ειδικά τα μεγάλα λιμάνια της χώρας, δεν είναι αναπτυξιακοί πυλώνες. Κάθε άλλο, είναι. Όμως αυτό πρέπει να αξιολογείται και να αξιοποιείται. Και να αξιοποιείται και με κρατικούς πόρους, ενδεχομένως και με ιδιωτικούς, αλλά όμως με μια κατεύθυνση και με μια, τουλάχιστον, Εθνική Λιμενική Πολιτική. Πολιτική, η οποία αυτή τη στιγμή αναζητείται. Και θέλουμε να πούμε με αυτό ότι, επειδή έχουμε δει και τα τελευταία παραδείγματα όπως είναι η πώληση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, ένα λιμάνι που έχει τη στρατηγική του αξία και από το οποίο θα περιμέναμε οι πρώτες του κινήσεις να ήταν σε ένα αναπτυξιακό επίπεδο, βλέπουμε το αντίθετο. Βλέπουμε μόνο αλλαγές τιμολογίων και επιπλέον βλέπουμε μια προσπάθεια βίαιη και σταθερή να αλλάξουν μόνο οι εργασιακές σχέσεις.

Αναμφίβολα, θα πρέπει να πούμε ότι στο θέμα των λιμανιών υπάρχει ένα πολύ σημαντικό ζήτημα. Το θέμα του τρόπου που ασκείται ο δημόσιος έλεγχος και του τρόπου παρέμβασης του κράτους. Εδώ, έχουμε τεράστια ελλείμματα και μάλιστα πρέπει να πούμε ότι τον τελευταίο καιρό, τα τελευταία 3-4 χρόνια, αυτό επιδεινώθηκε. Και επιδεινώθηκε με την ουσιαστική κατάργηση της ΔΑΛ (Δημόσια Αρχή Λιμένων) και με την περιθωριοποίηση και ουσιαστικά δημοσιοποίηση της ΡΑΛ. Αυτοί οι δύο φορείς έπαιζαν σημαντικό ρόλο στον δημόσιο έλεγχο, ο οποίος αυτή τη στιγμή ασκείται μόνο από το πρόσωπο του Υπουργού. Και ανεξάρτητα από το πόσο θα ήθελε ένας Υπουργός να παρεμβαίνει και να ελέγχει ως εκπρόσωπος του δημοσίου, δεν έχει ούτε τη διαδικασία, ούτε την ιδιαίτερη γνώση που χρειάζεται αλλά ούτε και τους φορείς που θα μπορούσαν να κάνουν αυτόν τον έλεγχο.

Επειδή όμως εμείς είμαστε εργαζόμενοι, στο πρώτο που θα πρέπει να αναφερθούμε κατά κύριο λόγο είναι τα εργασιακά μας. Εδώ θα πρέπει να πούμε ότι, μετά από τους αγώνες και όλη την προσπάθειά μας, ακολουθείται περίπου το εργασιακό καθεστώς των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Είναι κάτι που ως ένα βαθμό βοηθάει τους εργαζόμενους στο να παραμείνουν στα λιμάνια. Βέβαια, εδώ, υπάρχει και μια συνέχεια. Η συνέχεια είναι ότι σε καμία περίπτωση η ύπαρξη του προηγούμενου Γενικού Κανονισμού Προσωπικών και του ΚΕΟΛ και η διατήρηση ως ενός σημείου της συλλογικής σύμβασης. Μάλιστα, ποιας συλλογικής σύμβασης; Γιατί η συλλογική σύμβαση είναι Μνημονιακή και αυτό επιτέλους πρέπει να τελειώσει στα λιμάνια.

Και εδώ αξίζει και πρέπει να κάνουμε μια παρένθεση. Στα λιμάνια, εκτός του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, αυτό που ισχύει είναι το Ενιαίο Μισθολόγιο και είναι πάρα πολύ ακραίο να λέμε ότι ο συνάδελφος εδώ του Λιμένα Ηρακλείου πληρώνεται ως δημόσιος υπάλληλος ενώ σήμερα είναι στα χέρια μιας ιδιωτικής εταιρείας. Είναι κάτι που πρέπει να σταματήσει και πρέπει να τελειώσει. Βεβαίως εμείς είμαστε έτοιμοι να διαπραγματευτούμε, να είμαστε παρόντες, να παρέμβουμε και να βελτιώσουμε το κλίμα για τους εργαζόμενους. Να δώσουμε δηλαδή στους εργαζόμενους αυτό που αξίζει στο λιμενικό χώρο και βεβαίως είμαστε σύμφωνοι με το αίτημα των συναδέλφων γιατί και αυτή είναι μια παράμετρος, οι λιμενεργάτες, που είναι σημαντική στον χώρο της εργασίας και βεβαίως θα πρέπει όλα αυτά να γίνουν με διασφαλίσεις, διότι έχουμε την εντύπωση ότι ο κάθε ιδιώτης από εκεί που θέλει να ξεκινάει -και από εκεί που ξεκινάει- είναι από την περικοπή των εργασιακών δικαιωμάτων και αυτό είναι κάτι που σε μεγάλο βαθμό επιχειρήθηκε και στα άλλα λιμάνια. Βεβαίως υπήρχαν ισχυρά συνδικάτα τα οποία παρενέβησαν και τα οποία έφεραν αποτελέσματα. Μάλιστα πρέπει να πούμε ότι όπου τα συνδικάτα βρήκαν ευκαιρία έδρασαν στα λιμάνια σε μια κατεύθυνση πιο φιλολαϊκή και πιο κοντά στις τοπικές κοινωνίες.

Τελειώνοντας, θέλω να πω μόνο ότι ο χώρος των λιμανιών -και ειδικά στην περίπτωση της Κρήτης- είναι πολύ ευαίσθητος χώρος διότι πρόκειται για λιμάνια που βρίσκονται σε νησιά αλλά και σε ακραίες περιοχές της χώρας και εκεί υπάρχουν κάποια ζητήματα τα οποία θα πρέπει να δούμε και σε σχέση με το πώς λειτουργούν τα λιμάνια και τι πρέπει να γίνετε στα λιμάνια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε. Προχωράμε δίνοντας τον λόγο στον Δήμαρχο Ηρακλείου, κ. Καλοκαιρινό.

**ΑΛΕΞΗΣ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΟΣ(Δήμαρχος Ηρακλείου):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές-μέλη της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, το λιμάνι του Ηρακλείου είναι οργανικό μέρος και αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης του Ηρακλείου. Όλες οι λειτουργίες του έχουν άμεση επίδραση στην πόλη, έχουν οικονομικό και περιβαλλοντικό αντίκτυπο, αντίκτυπο στην καθημερινότητα και εν τέλει στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων. Είναι αυτονόητο, λοιπόν, ότι θα πρέπει η στρατηγική και οι δράσεις του Οργανισμού Λιμένα να εναρμονίζονται με τη στρατηγική του Δήμου Ηρακλείου.

Με τον υπό ψήφιση νόμο μεταξύ άλλων δίδεται στον παραχωρησιούχο του Λιμένα Ηρακλείου, όπως και των υπολοίπων Λιμένων της χώρας σε καθεστώς παραχώρησης, ειδική δικαιοδοσία στη χωροταξία και στον προσδιορισμό των χρήσεων γης και των όρων δόμησης για σκοπούς που δεν περιορίζονται στη λιμενική δραστηριότητα αλλά -και εδώ παραθέτω ενδεικτικά- για την αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας, για σκοπούς μη συνδεόμενους με τη λιμενική δραστηριότητα, για βιομηχανική ή εμπορική αξιοποίηση, για δραστηριότητες πολιτισμού και τουρισμού. Το 10ετές αναπτυξιακό πρόγραμμα και η μελέτη διαχείρισης, το muster plan, του παραχωρησιούχου, ο οποίος προσδιορίζεται στο σχέδιο νόμου όπως είναι δηλαδή εμπορική εταιρεία του ιδιωτικού τομέα, θα υποβληθεί μετά από 9 μήνες από την κύρωση της σύμβασης και σήμερα παραμένει άγνωστο.

Με βάση τον νόμο που κυρώνει τη Σύμβαση Παραχώρησης του λιμένα, ο Δήμος Ηρακλείου δεν συμμετέχει στο σχεδιασμό, δεν συμμετέχει στις αποφάσεις, δεν ασκεί έλεγχο σε κανένα θέμα. Αυτό πρακτικά, σημαίνει ότι αποφάσεις του Οργανισμού Λιμένα χωρίς την προηγούμενη σύμπραξη του Δήμου Ηρακλείου, μπορεί να διαταράξουν τη ζωή της πόλης. Για παράδειγμα, αλλαγές στις κυκλοφοριακές συνδέσεις του λιμανιού ή η καθιέρωση νέωνχρήσεων, επί παραδείγματι εμπορικών ή τουριστικών ή βιομηχανικών, που μπορεί να αποφασιστούν μονομερώς από τον ΟΛΗ καθώς δημιουργούν την ανάγκη αλλαγής των κυκλοφοριακών μελετών και πραγματοποίησης κοστοβώρων παρεμβάσεων, τις οποίες δεν μπορεί να επωμίζεται ο Δήμος μονομερώς, αλλά δημιουργούν και δυνητικές ανισορροπίες στην οικονομική ζωή της πόλης.

Στόχος του Δήμου Ηρακλείου είναι η εδραίωση μιας παραγωγικής, επωφελούς για όλα τα μέρη, συνεργασίας με τους φορείς και τους ανθρώπους οι οποίοι θα λάβουν αποφάσεις για το λιμάνι μας. Στη συνεργασία αυτή όμως πρέπει να βρίσκεται και ο Δήμος Ηρακλείου. Ο Δήμος Ηρακλείου, οφείλει να είναι συμμέτοχος και για τους λόγους αυτούς διεκδικούμε.

Πρώτον, την εκπροσώπηση του Δήμου Ηρακλείου με τη συμμετοχή του εκάστοτε Δημάρχου στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου, όπως ισχύει επί παραδείγματι και στον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά. Στο πλαίσιο της ισονομίας θα πρέπει να ισχύσει το ίδιο και για τον Οργανισμό Λιμένα Ηρακλείου.

Δεύτερον, τη συμμετοχή του εκάστοτε Δημάρχου και την εκπροσώπηση του Δήμου Ηρακλείου στο Διοικητικό Συμβούλιο του υπό σύσταση Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου. Σημειώνω εδώ ότι αυτό δεν εξασφαλίζεται από την κείμενη νομοθεσία.

Τρίτον, τη θέσπιση της παροχής του έκτακτου αντισταθμιστικού τέλους του 3% από τα ενοποιημένα ετήσια έσοδα του ΟΛΗ προς το ελληνικό δημόσιο, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που αναφέρονται, κατά προσδιορισμένο ποσοστό προς τον Δήμο Ηρακλείου όπως ορίζει ο ν.4597/2019, άρθρο 5 παράγραφοι 2 και 3, και όπως ισχύει στην αντίστοιχη περίπτωση της Ηγουμενίτσας με 85% επί του ποσοστού αυτού του αντισταθμιστικού τέλους στο οποίο προαναφέρθηκα. Ακούσαμε χθες από τον Υφυπουργό ότι εκ παραδρομής δεν έχει συμπεριληφθεί στο σχέδιο νόμου αυτή η θέσπιση την οποία επισημάναμε αμέσως.

Τέταρτον, την παραχώρηση κατά χρήση στο Δήμο Ηρακλείου των ακινήτων που βρίσκονται εκτός του συνεκτικού μέρους του Λιμένα και τα οποία περιέρχονται, με βάση τον υπό ψήφιση νόμο, στο υπό σύσταση Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου. Πρόκειται για τα κτίρια του Θεατρικού Σταθμού, του πρώην ΚΤΕΛ, και του Λιμενικού Περιπτέρου και σημειώνω ότι ο Θεατρικός Σταθμός, ο οποίος από το έτος 1986 βρίσκεται υπό την ευθύνη του Δήμου Ηρακλείου, διαμορφώθηκε, συντηρείται και λειτουργεί με δαπάνες του Δήμου Ηρακλείου. Επίσης, το πρώην ΚΤΕΛ και το Λιμενικό Περίπτερο στις νέες εξωμετρικές λεγόμενες Ζώνες Β, Γ και Δ αντίστοιχα, αποτελούν σημαντικά σημεία για την δημόσια ζωή της πόλης.

Πέμπτον, την άμεση έκδοση της Κοινής Υπουργικής Απόφασης των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τη μεταβίβαση προς τον Δήμο Ηρακλείου των τμημάτων της παλαιάς Χερσαίας Ζώνης που απελευθερώθηκαν με την ισχύ της νέας, ώστε να επιλυθούν ζητήματα καθημερινότητας, αλλά και να καταστεί εφικτή η εκτεταμένη τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης.

Τέλος, ως έκτη επισήμανση, να πω ότι ο Δήμος Ηρακλείου συνηγορεί στη διασφάλιση των θέσεων εργασίας και των εργασιακών δικαιωμάτων των εργαζομένων και του συνόλου του προσωπικού που εργάζεται και θα εργαστεί στο λιμάνι του Ηρακλείου.

Καταλήγοντας, το λιμάνι Ηρακλείου είναι αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης μας που καταλήγει στο λιμάνι και το περιλαμβάνει αποτελώντας «οργανικό μέρος» της. Δεν είναι νοητό ότι το λιμάνι θα μπορούσε να αποξενωθεί με οποιονδήποτε τρόπο από αυτήν. Τα παραπάνω δίκαια, ρεαλιστικά και εύκολα εφαρμόσιμα αιτήματα εκφράζουν, σας διαβεβαιώ, το σύνολο της τοπικής κοινωνίας. Γι’ αυτό και σας καλώ να τα αποδεχθείτε λαμβάνοντας υπόψη την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Λαμβάνοντας υπόψη τις θέσεις του τέταρτου μεγαλύτερου δήμου της χώρας καθώς και τους ανθρώπους του Δήμου Ηρακλείου.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Θα ήθελα να κάνω μία διευκρίνιση, πριν δώσω τον λόγο στο Δήμαρχο Μαλεβιζίου, κ. Μενέλαο Μποκέα. Ο προβλεπόμενος χρόνος, για την ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, όπως γνωρίζετε είναι τα 3 λεπτά. Βεβαίως, υπάρχει η αναγκαία ευελιξία, από πλευράς του Προεδρείου, προκειμένου να ολοκληρώσετε τα όσα σημαντικά έχετε να πείτε. Όμως, θα σας παρακαλούσα να μην υπερβαίνετε τα 4 λεπτά. Δεν θέλω να κάνω διακρίσεις και θα ήθελα να μη με φέρνετε σε δύσκολη θέση. Λέω πως έχουν τα πράγματα και ευελπιστώ στην αντίστοιχη τήρηση από εσάς του Κανονισμού. Ευχαριστώ πολύ.

Τον λόγο έχει ο κ. Μποκέας.

**ΜΕΝΕΛΑΟΣ ΜΠΟΚΕΑΣ (Δήμαρχος Μαλεβιζίου):** Κυρία Πρόεδρε, κύριοι Βουλευτές, ευχαριστώ για τη δυνατότητα που μου δίνετε για την παρουσία μου στη Βουλή.

Στο σύντομο χρόνο της τοποθέτησής μου, κυρία Πρόεδρε, θα προσπαθήσω να μεταφέρω, όσο πιο συνοπτικά και περιεκτικά γίνεται, τα συναισθήματα, αλλά και το τι μας προκαλεί συνολικότερα η ανάγνωση του νομοσχεδίου που έχετε φέρει προς ψήφιση.

Ο Δήμος Μαλεβιζίου, εδώ και δεκαετίες σηκώνει ένα πάρα πολύ μεγάλο αναπτυξιακό βάρος για όλο το νησί, και σήμερα για όλη τη χώρα. Και αυτό γιατί καθώς πέρα από το μεγαλύτερο εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, στα Λινοπεράματα, στην καρδιά του δήμου μας, στην παραλιακή ζώνη, την Χερσαία Βιομηχανική Λιμενική Ζώνη που βρίσκεται ακριβώς δίπλα από τα Ελληνοπεράματα τον ΑΗΣ Λινοπεραμάτων, το μεγαλύτερο ΧΥΤΑ της Κρήτης, που πριν μερικές δεκαετίες βρισκόταν ακριβώς δίπλα, λίγα μέτρα μακριά από τον ΑΗΣ Λινοπεραμάτων και την Χερσαία Λιμενική Ζώνη, και συνέχεια μεταφέρθηκε στα διοικητικά μας όρια στο Φόδελε, σήμερα σηκώνει το βάρος της ηλεκτρικής διασύνδεσης Κρήτης-Αττικής, και αυτής στα διοικητικά μας όρια, και περιμένουμε και τη διασύνδεση Κύπρου-Κρήτης-Αττικής.

Είμαι 42 χρονών και είμαι Δήμαρχος σε μια περιοχή, και σε ένα περιβάλλον μέσα στο οποίο έχω μεγαλώσει, έχοντας την απορία γιατί θα πρέπει τα φουγάρα και όλες αυτές οι εγκαταστάσεις να βρίσκονται δίπλα στα σπίτια και στις αυλές των σχολείων, αλλά και σε μια παραλιακή ζώνη που ξεκινάει από το Δήμο Ηρακλείου και είναι ίσως η μεγαλύτερη στο βόρειο μέτωπο του νομού μας. Έχουν περάσει τόσα χρόνια και βλέπουμε, πραγματικά με απορία, στις τελικές διατάξεις του νομοσχεδίου να μην αποδίδεται ουσιαστικά δικαιοσύνη σε μια περιοχή που της αντιστοιχεί και της αναλογεί σεβασμός. Διεκδικούμε τα αυτονόητα με ένα πλαίσιο που έχουμε συζητήσει εδώ και πάρα πολλούς μήνες, χρόνια, με τους Υπουργούς και τα στελέχη του Υπουργείου και που θεωρώ ότι είναι ρεαλιστικό και εφαρμόσιμο. Όπως έχουμε εξηγήσει και στην επιστολή που έχουμε στείλει, νομίζω ότι είναι και πάρα πολύ κατανοητό σε σχέση με το ποια είναι τα βήματα που προτείνουμε.

Υπάρχουν τα τμήματα του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου που έχουν εξαιρεθεί της πώλησης. Και αναφέρομαι συγκεκριμένα στη ζώνη των Ελληνοπεραμάτων. Ακριβώς δίπλα από αυτή τη ζώνη, βρίσκεται σήμερα ένα δημοτικό λιμενικό ταμείο, το λιμενικό ταμείο του Δήμου Μαλεβιζίου, το οποίο επιλέγεται από εσάς να μην παραχωρήσετε τη χερσαία ζώνη και να δημιουργήσετε ένα νέο κρατικό φορέα που θα διαχειριστεί και αυτό τον λιμένα αλλά και τα υπόλοιπα λιμάνια του νομού Ηρακλείου. Εδώ, η απορία μου είναι για ποιο λόγο θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας νέος φορέας για τη συγκεκριμένη εγκατάσταση, όταν ήδη υπάρχει φορέας στην περιοχή, δημοτικός φορέας που μπορεί να διαχειριστεί μια κατάσταση που δεν έχει σημαντικά έξοδα. Μέχρι σήμερα ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου δεν απέδωσε ούτε 1ευρώ για τα αυτονόητα. Για τη συντήρηση της χερσαίας ζώνης, για θέματα ασφάλειας, για θέματα πολιτικής προστασίας, για θέματα σεβασμού προς την τοπική κοινωνία που επιβαρύνεται εδώ και δεκαετίες και ερχόμαστε τώρα με ένα νέο φορέα, να ενσωματώσουμε τη χερσαία ζώνη σε ένα νέο οργανισμό, περιμένοντας ότι θα αλλάξει κάτι.

Εμείς δεν πιστεύουμε ότι μπορεί να αλλάξει κάτι με έναν νέο φορέα. Θεωρούμε ότι η λύση της παραχώρησης στο λιμενικό ταμείο του Δήμου Μαλεβιζίου είναι η πιο δίκαιη και η πιο σωστή, σε σχέση με το σχεδιασμό που έχετε να μη δημιουργείται και νέους φορείς. Υπάρχουν υφιστάμενοι φορείς οι οποίοι, αν θέλετε την άποψη μου και την ομόφωνη απόφαση όλου του Δημοτικού Συμβουλίου αλλά και με όσους φορείς το έχουμε συζητήσει, είναι και μια ευκαιρία να δυναμώσουν, να εξυγιανθούν και να γίνουν βιώσιμοι, αν τους δοθεί η δυνατότητα χρήσης μιας τόσο σημαντικής ζώνης.

Εφόσον όμως δεν επιλέγετε αυτόν το δρόμο, υπάρχει και η πρόταση της εκπροσώπησης του Δήμου Μαλεβιζίου, της δίκαιης εκπροσώπησης και της αναλογικής εκπροσώπησης, σε σχέση με το βάρος και των εσόδων που σηκώνει η συγκεκριμένη εγκατάσταση, στο νέο σχήμα. Έχουμε προτείνει 3 μέλη, εκ των οποίων θεωρούμε ότι δίκιο θα είναι να είναι και ο Πρόεδρος του νέου φορέα από το Δήμο Μαλεβιζίου.

Και, τέλος, για να υπάρχει κάτι που μέχρι σήμερα δεν έχει υπάρξει ποτέ, η ανταπόδοση στην τοπική κοινωνία. Με την πρόβλεψη σταθερού ανταποδοτικού εσόδου προς τις περιοχές του δήμου όπου βρίσκεται σήμερα η εγκατάσταση -και τις γειτνιάζουσες με αυτήν- έτσι ώστε να μπορούμε να βελτιώνουμε τις υποδομές, να διορθώνουμε τις αδικίες, να αναβαθμίζουμε τις περιοχές που το έχουν ανάγκη λόγω της υποβάθμισης και έτσι να αποκαθιστούμε ουσιαστικά την αδικία που συντελείται εις βάρος της περιοχής μας, εδώ και δεκαετίες.

Νομίζω ότι έχετε την ευκαιρία, μετά από πάρα πολλές δεκαετίες, σε αυτό το δήμο που έχει σηκώσει, και συνεχίζει να σηκώνει, πολύ μεγάλο βάρος για όλο το νησί να αποδώσετε αυτά που του αναλογούν.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Δήμαρχο Μαλεβιζίου. Τον λόγο έχει ο Δήμαρχος Βιάννου, κ. Μπαριτάκης.

**ΠΑΥΛΟΣ ΜΠΑΡΙΤΑΚΗΣ (Δήμαρχος Βιάννου):** Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές-μέλη της Επιτροπής, σας ευχαριστώ πολύ που μας δώσατε την ευκαιρία να πούμε τις απόψεις μας για το νομοσχέδιο και τον νέο φορέα που δημιουργείται.

Η Βιάννος έχει δύο λιμενικά καταφύγια, αυτό της Άρβης και το λιμενικό καταφύγιο Καστρίου. Δυστυχώς, αυτά χωροθετήθηκαν χωρίς μελέτες με αποτέλεσμα να έχουμε πολλά προβλήματα ακτομηχανικής. Επέτειναν τη διάβρωση ανατολικά των λιμανιών και στο παραλιακό μέρος Καστρίου-Κερατοκάμπου, αλλά και στην Άρβη-Νέα Άρβη. Μάλιστα, μέχρι το 2018, δεν υπήρχε φορέας διαχείρισης. Τα λιμάνια αυτά ήταν «ορφανά», όπως τα λέγαμε. Έγινε μια προσπάθεια από τη Δημοτική Αρχή -και εμένα προσωπικά ως Δήμαρχος- και καταφέραμε και τα εντάξαμε άμεσα στον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου, που ήταν και ο φορέας διαχείρισής τους μέχρι και σήμερα.

Σήμερα, με την κατάργηση του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου και τη δημιουργία νέου φορέα, τα δύο λιμάνια αυτά -θετικό για μας- παραμένουν υπό δημόσιο χαρακτήρα. Δηλαδή, μένουν στο νέο φορέα που δημιουργείται, αλλά παρουσιάζουν σοβαρά προβλήματα. Το κυριότερο πρόβλημα είναι ότι τα λιμάνια αυτά προσαμμώνουν και καθίστανται μη λειτουργικά από την άμμο που σωρεύουν και μάλιστα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

Το δεύτερο, εξίσου σημαντικό πρόβλημα είναι ότι έχουμε μια διάβρωση των ακτών. Στη μία ακτή Καστρίου-Κερατοκάμπου, ο δήμος ολοκλήρωσε τις ακτομηχανικές μελέτες που απαιτούνται για την αποκατάσταση του παραλιακού μετώπου. Στο άλλο λιμάνι, της Άρβης, χρηματοδοτείται η ακτομηχανική μελέτη από το Υπουργείο Ναυτιλίας και ελπίζουμε να συντομεύσει χρονικά η ολοκλήρωσή της.

Αυτό που εμείς έχουμε να πούμε -και επειδή έχουμε μια πολύ καλή συνεργασία με τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου όμως, δυστυχώς, σαν δήμος δεν έχουμε την τεχνική υποδομή να συντηρήσουμε τα δύο λιμάνια- είναι ότι καλώς εντάσσονται στο νέο φορέα και καλώς διατηρείται ο δημόσιος χαρακτήρας τους, λύνοντας παράλληλα τα προβλήματα και σταματώντας την προσάμμωσή τους.

Αφενός γιατί τα λιμάνια αυτά εξυπηρετούν πρωτίστως τους αλιείς της περιοχής -και αυτός ο χαρακτήρας θα πρέπει να διατηρηθεί ώστε οι ντόπιοι αλιείς να συνεχίζουν να επιτελούν το έργο τους και να βγάζουν το μεροκάματό τους- και αφετέρου γιατί οι καλοκαιρινοί επισκέπτες της περιοχής πρέπει να μπορούν να δένουν τα σκάφη τους και να απολαμβάνουν το τοπίο της περιοχής.

Για τους λόγους αυτού είναι επιτακτική η ανάγκη υλοποίησης των έργων υποδομών για να μην προσαμμώνει το λιμάνι κάθε χρόνο δημιουργώντας τεράστια προβλήματα στην απάμμωσή του. Και, βέβαια, να δούμε και την αποκατάσταση του παραλιακού μετώπου, ανατολικά των δύο λιμένων, της Άρβης και του Καστρίου, που δυστυχώς εκεί έχουμε τεράστια προβλήματα.

Κλείνοντας να σημειώσω πως εμείς θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρχει εκπροσώπηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο νέο φορέα. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να λείπει η Τοπική Αυτοδιοίκηση γιατί εμείς είμαστε εκεί και ζούμε καθημερινά τα προβλήματα. Είμαστε οι πρώτοι που καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε όποιο πρόβλημα παρατηρηθεί. Άρα, θα πρέπει να υπάρχει μια αμεσότητα. Πρέπει η Τοπική Αυτοδιοίκηση να έχει λόγο, πρέπει να είναι μέσα στη νέα διοίκηση –και αυτό πρέπει να το διαχειριστεί ο Υπουργός για να έχουμε την εκπροσώπηση. Θεωρώ, ότι σε κάθε περίπτωση η Τοπική Αυτοδιοίκηση πρέπει να εκπροσωπείται στο νέο φορέα και να ακούγεται η φωνή, η δικιά μας η φωνή που ουσιαστικά είναι η φωνή των πολιτών, μαζί με τα υπόλοιπα θέματα και προβλήματα που όπως ανέφερα πρέπει να τα αναγνωρίζουμε και να τα αντιμετωπίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Δήμαρχε. Τον λόγο έχει τώρα ο Πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Ηρακλείου, κ. Βοργίας.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΒΟΡΓΙΑΣ (Πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Ηρακλείου):** Καλημέρα σε όλους. Σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση.

Θα ήθελα να πω […] να παραμείνει το λιμάνι του Ηρακλείου με το δημόσιο χαρακτήρα του. Από εκεί και πέρα, πολύ φοβούμαστε ότι αυτό θα το πληρώσει ο Ηρακλειώτης και γενικά οι Κρητικοί, σε ένα πλαίσιο ακρίβειας που διανύουμε μέχρι να προστεθεί πάλι που θα έρθουν να πληρώσουν οι δημότες και γενικά η Κρητικοί.

Θέση μας, ως εργατοϋπαλληλικό κέντρο, είναι ότι πρέπει να διασφαλιστούν οι θέσεις εργασίας όλων των εργαζομένων στο λιμάνι του Ηρακλείου και ιδιαίτερα των λιμενεργατών, καθώς επίσης όλα τα εργασιακά τους δικαιώματα, συλλογικές συμβάσεις κ.λπ..

Τέλος, στηρίζουμε τα δίκαια και ρεαλιστικά αιτήματα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, έτσι όπως αυτά εκφράστηκαν τόσο από τον δήμαρχο Ηρακλείου, κ. Καλοκαιρινό όσο και από τους δημάρχους Μαλεβιζίου και Βιάννου.

Ευχαριστώ πολύ που βρέθηκα κοντά στην Επιτροπή σας σήμερα.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε. Προχωρούμε, δίνοντας τον λόγο στον κ. Σφακιανάκη, Πρόεδρο του Συνδέσμου Μόνιμων Εργατών Λιμένος Ηρακλείου.

**ΦΩΝΤΑΣ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Μόνιμων Εργατών Λιμένος Ηρακλείου):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ο Σύλλογος Λιμενεργατών, φέτος κλείνει τα 100 χρόνια ζωής, σύλλογος που όλα τα χρόνια έχει προσφέρει στην ανάπτυξη και στην τοπική κοινωνία. Αυτό που εμείς επιζητάμε, είναι να διασφαλιστούν οι θέσεις εργασίας των λιμενεργατών, διότι είμαστε ξεχωριστός φορέας από τους υπαλλήλους του ΟΛΗ. Ως λιμενεργάτες έχουμε πιστοποιήσεις, όπως είπε ο Πρόεδρος, έχουμε κάνει εκπαιδεύσεις μας και μπορούμε να προσφέρουμε στον καινούργιο επενδυτή και άλλες εργασίες εκτός από τη φορτοεκφόρτωση. Γι’ αυτό και θα θέλαμε να προστεθεί κάποια διάταξη με την οποία θα διασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας των λιμενεργατών.

Πιστεύουμε στην ανάπτυξη του λιμανιού και αυτό μπορεί να σας το διαβεβαιώσει και ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΛΗ, κ. Παπαδάκης. Όποτε ο Οργανισμός χρειάστηκε τους λιμενεργάτες -και μέσα στην πανδημία και ειδικά στη μεγάλη οικονομική κρίση που δεν μπορούσε ο Οργανισμός να κάνει προσλήψεις- ήταν αυτοί που κράτησαν το λιμάνι μαζί με τους υπαλλήλους του Οργανισμού, ειδικά με τους χειριστές για να μπορεί να λειτουργήσει.

Δεν θέλω να πω πολλά πράγματα. Ελπίζουμε, και πιστεύουμε, ότι με τον καινούργιο επενδυτή που θα έρθει να κάνουμε τις διαπραγματεύσεις μας. Είμαστε αισιόδοξοι για αυτό. Θέλουμε την ανάπτυξη του λιμανιού, θέλουμε εργασία. Δεν είμαστε ούτε μισθωτοί ούτε επιβαρύνουμε τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Εμείς θέλουμε εργασία, αλλά θέλουμε και από τον καινούργιο φορέα που έρχεται να δεσμευτεί και να μας διασφαλίσει τις θέσεις εργασίας. Εμείς, και σαν Ομοσπονδία και σαν Σύλλογος, έχουμε να του δώσουμε όσο προσωπικό θέλει. Κάθε μήνα υπάρχει και γίνεται εκπαίδευση στα παιδιά που δεν έχουν σήμερα εργασία αλλά είναι μέλη στο επικουρικό προσωπικό, όπως λέμε.

Θα θέλαμε, λοιπόν, από τον Υφυπουργό που είναι σήμερα εδώ, από τους Βουλευτές του Ηρακλείου αλλά και τους φορείς που παρευρίσκονται, να γίνει μία προσπάθεια με το καινούργιο νομοσχέδιο ώστε να εισαχθεί μία διάταξη που ο καινούργιος επενδυτής, όχι να δεσμευτεί -γιατί ως νέο επενδυτή δεν μπορούμε να τον δεσμεύσουμε-να φροντίσει οι λιμενεργάτες να έχουν την προτεραιότητα. Να σημειώσω σε αυτό το σημείο πως εμείς, ως λιμενεργάτες, θέλουμε να ενταχθούμε στο μόνιμο προσωπικό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Αλιφιεράκη.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Εμπορικού Επιμελητηρίου Ηρακλείου):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Ευχαριστούμε για την πρόσκληση, χαιρετούμε τους Βουλευτές και τους εκπροσώπους φορέων.

Ως Επιμελητήριο Ηρακλείου να πω ότι θα επικεντρωθούμε περισσότερο στον εμπορικό λιμένα. Το λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί ένα σημείο μέγιστου ενδιαφέροντος για την επιχειρηματική κοινότητα της Κρήτης, μιας και είναι από τους σημαντικότερους κόμβους μεταφοράς εμπορευμάτων στο νησί. Το 2023 είχαμε το 65,63% στα φορτωθέντα τα εμπορεύματα της Κρήτης και το 67,23% στα εμπορεύματα τα οποία διοχετεύθηκαν μέσω του λιμανιού Ηρακλείου.

Η λειτουργία του λιμανιού δεν είναι αποκομμένη από το περιβάλλον και την ευρύτερη περιοχή στην οποία λειτουργεί αλλά αντίθετα επηρεάζει σημαντικά την οικονομική ανάπτυξη και συμβάλλει στην απασχόληση της περιοχής. Μέχρι στιγμής καταγράφεται μια έμφαση στα θέματα κρουαζιέρας ενώ τα εμπορικά ζητήματα έχουν μείνει «πίσω». Τα τελευταία χρόνια η λειτουργία του ΟΛΗ έχει υποβαθμιστεί ουσιωδώς και παρουσιάζονται συνεχώς προβλήματα που οφείλονται κατά κανόνα στην παλαιότητα, στις βλάβες του εξοπλισμού και την υποστελέχωση. Προβλήματα που ιδιαίτερα τώρα, μεσούσης της τουριστικής περιόδου, έχουν τρομακτικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις και τη συνολική λειτουργία της αγοράς. Ευρύτερο ζητούμενο για το Επιμελητήριό μας και την επιχειρηματική κοινότητα της Κρήτης είναι πώς θα γίνει το λιμάνι του Ηρακλείου πιο ανταγωνιστικό τόσο ως προς τις τιμές όσο και ως προς τις λιμενικές υπηρεσίες που σχετίζονται με την εμπορική δραστηριότητα με σκοπό την περαιτέρω αξιοποίηση του αλλά και την επαναφορά της εμπορικής κίνησης που έχει εκτραπεί σε άλλους λιμένες.

Συμφωνούμε στις γενικές αρχές όπως αποτυπώνονται στο άρθρο 5 και απορρέουν από τις γενικές υποχρεώσεις του ΟΛΗ, ειδικά στο σημείο γ΄ και στ’, για την παροχή ποιοτικών λιμενικών υπηρεσιών και την αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στο λιμάνι του Ηρακλείου. Αυτό είναι ένα πάγιο αίτημα της επιχειρηματικής κοινότητας και θεωρούμε ότι στο εμπορικό κομμάτι του λιμανιού υπάρχουν αρκετά ζητήματα με ευρύ περιεχόμενο σε σχέση με την εμπορική λειτουργία του λιμανιού του Ηρακλείου.

Για τα περιβαλλοντικά- άκουσα που ειπώθηκε από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΛΗ- και σε αυτό συμφωνούμε, όμως υπάρχουν ελλείψεις.

Υπάρχει έλλειψη προσωπικού. Ένα από τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει το λιμάνι στη λειτουργία του είναι η έλλειψη προσωπικού και δη τεχνικού προσωπικού. Πάγιο αίτημά μας είναι να ενισχυθεί το στελεχιακό δυναμικό για τη βελτίωση της επιχειρησιακής ετοιμότητας του λιμανιού. Στη Σύμβαση Παραχώρησης ρυθμίζονται θέματα προσωπικού του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ενώ δίνεται η δυνατότητα μετάταξης των πάσης φύσεως εργαζομένων που απασχολούνται με σχέση εργασίας ή έμμισθης εντολής σε άλλες υπηρεσίες, φορείς ή Νομικά Πρόσωπα του Δημοσίου Τομέα. Αυτό πρέπει να μας προβληματίσει.

Ελλείψεις βασικών υποδομών. Θεωρούμε ότι η έλλειψη βασικών υποδομών γερανών, κατά κύριο λόγο, πρέπει άμεσα να αντιμετωπιστεί και σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα να προγραμματιστεί ο εκσυγχρονισμός των μηχανημάτων και να πραγματοποιηθεί με προγραμματισμούς. Στο Παράρτημα 7.20, οι Υποχρεωτικές Επενδύσεις, πρέπει να προστεθεί η αγορά καινούργιου εξοπλισμού, ενώ η αγορά νέων γερανών κρίνεται επιβεβλημένη.

Επίσης, στο κομμάτι του λιμενικού τμήματος κρουαζιέρας πρέπει να γίνουν βελτιώσεις, λ.χ. εξωραϊσμό στις εγκαταστάσεις των δύο επιβατικών σταθμών, αλλά και επέκταση στη δυναμικότητα ώστε να μπορούν να παραβάλουν με ασφάλεια σύμφωνα με τον κώδικα ISPS και να μπορούν να εξυπηρετηθούν περισσότερο από επιβάτες ημερησίως.

Ελλιπής συντήρηση μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης και εξοπλισμού είναι και αυτά τα προβλήματα τα οποία υπάρχουν και πρέπει να αντιμετωπιστούν.

Τιμολόγια και τιμολογιακή πολιτική. Με το άρθρο 10 δικαιούται να επιβάλει χρεώσεις, δηλαδή, να χρεώνει και να εισπράττει Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών και Τέλη Λιμενικών Υποδομών -συνολικά τα Τέλη Λιμένα- ως αντίτιμο για τις προσφερόμενες υπηρεσίες. Είναι γεγονός ότι συνολικά οι τιμές του Λιμένα Ηρακλείου είναι πολύ υψηλές, συγκριτικά με τις τιμές που ισχύουν σε άλλα λιμάνια της χώρας και οπωσδήποτε στο εξωτερικό. Σε όλα τα παραπάνω το Λιμάνι Ηρακλείου καθίσταται μη ανταγωνιστικό προς όφελος παραπλήσιων λιμανιών.

Ένα άλλο θέμα, το οποίο δε θίγεται καθόλου, είναι η υποδοχή επικίνδυνων και επιβλαβών φορτίων. Δε γίνεται καμία αναφορά στις διατάξεις της Σύμβασης Παραχώρησης σε ό,τι αφορά στην υποδοχή, παραμονή και αποθήκευση επικίνδυνων φορτίων. Αυτό στερεί από τις επιχειρήσεις την αμεσότητα και αυξάνει πάρα πολύ το κόστος.

Υπάρχει έλλειψη στεγασμένων χώρων. Από τις υποχρεωτικές αυτές εγκαταστάσεις, οι οποίες πρέπει να γίνουν, υπάρχει ανάγκη σε στεγασμένους χώρους ελέγχου. Ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες η έλλειψη στεγασμένων χώρων δημιουργεί σημαντικά προβλήματα -και θα αναφέρω το ΣΥΚΕ- που πρέπει να περιληφθούν στις υποχρεωτικές επενδύσεις. Στην περιοχή παραχώρησης βρίσκεται και το λιμενικό τμήμα Ελεύθερη Ζώνη Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων. Έχουμε επιδιώξει και στο παρελθόν μια αξιοποίηση της ελεύθερης ζώνης και δεν έχει γίνει ακόμα. Πρέπει αυτή η συζήτηση να ξαναμπεί.

Ανάπτυξη προγραμμάτων και μελέτης διαχείρισης εντός 9 μηνών […] εκπονήσει κι ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα μελέτης...

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Πρόεδρε, δεν ξέρω αν μας ακούτε. Ολοκληρώστε με αυτή την πρότασή σας, παρακαλώ.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Εμπορικού Επιμελητηρίου Ηρακλείου):** Ναι, κυρία Πρόεδρε, ολοκληρώνοντας θέλω μόνο να πω ότι υποστηρίζουμε τα αιτήματα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης -και ιδιαίτερα του Δήμου Ηρακλείου- όσον αφορά στην παραχώρηση των χώρων.

Σας ευχαριστώ που με ακούσατε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κι εμείς.

Μα ενημερώσω σε αυτό το σημείο πως έχει σταλεί υπόμνημα από τον Πρόεδρο του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Τμήματος Ανατολικής Κρήτης, κ. Ευάγγελο Γκλάκα.

Συνεχίζουμε τη συζήτηση δίνοντας τον λόγο στον Πρόεδρο του Πανελληνίου Συνδέσμου Εργαζομένων στη Ναυτιλία και τον Τουρισμό, κ. Θάνο Βασιλόπουλο.

**ΘΑΝΟΣ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συνδέσμου Εργαζομένων στη Ναυτιλία και τον Τουρισμό (ΠΑΣΕΝΤ)):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Εκπροσωπώ τους εργαζόμενους στη Ναυτιλία στην «ΠΑΣΕΝΤζεράδικη», τους εργαζόμενους δηλαδή στις ναυτιλιακές εταιρείες και τα πρακτορεία μεταφοράς φορτίων, επιβατών και κρουαζιερόπλοιων και παράλληλα είμαι μέλος της Εθνικής Επιτροπής Κρουαζιέρας.

Όπως και ο Πρόεδρος νομίζω ότι ανέφερε προηγουμένως, ήταν μια γενικότερη θέση του Συνδικαλιστικού Κινήματος, είχαμε μία αντίθεση σε σχέση με το ότι έπρεπε να προχωρήσουμε σε ιδιωτικοποίηση των λιμένων και να προχωρήσουμε σε αυτή την κατάσταση. Αυτή ήταν η θέση μας και δεν ήταν μια θέση γενική και αόριστη, ήταν μια θέση που έχει να κάνει με την εμπειρία μας. Να σας πω ότι και σαν Αντιπρόεδρος της Πανευρωπαϊκής Ομοσπονδίας, της UNIEurope, είχαμε την εμπειρία και από την Ευρώπη πώς λειτούργησαν τέτοιες θέσεις και κατά πόσο προχώρησαν ή δεν προχώρησαν, αλλά κι από την εμπειρία μας εδώ, στο λιμένα, στον ΟΛΘ και στον ΟΛΠ, όπου τα αποτελέσματα ήταν αυτά που ήταν. Αυτά για να πούμε το πως τοποθετούμαστε.

Όμως, εδώ αντιμετωπίζουμε μία πραγματικότητα και η πραγματικότητα είναι συγκεκριμένη και δεδομένη. Ήδη, είναι γεγονός και προχωράμε στην την αλλαγή του καθεστώτος και στην ιδιωτικοποίηση του λιμένα. Καταρχάς, δεν αμφισβητώ, δεν μπορώ να αμφισβητήσω την εταιρεία η οποία υπάρχει και προκρίθηκε για να προχωρήσει αυτή τη διαδικασία και ως εκ τούτου δεν μπαίνει κανένα θέμα αδυναμίας, έλλειψης εμπειρίας ή δυνατοτήτων ή χρηματικά και τα λοιπά. Όχι, δεν μπαίνει τέτοιο ζήτημα. Αυτό που όμως θα πρέπει να γίνει και έχει να κάνει με τις δικλείδες ασφαλείας που θέτουμε και το πώς εξασφαλίζουμε όλη αυτή τη λειτουργία και με ποιο τρόπο.

Μιλώντας σαν εργαζόμενος θα αναφέρω κάποια ζητήματα. Το ένα είναι σχετικά με την εργασία και τους όρους εργασίας που θα υπάρχουν, όπως επίσης και με την αμοιβή της εργασίας. Εδώ έχουμε να κάνουμε με μια πραγματικότητα, η οποία «περπατάει» σε γενικό βαθμό -και το γνωρίζουμε οι συνάδελφοι εδώ πέρα που είμαστε χρόνια- ότι αυτή τη στιγμή αυτό που αντιμετωπίζετε είναι η κατάργηση των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας. Δεν υπάρχουν οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας που ξέραμε, πράγμα που σημαίνει κατάργηση των όρων αμοιβών και εργασίας και ο εκάστοτε Υπουργός να αποφασίζει με ένα γενικό διάταγμα για το πόσος είναι ο μισθός. Αυτό σημαίνει ριζική ανατροπή των πάντων. Αυτή η λογική θα πρέπει να εξασφαλιστεί να μην υπάρχει. Και αυτό γιατί υπάρχουν συλλογικές συμβάσεις εκεί και συλλογικές συμβάσεις όπως είναι στο χώρο της ναυτιλίας και μάλιστα συλλογικές συμβάσεις οι οποίες καλύπτουν όλους τους όρους αμοιβής και εργασίας. Αυτό είναι το ένα το ζητούμενο, ότι θα πρέπει να μπει δικλείδα ασφαλείας, γιατί απ’ ό,τι θυμάμαι εκεί μιλάμε για το Ενιαίο Μισθολόγιο των Δημοσίων. Λοιπόν εδώ έχουμε μια διαφορετική κατάσταση και θα πρέπει να εξασφαλιστεί απρόσκοπτα. Ένα ζήτημα είναι αυτό που το βάζουμε, ότι θα πρέπει να υπάρξουν δικλείδες ασφαλείας και να επιβληθούν.

Το δεύτερο ζήτημα έχει να κάνει με τον κίνδυνο μονοπώλησης αυτής της κατάστασης. Δηλαδή, είναι γνωστό ότι είναι και ναυτιλιακή εταιρεία μεταφοράς προσωπικού και επιβατών και ταυτόχρονα έχει και άλλο ένα λιμάνι. Θα πρέπει λοιπόν να υπάρχει μία πρόβλεψη για όρους, ούτως ώστε να λειτουργεί ελεύθερα ο ανταγωνισμός και να μην υπάρξει μονοπώληση με άλλα αποτελέσματα. Πρέπει να γίνει αυτό το πράγμα, άσχετα εάν ορκιζόμαστε ή λέμε ότι θα το κάνει. Η δουλειά μας είναι να εξασφαλίζουμε θεσμικά αυτό το πράγμα για να μπορεί να προχωράει.

Τρίτον, θα πρέπει να σας πω ότι στο χώρο των λιμανιών δεν είναι μόνο μία εταιρεία ή μία γενική, κυκλοφορούν και λειτουργούν εκατοντάδες ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις και στο χώρο μεταφοράς φορτίων αλλά και σε όλα τα άλλα. Επειδή η κυρίαρχη αντίληψη που υπάρχει είναι ο Πισσαρίδης, που κυκλοφορεί και λέει για εξαφάνιση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων το 50%,- άσχετα αν αυτοί δίνουν πάνω από το 80% του συνόλου της εργασίας- όμως θα πρέπει να εξασφαλιστεί γιατί η μονοπώληση και η λειτουργία με τέτοιο τρόπο που να είμαι ο κυρίαρχος και να μην μπορώ να κάνω ότι θέλω γι’αυτό πρέπει να μπουν δικλείδες ασφαλείας για να συνεχίσει να λειτουργεί και να λειτουργούν όλα αυτά που δίνουν εργασία. Δεν υπάρχει η απόλυτη τοποθέτηση, εγώ είμαι και τελείωσα από αυτό το πράγμα. Δεν βάζω ζητήματα να λέω ότι έτσι θα λειτουργήσει, δεν κάνω δίκη προθέσεων, αλλά όμως εμείς είμαστε υποχρεωμένοι, είσαστε μάλλον υποχρεωμένοι στη διαμόρφωση των όρων που θα γίνει να μπουν όλα τα πράγματα.

Έχουμε άποψη και για πολλά άλλα πράγματα, αλλά δεν υπάρχει χρόνος.

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Στο σημείο αυτό θα επαναλάβω τους φορείς με τους οποίους δεν ήταν δυνατόν να γίνει σύνδεση μέσω Webex. Είναι οι κ.κ. Ξυλούρης, Αντιπεριφερειάρχης Κρήτης, Κοκολάκης, Δήμαρχος Γόρτυνας και Ταβερναράκης, Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ανατολικής Κρήτης. Διευκρινίζω απλώς ότι τους έχουμε καλέσει δεύτερη φορά, προκειμένου να παρέμβουν αλλά δεν έχουν συνδεθεί.

Επομένως ολοκληρώνουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Μαρινάκη.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ ΑΕ)):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές-μέλη της Επιτροπής, αν και με κάλυψε κατά πολύ ο Πρόεδρός μας, θα ήθελα να εκφράσω ορισμένα ζητήματα. Καταρχάς, εκφράζουμε την αντίθεσή μας με την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού μας, όμως αυτό ουσιαστικά όπως προείπαμε έχει πραγματοποιηθεί. Οπότε, όπως και για τα υπόλοιπα λιμάνια, δεν τίθεται τέτοιο θέμα. Παρόλα αυτά δεν παύει να ανησυχούμε για το μέλλον της εργασίας μας και να τονίσω ότι θα περιφρουρήσουμε με κάθε τρόπο τα δικαιώματά μας.

Οι ρυθμίσεις για τα εργασιακά μας θεωρούμε ότι υποχρεώνουν τον Όμιλο Grimaldi να συμμετέχει σε ένα σταθερό και ισότιμο διάλογο με το Σωματείο των Εργαζομένων για την κατάρτιση και την αναθεώρηση του Γενικού Κανονισμού και του ΚΕΟΛ (Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας). Εδώ θα ήθελα να υπογραμμίσω πως, κατά την άποψή μας, θα έπρεπε να υπάρχει στο ΔΣ του Ομίλου εκπρόσωπος των εργαζομένων τη στιγμή που υπάρχει πρωτοβάθμιο σωματείο. Επίσης, πιστεύουμε ότι πρέπει άμεσα να ακολουθηθεί η αναγκαία διαπραγμάτευση για τη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας των εργαζομένων στον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου. Πρέπει εδώ να πούμε για πολλοστή φορά ότι οι εργαζόμενοι στο λιμάνι του Ηρακλείου για 15 χρόνια αμειβόμαστε με το μνημονιακό καθεστώς, πράγμα που επιτέλους πρέπει να αλλάξει. Δεν νοείται οι εργαζόμενοι στον ιδιωτικό τομέα να αμείβονται με μισθούς δημοσίου, δηλαδή με το ενιαίο μισθολόγιο.

Πιστεύουμε ακόμα ότι το θέμα των μετατάξεων είναι ένα δικαίωμα που πρέπει να εφαρμοστεί και να δοθεί χωρίς προαπαιτούμενα για όλους όσους θελήσουν να μεταταχθούν. Δηλαδή, να μην ισχύσει η ποσόστωση και να δοθεί πολύ μεγαλύτερη παράταση στον χρόνο υποβολής των αιτήσεων, πέρα από τις 31 Δεκεμβρίου του 2024, που όπως καταλαβαίνετε αυτό είναι τεχνικώς αδύνατον να γίνει. Δεν ξέρω αν έχει γίνει λάθος, αλλά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου όπως αναφέρεται στο άρθρο δεν μπορεί να γίνει. Θεωρούμε ότι πρέπει να γίνουν άμεσα προσλήψεις προσωπικού αορίστου χρόνου. Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να πω ότι το σύνολο του μόνιμου προσωπικού πρέπει να υπάγεται στις συλλογικές συμβάσεις και στο Γενικό Κανονισμό Εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να προσθέσω στο θέμα του Συνδέσμου των Λιμενεργατών η ενσωμάτωσή του στον Οργανισμό θα είναι επ’ ωφελεία και των δύο πλευρών. Δηλαδή και του επενδυτή και αυτών. Εμείς θεωρούμε ότι η ενσωμάτωση θα είναι ότι καλύτερο για τη διασφάλιση τους, όπως είναι το μοντέλο της Θεσσαλονίκης.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Να διευκρινίσω ότι οι προσκληθέντες φορείς οι οποίοι για κάποιο λόγο ενώ έχουν ενημερώσει ότι θα συνδεθούν μέσω Webex και είτε δεν μπορούν να συνδεθούν είτε για κάποιον άλλο λόγο εν πάση περιπτώσει δεν τους ακούσαμε, μπορούν να αποστείλουν όσα θα έλεγαν προφορικά με γραπτό τους υπόμνημα στις υπηρεσίες.

Ολοκληρώσαμε, λοιπόν, τον κατάλογο των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων και θέλω να καλέσω τους συναδέλφους Εισηγητές, Ειδικούς Αγορητές αν έχουν να υποβάλουν σχετικά ερωτήματα.

Τον λόγο έχει ο κ. Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Για την ακρίβεια θα απευθύνω δύο ερωτήματα στους δια ζώσης παρισταμένους εκπροσώπους των φορέων και πιο συγκεκριμένα.

Άκουσα από τον εκπρόσωπο των λιμενεργατών, κ. Σφακιανάκη, να προτάσσει μια αναγκαιότητα, την ενσωμάτωση μιας διάταξης που ουσιαστικά σε τι θα μπορούσε να συμβάλει; Στην προτεραιοποίηση των υφιστάμενων εργαζομένων ως λιμενεργάτες στην επόμενη μέρα, στη μετάβαση. Και επειδή γνωρίζουμε τόσο από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς όσο και από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης ότι υπήρχαν αυτές οι πρόνοιες, σε νομοθετικό επίπεδο, το ερώτημα που θέτω και στον κ. Σφακιανάκη, αλλά και σε εσάς, κύριε Υφυπουργέ, είναι κατά πόσον αυτό μπορεί να ενσωματωθεί σε νομοτεχνικό επίπεδο; Να γίνει δηλαδή μία ρητή αναφορά, η οποία αφενός θα θωρακίζει τα ζητήματα των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας αλλά και θα προτεραιοποιεί τους ίδιους τους λιμενεργάτες αυτούς καθ’ αυτούς. Αυτό είναι το ένα ερώτημα.

Το δεύτερο ερώτημα –και συνεχίζω με τους δια ζώσης παρισταμένους- είναι προς τον Δήμαρχο Μαλεβιζίου, κ. Μποκέα. Γιατί ανέφερε την ανάγκη -και είναι εύλογη η αναφορά και οφείλω να πω ότι ως πρώην αυτοδιοικητικός το αντιλαμβάνομαι πλήρως- της εκπροσώπησης, την εύλογη εκπροσώπηση, ενός δήμου που αν μη τι άλλο επωμίζεται διαχρονικά έναν απίστευτο φόρτο σε επίπεδο περιβαλλοντικής οχλήσεως, και όχι μόνο, και πώς αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί πιο πρακτικά; Και πάλι το ίδιο ερώτημα, εκτός από τον Δήμαρχο, το απευθύνω και σε σας κύριε Γκίκα. Πως θα μπορούσε στην πράξη να το μνημονεύσουμε τώρα, ώστε να ενσωματωθεί; Γιατί πράγματι υπάρχει μια ασάφεια στο σχέδιο νόμου. Αναφέρει την δημιουργία του Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου του Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου, αλλά δεν οριοθετεί, δεν αποσαφηνίζει, δεν αποκρυσταλλώνει την διάρθρωση του Διοικητικού Συμβουλίου που θα δημιουργηθεί, ενώ υπάρχει πρόνοια σε επίπεδο εργαζομένων, 4 οργανικές θέσεις, 1 μηχανικός κ.λπ.. Το τι θα συμβεί ή τι θα πρέπει να προκύψει και ποια είναι και η πρόταση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για το ζήτημα αυτό; Το ίδιο ερώτημα απευθύνω και στον Δήμαρχο Ηρακλείου, ο οποίος νομίζω ότι μας παρακολουθεί ψηφιακά.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης, Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Και εμείς σας ευχαριστούμε κ. Μαμουλάκη. Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Σταύρος Μιχαηλίδης, για να υποβάλλει ερωτήματα στους εκπροσώπους των φορέων.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Αρχικά θέλω να ευχαριστήσω όλους τους φορείς για την προσέλευσή τους σε αυτή τη συνεδρίαση, τα λεγόμενα των οποίων πραγματικά ήταν σημαντικά αλλά και διαφωτιστικά.

Η ερώτηση που θέλω να απευθύνω απευθύνεται προς τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου, κ. Παπαδάκη. Ανέφερε ότι μέχρι το 2030, ο Οργανισμός Λιμένα Ηρακλείου έχει υποχρέωση να επενδύσει, αν συγκράτησα σωστά το νούμερο, περίπου 10 εκατομμύρια ευρώ προκειμένου το Λιμάνι του Ηρακλείου να είναι ικανό για το Cold Ironing με τα κρουαζιερόπλοια, τα επιβατηγά ή ενδεχομένως και τα εμπορικά πλοία. Κατά την άποψή μου, αυτός ο σχεδιασμός είναι πάρα πολύ αισιόδοξος και το ερώτημά μου έγκειται στο εξής. Αυτά τα χρήματα βρίσκονται ήδη στο Ταμείο του σημερινού Νομικού Προσώπου και θα εκχωρηθούν στο νέο Διοικητικό Συμβούλιο, στο σχήμα το οποίο θα αναλάβει τον Οργανισμό; Δηλαδή, θα του δώσουμε έτοιμο χρήμα προκειμένου να υλοποιηθεί αυτή η υποχρέωση; και μάλιστα σε ένα καθεστώς Συμβάσεως που έρχεται προς Κύρωση την Τρίτη χωρίς να γνωρίζουμε ποια δέσμευση έχει αναλάβει γενικότερα -μια και δεν υπάρχει Master Plan, δηλαδή ένας στρατηγικός σχεδιασμός- και το πώς σκέφτεται να αναπτύξει το Λιμάνι το νέο σχήμα που θα αναλάβει τον Οργανισμό;

Και αν μου επιτρέπεται, κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να θέσω ένα δεύτερο ερώτημα προς τον Υπουργό, τον κ. Γκίκα, για να μας πει πως σκέφτεται το νέο νομικό πρόσωπο του Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου. Γιατί, απ’ ότι άκουσα από τον κ. Μποκέα, -τον οποίο για προσωπικούς λόγους θέλω να καλωσορίσω ιδιαιτέρως- το Λιμενικό Ταμείο του Μαλεβιζίου είναι δημοτικό. Από όσα γνωρίζω, σχεδόν όλα τα τέως δημοτικά λιμενικά ταμεία τώρα είναι ή δημοτικά ή διαδημοτικά. Να μας πει λοιπόν πώς σκέφτεται να εξελιχθεί. Θα το παραχωρήσει στο εγγύς μέλλον στο Δήμο Ηρακλείου ή στο Δήμο Μαλεβιζίου, που ζήτησε - και νομίζω σωστά - ο κ. Μποκέας ή θα το κρατήσει υπό την ευθύνη του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Αυτά τα δύο ερωτήματα ήθελα να θέσω. Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της «ΝΕΑΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ», κυρία Θεοποίηση Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια τη Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ξεκινώντας θέλω να ζητήσω συγνώμη από τους εκπροσώπους των φορέων γιατί δεν είμαστε διά ζώσης, αλλά μόλις χθες μάθαμε ότι η συνεδρίαση θα γίνει σήμερα και ως Βουλευτές της περιφέρειας δυστυχώς έπρεπε να φύγουμε. Και να δηλώσω ως δεύτερο συγνώμη, ότι καλείστε εκ των υστέρων να τοποθετηθείτε για μια σύμβαση που έχει υπογραφεί. Άλλωστε νομίζω το είπατε και οι περισσότεροι. Αυτό θα έπρεπε να είναι μια ανάποδη διαδικασία. Εν πάση περιπτώσει, συνεχίζω.

Απευθύνω πρώτα μια ερώτηση στον Πρόεδρο της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και στον εκπρόσωπο του ΤΑΙΠΕΔ, γιατί κάτι αναφέρθηκε για την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Θέλω να μου πείτε, και οι δύο, εάν έχει εξεταστεί καθόλου αυτή η ιστορία με το μονοπώλιο που δημιουργείται σε σχέσεις με τις Μινωικές Γραμμές και την ύπαρξη άλλου λιμένα. Και αν αυτό που αναφέρεται στη σύμβαση ως ευχολόγιο, να μην έχει διακριτική μεταχείριση κτλ., αν αυτό σας καλύπτει και σε κάθε περίπτωση τι μπορεί να γίνει εκ των υστέρων. Δηλαδή, να κληθεί η Επιτροπή Ανταγωνισμού; Εδώ δημιουργείται ένα απόλυτο μονοπώλιο.

Συνεχίζοντας να πω ότι τα περισσότερα θέματα είχαν να κάνουν με τα εργασιακά. Είναι γεγονός ότι ο πιο σοβαρός παράγοντας στο λιμάνι -και αυτό το απευθύνω γενικώς σε όλους τους εκπροσώπους των εργαζομένων, στους φορτοεκφορτωτές, στους Προέδρους των μονίμων εργατών, των εργατοϋπαλλήλων κτλ., νομίζω λίγο πολύ όλοι εκφράσαν την ίδια αγωνία. Εγώ λέω ότι χτες, στο πλαίσιο της ομιλίας του, ο Υπουργός είπε ότι οι μετατάξεις του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης δεν προχώρησαν και πολύ, γιατί σωστά διαπίστωσε είχαν να κάνουν με τις αμοιβές και τις εργασίες.

Αυτό όμως -και θέλω και τη γνώμη των εργαζομένων- που περιγράφεται στην Σύμβαση και αναφέρει ότι ο εργοδότης πρέπει να είναι συνετός και υπεύθυνος, δεν οφείλεται σε αυτό, αλλά γιατί υπάρχουν Συνδικαλιστικές Ενώσεις οι οποίες εκπροσωπούν το 100% των εργαζομένων και διεκδίκησαν με αποφασιστικό τρόπο Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας κτλ.. Τα τελευταία χρόνια ζήσαμε δύο μεγάλες παρεμβάσεις στο εργατικό δίκαιο και αρκετές μικρότερες που απορρυθμίζουν πλήρως την αγορά εργασίας. Άρα, οι αόριστες παραινέσεις στο κείμενο της Σύμβασης, προφανώς υποθέτω -και νομίζω πως αναφέρθηκε- δεν μπορεί να σας καλύψουν. Ο Όμιλος Grimaldi δεν έχει και τη φήμη του πλέον φιλεργατικού εργοδότη. Επομένως, ένα ερώτημα και μία ευθεία τοποθέτηση είναι πως μπορεί, έστω σε αυτή τη Σύμβαση, να πιεστεί η Κυβέρνηση -και εν προκειμένω ο Όμιλος- για να δει το εργασιακό καθεστώς. Είναι μια γενική αρχή ότι λόγω των ιδιωτικοποιήσεων και οι τιμές ανεβαίνουν, σε ότι αφορά την κοινωνία και τους πελάτες, και οι εργασιακές σχέσεις πάνε από το κακό στο χειρότερο.

Απευθυνόμενη στον Δήμαρχο Ηρακλείου - και εδώ το έχουμε ξαναδεί σε συμβάσεις σε ότι αφορά την ιδιωτική χωροταξία. Η χωροταξία είναι Συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα να την ασκεί μόνο η Πολιτεία. Με δεδομένο ότι για την περίπτωση του λιμένα του ΟΛΗ παλαιότερα είχε προσφύγει ο δήμος στο ΣτΕ -και μπορούμε να μιλάμε σήμερα για μια μικρή νίκη της τοπικής κοινωνίας και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με την απόφαση να εξαιρεθεί η Χερσαία Ζώνη Λιμένα- θα ήθελα να τοποθετηθεί ο Δήμαρχος για το αν βλέπει ότι υπάρχει μία περίπτωση να προσφύγει -γιατί έχουμε δει πολλές φορές οι συμβάσεις κάτω από πιέσεις είτε αποσύρονται κλπ., δεν είναι δυνατόν ένας ιδιώτης να καθορίζει χρήσεις γης, να καθορίζει κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, είναι εντελώς Αντισυνταγματικό. Άρα αν έχει ο Δήμαρχος υπόψη του να προχωρήσει ακόμα και δικαστικά; Φυσικά εμείς εννοείται θα στηρίξουμε οποιαδήποτε τέτοια κίνηση.

Ένα άλλο θέμα που αναφέρθηκε από όλους τους Δημάρχους είναι ότι η εκπροσώπηση στο Διοικητικό Συμβούλιο στον Όμιλο, δηλαδή η εκπροσώπηση στο νέο φορέα, η Σύμβαση δεν βλέπω ότι το περιλαμβάνει αυτό. Δεν ξέρω αν κάνω λάθος, έχετε δει εσείς πουθενά ότι το περιλαμβάνει; Πρέπει να το είπαμε και χθες. Το 3,5% το είπε ο Δήμαρχος Ηρακλείου αναφέρεται ήδη από τον ν.4597 το αντισταθμιστικό τέλος. Η ερώτηση προς όλους τους Δημάρχους είναι αν το έχουν ποτέ εισπράξει; Δεν είναι κάτι καινούργιο. Το έχουν εισπράξει;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ, κ. Μπούμπας.

**ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ κύρια Πρόεδρε.

Αυτό το οποίο είπαμε και χθες είναι ότι δεν μπορούμε να εκχωρήσουμε -τουλάχιστον όσον αφορά τα λιμάνια- σε ιδιωτικά συμφέροντα, όπως για παράδειγμα είναι το Λιμάνι του Ηρακλείου που βρίσκεται σε μία πολύ σημαντική γεωστρατηγική θέση -και μάλιστα αναδεικνύεται στα 10 πιο σημαντικά λιμάνια της Μεσογείου κάτι που και ο κ. Χατζηδάκης το έχει πει πριν από δύο περίπου χρόνια. Από την άλλη ο συγκεκριμένος Όμιλος Grimaldi καταπατά εργασιακές σχέσεις, καταστρατηγεί τα εργασιακά δικαιώματα, μετά από καταγγελίες που χθες ανακοινώσαμε και μέσα από την Ομοσπονδία και από το Σύλλογο Εργαζομένων στο Λιμένα Ηρακλείου, αλλά βλέπουμε και μια προϊστορία στον Όμιλο Grimaldi σε ότι αφορά και την Ηγουμενίτσα και αποβλέπει σε μεγάλα κέρδη κυρίως για μεταφορά οχημάτων. Επίσης κρατούμε ενδοιασμούς και για τις ακτοπλοϊκές γραμμές μετά την εξαγορά από τον Όμιλο Grimaldi στις Μινωικές Γραμμές, γιατί υπάρχει και μία, αν θέλετε, αντιπαράθεση με την Attica Group στον Όμιλο Grimaldi, ο οποίος ανακοίνωσε το 2018 κύκλο εργασιών 3 δισεκατομμυρίων ευρώ και μάλιστα τα κέρδη αυξήθηκαν μέσα σε ένα χρόνο περίπου κατά 100 εκατομμύρια. Άρα, λοιπόν, δεν μπορούμε να μιλούμε σήμερα για μία ουσιαστική αναπτυξιακή πολιτική για το Λιμάνι του Ηρακλείου απέναντι στα συμφέροντα του δημοσίου τα οποία θίγονται από έναν επιχειρηματικό Όμιλο χωρίς να έχει κέρδη η τοπική αυτοδιοίκηση αλλά και έναν πιο ενεργό και ουσιαστικό ρόλο, αν θέλετε, στον τρόπο διαμόρφωσης και στον τρόπο διακίνησης των εμπορικών προϊόντων αλλά και του επιβατικού κοινού. Είμαστε αντίθετοι σε αυτές του είδους τις Συμβάσεις και τις Κυρώσεις που γίνονται απέναντι σε ιδιωτικά συμφέροντα σε ότι αφορά το αεροδρόμιο, τα λιμάνια αλλά και την ενεργειακή πολιτική που πρέπει να έχει η χώρα μας, αφουγκραζόμενοι, αν θέλετε και τις αγωνίες του τοπικού πληθυσμού αλλά και των εργαζομένων στη συγκεκριμένη περιοχή και στο Λιμένα Ηρακλείου. Αν θέλουμε να μιλάμε για μία ανάπτυξη στην Μεγαλόνησο θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα άλλο είδος σχεδίου δράσης που απώτερο σκοπό θα έχει να υπάρχουν περισσότερα συμφέροντα γενικότερα για το δημόσιο, θα λέγαμε να έχουν τον δημόσιο χαρακτήρα και όχι a priori να δίνονται για κάποια εκατομμύρια ευρώ για αρκετά χρόνια προς χρήση σε ιδιωτικά συμφέροντα και ότι αυτό συνεπάγεται.

Από κει και πέρα επειδή είμαι συνάμα και σε άλλες Επιτροπές, κυρία Πρόεδρε, δεν μπόρεσα να ακούσω όλους τους φορείς και τους προβληματισμούς που θέτουν απέναντι σε αυτήν την εκχώρηση, θα λέγαμε, του λιμανιού του Ηρακλείου. Θα μελετήσω τις τοποθετήσεις και από τα πρακτικά…

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Αυτό ακριβώς θα σας έλεγα κ. Μπούμπα. Όπως ξέρετε η σημερινή συνεδρίαση είναι αφιερωμένη στις τοποθετήσεις των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων. Οι συνάδελφοι Βουλευτές θα έχουν την ευκαιρία να τοποθετηθούν στις επόμενες συνεδριάσεις.

**ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):**Τον λόγο, έχει ο κύριος Νικόλαος Βρεττός, Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»

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

Είναι σημαντικό και το ακούσαμε από όλους τους φορείς, αλλά ιδιαίτερα τον Δήμαρχο Ηρακλείου, και καταλάβαμε τη δεινή θέση που βρισκόμαστε -ενώ τα λιμάνια έχουν χτιστεί, έχουν διαμορφωθεί, από τον πλούτο και το μόχθο των Ελλήνων πολιτών για να εξυπηρετήσουν τις τοπικές κοινωνίες, την παραγωγή, την ενδοχώρα και να δώσουνε υπεραξία στην αξία των προϊόντων τους- σήμερα απλώς κάποιοι φρόντισαν να αναλάβει το ΤΑΙΠΕΔ -που υποτίθεται ότι είναι ένας θεσμός, και ελπίζω να είναι, αν και οι πράξεις δεν δείχνουν ότι είναι- να αναλάβει να τα εκποιεί, διότι αυτός είναι ο όρος, η εκποίηση.

Θα ρωτήσω, λοιπόν, τον εκπρόσωπο του ΤΑΙΠΕΔ. Με ποια κριτήρια πιστεύει ότι ήταν σωστό το τίμημα. Για ποιο λόγο ενώ ο ίδιος βάζει διαδικασίες μετά την αξιολόγηση των προσφορών και την προσωρινή τοποθέτηση ή κατάργηση του πλειοδότη, στη συγκεκριμένη περίπτωση αρνήθηκε να κάνει περαιτέρω διαπραγματεύσεις γιατί θεώρησε το τίμημα είναι καλό για την Ελλάδα. Είναι δηλαδή καλό για την αξιοποίηση της περιουσίας; Είναι καλό για το Ταμείου; Το Ταμείο βλέπει τα περιουσιακά στοιχεία των Ελλήνων πολιτών ως βαρίδια που πρέπει με ιδιαίτερες συμφωνίες εκ των υστέρων να διαμορφώνει; και ποια είναι η ευθύνη τους; Βεβαίως, υπάρχει και το ακαταδίωκτο, άρα μπορούν να κάνουν ότι θέλουν.

Όμως, στη συγκεκριμένη περίπτωση μου κάνει εντύπωση και θέλω να ρωτήσω αν «πέρασε» ποτέ από το μυαλό κάποιου υπεύθυνου στο ΤΑΙΠΕΔ να πάρει το κομπιουτεράκι και να κάνει μια απλή πράξη. Ο κύριος χρήστης του Λιμένος Ηρακλείου που εξυπηρετούνταν από το παλιό λιμάνι, με αυτές τις εγκαταστάσεις, έδινε σαν πελάτης των υπηρεσιών γύρω στα 6 εκατομμύρια –περίπου 7,5 εκατομμύρια ήταν ο τζίρος το 2022 ,αν δεν κάνω λάθος, και 6 εκατομμύρια κατέβαλε εκείνος ως κύριος χρήστης- και λέει για 40 χρόνια που θα πάρει το 67% ως πελάτης, θα καταβάλει για 40 χρόνια 6 ή 5 εκατομμύρια ή 200 εκατομμύρια. Σήμερα με αυτό το ποσό που διαθέτει, χωρίς υπεραυξήσεις, χωρίς υπερτιμολογήσεις, χωρίς προσαυξήσεις των υπηρεσιών γιατί τα πάντα ακριβαίνουν, με απόλυτους αριθμούς, ενώ σε μια διάρκεια 40 ετών θα καταβάλει αυτός ή ο αντίστοιχος πελάτης ή ο αντίστοιχος χρήστης αυτά τα χρήματα, σήμερα ο ίδιος ο χρήστης αγοράζει το 67% -στην ουσία τη διαχείριση όλης της εταιρείας του Ελληνικού Δημοσίου- με ποια κριτήρια κρίνεται ότι είναι επαρκές αυτό το τίμημα και δεν προβήκατε σε καμία διαδικασία; Το ξαναλέω είστε στο απυρόβλητο και έχετε προστασία για οποιαδήποτε πράξη, κάτι που δεν έχουν οι Έλληνες πολίτες, των οποίων την περιουσία εκπροσωπείτε.

Πιστεύετε πραγματικά, μια εταιρεία η οποία έρχεται και λειτουργεί μονοπωλιακά, -γιατί το να δίνονται ή να παραχωρούνται και να γίνονται Ανώνυμες Εταιρείες του Ελληνικού Δημοσίου και με τη σειρά τους αυτές να προσφέρονται τμηματικά στην ελεύθερη αγορά, γίνεται για να σπάσει το κρατικό μονοπώλιο- και εσείς ως ΤΑΙΠΕΔ συνδράμετε, κάτι που είναι πέρα από τις αξίες, τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να κάνετε τέτοια μονοπώλια που να ελέγχουν τα πάντα; να προβάλουν τιμολογήσεις ή νέες προοπτικές που να είναι σε βάρος τοπικών κοινωνιών κι αν τελικά δεν τα καταφέρουν, φεύγουν. Ποιο θα είναι το όφελος για τους Έλληνες πολίτες που εσείς εκπροσωπείτε ως Ταμείο, δηλαδή την περιουσία τους; Δεν είναι η περιουσία του Κράτους, είναι η περιουσία όλων των Ελλήνων πολιτών.

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στην κυρία Γεωργία (Τζώρτζια) Κεφαλά, Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ».

**ΓΕΩΡΓΙΑ (Τζώρτζια) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, καθώς και όλους τους εκπροσώπους των φορέων που παραβρίσκεστε.

Πολλά ερωτήματα έχουν ήδη τεθεί από τους συναδέλφους και εγώ με τη σειρά μου θα ήθελα να συμπληρώσω κάνα δυο συγκεκριμένα. Να πούμε ότι φυσικά ένα λιμάνι είναι οι άνθρωποί του και τα εργασιακά ζητήματα είναι τεράστια και μάλιστα δεν έχουν τεθεί με σαφήνεια στην Σύμβαση που πρέπει να κυρώσουμε. Οι εκπρόσωποι φορέων, μίλησαν για το ενιαίο μισθολόγιο, για την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων καθώς και για τις δικλείδες ασφαλείας. Για όλα αυτά θα μπορούσαμε, ακόμα και σε μια σύμβαση που έχει ήδη υπογραφεί, να κάνουμε κάτι και να πιέσουμε προς αυτή την κατεύθυνση -νομίζω ότι αυτό είναι το πιο σημαντικό- όπως επίσης και στο να συμπεριληφθούν και να ακουστούν οι τοπικοί φορείς στα Διοικητικά Συμβούλια. Είναι πολύ σημαντικό και θα πρέπει να λάβετε υπόψη σας, κύριε Υπουργέ.

Θα ήθελα να θέσω κάποια ερωτήματα στους Δημάρχους, κ. Καλοκαιρινό και κ. Μποκέα αλλά και στους υπόλοιπους Δημάρχους που είναι σήμερα μαζί μας. Αν είναι ικανοποιημένοι οι δήμοι και οι φορείς τους, από την οριοθέτηση των στοιχείων που περιέχονται στη Σύμβαση. Πιστεύετε δηλαδή, πως θα έπρεπε να υπάρχουν σχέδια στα οποία θα γίνεται ρητή παραπομπή των περιγραφόμενων στη Χερσαία Ζώνη και στη Θαλάσσια Ζώνη Λιμένα; Μέσα στη Σύμβαση υπάρχουν εκφράσεις, κυρίως γενικόλογες εκφράσεις, που πιστεύουμε ότι δεν θα βοηθήσουν και ότι η μη ενσωμάτωση της θαλάσσιας ζώνης σε ένα Ενιαίο Σχέδιο Διαχείρισης και Ανάπτυξης, μπορεί να φέρει νομικές αβεβαιότητες και διαμάχες μεταξύ των δημόσιων φορέων και των ιδιωτών επενδυτών, κάτι το οποίο θα αποτελέσει «τροχοπέδη» για το μέλλον. Θα ήθελα τη γνώμη σας γι’ αυτό.

Ένα δεύτερο ερώτημα θα ήθελα να απευθύνω στον κ. Βασιλόπουλο, στον κ. Μαρινάκη και στους εκπροσώπους των Σωματείων Εργαζομένων που έχουμε σήμερα μαζί μας, αφορά για τη μόλυνση που είναι μεγάλη επιβάρυνση πρώτα για τους κατοίκους, ειδικότερα μάλιστα όταν γειτνιάζουν με ένα λιμάνι, αλλά και για θαλάσσια και την αέρια περιοχή. Συνεπώς, θα ήθελα να ρωτήσω αν υπάρχει κατάλληλη εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση του προσωπικού, των εργολάβων και υπεργολάβων που εμπλέκονται στην αποκομιδή αποβλήτων σύμφωνα με τα περιβαλλοντικά πρότυπα ή πιστεύετε πως θα έπρεπε να γίνει κάτι πιο συγκεκριμένο και δυναμικό προς αυτήν την κατεύθυνση, ώστε να υπάρχει μια σωστή μέριμνα; Αυτά ήταν τα ερωτήματά μου. Ευχαριστώ πολύ.

**ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΦΩΤΕΙΝΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε. Τον λόγο έχει ο κύριος Ιωάννης Κόντης.

**ΚΟΝΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «**[**ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ**](https://www.hellenicparliament.gr/Vouleftes/Ana-Koinovouleftiki-Omada/?partyId=746c1fd2-6d73-470b-943c-b0340109fa50)**»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Αρχίζοντας την ομιλία μου, και συνεχίζοντας στο μοτίβο της χθεσινής μας διαμαρτυρίας για τη σημερινή συνεδρίαση με την τόσο εσπευσμένη κλήση των φορέων, να θα ήθελα να επισημάνω πως σήμερα το Κοινοβουλευτικό μας Έργο έχει ήδη 5 Επιτροπές και μια Ολομέλεια, και αυτός είναι ένα απαράδεκτος τρόπος άσκησης του έργου μας. Ζήτημα το οποίο θέσαμε και στη Διάσκεψη των Προέδρων. Αυτός είναι και ο λόγος που δεν άκουσα την χθεσινή τοποθέτηση του Υφυπουργού, την οποία όμως διάβασα εκ των υστέρων από τα πρακτικά, και στην οποία είδα ότι τελικά δεν έχει κατατεθεί Master Plan ούτε για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, ως όφειλαν οι ίδιοι οι οποίοι είναι και αυτοί που θέλουν να αναλάβουν το λιμάνι του Ηρακλείου, ούτε φυσικά ως προοίμιο, και ως είθισται, στην περίπτωση του Ηρακλείου.

Έπειτα από αυτή την τοποθέτησή μου, θα ήθελα να ρωτήσω τον εκπρόσωπο του ΤΑΙΠΕΔ και κατ’ επέκταση τους Δημάρχους Ηρακλείου, Μαλεβιζίου και Γόρτυνας, τους οποίους άκουσα και κατάλαβα ακριβώς πώς βλέπουν το θέμα. Κατ’ αρχάς, εάν κάποιος από τους ενδιαφερόμενους να αναλάβουν αυτό το τόσο ευαίσθητο λιμάνι τους προσέγγισε, εκδηλώνοντας την πρόθεση εδώ και καιρό να αναλάβει, και τους ρώτησε ίσως τα προβλήματά τους, πώς βλέπουν την επένδυση αυτή και οτιδήποτε σχετικό. Γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε πως εκτός από ένα λιμάνι το οποίο μετακινεί μεγάλο όγκο ακτοπλοΐας, αλλά και εμπορευμάτων, -και προσωπικά θεωρώ πως στο μέλλον μπορεί να γίνει και κόμβος μετακίνησης, λόγω της Grimaldi, και άλλων προϊόντων όπως αυτοκίνητα ή οτιδήποτε άλλο σε μεγάλη μάζα. Προσωπικά πιστεύω ότι δεν τους προσέγγισε κανείς.

Και το λέω αυτό γιατί γνωρίζω τις ανάγκες που έχει ένα λιμάνι. Και εξηγώ, για να μην υπάρχει κάποια αμφιβολία από τους καλεσμένους φορείς, πως από όταν πριν από 30 χρόνια σταμάτησα να είμαι πλοίαρχος στο Εμπορικό Ναυτικό έχω ναυτιλιακό γραφείο στη Βραζιλία και, ανάμεσα σε άλλες εταιρείες, δουλεύω και την Grimaldi και τα παρεμφερή, σε τρία λιμάνια της Βραζιλίας είτε πρακτορεύοντας τους είτε φορτώνοντας και εκφορτώνοντας τα πλοία.

Και δεν είναι μόνο οι ανάγκες του λιμανιού το αν θα μείνει ένα μόνιμο προσωπικό ή ένα καλά στελεχωμένο λιμενικό προσωπικό, κάτι που για εμάς είναι άκρως απαραίτητο. Το είχα πει και για το λιμάνι της Καβάλας, κάτι το οποίο πιστεύω ότι δεν θα κάνουν οι ερχόμενοι επενδυτές και θα προσπαθήσουν να βάζουν συμβασιούχους εργαζόμενους ή οποιονδήποτε άλλο εργαζόμενο κάθε φορά στο λιμάνι. Και αυτό είναι κάτι που πρέπει να προσέξουμε γιατί προσωπικά πιστεύω πολύ στη σταθερότητα της εργασίας και στην σταθερότητα ύπαρξης μόνιμου προσωπικού, το οποίο θα γνωρίζει τις ανάγκες του λιμανιού, τον τρόπο που κινούνται ακόμα και οι γερανοί φορτοεκφόρτωσης, τον τρόπο που έχει ιδιαίτερες συνθήκες στη μαρέα, στην παλίρροια, στην άμπωτη και σε οτιδήποτε συμβαίνει. Ανάγκη ενός λιμανιού δεν είναι μόνο η προσέγγιση και η απλή φορτοεκφόρτωση, φέρνουμε 5 ή 10 ομάδες ανθρώπων να εκφορτώσουν ή επίσης και πώς λειτουργούν τα κρουαζιερόπλοια, τα οποία έρχονται εκεί ή τα ποστάλια και οτιδήποτε έρχεται και προσεγγίζει τον λιμένα.

Ρωτάω, λοιπόν, και είναι πραγματικά πολύ βασικό, για ποιο λόγο το ΤΑΙΠΕΔ δεν απαίτησε να δει το Master Plan, να δει την προσέγγισή του στον επενδυτικό τομέα, και αρκέστηκε στα 80 εκατομμύρια ευρώ που περιγράφονται. Να δει τι προσδοκά να κερδίσει και, κυρίως, τι προσδοκά να επενδύσει, εκτός από τα 2.000 τετραγωνικά των γραφείων. Να δει εάν σκοπεύει να κάνει το λιμάνι ένα hub μεταφόρτωσης εμπορευμάτων ή αν σκοπεύει να κάνει άλλα πράγματα, τα οποία αυτή τη στιγμή μπορεί να έχει στο μυαλό αλλά δεν έχουν προσδιοριστεί. Διότι είδαμε ότι τού δίνεται η δυνατότητα να εκμεταλλευτεί όλες τις εκτάσεις που υπάρχουν γύρω από αυτές τις λιμενικές περιοχές. Πραγματικά είναι άξιο απορίας γιατί αυτό δεν είναι διεθνής πρακτική και δεν μπορεί κανείς να επικαλεστεί διεθνή πρακτική, γιατί δεν το ζήτησαν.

Να σας πω πως η Grimaldi, με τη βοήθεια της κυρίας φον ντερ Λάιεν που επανεξελέγη Πρόεδρος στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προσπαθεί να εισέλθει δυνατά σε όλη τη Νότια Αμερική και σε όλους τους τομείς όπως η ενέργεια αλλά και σε οτιδήποτε άλλο. Μάλιστα μού κάνει εντύπωση η εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε αυτό και η βοήθεια, η αρωγή που τής δίνουν. Για ποιο λόγο, λοιπόν; Για να μην το αποδώσω στο ότι, λόγω της κυρίας φον ντερ Λάιεν εμείς το κάναμε «τσακ μπαμ» και δεν ενδιαφερθήκαμε να δούμε τα Master Plan.

Κύριε Υφυπουργέ, δεν ήσασταν σίγουρα στην Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου στο θέμα της Ηγουμενίτσας, διότι ήταν αρχές του έτους. Είσαστε, τώρα, σε αυτό το συγκεκριμένο και θα είσαστε και στα επόμενα, διότι πιστεύω ότι και σε άλλα λιμάνια θα ξαναδούμε την Grimaldi και το φορέα που σχημάτισε. Και αυτό είναι κάτι που πραγματικά με απασχολεί, γιατί θα ήταν πολύ περίεργο να περάσουμε αυτή τη Σύμβαση, χωρίς να ξέρουμε τις πραγματικές προθέσεις και χωρίς να έχουμε δει το Master Plan, το Business Plan ή όπως αλλιώς θέλετε να το πείτε, για το τι προσδοκά να κερδίσει, τι προσδοκά να επενδύσει. Αγοράζει, δηλαδή, ένα λιμάνι, με τον τρόπο αυτό. Γιατί μπορεί να λέτε ότι «δεν πωλείται», αλλά στην ουσία πωλείται. Αν θυμάστε, Τα ίδια λέγαμε και για το αεροδρόμιο. «Δεν πωλείται και παραμένει στο δημόσιο ένα μεγάλο ποσοστό». Και ήρθε φέτος το Fund των συνταξιούχων από τον Καναδά και πήρε το υπολειπόμενο του αεροδρομίου, που πέρσι μάς βεβαιώνατε ότι δεν θα πουληθεί. Και το πήραν οι συνταξιούχοι του Καναδά και θα προσπορίζονται, από τα 700 εκατομμύρια κέρδη το χρόνο, τα 200-300 τα παίρνουν αυτοί, δίνοντας ένα δισεκατομμύριο. Είναι τρομερές αυτές οι πωλήσεις που γίνονται και δεν ξέρω αν κάποιος, στο μέλλον, θα ασχοληθεί με αυτές.

Προσωπικά, δεν πιστεύω στα ακαταδίωκτα, ούτε σε οτιδήποτε άλλο αλλά ούτε κάνω πονηρές σκέψεις. Και αθώα να το σκεφτώ, βλέπω ότι κάποιοι δεν μετράνε σωστά τα πράγματα. Το Λιμάνι Καβάλας, το «Φίλιππος» πουλήθηκε για 2 ή 3 εκατομμύρια.

Ευχαριστώ και όσον αφορά τα υπόλοιπα θέματα θα τα συζητήσουμε στις επόμενες συνεδριάσεις.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Κόντη. Τον λόγο έχει ο κ. Παρασύρης για να θέσει ερωτήσεις.

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εξ’ αρχής να πω ότι, επί της ουσίας, βρισκόμαστε προ ειλημμένων αποφάσεων και ερχόμαστε σήμερα εδώ για να συνεισφέρουμε και να εξομαλύνουμε, στο βαθμό που γίνεται, τις όποιες αδικίες προκύπτουν ή τις όποιες ελλείψεις έχουν προκύψει από τις Συμβάσεις που γίνονται με ένα καθεστώς λίγο copy-paste σε όλη την Ελλάδα. Ειπώθηκε και από άλλους συναδέλφους ότι, δυστυχώς, ερχόμαστε έχοντας «βάλει το άλογο μπροστά από το κάρο», με την έννοια ότι θα ήταν πιο ισορροπημένο να έχουμε ένα Business Plan και στη συνέχεια να μπορούμε να αξιολογήσουμε, με βάση αυτό, κατά πόσο και η Σύμβαση μάς καλύπτει. Δυστυχώς, ερχόμαστε, ψηφίζουμε τη Σύμβαση και έπειτα θα περιμένουμε το ΤΑΙΠΕΔ και το Υπουργείο να αξιολογήσει κατά πόσο αυτό το Business Plan εφαρμόζεται.

Προχωρώντας με τις ερωτήσεις. Υπάρχει ένα ζήτημα σχετικά με την Επιτροπή Ανταγωνισμού, και μιας και είναι εδώ η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένα να μας το απαντήσει, διότι, όπως ξέρετε ο Όμιλος Grimaldi παίρνει την Ηγουμενίτσα, παίρνει τώρα και το Ηράκλειο, ακούγεται και για το λιμάνι της Πάτρας κάτι ότι μπορεί να γίνει, άρα όλη η δυτική πλευρά της χώρας ουσιαστικά αποδίδεται σε έναν συγκεκριμένο Όμιλο με ότι αυτό μπορεί να σημαίνει σε επίπεδο ανταγωνισμού. Θα ήθελα μια αξιολόγηση επί αυτού από τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένα.

Σε ό,τι αφορά τους λιμενεργάτες και τους εργαζόμενου στον ΟΛΗ, απευθυνόμενος στον κ. Σφακιανάκη, υπάρχει ένα καθεστώς στον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης. Θα ήθελα να καταθέσουν ένα υπόμνημα πολύ συγκεκριμένο έτσι ώστε να μπορούμε και εμείς να το αξιολογήσουμε και στο βαθμό που μπορούμε, να πιέσουμε να ενταχθεί μέσα στη Σύμβαση αυτή.

Τέλος, θέλω να ρωτήσω το Δήμαρχο Μαλεβιζίου σε ό τι αφορά αυτά τα οποία ακούστηκαν που όπως αναδεικνύεται είναι εξαιρετικά σοβαρά διότι πρόκειται για μία πολύ μεγάλη αδικία. Κύριε Υπουργέ, εδώ έχουμε 550-600.000 ευρώ έσοδα από την περιοχή του Μαλεβιζίου στη χερσαία ζώνη της περιοχής του Μαλεβιζίου. Φτιάχνετε ένα νέο οργανισμό ο οποίος επί της ουσίας όλα τα υπόλοιπα «ορφανά» λιμάνια που λέμε, δεν έχουν να συνεισφέρουν κάτι και επί της ουσίας η Χερσαία Ζώνη του Μαλεβιζίου θα επιδοτεί και θα χρηματοδοτεί έργα ανάπλασης σε όλους τους υπόλοιπους δήμους, πέρα από το Ενετικό λιμάνι του Ηρακλείου που έχει και αυτό κάποια έσοδα. Νομίζω ότι αυτή η ανισορροπία πρέπει να βρει έναν τρόπο έτσι ώστε να το εξισορροπήσουμε. Κύριε Δήμαρχε, έχω την αίσθηση ότι πρέπει να πιέσετε και εσύ παραπάνω, έτσι ώστε να υπάρχει μία παραπάνω εκπροσώπηση στον νέο Οργανισμό ο οποίος πρόκειται να δημιουργηθεί και προφανώς στην προεδρεία και στα μέλη ή εν πάση περιπτώσει ξεχωριστά όπως εσείς είπατε. Νομίζω, ότι αξίζει να γίνει μι η συζήτηση και να αναλώσουμε κάποιο χρόνο γιατί είναι μια πολύ επιβαρυμένη περιοχή, όπως ειπώθηκε, και από το εργοστάσιο της ΔΕΗ και τώρα με τη νέα διασύνδεση, αλλά και με τη Χερσαία Ζώνη Ελλιμενισμού κάποιων μεταφορικών πλοίων κ.λπ..

Και μια ερώτηση προς τον Δήμαρχο Ηρακλείου, κ. Καλοκαιρινό. Άκουσα πως με βάση την νομοθεσία του ’97, το 3,5% του τέλους αποδίδετε στο Δήμο Ηρακλείου. Ισχύει αυτό, πράγματι; Έχει έσοδα 3,5% από τα έσοδα του ΟΛΗ; Είναι κάτι που δεν το γνώριζα και θα ήθελα να μάθω αν είναι αλήθεια.

Ευχαριστώ θερμά.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ κ. Παρασύρη.

Κύριοι συνάδελφοι, παρότι έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία τοποθέτησης των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, ο Αντιπεριφερειάρχης Κρήτης, κ. Ξυλούρης, και ο Δήμαρχος Γόρτυνας, μπόρεσαν να συνδεθούν μέσω τηλεδιάσκεψης κατά τη διάρκεια των ερωτήσεων των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών.

Θα τους δώσω, λοιπόν, το δικαίωμα τοποθέτησης επί του νομοσχεδίου, μιας και τέθηκαν ερωτήσεις σχετικές με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, με την παράκληση να απαντήσουν και στις σχετικές ερωτήσεις. Κύριε Ξυλούρη, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

**ΝΙΚΟΣ ΞΥΛΟΥΡΗΣ (Αντιπεριφερειάρχης Κρήτης):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την πρόσκληση. Δεν θα να κάνω μεγάλη αναφορά. Στηρίζουμε την άποψη του Δημάρχου Μαλεβιζίου, κυρίου Μποκέα και νομίζω ότι τα εξέθεσε με τον καλύτερο τρόπο.

Αυτό που ήθελα να βάλω εγώ σαν μια διάσταση, αφορά το αντικείμενο στο οποίο είναι ενταγμένο στο περιβάλλον. Η περιβαλλοντική διάσταση που θα έχει το λιμάνι ποια θα είναι, με ποιες πολιτικές θα υπηρετηθεί και δεν νομίζω ότι θα πρέπει κανείς να το θεωρήσει μια δευτερεύουσα πρωτοβουλία που θα πρέπει να πάρει το ίδιο το λιμάνι. Νομίζω ότι η περιβαλλοντική διάσταση θα πρέπει να είναι η πρώτη προτεραιότητα, θα το έλεγα γενικότερα, που θα έχει η χρήση και δραστηριότητα του λιμανιού. Και σε αυτό εμείς θα είμαστε αρωγοί ό,τι χρειαστεί ως Περιφέρεια από πλευράς αδειοδοτήσεων ή όποια άλλη δραστηριότητα χρειάζεται.

Αυτό ήθελα μόνο να αναφέρω και ευχαριστώ άλλη μια φορά για την ευκαιρία που μου δώσατε.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Ο Δήμαρχος Γόρτυνας, κ. Κοκολάκης, παραμένει συνδεδεμένος; Υπάρχει κάποιο τεχνικό θέμα με τη σύνδεση του Δημάρχου και να υπενθυμίσω πως υπάρχει η δυνατότητα αποστολής υπομνήματος.

Συνεχίζουμε τη συνεδρίαση με τις απαντήσεις των εκπροσώπων των φορέων στις ερωτήσεις που δέχθηκαν ξεκινώντας με το ΤΑΙΠΕΔ και τον κ. Γιαμπανά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΙΑΜΠΑΝΑΣ (Senior Project Manager του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)):** Κύριε Πρόεδρε, άκουσα 3 ερωτήσεις που απευθύνθηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ, σχετικές με το μονοπώλιο, το τίμημα και το Master Plan.

Όσο αφορά το Master Plan που συνδέεται με τα περιβαλλοντικά, ναι, ο παραχωρησιούχος, ο νέος Οργανισμός όταν αναλάβει, και για να το πούμε πιο σωστά ο νέος πλειοψηφόν μέτοχος, έχει ένα διάστημα εννιά μηνών, αν θυμάμαι καλά, να καταθέσει το νέο Master Plan στην ΕΣΑΛ και στους αρμόδιους φορείς συνοδευόμενο από την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η οποία κρίνεται, και στην οποία καλούνται να τοποθετηθούν και να γνωμοδοτήσουν όλοι οι συναρμόδιοι φορείς. Συνεπώς, δεν είναι μια ανάπτυξη λιμένα που γίνεται ερήμην περιβαλλοντικών ή των φορέων και των όσων έχουν λόγο στο πώς θα αναπτυχθεί.

Όσον αφορά το μονοπώλιο νομίζω κι αυτό έχει κριθεί. Ναι, ο Όμιλος Grimaldi θα έχει δύο λιμάνια αλλά αυτό κρίνεται ότι δεν αποτελεί μονοπώλιο στη θέση του στην Ελλάδα. Αν μελλοντικά αποκτήσει και άλλα προφανώς κάθε νέο λιμάνι και κάθε νέα τοποθέτηση θα κρίνεται ξανά από τις αρμόδιες Επιτροπές.

Όσον αφορά το τίμημα, σε αυτό νομίζω απάντησε ο Διευθύνων Σύμβουλος του λιμανιού, κ. Παπαδάκης. Το τίμημα που δόθηκε είναι πολλαπλάσια των κερδών προ φόρων και πολύ παραπάνω από την διαπραγμάτευση των αντίστοιχων λιμανιών που είναι στο Χρηματιστήριο. Υπήρξαν κι άλλες προσφορές που ήταν πολύ πιο κάτω από την προσφορά που έδωσε ο Όμιλος Grimaldi και υπήρξε και ανεξάρτητη αποτίμηση η οποία και αυτή ήταν κάτω από την προσφορά του Ομίλου.

Πιστεύω πως απάντησα και στις τρεις ερωτήσεις.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πάρα πολύ.

Τον λόγο έχει τώρα ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, ο κ. Συμεών Λευτεριώτης.

**ΣΥΜΕΩΝ ΛΕΥΤΕΡΙΩΤΗΣ (Πρόεδρος Ομοσπονδίας Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος (ΟΦΕ)):** Ευχαριστώ πολύ.

Η Θεσσαλονίκη και ο Πειραιάς δεν έχει καμία σχέση, αν το πάρουμε σα μοντέλο για τις εργασιακές σχέσεις. Έχουν εξαιρεθεί από την υποχρεωτικότητα περί φορτοεκφορτωτικών νόμων, αλλά για το υφιστάμενο προσωπικό που κληρονόμησε. Όποιους καινούργιους προσλάβει και επηρεάσει και τη Θεσσαλονίκη, δεν εξαιρούνται. Το ίδιο μπορεί να γίνει με μια υπογραφή συλλογικής σύμβασης που, όμως, πρέπει να προαναφέρεται κάπου ότι πρέπει να υπογράφεται συλλογική σύμβαση με αυτούς, με τους λιμενεργάτες ή αν δε γίνει έτσι, θα πρέπει με κάποιο τρόπο και οι λιμενεργάτες να ενταχθούν στη μόνιμη δύναμη του εργατικού δυναμικού της Grimaldi.

Αυτό ήθελα να απαντήσω στον Βουλευτή.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Παρακαλώ, να πάρει τον λόγο τώρα ο Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου, ο κ. Μηνάς Παπαδάκης.

**ΜΗΝΑΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ ΑΕ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Ανέφερα διάφορα νούμερα στην καταρχήν εισήγησή μου. Φαίνεται πως δεν τα πρόσεξαν οι συνάδελφοί σας.

Για το Cold Ironing είπα ότι έχουμε έτοιμες και ώριμες μελέτες για 5 θέσεις ελλιμενισμού που ο προϋπολογισμός του με τιμές 2023 είναι 25 εκατομμύρια ευρώ και όχι 10 εκατομμύρια. Επίσης, είπα ότι έχουμε και ωριμάσει μελέτες για παραγωγή ενέργειας και θωράκισης του προσήνεμου μόλου, το πρόγραμμα […] είναι σε άλλα 75.000.000 ευρώ και πιθανόν να χρειαστούν και πρόσθετες επενδύσεις για παραγωγή ήπιων μορφών ενέργειας από φωτοβολταϊκά, ίσως και ανεμογεννήτριες. Δηλαδή, μιλάμε για ένα πολύ μεγάλο λογαριασμό. Το Ταμείο, το οποίο θα παραλάβει ο νέος φορέας -και έχει να κάνει με το Ταμείο που ήταν στις 31/12/2022 που αν είναι παραπάνω, θα το καταβάλει επιπρόσθετα στο τίμημα, αν είναι λιγότερο θα απομειωθεί- είναι 12 εκατομμύρια ευρώ. Άρα, λοιπόν, είναι ένα πολύ μικρό ποσοστό του συνολικού ποσού που θα κληθεί να δώσει για ενεργειακές επενδύσεις.

Να κάνω 1-2 σχόλια στις άλλες τοποθετήσεις των Βουλευτών. Η κυρία Πέρκα είπε κάτι για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Να θυμίσω εδώ ότι με την Κύρωση του νόμου, ουσιαστικά, κυρώνεται και το τελευταίο στάδιο του επανακαθορισμού της Χερσαίας Ζώνης, όπου αποδίδεται η Παραλιακή Οδός του Λιμένος του Ηρακλείου στο Δημόσιο και, τελικά, στο Δήμο Ηρακλείου.

Ο κ. Βρεττός για το τίμημα, ανέφερε ότι τα έσοδα του Ομίλου Grimaldi, αν κατάλαβα καλά από την ακτοπλοΐα, είναι 6 εκατομμύρια ευρώ. Δεν είναι τόσα, είναι γύρω στα 1 με 1,2 εκατομμύρια ευρώ και συνολικά τα έσοδα από την Ακτοπλοΐα είναι της τάξεως των 3,5 εκατομμυρίων ευρώ. Συγκρίνοντας δε με το τίμημα, το είπα και καταρχήν, όταν πουλάς ένα asset, συγκρίνεις αυτό που σου κάνει με κάτι αντίστοιχο. Στη γειτονιά σου όταν πουλάς ένα οικόπεδο, βλέπεις πόσο πουλάει ο γείτονάς σου στην περιοχή. Εάν κάνουμε αναγωγή με βάση τους επενδυτικούς δείκτες του πώς διαπραγματεύονται οι αντίστοιχες εισηγμένες, το τίμημα που θα έπρεπε να καταβάλει ο Όμιλος Grimaldi για το Λιμάνι του Ηρακλείου δε θα υπερέβαινε τα 30 εκατομμύρια ευρώ.

Ένα σύντομο σχόλιο για το Master Plan το οποίο είναι μια ιδιαίτερα επίπονη διαδικασία. Προβλέπεται στη Σύμβαση Παραχώρησης και πρέπει να υποβληθεί εντός 9 μηνών. Το Master Plan εγκρίνεται πρώτα από το Υπουργείο Ναυτιλίας, γίνονται παρατηρήσεις, γυρίζει πίσω, περνάει από ΕΣΑΛ, περνάει από ΔΥΠΑ και γίνεται, τελικά, Προεδρικό Διάταγμα. Είναι μια διαδικασία που μπορεί να πάρει και 2 και 3 χρόνια μέχρι να οριστικοποιηθεί στην οποία συμμετέχουν όλοι οι φορείς και καταγράφονται οι απόψεις τους.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε, κ. Παπαδάκη.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Παπαποστόλου, ο Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΠΑΠΟΣΤΟΛΟΥ (Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ)):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Σχετικά με τις ερωτήσεις και με ό,τι μας αφορά, θα ξεκινήσω λέγοντας –όπως έχει αναφερθεί και ο εκπρόσωπος του ΤΑΙΠΕΔ, αλλά και ο Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού- ότι μέσω των διατάξεων του άρθρου 6 του κυρωτικού, προβλέπονται όλες οι διαδικασίες με βάση τον επικαιροποιημένο νόμο, όπου από την ΕΣΑΛ και τη θετική της γνωμοδότηση εν συνεχεία εγκρίνονται το Προεδρικό Διάταγμα και καλύπτονται και όλες οι χρήσεις γης, οι όροι δόμησης, οι όροι κάλυψης, επειδή υπήρξε σχετικό ερώτημα. Οπότε αυτά επιλύονται μέσω του άρθρου 6 του κυρωτικού.

Όσον αφορά τα ζητήματα ανταγωνισμού, στο σκέλος το οποίο αφορά τις αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, σύμφωνα με τον ν.4389/2016 και το άρθρο 1, ειδικότερα με το σημείο δ΄, όπου η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων έχει την αρμοδιότητα σε συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού είτε να ζητήσει τη γνώμη της είτε να παραπέμψει υπόθεση στην Ανεξάρτητη Αρχή, δηλαδή την Επιτροπή Ανταγωνισμού, να εξασφαλίζει τα ζητήματα που σχετίζονται με την κατάχρηση θέσης τιμολογιακού χαρακτήρα είτε είναι δεσπόζουσα θέση είτε είναι επιθετική τιμολόγηση είτε είναι εναρμονισμένες πρακτικές, εξοντωτική τιμολόγηση όσον αφορά τα τέλη και τις χρεώσεις, για λιμενικές υπηρεσίες και υποδομές.

Επομένως, όπως αντιλαμβάνεστε είναι κάτι το οποίο φαίνεται στην πράξη και κατά την λειτουργία, οπότε η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων φυσικά θα παρακολουθεί την λειτουργία του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου, όπως παρακολουθεί και την λειτουργία των υπολοίπων φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων και υποδομών, για να διαπιστώνεται εάν υφίστανται τέτοια ζητήματα ή όχι και να πράττει αναλόγως με βάση τις αρμοδιότητες, οι οποίες τις έχουν αποδοθεί νομοθετικά με βάση το ν.4389/2016.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο Πρόεδρος της ΟΜΥΛΕ, κ. Απόστολος Ντάλας και στη συνέχεια θα δοθεί ο λόγος στον Δήμαρχο Ηρακλείου.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΤΑΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος (ΟΜΥΛΕ)**): Θέλω μόνο να πω ότι, όπως φάνηκε και από τις ερωτήσεις, το πλαίσιο των εργασιακών σχέσεων και το πλαίσιο των συλλογικών συμβάσεων δεν είναι καθορισμένο με την ακρίβεια που θα έπρεπε και αυτό ανοίγει για μας -αλλά και για το Υπουργείο και για τις Αρχές- ευθύνες για τον τρόπο που θα υλοποιηθεί. Εμείς είμαστε και θα συνεχίσουμε να είμαστε εδώ, να είμαστε και εκεί στο Ηράκλειο εννοώ, γιατί ακριβώς πολλά ζητήματα και ανταγωνισμού αλλά και ζητήματα επενδυτικά, δεν έχουν τεθεί με ξεκάθαρο τρόπο με την Σύμβαση Παραχώρησης και αυτό θα το δούμε και θα το παρακολουθούμε τουλάχιστον και εμείς, με την έννοια του εργαζόμενου και του ανθρώπου που πονάει το λιμάνι γιατί σε αυτό ζούμε και από αυτό ζούμε.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Καλοκαιρινός.

**ΑΛΕΞΗΣ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΟΣ (Δήμαρχος Ηρακλείου**): Σε ότι αφορά την ερώτηση για τα ζητήματα της δικαιοδοσίας ως προς την χωροταξία και τον ορισμό των χρήσεων γης, των όρων δόμησης, πράγματι θεωρούμε πως είναι ένα σοβαρό ζήτημα και μάλιστα το ειδικότερο ζήτημα είναι αυτό της συνάρθρωσης με τους γενικότερους Πολεοδομικούς Σχεδιασμούς. Αυτή τη στιγμή εκπονείται στον Δήμο Ηρακλείου Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο, δηλαδή συνολικό σχέδιο, και βεβαίως αυτό δεν θα μπορούσε να υπερτερεί έναντι των σχεδίων τα οποία θα γίνονται σε αυτήν την ορισμένη από τον νόμο περιοχή ο οποίος κυρώνεται σήμερα. Αυτό συνιστά ένα ζήτημα, το οποίο πρέπει να αντιμετωπιστεί. Η κυρία Πέρκα με ρώτησε για το ζήτημα της ενδεχόμενης προσφυγής ως προς τη συνταγματικότητα. Προσωπικά, αυτή τη στιγμή θα αρκεστώ στο να πω ότι είναι διερευνητέα η συνταγματικότητα.

Βεβαίως, οι δικαιοδοσίες οι οποίες δίδονται στον παραχωρησιούχο είναι ανάλογες με τα ΕΣΧΑΣΕ (Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων) στην πράξη και στο πλαίσιο αυτό και τα μείζονα έργα, τα οποία ορίζονται ως έργα που θα εκτελεστούν άνω των 500.000 ευρώ, εγκρίνονται από τον ανεξάρτητο μηχανικό. Αυτό αναφέρεται στον κυρωτικό νόμο. Αντιλαμβάνεστε λοιπόν, ότι υπάρχει και ένας αυτοπεριορισμός της δικαιοδοσίας του δημοσίου σε ότι αφορά το θέμα το οποίο συζητάμε και βεβαίως, αυτό δημιουργεί έντονο προβληματισμό στον δήμο του οποίου το λιμάνι αποτελεί την απολύτως φυσική απόληξη και στην πραγματικότητα αποτελεί οργανικό μέρος της μεγάλης, για τα ελληνικά δεδομένα, πόλης του Ηρακλείου.

Σε ότι αφορά το ερώτημα το οποίο έθεσε ο κ. Μαμουλάκης για τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο Διοικητικό Συμβούλιο του Λιμενικού Ταμείου, θα πρέπει εδώ να πούμε ότι πρέπει να αναχθούμε στην τροποποίηση ενός Βασιλικού Διατάγματος του 1939 που ορίζει τις Λιμενικές Επιτροπές. Η τροποποίηση αυτή γίνεται πράγματι 80 χρόνια μετά, δηλαδή το 2019, σε ότι αφορά Τοπική Αυτοδιοίκηση και σας διαβάζω το τι ορίζει, «έναν (1) εκπρόσωπο της οικείας Περιφερειακής Ένωσης Δήμων (Π.Ε.Δ.) ή του οικείου δήμου αντίστοιχα, ο οποίος προτείνεται μαζί με τον αναπληρωτή του από τον Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης μεταξύ τεσσάρων (4) προσώπων που υποδεικνύονται από την ολομέλεια της οικείας Π.Ε.Δ. ή τον οικείο δήμο αντίστοιχα». Δηλαδή, έχουμε ξεπεράσει και τον πατριαρχικό τριπρόσωπο, νομίζω ότι πραγματικά αυτή είναι μια διάταξη που μπορεί να προβληματίσει, για να το πω έτσι -με την συστολή που επιβάλλει η παρουσία μου στην επιτροπή σας. Αλλά, σε κάθε περίπτωση καταλαβαίνετε ότι ερμηνευτικά συνάγεται ότι εφόσον δεν έχουμε έναν δήμο, έχουμε τέσσερις δήμους εδώ, πάμε σε έναν εκπρόσωπο και αυτός ορίζεται από την ΠΕΔ και επιλέγεται μεταξύ πολλών και λοιπών. Θεωρώ ότι εδώ πρέπει να υπάρξει νομοθετική αντιμετώπιση του ζητήματος αυτού, ώστε να υπάρξει δίκαιη εκπροσώπηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο Λιμενικό Ταμείο και περιορίζομαι σε αυτό.

Σε ότι αφορά την τελευταία ερώτηση που μου απευθύνθηκε, ήταν από την κυρία Κεφαλά, σχετικά με την Χερσαία Ζώνη. Αναφέρθηκε στη συζήτηση σας ότι πράγματι η Χερσαία Ζώνη περνάει, το ανέφερα και εγώ ότι πρέπει να επισπευσθεί η έκδοση της Κοινής Υπουργικής Απόφασης, ώστε το πρώτο σημαντικό βήμα το οποίο και έγινε να ολοκληρωθεί με ένα δεύτερο που είναι η μεταβίβαση των τμημάτων που αποχαρακτηρίστηκαν στη νέα Χερσαία Ζώνη από την παλιά στον Δήμο Ηρακλείου. Τώρα, αν είμαστε ικανοποιημένοι από τη συνολική διευθέτηση και της νέας χερσαίας ζώνης θα μπορούσα να αναχθώ σε συζητήσεις οι οποίες νομίζω ότι αυτή τη στιγμή έχουν μόνο ιστορική αξία. Δηλαδή, στη διεκδίκηση του Δήμου Ηρακλείου, του Ενετικού Λιμένα, με την ίδρυση ενός Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου, η οποία επιδιώχθηκε, πιστεύω ορθώς, από την προηγούμενη δημοτική αρχή, αλλά αυτά είναι ζητήματα στα οποία δεν νομίζω ότι θα ήταν πολύ παραγωγικό αυτή τη στιγμή να επεκταθούμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μποκέας.

**ΜΕΝΕΛΑΟΣ ΜΠΟΚΕΑΣ (Δήμαρχος Μαλεβιζίου):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα προσπαθήσω να απαντήσω στα ερωτήματα που τέθηκαν από τους αξιότιμους Βουλευτές, ξεκινώντας από το ερώτημα που έθεσε ο κ. Μαμουλάκης.

Να προσθέσω στα όσα είπε ο Δήμαρχος Ηρακλείου, ότι προφανώς απαιτείται τροποποίηση του Βασιλικού Διατάγματος και στα όσα ορίζονται με την τελευταία τροποποίηση του 2019. Θα συμφωνήσω ότι χρειάζεται δίκαιη εκπροσώπηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και βεβαίως προσθέτω και δίκαιη και αναλογική εκπροσώπηση των δήμων με βάση τα έσοδα που αναλογούν στις εγκαταστάσεις που βρίσκονται στα διοικητικά τους όρια.

Θα απαντήσω εδώ και στο ερώτημα που έθεσε ο κ. Παρασύρης επιβεβαιώνοντας ουσιαστικά το εξής, ότι Η Χερσαία Ζώνη Λινοπεραμάτων που δεν έχει λιμενικές εγκαταστάσεις, απλά εισπράττονται τέλη ελλιμενισμού από τη Χερσαία Ζώνη, που όπως περιέγραψα πριν βρίσκεται στην καρδιά του δήμου μας, δεν υπάρχουν έξοδα συντήρησης, διαχείρισης και δεν προέρχονται τα έσοδα αυτά από μια δραστηριότητα που προσθέτει προστιθέμενη αξία στην περιοχή, αλλά η δραστηριότητα αυτή ρυπαίνει, οχλεί και προκαλεί προφανώς και αναπτυξιακό έλλειμμα, περιβαλλοντικά προβλήματα και κοινωνικά ζητήματα που συνεπάγονται όλων αυτών των δραστηριοτήτων. Επομένως, τα έσοδα του νέου Οργανισμού φαίνεται να προκύπτουν, ως επί το πλείστον, γύρω στο 80%, με βάση έναν πρόχειρο υπολογισμό και τα στοιχεία που έχουμε, από αυτή την εγκατάσταση και είναι αυτονόητο ότι και αυτά τα έσοδα και η διοίκηση, αλλά και η διαχείρισή τους θα πρέπει να ανταποδίδονται με τον πιο δίκαιο τρόπο στο Δήμο Μαλεβιζίου.

Τέθηκε ένα ζήτημα, νομίζω από τον κ. Μιχαηλίδη, σε σχέση με το Λιμενικό Ταμείο. Η αρχική μας πρόταση είναι να ενισχυθούν τα υφιστάμενα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία. Δεν θεωρούμε ότι υπάρχει αναγκαιότητα δημιουργίας νέου κρατικού φορέα που ουσιαστικά θα λειτουργεί παράλληλα με τα Λιμενικά Ταμεία και βεβαίως, μπορούν να γίνουν διαδημοτικές συνεργασίες και να λύσουμε ως Τοπική Αυτοδιοίκηση τα ζητήματα αυτά που συζητάμε σήμερα εδώ. Εμπιστοσύνη χρειάζεται στην τοπική αυτοδιοίκηση και στους δήμους μας και βεβαίως ενίσχυση των υφιστάμενων λιμενικών ταμείων που κατά την άποψή μου αυτή ήταν μια ευκαιρία να ενισχυθούν και να ενισχυθούν μέσω αυτών και οι τοπικές κοινωνίες.

Να απαντήσω στο ερώτημα που έθεσε η κυρία Κεφαλά ότι εμάς δεν μας αφορά τόσο πολύ το θέμα καθώς είναι ξεκάθαρα οριοθετημένη η Χερσαία Ζώνη Λινοπεραμάτων επομένως γνωρίζουμε και τις χρήσεις και το τι προβλέπεται σε σχέση με την οριοθέτησή της.

Όσον αφορά το ζήτημα που τέθηκε για τα ανταποδοτικά που έχουν προβλεφθεί με βάση το ν.4597/2019, εδώ υπάρχει κάτι το οποίο νομίζω είναι «θολό» και δεν έχει διευκρινιστεί. Από ό,τι κατάλαβα εισπράττονται ανταποδοτικά οφέλη από τον ΟΛΗ προς το Δήμο Ηρακλείου, για έσοδα που αφορούν μια λιμενική εγκατάσταση που βρίσκεται στο Δήμο Μαλεβιζίου και δεν έχει εισπράξει μέχρι σήμερα ο Δήμος Μαλεβιζίου ούτε ένα ευρώ.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ. Τον λόγο έχει ο Πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Ηρακλείου, κ. Στυλιανός Βοργιάς.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΒΟΡΓΙΑΣ (Πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρο Ηρακλείου):** Απλά δεν έχω καταλάβει, γιατί μου δόθηκε η δευτερολογία;

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Δεν είναι δευτερολογία, κύριε Πρόεδρε. Έχετε κάποιες ερωτήσεις από την κυρία Πέρκα και αν δεν κάνω λάθος και από την κυρία Κεφαλά.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΒΟΡΓΙΑΣ (Πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρο Ηρακλείου):** Συγνώμη, αλλά δεν τις άκουσα. Αφορά στα εργασιακά θέματα;

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Aφορά τα εργασιακά θέματα ναι.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΒΟΡΓΙΑΣ (Πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρο Ηρακλείου):** Εμείς θα επαναλάβουμε ότι θα πρέπει να διατηρηθούν και να εξασφαλιστούν οι θέσεις εργασίας και εννοείται τα εργασιακά τους δικαιώματα και αυτό θα γίνει μόνο με την ύπαρξη Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας. Αναφέρθηκαν και οι Πρόεδροι των Ομοσπονδιών, ο Πρόεδρος των Λιμενεργατών, καθώς και ο Πρόεδρος των εργαζομένων στον Ο.Λ.Η.. Επιβάλλεται να δούμε την επόμενη μέρα, σίγουρα δυσκολεύει η κατάσταση, λόγω του ότι μπαίνει πια ένας ιδιώτης και θα πρέπει να καταλάβει ότι θα πρέπει να υπάρξει μια δημοκρατική σχέση με τους εργαζόμενους και να διαβουλευτεί έτσι ώστε να υπάρξουν Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ και συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον Πρόεδρο του Συνδέσμου Μονίμων Εργατών Λιμένος Ηρακλείου, κ. Σφακιανάκη.

**ΦΩΝΤΑΣ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Μονίμων Εργατών Λιμένος Ηρακλείου):** Κύριε Πρόεδρε εάν δεν κάνω λάθος μία ερώτηση μου έκανε η κυρία Κεφαλά. Αν κάνουμε εκπαιδεύσεις και γι’ αυτό πρέπει να απαντήσω, για το αν εκπαιδεύεται το προσωπικό. Βεβαίως και κάνουμε τόσο στους νέους ανθρώπους που θα έρθουν στον εργασιακό μας χώρο όσο και σε εμάς που κάθε μήνα έχουμε τις πιστοποιήσεις μας. Μέχρι πρόσφατα κάναμε την εκπαίδευση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού. Γίνονται συνέχεια όλα τα απαραίτητα για την ασφάλεια των εργαζομένων και για την καλή φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων ώστε να μπορούμε να έχουμε και με τους φορτοπαραλήπτες τη σωστή συναλλαγή που πρέπει ώστε τα εμπορεύματά τους να πηγαίνουν ακέραια, όπως έρχονται στο Λιμάνι του Ηρακλείου.

Ευχαριστώ.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει ο κ. Θανάσης Βασιλόπουλος, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συνδέσμου Εργαζομένων στη Ναυτιλία και τον Τουρισμό και θα κλείσουμε με τον κ. Ανδρέα Μαρινάκη, Πρόεδρο του Σωματείου Εργαζομένων Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ ΑΕ).

**ΘΑΝΟΣ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συνδέσμου Εργαζομένων στη Ναυτιλία και τον Τουρισμό (ΠΑΣΕΝΤ)):** Ευχαριστώ.

Αν δεν κάνω λάθος δέχτηκα δύο ερωτήσεις. Η πρώτη ήταναπό την κυρία Κεφαλά, που είχε να κάνει με το ζήτημα που αναφέραμε προηγουμένως. Πράγματι, δεν υπάρχει τέτοιο πρόβλημα. Και θα έλεγα βέβαια, είτε δημόσιος είτε ιδιωτικός χαρακτήρας να ήταν, πάντοτε είναι το πώς λειτουργεί. Πάντως, συγκεκριμένα για το Ηράκλειο και ασκήσεις γίνονται και όλα, μέχρι στιγμής. Αυτό είναι ένα σοβαρό ζήτημα που έχει να κάνει σε σχέση με το περιβάλλον και το πώς λειτουργεί, που δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να υπάρχουν οι προϋποθέσεις και να εξελίσσεται.

Το δεύτερο ερώτημα ήταν για τα εργασιακά. Κοιτάξτε, γιατί μας έχει πιάσει «πρεμούρα» όλους εμάς εδώ πέρα και μιλάμε για το ζήτημα της εργασίας και την αμοιβή της εργασίας. Καταρχάς, θα πρέπει να σας πω ότι σε αυτόν το χώρο, δηλαδή των λιμανιών, υπάρχουν και εφαρμόζονται οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας. Είναι και αυτή που αφορά τον Οργανισμό Λιμένος, αλλά και αυτή που αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες και τα πρακτορεία, δηλαδή της μεταφοράς φορτίων, την «ΠΑΣΕΤζεράδικη» ναυτιλία και την κρουαζιέρα ναυτιλία. Υπάρχουν οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, αλλά όμως θα πρέπει να σας πω ότι ζούμε ένα καθεστώς όπου δεν υπάρχουν Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας. Τι συμβαίνει δηλαδή αυτή τη στιγμή και πρέπει να το πω, γιατί ζητάμε να κατοχυρωθούν. Αυτό που συμβαίνει αυτή τη στιγμή είναι ότι, πριν από την περίοδο των μνημονίων -και δεν θα μακρηγορήσω, απλώς τοποθετούμε- υπήρχαν γύρω στις 120-130 Εθνικές Κλαδικές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας που ρυθμίζουν τους όρους αμοιβής και εργασίας του 90-92% του συνόλου της εργασίας. Και υπήρχε και η Εθνική Κλαδική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας η οποία ρύθμιζε το 7-8%. Ήταν οι ανειδίκευτοι εργαζόμενοι. Δεν ήταν σημαντικοί επειδή ήταν το 7%; Ήταν πολύ σημαντικοί, διότι οι τριτοβάθμιες οργανώσεις συναντιόντουσαν, καθόριζαν τη σχέση και από κει και πέρα, η σύμβαση αυτή πέρναγε από κάτω στις άλλες κλαδικές και λειτουργούσε. Ήταν, αν θέλετε, ο «μπούσουλας».

Τώρα, μετά τα μνημόνια τι υπάρχει; Δεν υπάρχουν κλαδικές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας. Αυτή τη στιγμή οι Εθνικές Κλαδικές Συλλογικές Συμβάσεις είναι 6 εθνικές μεγάλες Κλαδικές Συλλογικές Συμβάσεις. Είναι οι τρεις της ναυτιλίας, είναι ο επισιτισμός-τουρισμός και των τραπεζών. Αυτές είναι γύρω στο 10% του συνόλου της εργασίας. Το υπόλοιπο έχει τελειώσει. Τι ήτανε; Δεν έγινε μείωση αν θέλετε του μισθού. Ακούω από όλα τα κόμματα που τοποθετούνται -σε λάθος κατεύθυνση, κατά τη γνώμη μου- ότι μειώθηκε και πρέπει να αυξηθεί ο μισθός των εργαζομένων. Μα, δεν υπήρχε μισθός των εργαζομένων. Υπήρχε ένα σύστημα αμοιβής που είχε να κάνει με το μισθό, με τους όρους και με τις προϋποθέσεις. Ήταν, δηλαδή, ένα νομικό κείμενο το οποίο δημοκρατικά εξελισσόταν. Δηλαδή, οι εκπρόσωποι των εργαζομένων με τους εργοδότες καθόντουσαν κάτω, συναλλάσσονταν, συγκρούονταν και καταλήγανε σε ένα κείμενο. Αυτό το κείμενο ήταν νομικό. Ήταν αυτή η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας. Κατατίθετο, έπαιρνε πράξη κατάθεσης και κηρυσσόταν και υποχρεωτικό.

Αυτό άλλαξε τελείως. Αυτό ήταν το δημοκρατικό σύστημα. Και από την εμπειρία μου, επειδή ήμουνα και στην Πανευρωπαϊκή Ομοσπονδία Αντιπρόεδρος και συμμετείχα, αλλά και από τη ΓΣΕΕ, θα πρέπει να σας πω ότι αυτό ισχύει σε όλη την Ευρώπη. Είναι το δημοκρατικό σύστημα. Τι έχουμε εδώ πέρα. Εδώ έχουμε λοιπόν κατάργηση του συστήματος αυτού και έχουμε στη θέση του κάτι άλλο, το οποίο ποιο είναι; Αποφασίζει ο εκάστοτε Υπουργός και λέει αυτός είναι ο μισθός. Ο μισθός, ούτε όροι ούτε τίποτα. Όλα τα άλλα με διατάγματα. Δηλαδή, ο νόμος του Χατζηδάκη που λέει όλα αυτά, ωράριο εργασίας, εξαήμερο ή επταήμερο, την τάδε ώρα και όλα αυτά. Δεν υπάρχουν πλέον οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας και πλέον έχουν μείνει μόνο αυτές που είναι το 10%. Και αυτές δεν κηρύσσονται υποχρεωτικές. Θα πρέπει να σας πω ότι έχουμε κι εκεί προβλήματα. Επομένως, λοιπόν, έχουμε περάσει -θα μου επιτρέψετε την πρόταση, δεν θέλω να προσβάλω- από το δημοκρατικό σύστημα αμοιβής και λειτουργίας ως κοινωνία, στο «δουλοκτητικό». Και θα μου επιτρέψετε, δεν το λέω προσβλητικά, σας μιλάω ειλικρινά, δεν έχω τέτοια πρόθεση. Δηλαδή, ο εκάστοτε Υπουργός λέει, ο «δουλοκτήτης» στον «δούλο» αυτός είναι ο μισθός. Δεν υπάρχουν αυτά τα πράγματα.

Αυτό, λοιπόν, επειδή είναι μια πάλη τεράστια και ακούω και «τρελαίνομαι» που πάνε όλα τα κόμματα και λένε: Να αυξηθεί ο μισθός και να γίνει 900 ευρώ. Ο άλλος λέει να γίνει 900 ευρώ παρά κάτι. Ο άλλος 900 και κάτι. Έρχεται ακόμα και η ΓΣΕΕ και λέει αυτό να γίνει παραπάνω. Όμως αυτό εκεί έχει καταλυθεί. Τι κάνουμε λοιπόν; Μπαίνουμε και έχουμε δεχθεί δηλαδή ότι δεν υπάρχει μισθός. Εκεί πραγματικά η αύξηση θα θεωρείται αύξηση, μα δεν υπάρχει αύξηση. Είναι η μείωση, η εξαφάνιση.

Αυτό, λοιπόν, εμείς όταν μιλάμε να εξασφαλιστεί, επειδή υπάρχουν συμβάσεις, έχουμε την τύχη, σε αυτό λοιπόν να υπάρχει προϋπόθεση. Γιατί στις Μινωικές γραμμές για παράδειγμα που εγώ έχω υπάρχει Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, με κλιμάκωση από 1 έως 40, με τριετίες, με επιδόματα, με πενθήμερο, οκτάωρο, 40ωρω συνεχές και μάλιστα για ένα κομμάτι ερευνών από Δευτέρα έως Παρασκευή, για τους άλλους κυλιόμενο γιατί είναι στο λιμάνι που δουλεύουν. Αυτό είναι το σύνολο, υπάρχει αυτό το πράγμα. Αυτό, λοιπόν, να κατοχυρωθεί και εκεί. Γιατί; Γιατί όταν αυτά δεν υποχρεωτικά, από εκεί και πέρα οι καινούργιοι που μπαίνουν λέει ότι «δεν ισχύει για μένα», ούτε είναι μέλος της εργοδοτικής οργάνωσης, οπότε παίζεται αυτό το «παιχνιδάκι» με αποτέλεσμα να «ακούμε» την πτώση. Βέβαια εκεί παίζεται, δεν θέλω να κάνω μαθήματα, δεν θα υπάρξει ποτέ τίποτα παραπάνω, οι τιμές θα αυξάνονται όταν δεν καθορίζονται. Η διαχείριση είναι η αλλαγή αυτού του τρόπου για να πάμε στο άλλο. Αν δεν υπάρξει το άλλο, θα διαχειριζόμαστε αυτή την κατάσταση και βέβαια έτσι θα συμβαίνει. Αυτό εννοούσαμε γι’ αυτό λοιπόν ζητάμε να υπάρχει προϋπόθεση για την εργασία.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ. Ολοκληρώνουμε τον κύκλο των απαντήσεων των εκπροσώπων των φορέων με τον κ. Μαρινάκη.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ Α.Ε)):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω η κυρία Κεφαλά μου απεύθυνε ένα ερώτημα. Αυτό έχει σχέση με τα απόβλητα μόνο ή γενικά; Υπάρχει και εκπαίδευση και γίνονται ασκήσεις. Θεωρώ ότι υπάρχει τεράστια ευαισθησία σε αυτό το κομμάτι και έχουμε και δύο συμβάσεις με εταιρείες για την αποκομιδή και των καταλοίπων και των σκουπιδιών από τα πλοία, εκτός από το κομμάτι το δικό μας την καθημερινή αποκομιδή των σκουπιδιών. Υπάρχει μεγάλη ευαισθησία σε αυτό το κομμάτι.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Δηλαδή λέτε ότι δεν χρειάζεται κάτι άλλο;

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ Α.Ε)):** Θεωρώ όχι.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ κύριε Μαρινάκη.

Ολοκληρώθηκε η δεύτερη συνεδρίαση της επιτροπής με θέμα την ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χωρών και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένα Ηρακλείου».

Υπενθυμίζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πως η τρίτη και τελευταία συνεδρίαση που θα ολοκληρώσει τη συζήτηση του νομοσχεδίου θα γίνει στην ίδια Αίθουσα και ώρα 14.00.

Ευχαριστώ για την εποικοδομητική συζήτηση, λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης, Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Μιχαηλίδης Σταύρος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 13.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

 **ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ**