**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 28 Σεπτεμβρίου 2021, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.15΄, στην Αίθουσα Συνεδριάσεων της Ολομέλειας της Βουλής, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:  «Κύρωση συμφωνίας τροποποίησης της από 24.6.2016 Σύμβασης Παραχώρησης που τιτλοφορείται «Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς», μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.»» (2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης, ο Υπουργός Οικονομικών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης (άρθρο 38§9), οι κ.κ.: Ιωάννης Μώραλης, Δήμαρχος Πειραιώς*,* Χρήστος Βρεττάκος, Δήμαρχος Κερατσινίου – Δραπετσώνας*,* Ιωάννης Λαγουδάκης,Δήμαρχος Περάματος*,* Γεώργιος Παναγόπουλος,Δήμαρχος Σαλαμίνας*,* Σταυρούλα Αντωνάκου, Αντιπεριφερειάρχης Πειραιώς*,* Γεώργιος Σταματογιάννης, Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς (ΔΣΠ)*,* Γεώργιος Αλεξανδράτος,Αντιπρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ)*,* Βασίλειος Κανακάκης, Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ)*,* Βασίλειος Κορκίδης,Πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (ΕΒΕΠ)*,* Φώτιος Πράσινος, Πρόεδρος της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά*,* Απόστολος Ντάλλας, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος (ΟΜΥΛΕ)*,* Νικόλαος Ξουράφης, Πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου Πειραιά*,* Ιωάννης Πολυχρονόπουλος, Πρόεδρος του ΔΣ του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού (ΒΙΠΑΣ)καιΝικόλαος Μαυρίκος*,* Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Εφοδιαστών Πλοίων Εξαγωγέων (ΠΣΕΠΕ).

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος – Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος - Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος – Χρήστος, Ραγκούσης Ιωάννης, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Δρίτσας Θεόδωρος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Μπιάγκης Δημήτριος, Μανωλάκου Διαμάντω, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας, και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλημέρα σε όλους.

Ξεκινάμε με το θέμα της ημερήσιας διάταξης και την εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:  «Κύρωση συμφωνίας τροποποίησης της από 24.6.2016 Σύμβασης Παραχώρησης που τιτλοφορείται «Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς», μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.»»

Είναι η δεύτερη συνεδρίαση, ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, για να τους δώσουμε το λόγο να τοποθετηθούν για το νομοσχέδιο. Η σύνδεση θα γίνει με τηλεδιάσκεψη και πιστεύω να μην έχουμε προβλήματα στις συνδέσεις μας. Ο καταρχήν χρόνος που θα δοθεί στους εκπροσώπους των φορέων είναι 3 λεπτά για μια αρχική τοποθέτηση. Όποιος εκπρόσωπος ή όποιος φορέας γενικά θέλει κάτι περισσότερο να πει, μπορεί να μας το στείλει διά υπομνήματος εντός της μέρας και εμείς θα το διεκπεραιώσουμε σε όλους τους συναδέλφους, προκειμένου να ενημερωθούν, αν είναι κάτι πιο αναλυτικό.

Να ενημερώσω τους φορείς, δε, ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο έχει προγραμματίσει η Διάσκεψη των Προέδρων να συζητηθεί στην Ολομέλεια στην αυριανή συνεδρίαση. Ο κ. Μώραλης, έχει το λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΩΡΑΛΗΣ (Δήμαρχος Πειραιά):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

…., έστω και στις καθυστερήσεις, ευχαριστούμε για την πρόσκληση, για να εκθέσουμε κι εμείς τις απόψεις μας επί της τροποποίησης και γενικότερα για το θέμα του λιμανιού.

Είναι κάτι που φαντάζεστε ότι απασχολεί, σχεδόν καθημερινά θα έλεγα, όλους τους γειτονικούς δήμους. … με μεγαλύτερη ένταση, αλλά κυρίως μετά το 2016 και τη σύμβαση παραχώρησης. Υπάρχει μια σειρά ζητημάτων που έχει θέσει η αυτοδιοίκηση, δυστυχώς τα περισσότερα από αυτά δεν έχουν εισακουστεί και στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν έγινε η διαβούλευση όπως θα περιμέναμε.

Επαναλαμβάνω, έστω και στην παράταση, στις καθυστερήσεις θα έλεγα, καλούμαστε να πούμε κάποιες απόψεις. … οι τοπικές κοινωνίες έχουν άλλου είδους ανησυχίες και άγχη, δεν είναι το άγχος τους αν θα πάει το 51% στο 67% των μετοχών. Υπάρχει μια σειρά ζητημάτων που έχουμε θέσει όλοι μας, ο καθένας από την πλευρά του, με τις διαφοροποιήσεις που υπάρχουν ανά δήμο, το λιμάνι εκτείνεται σε τέσσερεις δήμους, με διαφορετικές δραστηριότητες λιμενικές, όπως ξέρετε. Ο Δήμος Πειραιά έχει τις πιο ήπιες λειτουργίες στο λιμάνι, την κρουαζιέρα και την ακτοπλοΐα, οι άλλοι δήμοι έχουν τις πιο δύσκολες και βαριές δραστηριότητες. …. των τοπικών κοινωνιών εστιάζεται σε μια σειρά ζητημάτων. Πριν ξεκινήσουμε ιστορικά να το δούμε, όλοι μας, θα έλεγα και οι τέσσερεις δήμοι, ήμασταν αντίθετοι με την ιδιωτικοποίηση και με τον τρόπο που έγινε αυτή.

Εν συνεχεία, το θέμα ψηφίστηκε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο από την πολύ μεγάλη πλειοψηφία των Κομμάτων. Μπήκαμε στις συζητήσεις, που αφορούσαν είτε τη μελέτη των …………… επιπτώσεων είτε τις ΑΕΠΟ είτε τις ΜΠΕ, μια σειρά θεμάτων, τα οποία έχουμε συζητήσει κατά επανάληψη …………………………… αποφάσεις. Όμως, όλα αυτά δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ελληνική Διοίκηση είτε την προηγούμενη περίοδο είτε την τωρινή. Άρα, ……………………… ότι γίνονται διαβουλεύσεις σε μεγάλο βαθμό, για να καλύψουμε την …………… και να μη διαβουλευόμαστε.

Εν πάση περιπτώσει, θεωρώ λανθασμένα – επαναλαμβάνω - ότι ………………………, τουλάχιστον, σε πολύ μεγάλο βαθμό. Δε λέω «σε απόλυτο βαθμό», αλλά λέω «σε πολύ μεγάλο βαθμό».

Ως εκ τούτου, θα έλεγα ότι …………………………… του Δήμου Πειραιά και μόνο έχουμε ότι εφόσον ………………………… τα έργα να προχωρήσουν οι υποχρεωτικές και προνοητικές επενδύσεις. Θεωρώ ότι υπήρχαν επενδύσεις, που θα μπορούσαν, να έχουν προχωρήσει ήδη.

Σίγουρα υπάρχουν θέματα, τα οποία έχουν καθυστερήσει την ολοκλήρωση των έργων, όπως είναι …………………… και μια σειρά ζητημάτων, αλλά από εκεί και πέρα υπάρχουν και επενδύσεις, οι οποίες θα μπορούσαν, να έχουν προχωρήσει και οι οποίες έχουν πολύ μεγαλύτερη σημασία για την κοινωνία.

Επίσης, ένα άρθρο της τοπικής κοινωνίας είναι τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος κι έχουμε κάνει συγκεκριμένες προτάσεις, οι οποίες κι αυτές δεν έχουν εισακουστεί, δεν έχουν υιοθετηθεί τα τελευταία χρόνια. Λέω ένα πολύ ακραίο, με παράδειγμα θα μιλήσω, άλλωστε είμαστε στη Βουλή, εδώ μπορούμε, να μιλήσουμε και να αναλύσουμε το σύνολο της λειτουργίας του Λιμανιού σε μια συζήτηση και όπως είπε και ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αύριο συνεδριάζει η Ολομέλεια και σήμερα καθόμαστε, να συζητήσουμε εμείς, αλλά νομίζω ότι και τώρα η συζήτηση είναι, κατά βάση, για να γίνει, έχει να κάνει με την υποχρέωση της Βουλής με την Τοπική Αυτοδιοίκηση - αυτή είναι η άποψή μου.

Συμπληρώνω παραδειγματικά ένα, το οποίο είχαμε θέσει ως Δήμος Πειραιά. Είχαμε …………………………………… συνεδρίαση μιας επιτροπής, που ήταν ομόφωνη απόφαση του Ελληνικού Συμβουλίου σε σειρά ζητημάτων. Δεν υιοθετήθηκε καμία από τις προτάσεις μας. Σας λέω, πραγματικά, το πιο εξόφθαλμο είναι ότι ζητήσαμε, να γίνει ένα ενημερωτικό παρατηρητήριο, το οποίο να γίνει με συμβολή, φυσικά, και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και της …………………… και του …………. Η απόφαση ήταν, να γίνει ένα παρατηρητήριο περί με κρίκο, το οποίο θα ελέγχει ο ΟΛΠ. Δηλαδή, να το θέσουμε «ο ΟΛΠ ρυπαίνει, ο ΟΛΠ ελέγχει».

Άρα, θέλω, να πω ότι νιώθουμε λίγο εκτός από την κουβέντα αυτή. Θα είμαστε και περαιτέρω εκτός. Μειώνονται οι θέσεις του ……………… Δημοσίου σε μια θέση. Δεν θα πω για τη θέση, που κατέχει ο Δήμος Πειραιά στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΠ ιστορικά. Θα πω, όμως, ότι είναι ο ένας …………… του Ελληνικού Δημοσίου, φαντάζομαι, ότι θα εκπροσωπεί την Τοπική Αυτοδιοίκηση, κάτι το οποίο κατά την άποψή μου είναι λανθασμένο και πρέπει η Κυβέρνηση, να το δει. Αν δεν το έχει δει, να το δει και τώρα, εάν υπάρχει περιθώριο.

Δεν έχω, να πω πάρα πολλά πράγματα. Επαναλαμβάνω, ότι το μικρότερο που νοιάζει ……………………… είναι, εάν θα πάει το ποσοστό του ΟΛΠ το 51 στο 67, παρότι γνωρίζουμε, τι σημαίνει αυτό σε μια Ανώνυμη Εταιρεία, αλλά, εν πάση περιπτώσει, το άγχος του …………… δεν είναι αυτό. …………………………… και της επιχειρηματικότητας οποία θα εκφράσουν οι άξιοι εκπρόσωποι των εμπορικών τάξεων, είναι η ανάπτυξη………………, να διαχειρίζεται …………………… στις επιχειρήσεις του Πειραιά, στις παραγωγικές τάξεις, στους πολίτες του Πειραιά, να φροντίσουμε το περιβάλλον, να λύσουμε τα κυκλοφοριακά ζητήματα και όλα αυτά τα λέω, επειδή δεν υπάρχει επιστροφή, η σύμβαση αυτή έχει γίνει, είναι ψηφισμένη, θα προχωρήσει. Θα έλεγα ότι είναι μια δεκαδική συμφωνία, άρα, θα πρέπει, να δούμε, πως αυτή υλοποιείται σε αυτή τη φάση και όχι γιατί έγινε.

Έγινε, ψηφίστηκε, όπως είπα, την υποστήριξε το 90% του Ελληνικού Κοινοβουλίου, άρα, τώρα θα πρέπει, να δούμε, πως αυτή υλοποιείται και δεν υλοποιείται με τρόπο ικανοποιητικό κατά την άποψή μας.

Δεν θα ήθελα, να πω πολλά παραπάνω πράγματα. Θα ήθελα, να ακούσω τους συναδέλφους Δημάρχους, τους Περιφερειάρχες, τις παραγωγικές τάξεις. Επαναλαμβάνω ότι νιώθουμε ότι είμαστε «φτωχοί συγγενείς» σε αυτή τη διαδικασία, αν και νομίζω ότι πάνω κάτω στο κομμάτι αυτό και οι συνάδελφοί Δήμαρχοι παρόμοια θα τοποθετηθούν, γιατί – επαναλαμβάνω - και όταν κλήθηκαν καθυστερημένα, ουδέποτε υιοθετήθηκαν οι απόψεις μας ή, τουλάχιστον, πολύ μεγάλη πλειοψηφία αυτών.

Δεν έχω να πω κάτι παραπάνω για το σημερινό. Σήμερα είναι μια συμφωνία, θα έλεγα, του Ελληνικού Δημοσίου με τον ΟΛΠ για να δώσουμε μια παράταση χωρίς ρήτρες αλλά με εγγυήσεις και να προχωρήσουν τα έργα. Επαναλαμβάνω, τα κρίσιμα ζητήματα είναι άλλα, εμείς δεν ξέρω εάν θα έχουμε μετά ο καθένας τη δυνατότητα δεύτερης τοποθέτησης, αλλά, επαναλαμβάνω, ότι θα πρέπει πολύ σοβαρά η κυβέρνηση να δει όλα τα ζητήματα τα οποία θέτει η αυτοδιοίκηση, όχι μόνο να λέμε ότι «τι ωραία βρεθήκαμε σήμερα εδώ και είναι και η αυτοδιοίκηση παρούσα και με αυτό ξέρουμε ότι κοντά μας και παίξατε ένα ρόλο στο να γίνει έστω και στην παράταση αυτή η συζήτηση», αλλά θα πρέπει κάθε στιγμή να αξιολογούνται οι προτάσεις μας λίγο πιο σοβαρά και κάποιες από αυτές να υιοθετούνται.

Είναι βέβαιο, ότι η αυτοδιοίκηση ξέρει καλύτερα το ζήτημα της τοπικής κοινωνίας, είναι καθημερινά έξω, καθημερινά βλέπουμε και ζούμε τις εξελίξεις στο λιμάνι και πως κινούνται τα έργα και αν λειτουργούν όπως θα έπρεπε, και να ελέγχονται όπως θα έπρεπε και μια σειρά ζητημάτων που έχουμε βάλει και δεν έχουμε σκοπό να τα βάλουμε σήμερα ξανά.

Αυτή είναι η τοποθέτησή μου και περιμένω με ενδιαφέρον να ακούσω και τους υπόλοιπους. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, τον δήμαρχο Πειραιά.

Το λόγο έχει ο κ. Βρεττάκος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ (Δήμαρχος Κερατσινίου- Δραπετσώνας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είπε και ο κ. Μώραλης, κάποια πράγματα, επιτρέψτε μου να πω και εγώ κάποια που πιθανόν να τα επαναλάβω κάτι που δείχνει ότι υπάρχει πρόβλημα. Πρέπει να γίνουν κατανοητά όταν νομοθετείτε στη Βουλή δύο πράγματα που είναι ιδιαίτερα σημαντικά.

Δεν μιλάμε για ένα οποιοδήποτε λιμάνι που είναι στη μέση του πουθενά. Μιλάμε για ένα λιμάνι που είναι η προέκταση των πόλεών μας, που με αυτό έχουμε μάθει και ζούμε για δεκαετίες και έτσι κι αλλιώς, οτιδήποτε αποφασίζεται για το χώρο του λιμανιού, επηρεάζει και την ποιότητα ζωής των ανθρώπων, και των κοινωνικοοικονομικό δίκτυο των πόλεων μας. Αυτό πρέπει να γίνει κατανοητό και αυτό ακριβώς θα πρέπει είναι και το κριτήριο του αν θα συζητάτε με τους ανθρώπους των πόλεων για ζητήματα που αφορούν έτσι κι αλλιώς την ίδια τους την ζωή.

Το δεύτερο ζήτημα το οποίο εμείς το θεωρούμε σημαντικό, είναι ότι η διαβούλευση αυτού του είδους, σας λέω αλήθεια, υποβαθμίζει, νομίζω, και την σημαντικότητα του προβλήματος. Δεν είναι μόνο ότι γίνεται με συγκεκριμένο τρόπο. Εμείς συζητήσαμε στο Δημοτικό Συμβούλιο, για παράδειγμα, μια ΣΜΠΕ που κατατέθηκε μετά εορτής για τις παρεμβάσεις στον χώρο του λιμανιού του Πειραιά, το οποίο ήταν εκατοντάδες σελίδες και που όπως καταλαβαίνετε, δεν είναι και εύκολο να τοποθετηθεί κανείς σε τέτοια ζητήματα. Δεν είναι όμως μόνο αυτό, δεν είναι μόνο ότι γίνεται μια διαβούλευση για να γίνει- και αυτό γίνεται και τώρα και πρέπει να το πούμε- με την προσπάθεια των Βουλευτών τελοσπάντων, αυτό που γίνεται τώρα δεν είναι τίποτα άλλο παρά μια διαβούλευση για τα μάτια της υποχρέωσης που έχουμε και εκ του νόμου να διαβουλευόμαστε.

Ένα άλλο ζήτημα, είναι ότι δεν ακούτε! Δεν ακούτε, ακόμα και όταν μπαίνουμε σε μια προσπάθεια να συζητήσουμε τα σχέδιά του ιδιώτη που ήρθε στο λιμάνι μας και να προτείνουμε πράγματα για να απαλύνουν αντικειμενικά έτσι κι αλλιώς συνέπειες των παρεμβάσεων στον χώρο του λιμανιού της πόλης, κανείς δεν ακούει! Και δεν με ενδιαφέρει πού δεν ακούει η COSCO, εγώ δεν έχω απέναντί μου ως δήμος την COSCO, έχω απέναντί μου μια ελληνική κυβέρνηση η οποία πρέπει να μάθει να ακούει. Θα σας πω ένα απλό παράδειγμα για να καταλάβετε το μέγεθος του «δεν ακούμε». Γίνεται, τέλος πάντων, μια προσπάθεια με την οποία εμείς διαφωνούμε γιατί υπάρχει το «Θριάσιο» να φτιαχτεί κέντρο logistic που; Μέσα στον οικιστικό ιστό- να ξέρει και ο Γιάννης ο Λαγουδάκης, συνορεύουμε σε αυτά τα πράγματα- με ό,τι αυτό μπορεί να προκαλέσει στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων και στη λειτουργία της πόλης. Και πάμε σε μια συζήτηση και λέμε ότι έχετε 80 στρέμματα, μην οικοδομήσετε και τα 80. Δώστε και 20 στρέμματα και φτιάχτε ένα δάσος που να καλύπτει αυτή τη δραστηριότητα δίπλα από το Κέντρο Υγείας, δίπλα από τις γειτονιές μας. Το είπαμε. Μας άκουσε κανείς; Όχι βέβαια. Και εδώ μιλώ για την ουσία των πραγμάτων που δεν μας ακούει κάποιος.

(Συνέχεια ομιλίας του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΒΡΕΤΤΑΚΟΥ, Δημάρχου Κερατσινίου – Δραπετσώνας)

Σήμερα, συζητάτε μια τροποποίηση που μεταφέρει το 16% στην Cosco, χωρίς εκείνη να έχει εκπληρώσει τη βασική της υποχρέωση για την οποία έχετε νομοθετήσει. Δηλαδή, έρχεστε με ένα νόμο, κατά την δική μας γνώμη δεν ήταν καλός και δεν έχουμε κρύψει τη θέση του δήμου ότι ήταν πολύ κακή επιλογή, ανεξάρτητα από τις δικαιολογίες που κάποιος μπορεί να πει, το πέρασμα ενός από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου στον κινεζικό κολοσσό. Μια επιλογή που θα την πληρώσουμε και θα την πληρώνουμε για χρόνια και ήδη την πληρώνουμε. Κάποια στιγμή θα πρέπει να κάνετε και το λογαριασμό να δείτε αυτά τα 5 χρόνια τι μπήκε στο ελληνικό δημόσιο και τι στα ελληνικά ταμεία από αυτή την επιλογή. Μια, λοιπόν, έτσι και αλλιώς κακή σύμβαση παραχώρησης φαίνεται ότι έρχεται και αυτό που την απασχολεί είναι πως θα παραβιάσει το νομό με ένα καινούργιο νόμο. Τον νόμο που η ίδια η Ελληνική Βουλή είχε Κυρώσει. Ο οποίος λέει, παραχωρούμε ένα 16%, πουλάμε για να χρησιμοποιήσω αυτή την έκφραση, δεν έχετε πληρώσει τη βασική σας υποχρέωση, δεν φταίτε εσείς που δεν το κάνατε. …. εμείς το κείμενο του νόμου, δεν ξέρω κατά πόσο αυτό θεωρείτε ότι είναι σωστό, φταίνε οι κάτοικοι που λένε προσέξτε υποχρεωτική επένδυση, για παράδειγμα κρουαζιέρα.

Οι κάτοικοι διαμαρτύρονται, αλλά δεν είναι εκείνοι που εμποδίζουν τα έργα. Τα έργα τα εμποδίζουν τα δικαστήρια, που σημαίνει ότι κάτι κάνετε λάθος στην υποχρεωτικότητα αυτής της επιλογής, γιατί κάτι που είναι υποχρεωτικό και προαπαιτούμενο, αν τελικά αποδεικνύεται ότι κάνει κακό στους ανθρώπους είναι πολύ ιδεοληπτικό να μένεις πίσω και να λες δεν το αλλάζω. Δεν είναι, λοιπόν, οι κάτοικοι που δημιουργούν προβλήματα. Είναι η ίδια η επιλογή των υποχρεωτικών έργων, από ότι φαίνεται, το πόσο σέβονται περιβαλλοντικά κάποια πράγματα, το πόσο μπορούν να σταθούν μέσα στις πόλεις και τι είναι αυτό που τελικά δημιουργεί τις καθυστερήσεις. Έρχεσαι, λοιπόν, εσύ και αποδέχεσαι ότι η καθυστέρηση είναι κάτι που δεν αφορά τον επενδυτή.

Με αυτή την έννοια, λοιπόν, του 16%, που είναι κυρίως δική σας κεντρική πολιτική επιλογή, να το δείτε πως θα το αντιμετωπίσετε. Εμείς, σας είπαμε τη δική μας γνώμη. Νομίζω, ότι το ουσιαστικό θέμα είναι ότι κάποια στιγμή πρέπει να ξεκινήσει μια συζήτηση αν το λιμάνι του Πειραιά χωράει τα πάντα. Αν το λιμάνι του Πειραιά, με αυτές τις υποχρεωτικές και μη υποχρεωτικές επενδύσεις, δίνει διέξοδο στους ανθρώπους των πόλεων. Εάν, μια παρέμβαση που κάνει το λιμάνι και αδειοδοτείται έρχεται σε βάρος για παράδειγμα της ναυπηγοεπισκευής, είναι κάτι που πρέπει να συζητήσουμε. Νομίζω, ότι αυτό το ζήτημα πρέπει να μπει στην ημερήσια διάταξη. Προφανώς, αυτό που συζητάτε δεν είναι κάτι πάρα πολύ απλό. Νομίζω, το πιο βασικό είναι ότι πρέπει στα σοβαρά, η ελληνική κυβέρνηση, να ακούσει τις τοπικές κοινωνίες, να ακούσει τους παραγωγικούς φορείς των πόλεων, γιατί έτσι κι αλλιώς αυτό δεν αλλάζει ότι το λιμάνι είναι η ζωή μας και χωρίς τις πόλεις το λιμάνι δεν θα μπορεί να έχει την ανάπτυξη που θέλουμε να έχει. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Λαγουδάκης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΓΟΥΔΑΚΗΣ (Δήμαρχος Περάματος):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Εκ μέρους του Δήμου Περάματος, θέλω να εκφράσω την αντίθεσή μας, στην πρόταση της κυβέρνησης να μεταβιβάσει το 16% του … Ελληνικού Δημοσίου στην Cosco, αφού η εταιρεία δεν έχει υλοποιήσει σημαντικές υποχρεώσεις για την εκτέλεση έργων ύψους 293.130.000 εκατ., εκ των οποίων πρόκειται για ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις.

Θεωρούμε, πως η εμπρόθεσμη υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων, θα είχε δώσει προστιθέμενη οικονομική αξία και στο λιμάνι του Πειραιά, θα άνοιγε προοπτικές βιωσιμότητας και ανάπτυξης για το σύνολο των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτό και βεβαίως θα ήταν προς όφελος των εργαζομένων. Θα συνέβαλε, έτσι, με αυτό τον τρόπο στην ανάπτυξη και των τοπικών κοινωνιών. Γιατί, η διάχυση, λοιπόν, αυτής της ανάπτυξης έρχεται πρώτα και κύρια μέσα στις τοπικές κοινωνίες. Με το σχέδιο αυτό, που εισάγετε προς ψήφιση στη Βουλή, κατά την άποψή μας, επιδιώκετε τροποποίηση της σήμανσης παραχώρησης προς όφελος της Cosco και μόνο και σε βάρος των συμφερόντων του ελληνικού δημοσίου. Απαλλάσσει την εταιρεία από την καταβολή των ποινικών ρητρών και από μία σειρά από υποχρεωτικά έργα, που θα έπρεπε ήδη από αρχές Αυγούστου να έχουν ολοκληρωθεί.

Θεωρούμε πως αυτό το νομοσχέδιο πλήττει το δημόσιο συμφέρον, όχι μόνο γιατί δεν έχουν εκτελεστεί έγκαιρα τα έργα, αλλά και επειδή με τη μεταβίβαση του 16% των μετοχών χάνεται και η τελευταία ασφαλιστική δικλείδα για την πρόοδο και την ολοκλήρωση απαραίτητων έργων για την ευρύτερη περιοχή.

Αξίζει να αναφέρω, ότι η τροποποίηση της σύμβασης φέρνει αρνητικές συνέπειες και για τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις της ζώνης, για όλους τους παραγωγικούς κλάδους που συνδέονται με το λιμάνι, αλλά κυρίως για τους εργαζόμενους. Δυστυχώς, αυτή η εξέλιξη οδηγεί στη μείωση των αναπτυξιακών προοπτικών που θα θέλαμε για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και κυρίως γίνεται σε βάρος των τοπικών κοινωνιών. Κατά την άποψή μας, είναι πολύ σημαντικό να διαφυλάξουμε το δημόσιο συμφέρων, ιδιαίτερα από τη στιγμή που δεν υπάρχει καμία ευθύνη του Ελληνικού δημοσίου για τις καθυστερήσεις, παρά μόνο στον ιδιώτη επενδυτή. Κι εδώ, αξίζει να αναφέρουμε, ότι είναι απορίας άξιον, πως το Ελεγκτικό Συνέδριο στην αιτιολόγηση που κάνει με τη συνομολόγηση του Ελληνικού δημοσίου, ότι ο ιδιώτης επενδυτής, η Cosco, δεν φέρει καμία απολύτως ευθύνη για τις καθυστερήσεις των έργων. Ένα απλό παράδειγμα θα αναφέρω για 1 από τα 11 υποχρεωτικά έργα που έχουν γίνει και αφορά την ναυπηγοεπισκευή. Τι εμπόδισε τη Cosco να ολοκληρώσει τις επενδύσεις; Το ένα ζήτημα που προκύπτει είναι αυτό.

Το δεύτερο, από ποιους κοστολογούνται τα έργα αυτά ή οι παρεμβάσεις που κάνει η Cosco; Όλοι συνομολογούν, ότι μια δεξαμενή που την κοστολογούν σχεδόν 50 εκατομμύρια, δεν αξίζει παραπάνω από 10 εκατομμύρια. Για όλους όσους γνωρίζουμε ακριβώς το κόστος των επενδύσεων. Και όχι μόνο αυτό, αυτή η δεξαμενή είναι κάθε εβδομάδα είναι χαλασμένη και κανένας δεν λαμβάνει την ευθύνη για αυτές τις επενδύσεις. Δεν αναφέρομαι για μια σειρά άλλα πράγματα, γιατί θέλω στη συνέχεια να το πω, που αφορούν αμιγώς την πόλη του Περάματος, όπως είναι μια σειρά αντιπλημμυρικά έργα, το γεγονός ότι το λιμάνι δεν έχει αγωγούς ακαθάρτων και όλα τα λύματα πέφτουνε στη θάλασσα.

Δεν αναφέρομαι στο γεγονός ότι οι γερανογέφυρες έχουν μπει ήδη στα σπίτια της πόλης του Περάματος και οι προτάσεις που έρχονται από την ίδια την εταιρεία, είναι σε μια κατάσταση πρωτόγονη. Αντί λοιπόν, με έναν σύγχρονο τρόπο, με έναν επιστημονικό τρόπο να προσεγγίσουμε το θέμα σε ζητήματα όπως είναι η ηχορύπανση, να αναλύσουμε ένα θέμα με ηλεκτρικές γερανογέφυρες όπως είχαν δεσμευτεί από την αρχή ότι θα φέρουν, έρχονται να προτείνουν στίβαξη κοντέινερ το ένα πάνω στο άλλο για ανακόψουν την ηχορύπανση που έρχεται προς την μεριά των πόλεων. Νομίζω, πραγματικά, ότι είναι τραγικά αυτά που συμβαίνουν στις πόλεις.

Εγώ, θέλω τον λίγο χρόνο αυτόν που μου απομένει, να τον δώσω στη μεριά της πόλης. Θέλω να πω, ότι το Πέραμα σήμερα έχει μπει σε κρίση. Έχει μπει σε κρίση κυρίως από τότε που πήρε ιδιώτης επενδυτής το λιμάνι. Πίσω μας έχουμε τα καζάνια και μπροστά μας έχουμε ένα λιμάνι με έναν ιδιώτη επενδυτή τη Cosco που δεν δίνει δεκάρα για τις τοπικές κοινωνίες. Έχουμε έναν ιδιώτη επενδυτή που αποδεικνύεται αφερέγγυος. Αφερέγγυος, γιατί αυτές τις υποχρεωτικές επενδύσεις που σήμερα έρχεται μέσω της πρότασης αυτής που έρχεται στην Βουλή για την τροποποίηση της σύμβασης, οι ίδιοι την είχαν υπογράψει. Οι ίδιοι είχαν δεσμευτεί ότι θα τις υλοποιήσουνε εντός 5 ετών. Και σήμερα έρχονται λοιπόν να τις τροποποιήσουν και την ίδια στιγμή που έχουμε έναν αφερέγγυο επενδυτή που δεν τον νοιάζει καθόλου για τους πολίτες που κατοικούν περιμετρικά από το λιμάνι, η πολιτεία δυστυχώς δεν αναλαμβάνει εκείνες τις βασικές δεσμεύσεις που είχε. Απεναντίας, έρχεται να καταργήσει και τις τελευταίες ασφαλιστικές δικλείδες που υπήρχαν μέσα στη σύμβαση. Την ίδια στιγμή που έχει καταργήσει επί της ουσίας τη ΔΑΛ και έχει κάνει μια ΡΑΛ που δεν έχει καμία αρμοδιότητα πια στη όλη ιστορία.

Εκτός από τους άλλους σοβαρούς λόγους είναι η τροποποίηση των όρων της Σύμβασης, στέλνει ένα μήνυμα και στους υπόλοιπους επενδυτές πως μπορούν να συμπεριφέρονται ανεξέλεγκτα στη χώρα μας, καθώς δεν είναι υποχρεωμένοι να τηρούνται αυτά που έχουμε συμφωνήσει. Σε κάθε περίπτωση είναι απαράδεκτο για τόσο σοβαρά ζητήματα να προχωρούν, εν κρυπτώ, χωρίς να προηγείται η αναγκαία δημόσια διαβούλευση με τη συμμετοχή όλων των παραγωγικών φορέων του Πειραιά που σχετίζονται με το Λιμάνι και με τους αιρετούς εκπροσώπους των παραλιμένων δήμων.

Την προηγούμενη φορά, το 2016, με παρέμβαση των δήμων που περιβάλουν το Λιμάνι και της Περιφέρειας, είχαν υποχρεωθεί να μπουν σε διαβούλευση. Έγιναν μια σειρά από προτάσεις. Αναφέρθηκαν και οι προηγούμενοι δήμαρχοι συνάδελφοί μου για μια σειρά ζητήματα που είχαν προταθεί από τότε, που είχαν ακουστεί και είχαν γίνει εν μέρει αποδεκτά ως παρατηρήσεις και τίποτα από όλα αυτά δεν έχει υλοποιηθεί.

Αυτό που θέλω να πω και να ζητήσω σήμερα εκ μέρους του Δήμου Περάματος από την Ελληνική Κυβέρνηση είναι το αυτονόητο. Δηλαδή, να αποσυρθεί το νομοσχέδιο και να τηρηθεί η ισχύουσα Σύμβαση. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εμείς ευχαριστούμε.

Παράλειψή μου από την αρχή δεν είπα ότι στη συνεδρίαση μας παρευρίσκονται και παρακολουθούν ο Υπουργός Οικονομικών κύριος Σταϊκούρας και ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κύριος Πλακιωτάκης.

Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός επί της διαδικασίας.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΤΑΝΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Σας ευχαριστώ για τη δυνατότητα που μου δίνετε. Επειδή ακούστηκε από κάποιον από τους δημάρχους ότι η διαδικασία αυτή γίνεται τελευταία στιγμή, αναγκαστικά η διαδικασία από τη Βουλή γίνεται πάντα κατά τη διάρκεια της συζήτησης των Επιτροπών. Δεν έχει να κάνει με την διαβούλευση που τυχόν θα έπρεπε να κάνει η Κυβέρνηση και την ευθύνη για τη μη διαβούλευση αυτή την έχει προφανώς η Κυβέρνηση.

Το δεύτερο ότι ιδιαίτερα για τους δημάρχους - και γνωρίζετε πάρα πολύ καλά και καλό είναι να ακούσουν και οι φορείς τη διαδικασία - υπάρχει μία διαβούλευση μεταξύ των κομμάτων και από κοινού συναποφασίζουμε το ποιοι θα κληθούν. Το να ακούγονται ονόματα βουλευτών οι οποίοι τελικά μπήκαν ως μέσο για να κληθούν κάποιοι φορείς, νομίζω ότι δεν περιποιεί τιμή ούτε για τους συναδέλφους βουλευτές ούτε για την Επιτροπή μας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εγώ θα πω τι κάνουμε στην Επιτροπή. Η Επιτροπή αποφασίζει. Ακούμε πάντα τους εισηγητές, συναποφασίζουμε ουσιαστικά και είδατε ότι δεν ειδοποιούμε φορείς πριν τους ανακοινώσουμε στην Επιτροπή. Εάν κάποιος συνάδελφος με δική του πρωτοβουλία κάτι μάντεψε, κάτι ήξερε, κάτι πληροφορήθηκε και πήγε κατά το γνωστό «Μαυρογιαλούρικο» τρόπο, τι να κάνω εγώ; Είμαστε μεγάλοι άνθρωποι και καλό είναι να προσέχουμε να μην δημιουργούνται παρανοήσεις και παρεξηγήσεις.

Για την διευκρίνιση που κάνατε να πω ότι έτσι είναι η διαδικασία. Προφανώς είναι στην τελική του φάση το νομοσχέδιο αυτό. Κατατέθηκε στη Βουλή. Ήρθε στην Επιτροπή. Μπαίνει και προγραμματίζεται γιατί προφανώς τρέχουν οι ημερομηνίες. Αυτά τα ξέρει πολύ καλά ο κύριος Υπουργός και αν χρειαστεί θα επαναλάβει κάποιες διευκρινίσεις.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΑΓΑΚΗΣ**: Συγνώμη, αφού υπάρχει απόφαση της Επιτροπής, είναι θετικό για τον Υπουργό, αλλά και για σας, κύριε Πρόεδρε, ότι γίνεται η ακρόαση φορέων με τις υποδείξεις όλων των κομμάτων που υπέδειξαν τους φορείς. Αντιλαμβάνεστε λοιπόν ότι ακολουθείται κατά γράμμα η διαδικασία που προβλέπει ο Κανονισμός της Βουλής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εγώ ξέρω ότι τους φορείς τους πρότειναν οι συνάδελφοι οι Εισηγητές. Μην δημιουργούμε παρανοήσεις.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ**: Ο κ. Σαντορινιός είναι κατά του να ακουστούν οι φορείς; Δεν έχουμε καταλάβει τη θέση του.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εγώ ειλικρινά δεν καταλαβαίνω τι θέλετε να πείτε και κακώς δημιουργούμε αυτή την ώρα αυτή την κουβέντα. Εγώ λέω το εξής: τους φορείς τους πρότειναν -όπως γίνεται πάντα, δεν γίνεται μονάχα τώρα- οι Εισηγητές, τους επεξεργάστηκε η Γραμματεία της Επιτροπής για να έχουμε έναν λογικό αριθμό ανάλογα με τους χρόνους που έχουμε και με την έγκριση του Προεδρείου ανακοινώθηκαν στην Επιτροπή. Τελεία και παύλα. Τα υπόλοιπα δεν είναι να τα συζητάμε και μάλιστα τώρα έτσι. Σας παρακαλώ πολύ.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Οικονομικών κύριος Χρήστος Σταϊκούρας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Οικονομικών):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Επί του διαδικαστικού γιατί ακούστηκε μια κουβέντα από συνάδελφο τώρα, δεν ξέρω αν θα έχει γραφτεί στα πρακτικά, ότι πρέπει να πούμε και συγνώμη.

Να θυμίσω λίγο τα διαδικαστικά, για τη διαδικασία. Να θυμίσω λίγο την κατάθεση της αντίστοιχης σύμβασης επί ΣΥΡΙΖΑ 28/6/2016 καμία ακρόαση φορέων.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ:** Τώρα τι κάνετε; Κάνετε συνεδρίαση κύριε Πρόεδρε; Τι είναι αυτά τα πράγματα; Τι είναι αυτά τα πράγματα που κάνει ο κύριος Υπουργός;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Οικονομικών):** Συζήτηση

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ:** Κάνει τοποθέτηση επί της ουσίας; Είναι ντροπή αυτό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν κάνει τοποθέτηση επί της ουσίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Οικονομικών):** Για την διαδικασία μιλώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ:** Μα αυτό κάνει σας παρακαλώ πάρα πολύ, κάνει εξιστόρηση του τι είχε γίνει το 2016. Αν είναι δυνατόν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν πρόλαβε να μιλήσει. Εγώ τουλάχιστον δεν κατάλαβα τι θέλει να πει ακόμα ο Υπουργός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ:** Εγώ κατάλαβα κύριε Πρόεδρε. Με συγχωρείτε πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τακαταλάβατε όλα; Ας τον αφήσουμε να ολοκληρώσει.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ:** Που χθες είπε ότι δεν καλέσαμε ψευδέστατα. Βάλατε υπογραφή

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Ραγκούση είστε παλιός Κοινοβουλετικός εσείς, θα στερήσουμε τον λόγο από τον Υπουργό;

Τι μου προτείνετε ακριβώς;

Να μην δώσω τον λόγο στον Υπουργό;

Αυτό μου προτείνετε;

Ή να τον λογοκρίνω;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ:** δεν μιλάει επί της διαδικασίας, μιλάει επί της ουσίας κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας παρακαλώ θα αφαιρέσω τον λόγο πριν προλάβω να ακούσω τι θα πει;

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής ΚΙΝ.ΑΛ.):** Να αφαιρέσετε τον λόγο από τον κύριο συνάδελφο κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συμφωνούμε κύριε Μπιάγκη το ίδιο λέμε τώρα. Κύριε Ραγκούση σας παρακαλώ.

Είναι δυνατόν τώρα;

Λογοκρισία κάνουμε τώρα;

Να μην αφήσουμε τον Υπουργό αν θέλει κάτι να πει, να μην ακουστεί;

Αυτό δεν το κάνω σε κανέναν εγώ. Σε κανέναν συνάδελφο δεν το κάνω. Πολύ περισσότερο στον Υπουργό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Οικονομικών):** Το γεγονός ότι από την πρώτη πρόταση μου αμέσως αντέδρασε η Αξιωματική Αντιπολίτευση δείχνει την αμηχανία. Επαναλαμβάνω τις ημερομηνίες κατάθεσης Σχεδίου Νόμου της Σύμβασης 28/6, συζήτηση στην Επιτροπή με τη μορφή του Κατεπείγοντος 29/6 και Ολομέλεια 30/6 με τη μορφή του Κατεπείγοντος.

Αυτή η Κυβέρνηση κατέθεσε τη σύμβαση 24/9 συζήτηση στην Επιτροπή 27,28/9 ακρόαση φορέων, όποιους φορείς ζήτησαν τα κόμματα, περισσότερες συνεδριάσεις και αύριο Ολομέλεια και μάλιστα χωρίς αναμονή ολοκλήρωσης διαπραγμάτευσης νομοτεχνικών μεταβολών από επιτροπή σε Ολομέλεια. Αυτό δείχνει το σεβασμό της Κυβέρνησης στο να ακούσουμε τους φορείς σε αντιδιαστολή με την προηγούμενη Κυβέρνηση. Άρα, άλλοι πρέπει να ζητήσουν συγνώμη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Να το τελιεώσουμε εδώ κύριε Σαντορινιέ;**

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε θα ήθελα τον λόγο επειδή ήμουν ο Εισηγητής το 2016.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Δρίτσα μισό λεπτό. Τον λόγο έχει ο κύριος Σαντορινιός, Εισηγητής της Μειοψηφίας.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επειδή αυτή η συζήτηση έγινε και χθες κύριε Πρόεδρε και εσείς ο ίδιος και παραπέμπω στα πρακτικά είπατε ότι αποφασίσατε -και πολύ ορθά κάνατε- παρά το γεγονός ότι είναι Κύρωση Σύμβασης να πάμε σε αυτή τη διαδικασία όπως έγινε και το 2016. Αυτό είπατε εσείς κύριε Πρόεδρε. Γιατί έγινε ακρόαση φορέων κύριε Σταϊκούρα το 2016. Έγιναν τρεις συνεδριάσεις το 2016. Και επειδή συγκρίνετε κύριε Σταϊκούρα βάζετε ημερομηνίες, αλλά ξεχνάτε κάτι: Παρασκευή βράδυ τη φέρατε, Δευτέρα μεσημέρι συζητήσαμε.

Πόσες εργάσιμες μέρες; Πόσες είναι οι εργάσιμες μέρες;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ακούστε τώρα, γιατί, ξέρετε, η μισή αλήθεια καμιά φορά αλλοιώνει την ουσία. Εγώ είπα χτες ότι την προηγούμενη φορά, όντως, εκλήθησαν οι φορείς, αλλά εκλήθησαν μετά από απαίτηση της Επιτροπής. Καταρχήν, ήρθε στην Επιτροπή χωρίς φορείς. Μετά τις ενστάσεις που κατατέθηκαν στην Επιτροπή, άρον-άρον προσήλθαν οι φορείς εντός δύο 2 ωρών και ακούστηκαν. Έχοντας, λοιπόν, εγώ αυτή την διαδικασία κατά νου και σε συνεννόηση με την Κυβέρνηση, είπαμε ότι δεν πρέπει να επαναληφθεί από το σενάριο το τότε. Θα πάμε κατευθείαν, έστω κι αν είναι κύρωση, κατευθείαν, με απόφαση δική μας, με θέληση δική μας, να καλέσουμε φορείς και να τους ακούσουμε. Δεν ήταν ακριβώς το ίδιο. Να σεβαστούμε τους φορείς. Όχι άλλη διαδικασία. Ό,τι άλλο θέλετε στη συνεδρίαση των 14.00΄, μπορούμε να τα πούμε εμείς.

Επανέρχομαι στη λίστα με τους φορείς. Παρακαλώ τους συναδέλφους να διευκολύνουν. Καλούμε τους φορείς τώρα. Ό,τι άλλα δικά μας έχουμε, θα τα πούμε το απόγευμα. Προχωράμε τώρα.

Το λόγο έχει η Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά, κυρία Σταυρούλα Αντωνάκου.

**ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΑΝΤΩΝΑΚΟΥ (Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά)**: Ως εκπρόσωπος της Περιφέρειας Αττικής και Αντιπεριφερειάρχης, ευχαριστούμε για την πρόσκληση της Επιτροπής. Θέλω να επισημάνω κύριο λόγο ότι καλώς επιλέχθηκε να ακουστούν και οι φορείς και η τοπική αυτοδιοίκηση πρώτου και δεύτερου βαθμού. Έπρεπε να γίνει λίγο πιο έγκαιρα, αλλά να έχει προηγηθεί και μια διαβούλευση, από τη στιγμή που διανύουμε το πέμπτο έτος αυτής της σύμβασης και έχουμε δει όλα αυτά τα οποία επισημαίνουν οι φορείς ως καλά ή όχι καλώς καμωμένα.

Το 2016, λοιπόν, για τη σύμβαση παραχώρησης είχε τονιστεί από τους φορείς της περιοχής και την τοπική αυτοδιοίκηση στην τότε Κυβέρνηση, ότι θα πρέπει να διασφαλιστεί από τον επενδυτή ο σεβασμός προς τον οικιστικό ιστό που συνυπάρχει με το λιμάνι σχεδόν σε όλο το μήκος του, δεύτερον, η λειτουργία ελεύθερων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων και η πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο και, τρίτον, η αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης με όρους υποστήριξης και ενίσχυσης των υφιστάμενων επενδύσεων και υποδομών.

Δηλαδή, βασικό αίτημα ήταν να υπάρξει μια ανταποδοτικότητα της επένδυσης προς τις τοπικές κοινωνίες και συνεργασία με τις ελληνικές επιχειρήσεις. Διανύοντας, λοιπόν, τον πέμπτο χρόνο σήμερα μετά από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης, δεν υπάρχουν απτά δείγματα που να αποδεικνύουν τα παραπάνω, στο βαθμό τουλάχιστον που θεωρούμε ότι έπρεπε να είναι. Τόσο οι δήμοι της περιοχής, αλλά κυρίως τα επιμελητήρια και οι φορείς της ναυπηγοεπισκευής, έχουν εκφράσει κατά καιρούς παράπονο για την πορεία υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων και την ακολουθούμενη τιμολογιακή πολιτική, που αποτελεί πλήγμα για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων σε κάποιες περιπτώσεις.

Οι κυριότερες προβλέψεις της αρχικής σύμβασης παραχώρησης του ν.4404/2016 που καταγράφονται σήμερα στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου, αφορούν, κατά την άποψή μας, στην επιμήκυνση της διάρκειας της πρώτης επενδυτικής περιόδου του επιπλέον πέντε έτη, με δυνατότητα παράτασης για ισόχρονο διάστημα, εφόσον συντρέχουν λόγοι αναδόμησης στα οριζόμενα γεγονότα αναστολής. Η αρμοδιότητα να διαπιστώνει την επέλευση των γεγονότων αναστολής, αλλά και να προσδιορίζει και τη διάρκεια του ανασταλτικού του αποτελέσματος, που απονέμεται στον προβλεπόμενο από τη σύμβαση παραχώρησης ανεξάρτητο μηχανικό.

Εκεί έχουμε την άποψη και λαμβάνοντας υπόψη την κριτική που έχει ασκηθεί στον ανεξάρτητο μηχανικό από φορείς και πολίτες κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών στην προβλήτα της κρουαζιέρας στον Πειραιά, προτείνουμε η παραπάνω αρμοδιότητα διαπίστωσης των γεγονότων αναστολής και προσδιορισμού της διάστασης του ανασταλτικού του αποτελέσματος να ανατεθεί από την αρχή σε κρατική δομή ή σε ανεξάρτητη αρχή.

Επίσης, από στοιχεία που έχουν δει το φως της δημοσιότητας, η υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων κυμαίνεται περίπου στο 34%. Δεχόμαστε, φυσικά, ότι η επέκταση του προβλήτα της κρουαζιέρας έχει καθυστερήσει λόγω των δικαστικών προσφυγών, οι υπόλοιπες όμως υποχρεωτικές επενδύσεις έπρεπε να είναι σε ένα βαθμό πολύ μεγαλύτερο από ό,τι είναι τώρα και προς ολοκλήρωση.

Δεύτερον, στο χρόνο έναρξης της δεύτερης επενδυτικής περιόδου, παρακαλούμε να διευκρινιστεί ο ακριβής χρόνος ημερολογιακά έναρξης για τις επενδύσεις που αφορούν τα 56 εκατ. ευρώ όπως αναφέρεται.

Τρίτον, στους όρους υλοποίησης των υποχρεωτικών και μη υποχρεωτικών επενδύσεων, προβλέπεται η αντικατάσταση των έργων των πρώτων υποχρεωτικών επενδύσεων με άλλα έργα ίσης αξίας και κόστος αναφοράς. Ποιος θα το αποφασίσει και με ποια διαδικασία και ποιος θα είναι ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού αλλά και των φορέων, εάν δηλαδή θα υπάρξει μια ουσιαστική διαβούλευση. Επίσης, με τις νέες αλλαγές που προτείνουν στη σύμβαση παραχώρησης για το 16% , το ελληνικό δημόσιο θα εκπροσωπείται πλέον από ένα μέλος στο ΔΣ. Ωστόσο, αναβαθμίζονται οι αρμοδιότητές τους, το δικαίωμα ψήφου και βέτο και καίριες επιχειρηματικές αποφάσεις.

Όμως, να επισημάνουμε ο Δήμος Πειραιά για πρώτη φορά στην ιστορία του, θα μείνει χωρίς εκπρόσωπο στο ΔΣ του ΟΛΠ, θέση που μέχρι τώρα κατείχε διαχρονικά ο εκάστοτε Δήμαρχος της πόλης. Η θέση μας είναι ότι η Βουλή πρέπει να νομοθετήσει έτσι ώστε μια θέση στο ΔΣ του ΟΛΠ, για ιστορικούς και λειτουργικούς λόγους να καταλαμβάνεται από τον εκάστοτε Δήμαρχο Πειραιά όπως ίσχυε μέχρι σήμερα.

Κλείνοντας, και επειδή δεν έχουμε παρά χρόνο να αναπτύξουμε επί μέρους ζητήματα τα οποία έχουν επισημανθεί και σε συνεδριάσεις του Περιφερειακού Συμβουλίου αλλά και των Δημοτικών Συμβουλίων των τεσσάρων δήμων, υπερτονίζω ότι ως Περιφέρεια Αττικής έχουμε πει επανειλημμένα ότι είμαστε υπέρ των επενδύσεων, αρκεί να τηρούνται απαρέγκλιτα όλοι οι περιβαλλοντικοί όροι και οι προβλέψεις που διασφαλίζουν τη συνύπαρξη των πόλεων, πολιτών και επενδύσεων.

Για να επιτευχθεί λοιπόν αυτή η αρμονική συνύπαρξη, πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην υλοποίηση όλων των ανταποδοτικών έργων, με έμφαση στα έργα για την κυκλοφοριακή επιβάρυνση αλλά και την ανάδειξη της πολιτιστικής μας κληρονομιάς. Ήδη έχουμε καταθέσει ένα προς ένα ποια είναι αυτά τα έργα και όταν πέρσι είχαμε γνωμοδοτήσει για τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων συνολικά του λιμανιού και του ΟΛΠ, και μπορούμε να καταθέσουμε ξανά και εγγράφως.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κύριος Παναγόπουλος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ (Δήμαρχος Σαλαμίνας):** Καλή σας μέρα σας ευχαριστώ πολύ. Σας ευχαριστώ θερμά για την πρόσκληση. Διαχρονικά το αίτημα του Δήμου μας, που ξεκάθαρα δεν έχει εισακουστεί είναι η προστασία του αρχαιολογικού χώρου της Κυνόσουρας, μιλάμε για το χώρο που έγινε η Ναυμαχία της Σαλαμίνας.

Πρόσφατα γιορτάσαμε και την επέτειο των δυόμισι χιλιάδων ετών από τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας. Όμως, παρόλα αυτά το πρόβλημα γιατί σαφέστατα πρόκειται για πρόβλημα, παραμένει ως σήμερα άλυτο. Η κατάσταση του αρχαιολογικού χώρου δεν τιμά τόσο στο παρελθόν μέχρι και σήμερα δεν τιμά κανέναν μας. Λέμε και φωνάζουμε εμείς εδώ στη Σαλαμίνα για την ανάγκη της προστασίας του αρχαιολογικού χώρου, πιστέψτε με δεν είναι μόνο δικές μας απόψεις είναι η πάγια θέση των αρμοδίων υπηρεσιών.

Ενδεικτικά μόνο να αναφέρω, η από 24/5/2019 απόφαση του τμήματος προϊστορικών και κλασικών αρχαιολογικών χώρων, μνημείων και αρχαιολογικών έργων της διεύθυνσης προϊστορικών και κλασικών αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού, με την οποία δεν εγκρίνεται η χρήση των περιοχών Ι.2 έως Ι.7 ως Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, για λόγους του χερσαίου και εναλίου αρχαιολογικού χώρου Αμπελακίων και Κυνόσουρας, όπου έλαβε χώρα η Ναυμαχία της Σαλαμίνας και διότι, η εν λόγω θέσεις βρίσκονται εντός των αρχαιολογικών ζωνών α΄ και β΄ προστασίας του αρχαιολογικού χώρου και να προβλεφθεί η διαδικασία απομάκρυνσης των υφιστάμενων μονάδων από τον ίσαλο χώρο. Υπάρχουν πολλές παρόμοιες παλαιότερες αποφάσεις. Γιατί όλες αυτές από τους αρμόδιους φορείς δεν εισακούστηκαν ποτέ. Όταν μιλάμε για προστασία α΄ ζώνης αρχαιολογικής, μιλάμε για να γίνει απολύτως κατανοητό για το αρχαιολογικό καθεστώς με το οποίο προστατεύεται η Ακρόπολη.

Όσο λοιπόν αυτό το θέμα, δεν λαμβάνεται σοβαρά υπόψη, όσο δε δίνεται μια λύση που θα έχει ιστορική σημασία, ο Δήμος μας πάντα θα εκφράζει όπως εξέφραζε ως σήμερα την έντονη αντίδρασή του και την διαμαρτυρία του.

Έστω και τώρα είναι στο χέρι της Βουλής των Ελλήνων, να αποκαταστήσει μια διαχρονική αδικία όχι μόνο σε βάρος της Σαλαμίνας, αλλά σε βάρος της ιστορίας μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Παναγόπουλο, το Δήμαρχο Σαλαμίνας.

Το λόγο έχει ο Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά ο κ. Σταματογιάννης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά):** Καλημέρα σε όλους. Ευχαριστούμε για την πρόσκληση από όποιον και να έγινε η πρόσκληση τέλος πάντων έχει την αξία του, γιατί και ο τύπος έχει ουσία. Είναι προφανές αυτό. Το αν τηρήθηκε η διαδικασία και αν ήταν γνωστό, ότι έρχεται να κυρωθεί αυτή η τροποποίηση της σύμβασης νομίζω, ότι υπήρχαν κάποια δημοσιεύματα εδώ και δύο τρεις μήνες, τα οποία λέγανε, άλλωστε ήταν γνωστό, ότι υπήρχε μια καταληκτική ημερομηνία τον Αύγουστο του 2021. Ήταν κάτι το οποίο το είχαμε μπροστά μας και θα μπορούσε, υπήρχε ο χρόνος, να μην είμαστε στο παρά ένα αυτή τη στιγμή και ίσως να καλύπτουμε κοινοβουλευτικές υποχρεώσεις με την παρουσία μας εδώ.

Πράγματι τόσο ως Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου, όσο και ως πολίτης του Πειραιά αλλά και του Κερατσινίου, στο οποίο γεννήθηκα και έχω μεγαλώσει, δηλαδή το ζω από παντού αυτό το ζήτημα, θα ήταν ίσως χρήσιμο αυτή τη στιγμή, να πούμε, ότι εάν και εφόσον αυτές οι συγκεκριμένες επενδύσεις-υποχρεώσεις, που είχε αναλάβει η COSCO μέσα σε αυτά τα πέντε χρόνια αν θα ήταν διαφορετικό το περιεχόμενο της σημερινής μας συζήτησης. Εάν πράγματι θα μπορούσε να είχε βοηθήσει, να είχε δώσει μια άλλη διάσταση στη λειτουργία του λιμανιού.

Εμείς ως Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, ειδικότερα στο ζήτημα της επέκτασης της νότιας προβλήτας για την κρουαζιέρα έχουμε πάρει μία θέση και έχουμε εκφραστεί και δικαστικά σε αυτήν την υπόθεση και στα δικαστήρια του Πειραιά, αλλά και στο Συμβούλιο Επικρατείας έχουν πάρει μία θέση κατά πόσο γίνεται με τους κανόνες της επιστήμης και της τέχνης αυτές οι συγκεκριμένες ενέργειες.

Στοχεύοντας τώρα στο σημερινό θέμα της συζήτησης κατά πόσο θα πρέπει, είναι διττή δηλαδή η παρουσία μου με την έννοια, ότι αφενός οι δικηγορικοί σύλλογοι εκ του νόμου έχουν την υποχρέωση και πολύ περισσότερο ο Σύλλογος του Πειραιά σε σχέση με το ζήτημα αυτό που αφορά είναι τοπικό μεν, αλλά και εθνικό ζήτημα το πώς λειτουργεί το πρώτο λιμάνι της χώρας, αλλά να τοποθετηθώ αφενός για το περιεχόμενο αυτής της σύμβασης παραχώρησης των μετοχών, αλλά και με ΤΑΥΠΕΔ COSCO.

Επίσης και στο ζήτημα κατά πόσο αυτές οι τροποποιήσεις, αυτή η επιμήκυνση του χρόνου, αυτή ή αναδιάταξη του διοικητικού συμβουλίου όλα αυτά τα οποία προβλέπονται μπορεί να έχουν κάποια αξία. Κάποια αξία τότε που γινόταν αυτή η σύμβαση το 2016, θα μπορούσε ενδεχομένως να είχε συμμετάσχει και κάποιος άλλος μειοδότης -να το πω έτσι- σε αυτό το διαγωνισμό και αλλοιώνεται η αρχική σύμβαση με αυτές τις παραχωρήσεις που γίνονται με την τροποποίηση.

Και το δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει μιλήσει για αυτά τα ζητήματα ,ότι θα πρέπει σε κάθε περίπτωση, όταν έχουμε μία αρχική σύμβαση και αυτή η αρχική σύμβαση παίρνει μία άλλη μορφή με την τροποποίησή της θα πρέπει, να ελέγχεται αν αλλάζει ουσιωδώς αυτός ο χαρακτήρας μιας σύμβασης και με αυτόν τον τρόπο ουσιαστικά παρακάμπτεται το περιεχόμενο -παραβλέπεται το περιεχόμενο- της κύριας της αρχικής σύμβασης.

Βέβαια αυτή η σύμβαση πήγε για τον προσυμβατικό έλεγχο στο Ελεγκτικό Συνέδριο, ως εκ του νόμου υποχρεούτο να γίνει αυτό πράγμα και το Ελεγκτικό Συνέδριο μίλησε, ότι καταρχήν, δεν υπάρχει θέμα νομιμότητας για τη συγκεκριμένη σύμβαση. Όμως έχει ιδιαίτερη αξία -να σκεφτούμε εδώ πέρα- αν αυτές οι συγκεκριμένες, είναι διπλό το περιεχόμενο, δηλαδή, το ένα είναι αν αυτά τα οποία υποχρεούτο, να είχε κάνει σε αυτή την πενταετία, σε αυτήν την εξαετία, στην πενταετία μάλλον, που θα υποχρεούτο να είχε κάνει η COSCO, πράγματι θα είχαν αλλάξει, θα είχαν δώσει περιεχόμενο σε αυτή τη σύμβαση και με αυτόν τον τρόπο θα μιλάγαμε διαφορετικά σήμερα, αλλά ταυτόχρονα η συγκεκριμένη αυτή σύμβαση θα ήταν ώριμη με τις όποιες δεσμεύσεις είχε, με τις εγγυητικές, με όλα αυτά τα ζητήματα, θα ήταν ώριμη σήμερα να δοθεί αβίαστα το 16% στην COSCO.

Πιστεύω ότι υπάρχουν πραγματικά σοβαρά ερωτηματικά και εύλογες αντιρρήσεις σε σχέση με το κατά πόσο πράγματι, αυτή τη στιγμή, οι ουσιώδεις είναι αυτές οι τροποποιήσεις, δημιουργούν ένα περιεχόμενο που μπορεί να αλλοιώνει και τη φύση ακόμα και αυτής της αρχικής σύμβασης με όλα αυτά που είπα μόλις πριν.

Με αυτά τα δεδομένα, πιστεύω ότι ίσως είναι χρήσιμο κάποιες συγκεκριμένες διατάξεις γιατί είμαστε πραγματικά στο παρά ένα, κάποιες συγκεκριμένες διατάξεις από αυτή τη σύμβαση θα πρέπει να τα δούμε λίγο πιο προσεκτικά, με την έννοια αυτής κάθε αυτής της νομικής θεμελίωσης της σύμβασης αυτής, προκειμένου να μπορεί να αντέχει στη νομική κριτική, αν είναι μία τροποποίηση ή υφέρπει μία αλλοίωση της αρχικής σύμβασης. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μπορεί να «είμαστε στο παρά ένα» αλλά αν υπάρχουν κάποιες συγκεκριμένες παρατηρήσεις μπορούμε και εντός της ημέρας να τις παραλάβουμε και από εσάς και από όποιον άλλο εκπρόσωπο φορέα θέλει και να τις προωθήσουμε στον Υπουργό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ:** Δηλαδή, μπορεί να αλλάξει η σύμβαση, κ. Πρόεδρε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Με συγχωρείτε, αλλά δεν είπα αυτό. Αναφέρθηκα σε συγκεκριμένες παρατηρήσεις επί της σύμβασης από τους φορείς.

Το λόγο έχει ο κ. Αλεξανδράτος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ (Αντιπρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.Σας ευχαριστούμε πάρα πολύ για την πρόσκληση. Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας είναι ένας φορέας - Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, 85 χρόνια ιστορία, είμαστε θεσμικά ο επίσημος σύμβουλος του κράτους για θέματα ανάπτυξης της ναυτιλίας και της οικονομίας μέσω της ναυτιλίας και πάντα με τις εκάστοτε κυβερνήσεις, τόσο με τους Υπουργούς Ναυτιλίας, όσο και τους Υπουργούς Οικονομικών, οι οποίοι βρίσκονται και σήμερα εδώ, όσο και με τους τέως Υπουργούς που ήταν στην αντιπολίτευση και χαίρομαι και εκείνοι που βρίσκονται εδώ σήμερα, καθώς και όλους τους φορείς, έχουμε πάντα αγαστή σχέση και θεωρώ ότι είμαστε πάντα παρόντες, όποτε μας καλείτε.

Εκπροσωπώ τα μέλη μας, τα οποία, είναι περίπου 25.000. Εκπροσωπούμε 25.000 πλεούμενα που έχουν την ελληνική σημαία και ανήκουν σε όλες τις κατηγορίες των βαποριών. Αναφορικά με τη σύμβαση, θεωρώ ότι το 51% με το 67% λίγα πράγματα πιθανώς να μπορούν να αλλάξουν, καθώς υπάρχει η πλειοψηφία. Φυσικά, όμως, αυτό που πρέπει όλοι μας εδώ να δούμε και σαν μέλη εμείς, σαν βαπόρια, αν θέλετε, αλλά και επειδή τα βαπόρια όποτε περνάνε αφήνουν χρήματα στον τόπο, από τον οποίο περνάνε, εμείς, λοιπόν, εδώ, έχουμε δύο ιδιότητες μοναδικές.

Φυσικά και υπάρχουν και άλλα λιμάνια, όπως είναι η Σιγκαπούρη, αλλά η Σιγκαπούρη δεν έχει πλοιοκτήτες από τη Σιγκαπούρη.

Εμείς, εδώ, είμαστε το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, ο Πειραιάς, με το μεγαλύτερο χρήστη-ιδιοκτήτη της ναυτιλίας που είναι ο Έλληνας. Επίσης, πρέπει να επισημάνουμε και τρίτο σημαντικό στοιχείο, τη γεωγραφική θέση, την οποία βρίσκεται ο Πειραιάς. Δεν είναι τυχαίο ότι θέλουν κάποιοι να επενδύσουν επάνω σε εμάς, στον Πειραιά.

Άρα, θεωρώ και το έχω πει κατά κόρον και κοιτάζω όλες και όλους στα μάτια: Αυτό, το οποίο μας συμφέρει είναι να ενισχύσουμε τη θέση της ελληνικής οικονομίας, κάνοντας τον πόλο έλξης, που είναι τα λιμάνια, ανταγωνιστικό. Ταπεινά πιστεύω, χωρίς να υπεισέλθω σε λεπτομέρειες, ότι ο ΟΛΠ δεν έχει γίνει ανταγωνιστικός. Αντίθετα, έχουμε πολλά παράπονα από μέλη μας, κάθε κατηγορίας βαποριών - είτε είναι τα Short Ship, είτε είναι τα κρουαζιερόπλοια, είτε είναι τα ακτοπλοϊκά, είτε τα φορτηγά- ότι παρατηρούνται αρκετές χρεώσεις. Παρατηρούνται, δηλαδή, λιγότεροι ανταγωνιστικοί φορείς, λιγότερα ανταγωνιστικά κίνητρα. Και τι γίνεται. Τα καράβια, να ξέρετε, έχουν επιλογή και ο επιχειρηματίας να πάει όπου θέλει. Άρα, υπάρχει ένα καράβι εδώ, το οποίο όταν θα κάνει επισκευές μπορεί να πάει στο Πέραμα. Και να σας πω ότι Πέραμα σφαδάζει.

Αν κοιτάξουμε, στα περασμένα έτη, τα στατιστικά στοιχεία, θα δούμε ότι πλοιοκτήτες Έλληνες -και όχι μόνο Έλληνες, αλλά και ξένοι, εμπιστεύονταν το χώρο του Περάματος και του Πειραιά για να κάνουν τις επισκευές. Λοιπόν, αυτή τη στιγμή, όταν δεν είμαστε ανταγωνιστικοί για να προσελκύσουμε τους ιδιώτες, τι κάνουμε; Έχουμε ένα φορτηγό βαπόρι, το οποίο αν κάνει επισκευές, το λεγόμενο σπέσιαλ service, είναι τουλάχιστον μισό εκατομμύριο δολάρια. Εάν το βαπόρι αυτό δεν έχει ανταγωνιστικούς όρους, δεν θα έρθει εδώ. Λυπάμαι που το λέω, δεν θα έρθει στον Πειραιά. Θα πάει στην Τουρκία, θα πάει στη Ρουμανία, θα πάει στη Βουλγαρία.

Τι προτείνω εγώ, επειδή βλέπω παρούσες και παρόντες ανθρώπους, τους έχω γνωρίσει προσωπικά και ξέρω ότι ενδιαφέρονται προσωπικά και αυτό είναι πολύ σημαντικό. Δεν είναι ότι συμμετέχουν απλά σε αυτήν τη σύσκεψη και μετά κάνουν τη δικιά τους δουλειά. Χαίρομαι που είναι και ο Πρόεδρος του ΕΒΕΠ, εδώ, ο φίλος μου και πραγματικά μαχητής Βασίλης Κορκίδης, ο οποίος μαζί με το ΕΒΕΠ και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών φτιάξαμε το MARITIME HELLAS, το Cluster, για να ενώσουμε τις παραναυτιλιακές εταιρείες και τους πλοιοκτήτες μαζί, οι οποίοι έχουν ελληνικά επιχειρηματικά συμφέροντα. Αυτό το Cluster, για να στηριχθεί, για να μπορέσω εγώ σαν βαπόρι να αφήσω χρήματα σε όλους τους φορείς, οι οποίοι εκπροσωπούν εργαζόμενους και επιχειρήσεις, πρέπει να με προσελκύσει το λιμάνι.

Προτείνω, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, σε όλους και σε όλους σας, αν μπορούμε, κάθε 6 μήνες, αφού ενδιαφερόμαστε, ας κάνουμε ένα διαδικτυακό ή δια ζώσης εφόσον το επιτρέψουν οι συνθήκες και να λέει ο καθένας -όχι με γκρίνια, αλλά αντικειμενικά- τα προβλήματα.

Και θα κλείσω με κάτι. Αν ο ΟΛΠ με άκουγε αυτήν τη στιγμή και τον πείσω να γίνει ανταγωνιστικός και του φέρω περισσότερους πελάτες, τότε αυτό θα είναι και για το συμφέρον του ΟΛΠ και για το δικό μας και, φυσικά, για το συμφέρον του ελληνικού κράτους και του Πειραιά μας.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο είναι στη διάθεση όλων εδώ, πέραν του Υπουργείου Ναυτιλίας, με το οποίο έχουμε συχνότατη επικοινωνία, και του Υπουργείου Οικονομικών, με όλους εδώ, να σας πούμε τις απόψεις μας, για να κάνουμε το λιμάνι ανταγωνιστικό.

Κλείνοντας, θέλω να σας πω ένα στοιχείο, για να καταλάβετε τι τραβάνε ορισμένα μέλη. Στα πλοία, τα οποία εκτελούν ένα επισκευαστικές εργασίες, σε χώρους ιδιωτικών ναυπηγείων το οποίο έχει παραχωρηθεί από τον ΟΛΠ, υπάρχει ένα τέλος για τη χρήση χώρων αιγιαλού και θαλασσίου μετώπου. Το τέλος αυτό επιβάλλεται από τον Οργανισμό, αναλόγως με το χρόνο παραμονής του πλοίου σε πλαγιοδέτηση ή πρυμνοδέτηση. Το γνωρίζει η ΡΑΛ και το γνωρίζει και η Ένωση του Περάματος. Θέλω ένα συγκριτικό στοιχείο να σας δώσω: Το 2014, το σύνολο των τελών που εισπράχθηκε από αυτό εδώ το μοντέλο ήταν 75.000 ευρώ. Σήμερα, υπολογίζεται το τέλος αυτό να έχει προσαυξηθεί κοντά στο 1 εκατομμύριο ευρώ.

Άρα, κλείνω με αυτό: Ανταγωνιστικό λιμάνι, ένα λιμάνι να προσελκύσει τα καράβια και όχι μόνο τα ελληνικών συμφερόντων καράβια, αλλά όλα τα καράβια. Διότι εμείς ξέρουμε πολύ καλύτερα τη ναυτιλία από όλους.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κανακάκης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΝΑΚΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων της Ναυπηγικής Βιομηχανίας – ΣΕΝΑΒΙ):** Κύριε Πρόεδρε, θα προσπαθήσουμε σ’ αυτό το τρίλεπτο και να ενημερωθούμε και να ενημερώσουμε, διότι ενώ θα μπορούσε να είχε γίνει μια διαβούλευση από τον Ιούνιο – Ιούλιο, όταν οι συναρμόδιοι Υπουργοί επεξεργάζονταν τη συμφωνία με την COSCO, αγνοηθήκαμε όλοι οι φορείς και η διαβούλευση έγινε μόνο μεταξύ του δημοσίου και της COSCO, με αποτέλεσμα και πολλοί Πειραιώτες βουλευτές της Κυβερνητικής Πλειοψηφίας να ενημερωθούν από εμάς αυτές τις ημέρες, γιατί δεν γνώριζαν το θέμα.

Ελπίζουμε αύριο, που θα γίνει συζήτηση και η ψήφιση του νομοσχεδίου στη Βουλή να μην αιφνιδιαστούμε με πρόσθετες τροπολογίες, τροποποιήσεις που θα μας εκπλήξουν.

Να μπούμε στο θέμα μας. Το Ελεγκτικό Συνέδριο για την ακρίβεια λέει « Η υλοποίηση των ανωτέρω συμφωνημένων επενδύσεων, χωρίς υπαιτιότητα της εταιρείας όπως την ομολογεί το ελληνικό δημόσιο». Εγώ ρωτάω, πού έχει ευθύνη το ελληνικό δημόσιο στις 11 υποχρεωτικές επενδύσεις που δεν έγιναν; Καμία πουθενά και οι πολίτες του Πειραιά, οι πολίτες της Πειραϊκής καθυστερούν το έργο της νότιας επέκτασης κρουαζιεροπλοίων, γιατί θέλουν καθαρό περιβάλλον, γιατί δεν θέλουν βεβήλωση του Μνημείου του Θεμιστοκλή, όμως το δημόσιο πουθενά δεν έχει καθυστερήσει τίποτα.

Η επόμενη μεγάλη επένδυση είναι στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Ποιος τους ενόχλησε; Πέντε χρόνια δεν έχουν κουνήσει μια πέτρα, ξεκίνησαν το Φλεβάρη, σε ένα μήνα σταμάτησαν και δουλεύουν δύο άτομα, έχουν σπάσει τον καλύτερο προβλήτα και δεν έχουμε προβλήτες για τα πλοία. Ποιος τους εμποδίζει;

Όταν το λιμάνι δόθηκε…….(ομιλεί μη ακουόμενος)… το ζεστό χρήμα της COSCO να έχει πέσει στον Πειραιά και μια λάμπα να θέλουν να αλλάξουν τη φέρνουν από την Κίνα. Ποιο ανταγωνισμό δημιούργησαν;

Η πλωτή δεξαμενή που έφεραν, την οποία κοστολόγησαν 25 εκατ. είναι αγνώστου ηλικίας, έχουμε καταγγέλλει ότι ….. τις έχουμε πάρει από πουθενά και κοστολογούν το ημερήσιο κόστος δεξαμενισμού 12.500. Ημερήσιο κόστος δεξαμενισμού σε αντίστοιχη δεξαμενή στη Σύρο 2.500, στην Τουρκία 2.200. Για πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον μιλάμε; Πώς θα προσελκύσουμε την ελληνόκτητη ναυτιλία, όπως είπε ο κ. Αλεξανδράτος προηγουμένως, πώς θα έρθει ο πλοιοκτήτης να επισκευάσει τα βαπόρια τους, όταν είναι πενταπλάσια η τιμή του ημερήσιου κόστους της δεξαμενής, όταν μας επιβάλουν διόδια, κουπόνι εισόδου στη ναυπηγοεπισκευή και εφόσον έχει αποφασίσει η ΡΑΛ ότι είναι παράνομο το κουπόνι συνεχίζουν να το εισπράττουν, χωρίς να υπάρχει κάποιος να τους σταματήσει.

Αυτή η ανεξέλεγκτη συμπεριφορά του επενδυτή πρέπει να τελειώσει, πρέπει κάπου να μπει ένας φραγμός, πρέπει να μάθει να ακούει του ελληνικούς νόμους και τις αποφάσεις των ελληνικών Ανεξάρτητων Αρχών, κάτι που δεν το ξέρει μέχρι σήμερα. Καμία από τις δέκα, μια είχε γίνει γιατί συμπεριλαμβανόταν στον προβλήτα 3 στην παραχώρηση του 2009, μια είχε γίνει μόνο ο προβλήτας πετρελαιοειδών, για τις υπόλοιπες δέκα που δεν έχουν γίνει δεν είχε καμία ευθύνη το ελληνικό δημόσιο, κακώς συνομολογεί συνυπευθυνότητα.

Θα μπούμε και σε πιο μικρά πράγματα. Έχουμε τον COVID εδώ και ενάμισι χρόνο ζητήσαμε βρύσες, ζητήσαμε αντισηπτικά, σαπούνια να υπάρχει χώρος να μπορεί ο άνθρωπος να προστατέψει την υγεία του. Τίποτα δεν μας παραχωρήθηκε.

Μετά από μεγάλη πίεση, φέρανε τρεις νιπτήρες, που πατάς τα πεντάλ για να βγάλει δύο σταγόνες.

Έτσι θα αντιμετωπιστεί ο covid;

Μιλάμε για τον ανεξάρτητο μηχανικό. Είναι αυτός που είναι, είναι αυτός που ήταν επιλογή τότε που έγινε η παραχώρηση, το 2016.

Μπορεί ένας μηχανικός, ο οποίος κατοικοεδρεύει μέσα στον ΟΛΠ, μέσα στην COSCO, να είναι ανεξάρτητος;

Μπορεί ένας μηχανικός να ελέγχει τον επενδυτή, που είναι η μεγαλύτερη εταιρεία του κόσμου, με 1 τρισεκατομμύριο κεφάλαιο;

Μήπως ζητάμε πολλά από έναν άνθρωπο που αμείβεται με δύο χιλιάρικα το μήνα και κατοικοεδρεύει μέσα στην COSCO;

Θεωρώ πως θα έπρεπε να υπάρχει ένας μεγάλος μηχανισμός, με τη συμμετοχή φορέων, τεχνικών επιμελητηρίων και του Υπουργείου, προκειμένου να γίνεται αυτός ο έλεγχος και να είναι ουσιώδης.

Επένδυση που να υλοποιείται στα πέντε πρώτα χρόνια … (δεν ακούγεται), είναι χαριστικά, δεν έκαναν τίποτα, τους τα χαρίζουμε, δεν πληρώνουνε ρήτρες, δεν κάνουν τίποτα και τους δίνουμε άλλα πέντε συν πέντε. Επένδυση σε 15 χρόνια και εμείς οι ναυπηγοεπισκευαστές τον παίρναμε τον χώρο της ναυπηγοεπισκευής και επενδύαμε και εμείς σε 15 – 20 χρόνια, προς όφελος και των ναυπηγοεπισκευαστών και των εργαζομένων.

Δεν είναι επένδυση σε βάθος εικαετίας ή δεκαπενταετίας. Αυτά είναι αστεία πράγματα.

Αυτά που συμβαίνουν, που χαρίζονται ποινικές ρήτρες, που δίνεται δέκα χρόνια παράταση, που δεν υλοποιούν τίποτα, αυτό είναι μάλλον τροποποίηση του αρχικού διαγωνισμού. Είναι ουσιώδης τροποποίηση του αρχικού διαγωνισμού.

Θα μπορούσαν και άλλοι, ίσως, υποψήφιοι επενδυτές να λάβουν μέρος, να είναι πλειοδότες, αν ήξεραν ότι θα μπορούσαν να επένδυαν αυτά τα υποχρεωτικά 300 εκατομμύρια, από τα οποία εκατόν … (δεν ακούγεται) είναι ΕΣΠΑ, σε βάθος εικοσαετίας.

Αν ήξεραν ότι θα τα επενδύσουν σε βάθος εικοσαετίας, ίσως να είχαμε πολλές παραπάνω συμμετοχές και με καλύτερους όρους.

Εγώ θα ήθελα να πω στον κύριο Υπουργό Ναυτιλίας, ο οποίος πέρυσι, σε ερώτηση που έγινε στη Βουλή, και το έχει πει κατ’ επανάληψη, ότι δεν δικαιούται να κάνει … (δεν ακούγεται) γιατί δεν προβλέπεται από τη σύμβαση παραχώρησης, δεν προβλέπεται ότι … (δεν ακούγεται).

Αυτό θα μπορούσε να γραφτεί στην τροποποίηση τώρα. Όπως είχαν δηλώσει στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, ότι δε θα κάνουν ναυπηγείο, δε δικαιούνται να κάνουν ναυπηγείο, να μπει αυτό στην τροποποίηση της σύμβασης. Να τελειώσει αυτή η διαμάχη που έχουμε καθημερινά με την COSCO, που καθημερινά εποφθαλμιά τον εργασιακό μας χώρο, να κλείσει δύο χιλιάδες επιχειρήσεις, να αφήσει ανέργους 35.000 Πειραιώτες, νεοανέργους, νεόπτωχους.

Θεωρούμε ότι είναι υποχρέωσή του να το συμπεριλάβει στην τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης, που προωθείται στη Βουλή για αύριο. Ότι δε δικαιούνται να κάνουν ναυπηγείο, να είναι ξεκάθαρο.

Εμείς δε ζητάμε τίποτα παραπάνω από την τήρηση της νομιμότητας, από την τήρηση της σύμβασης παραχώρησης και οι ποινικές ρήτρες που χαρίζονται, δεν ξέρω για ποιο λόγο στον επενδυτή, ο οποίος δεν έχει βάλει ούτε 1 ζεστό ευρώ στον Πειραιά, θα μπορούσαν να μετατραπούν σε έργα ή κοινωνικές παροχές και όχι να χαριστούν.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Κορκίδης, έχει το λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά (ΕΒΕΠ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μπω κατευθείαν στην ουσία του θέματος, το οποίο αφορά στο νομοσχέδιο επικύρωσης των τροποποιήσεων της συμφωνίας του δημοσίου με την «ΟΛΠ Α.Ε.».

Να σας πω ότι με την υπογραφή των τροποποιήσεων της συμφωνίας και την κατάθεση του νομοσχεδίου που αφορά στο Λιμάνι του Πειραιά για την παραχώρηση 16% στην COSCO, έναντι 88 εκατομμυρίων ευρώ, ουσιαστικά δίνεται μια δεύτερη αλλά και τελευταία ευκαιρία στην πραγματοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων, για τις οποίες έχει δεσμευτεί η «ΟΛΠ Α.Ε.»., σύμφωνα με την αρχική σύμβαση και βεβαίως και με το πολυσυζητημένο μάστερ πλαν, μέσα σε μια πενταετή περίοδο χάριτος, χωρίς ουσιώδεις οικονομικές επιπτώσεις, ένθεν κακείθεν.

Εξηγούμαι. Πρώτα από όλα, επισημαίνουμε το εξής, ότι οι συνολικές οικονομικές εγγυήσεις με τα επιπλέον 29 εκατομμύρια φτάνουν τα 44 εκατ. € υπέρ του Δημοσίου. Αντί να διεκδικήσει με αντιδικία και άγνωστο αποτέλεσμα ισόποσες ποινικές ρήτρες 44 εκατομμυρίων € σύμφωνα με τη σύμβαση και, βεβαίως, λαμβάνουμε και υπόψη μας και ένα νέο όρο, τον οποίο κι εγώ δεν τον ήξερα, αλλά ενημερώθηκα για την διαλυτική αίρεση με επιστροφή των μετοχών στο Δημόσιο σε περίπτωση αθέτησης της τροποποίησης της σύμβασης στο τέλος της 10ετίας 2016-2020.

Είναι πάγια η θέση του Δ.Σ. του επιμελητηρίου Πειραιά και το γνωρίζουν όλοι οι βουλευτές, οι δήμαρχοι και οι πρώην υπουργοί και με όλο το σεβασμό στον κ. Δρίτσα, τον οποίο θεωρώ φίλο μου εδώ και πάρα πολλά χρόνια λόγω εντοπιότητας και ο οποίος γνωρίζει πάρα πολύ καλά, το τι είχε συμβεί στη Βουλή, όταν οι φορείς που σήμερα καλέσατε, να ακούσετε, περίμεναν 3 ώρες, για να περάσουν τελικά οι όροι της Cosco στο νομοσχέδιο και δεν μπορεί, να το αμφισβητήσει κανείς. Επειδή παρακολουθώ τα τεκταινόμενα στο Λιμάνι του Πειραιά με προσωπική ζημιά, όταν με είχε καλέσει εισαγγελέας από το 2008, όταν πριν παραχωρηθεί το Λιμάνι το 2016, γιατί αρνήθηκα, είχα αντιρρήσεις ως προς το τίμημα και σήμερα συζητάμε ακόμα αυτά τα θέματα, μπορώ, να έχω την προσωπική μου άποψη τεκμηριωμένα, γιατί τα έχω ζήσει, δεν τα έχω ακούσει. Δεν έχω ακούσει το ιστορικό. Το έχω ζήσει το ιστορικό.

Πάμε, λοιπόν, να μπούμε στις θέσεις του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου θεσμικά. Πως η ανάπτυξή του Λιμανιού από τους επενδυτές πρέπει, σίγουρα, να σεβαστεί, να συμπεριλάβει, να αξιοποιήσει τις ελληνικές επιχειρήσεις, υποστήριξη της ναυτιλίας. Αυτό είναι δεδομένο.

Επίσης, είναι δεδομένο ότι το Λιμάνι του Πειραιά είναι κομβικής σημασίας για την Κίνα. Τους δίνει το διαβατήριο για την Ευρώπη, τους ανοίγει την «ευρωπαϊκή πόρτα», αλλά παράλληλα το Λιμάνι του Πειραιά είναι τεράστιας σημασίας για τις θαλάσσιες μεταφορές σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο και ως εκ τούτου το port authority δεν έπρεπε, να παραχωρηθεί στη συμφωνία του 2016 και, μάλιστα, θα έπρεπε, να διατηρηθεί η κρατική εποπτεία της Λιμενικής Αρχής, για να το γνωρίσουμε όλοι πολύ καλά. Πουθενά στον κόσμο δεν έχει δοθεί Λιμενική Αρχή σε επενδυτή, παρά μόνο το real estate και η διαχείριση.

Δυστυχώς, όμως, τα λάθη του παρελθόντος δε διορθώνονται σήμερα, με τον τρόπο που θα θέλαμε ούτε νομικά ούτε πολιτικά, παρά μία προσπάθεια επαναδιαπραγμάτευσης από τους αρμόδιους Υπουργούς κατά καιρούς. Εγώ, δε θα κρίνω, ούτε θα είμαι εδώ για αυτό το ρόλο. Το κάθε τι κρίνεται σε πραγματικό χρόνο, ανάλογα με την πίεση, τις συνθήκες και όχι μεταγενέστερα, αλλά έχω δει πάρα πολλούς Υπουργούς και σήμερα και στο παρελθόν, να προσπαθούν, να επαναδιαπραγματευτούν χωρίς αποτέλεσμα.

Αντιλαμβανόμαστε σήμερα πάρα πολύ καλά ως επιχειρηματίες, πως η Κυβέρνηση σε μια περίοδο προσέλκυσης στρατηγικών επενδύσεων επιθυμεί έναν εξωδικαστικό διακανονισμό και θέλει, να αποφύγει αρνητικές εντυπώσεις διεθνώς. Το καταλαβαίνουμε απόλυτα. Θέλει, να αποφύγει διαιτητικές και δικαστικές χρονοβόρες διαμάχες τύπου Σκαραμαγκά - εάν θέλετε, να το παρομοιάσω - που ήταν κλειστά τόσα χρόνια τα ναυπηγεία μας και εκεί ήταν οι απώλειες οι οικονομικές οι τεράστιες, ακριβώς, γιατί δεν έγινε με τη νοοτροπία της σωστής διαχείρισης, προσέγγισης, όπως και την Ελευσίνα.

Εν πάση περιπτώσει, έχουμε σαν επιμελητήριο εκφράσει επανειλημμένως δημόσια τις απόψεις μας, τις προτάσεις μας, τις συμφωνίες μας και τις διαφωνίες μας σε διάφορες φάσεις της όλης διαδικασίας και μπορώ, να διακρίνω τις παλινδρομήσεις ορισμένων και την επιλεκτική μνήμη ορισμένων.

Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί σαφέστατα από εμάς, όπως είπε και ο Γιώργος Αλεξανδράτος, που είμαστε επίσημοι σύμβουλοι της εκάστοτε κυβέρνησης η απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου που επικαλείται πάγιες αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου για μη ουσιώδεις τροποποιήσεις των όρων της αρχικής σύμβασης- εκτός αν τις αμφισβητεί ο κ. Σταματογιάννης, ως Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου, αλλά δεν έχει νομίζω ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά το κύρος του Ελεγκτικού Συνεδρίου- δεχόμαστε ότι είναι μη ουσιώδεις οι τροποποιήσεις και σας λέω ότι δεν είναι ουσιώδεις και οι επιπτώσεις της τροποποίησης στη COSCO.

Θα σας πω το εξής για να ολοκληρώσουμε. Προς το παρόν επιφυλασσόμεθα και περιμένουμε να διαπιστώσουμε αν η τελευταία τροποποίηση της Σύμβασης θα οδηγήσει στην έγκαιρη ολοκλήρωση του 90% των συμβασιοποιημένων υποχρεωτικών αλλά και προαιρετικών επενδύσεων, και ευελπιστούμε, ότι αυτός ο φιλικός διακανονισμός nα εκτιμηθεί από τον επενδυτή την Cosco ανάλογα και να προσδώσει στο μέλλον την αναμενόμενη οικονομική ανάπτυξη στο λιμάνι του Πειραιά, στις πόλεις και στους δήμους, που μίλησαν οι δήμαρχοι πριν, την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, την απασχόληση, την επιχειρηματικότητα, και κυρίως, την ελληνική οικονομία.

Επίσης, επιτρέψτε μου, κάποια τελευταία σχόλια. Από όσους άκουσα μέχρι τώρα, έχω την απορία: θέλουμε ή δεν θέλουμε τα υποχρεωτικά έργα να ολοκληρωθούν; Θέλουμε ή δεν θέλουμε τα προαιρετικά έργα να ολοκληρωθούν; Και αν θέλουμε, τα θέλουμε όλα ή επιλεκτικά;

Ως προς τις ποινικές ρήτρες – οι ποινικές ρήτρες θα ήταν 44 εκατομμύρια όσες είναι και οι εγγυήσεις (το 20% των 220 εκατομμυρίων).

Επίσης, αναφορικά με την Λιμενική Αρχή που θα πρέπει για μένα να πάει σε μια Γενική Γραμματεία του Υπουργείου, είχαν δημιουργηθεί δύο αρχές: … και η ΡΑΛ. Τα ξέρετε, κ. Θοδωρή πολύ καλά. Ο διοικητής της ΡΑΛ συστηνόταν σαν κομάντα του λιμανιού. Η ΡΑΛ ήθελε να γίνει Ανεξάρτητη Αρχή, με αποτέλεσμα να απαξιωθούν να αλληλοεξοντωθούν και να μην υπάρχει ο έλεγχος ο δημόσιος, η κρατική εποπτεία που θα έπρεπε να υπάρχει όλο αυτόν τον καιρό.

Θα στείλουμε τις παρατηρήσεις μας, βεβαίως σε διάφορες παραγράφους, που θα πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί, κύριε Πρόεδρε και κύριοι Υπουργοί, γιατί μην ξεχνάμε ότι πάμε σε μια περίοδο ανατιμήσεων δομικών υλικών και πολλές συμβασιοποιημένες επενδύσεις, ενδεχομένως, να καθυστερήσουν. Εκεί υπάρχουν κάποιοι όροι περί ελαστικότητας, αλλαγής των επενδύσεων ή να μην υπάρχουν καθυστερήσεις. Εκεί θα πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί, ώστε αυτή η δεύτερη ευκαιρία και τελευταία ευκαιρία να είναι προς όφελος της τοπικής κοινωνίας και της οικονομίας του τόπου.

Σας ευχαριστούμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

Το λόγο έχει, ο κ. Πράσινος.

**ΦΩΤΙΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά):** Καλημέρα σας.

Θα συμφωνήσω απόλυτα με όσα έχουν αναφερθεί προηγουμένως και με το κ. Κανακάκη, …. το έχουμε κάνει πάρα πολλές συναντήσεις και συζητήσεις...

Θα ξεκινήσω την εισαγωγή μου, με μια λέξη που ανέφερε ο κ. Αλεξανδράτος, τη λέξη «εμπιστοσύνη». Σαφέστατα πρέπει να αξιολογήσουμε, πρώτα απ’ όλα, όταν υπάρχει η εμπιστοσύνη σε μια επένδυση. Όπως οι πλοιοκτήτες που μας εμπιστεύονται εμάς για τις υπηρεσίες τις οποίες τους παρέχουμε, για την τεχνογνωσία μας η οποία πλησιάζει να χαθεί, να εξαλειφθεί από τον παραγωγικό τομέα. Όλοι οι παραγωγικοί φορείς έχουμε βιώσει μια κρίση 13 έτη τώρα, συμπεριλαμβανομένου και την πανδημία, το οποίο έχουμε ευτυχώς καταφέρει να επιβιώσουμε, και αφού έχουμε καταφέρει να επιβιώσουμε μετά από όλα αυτά τα προβλήματα, με τα ναυπηγεία κλειστά, χωρίς υποδομές που επί 50 χρόνια δεν έχει γίνει καμία βελτίωση υποδομών στην ναυπηγοεπισκευή, ερχόμαστε τώρα να ζούμε για ένα αβέβαιο μέλλον και να λέμε τώρα σε τι μέλλον θα πάμε; Πώς θα συνεχίσουμε να επενδύουμε; Έχουν σταματήσει οι δικές μας επενδύσεις, γιατί έχουμε επενδύσει με το χώρο εργασίας στο λιμάνι και για την επισκευή που αφορά το δικό μας κομμάτι θεωρώ, έχουμε κάνει επενδύσεις μέσα στην κρίση τις οποίες περιμένουμε κάποια στιγμή να καταφέρουμε να αποδώσουν.

Συζητάμε τώρα, για να δώσουμε μια παράταση σε μια βελτίωση υποδομών, την οποία θα αποφέρει τα αποτελέσματα πότε; Μετά από 15 χρόνια; Η σύμβαση παραχώρησης αφορά για 30 χρόνια, μέχρι το 2050 ακόμα; Άρα, μιλάμε ότι η μισή παραχώρηση έχει χαθεί ανενεργή, χωρίς να έχει καμία απόδοση, κανένα όφελος στην τοπική και εθνική οικονομία.

Εγώ, θα ήθελα να προσθέσω σε όλα αυτά που ήδη έχουν αναφερθεί, χωρίς να ξαναεπαναληφθώ, πρέπει να διασφαλιστεί ο χώρος εργασίας μας. Ο οποίος, ο χώρος εργασίας μας, δεν πρέπει να αλλάξει χρήση. Η ναυπηγοεπισκευή και οι ναυπηγοεπισκευαστικοί χώροι πρέπει να παραμείνουν ναυπηγοεπισκευαστικοί χώροι και να βελτιωθούν, να γίνουν πιο φιλικοί προς το περιβάλλον και πιο ανταγωνιστικοί. Παράλληλα, πρέπει να ξεκαθαρίσουμε κάποια στιγμή, για να μην υπάρχουν παρερμηνείες μέσα στη σύμβαση παραχώρησης και στην όποια τροποποίηση, διότι σε μια παράγραφο αναφέρει αντικατάσταση των έργων, ότι στο Πέραμα και σε κανέναν ναυπηγοεπισκευαστικό χώρο δεν επιτρέπεται να γίνει ναυπηγείο. Αυτό πρέπει να ξεκαθαριστεί και να είναι ξεκάθαρο, χωρίς να υπάρχουν παρερμηνείες και κενά στο νόμο. Παράλληλα, πρέπει να δημιουργηθούν και οι κατάλληλες προϋποθέσεις, ώστε όλο το λιμάνι και ειδικά η ναυπηγοεπισκευή που μας αφορά, δηλαδή οι επιχειρήσεις που εκπροσωπώ εγώ, να είναι προς όφελος της τοπικής και εθνικής οικονομίας. Το επαναλαμβάνω, όπως προαναφέρθηκε νωρίτερα, μέχρι στιγμής δεν έχει βρεθεί κανένα αποτέλεσμα από αυτήν την επένδυση το οποίο θα είναι όφελος για την τοπική και εθνική οικονομία και οι εργαζόμενοι και οι επιχειρήσεις και το κράτος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Ντάλλας.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΤΑΛΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος (ΟΜΥΛΕ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θέλουμε, καταρχάς, να τονίσουμε ευθύς εξαρχής ότι η ιδιωτικοποίηση, αυτή που ξεκίνησε από το 2008, μας έβρισκε αντίθετους. Μας έβρισκε αντίθετους, ακριβώς, γιατί γινόταν μόνο με στόχο την είσπραξη χρημάτων και τίποτα άλλο. Ήταν κάτι που αποδείχθηκε και στην πράξη και είναι κάτι που ακόμα ακόμα και η συγκεκριμένη σύμβαση, που υπογράφηκε σήμερα και που περνάει με νόμο, σε αυτό το συμπέρασμα οδηγεί. Όμως, πρέπει να πρέπει να πούμε ότι αυτή η συγκεκριμένη σύμβαση παραχώρησης δεν μπορεί να καλύψει το γεγονός ότι οι όποιες επενδύσεις έπρεπε να έχουν γίνει και οι οποίες είχαν και υποχρεωτικότητα, δεν προχωρήσανε.

Είναι καθαρό, ότι οι επενδύσεις αυτές δεν έχουν ολοκληρωθεί και ότι τα ζητήματα της ανάπτυξης των γύρω πόλεων, αλλά και τα ζητήματα ανάπτυξης του ίδιου του λιμανιού βρίσκονται σε μεγάλη καθυστέρηση. Η παράταση που δίνετε, δυστυχώς πρέπει να το παραδεχτούμε, ουσιαστικά επιτείνει τη καθυστέρηση και ουσιαστικά οι επενδύσεις πάλι θα καθυστερήσουν. Φοβόμαστε, ότι θα οδηγηθούν σε καλένδες. Δεν πιστεύουμε, ότι το λιμάνι δεν έχει ανάγκη έργων και ανάπτυξης. Μάλιστα, σε κάποιους τομείς ήδη υπάρχει κορεσμός και για αυτό θα έπρεπε και οι ίδιοι οι επενδυτές να φροντίσουν παράλληλα όμως με τη σύνδεση με την πόλη. Και εδώ πιστεύω, υπάρχει ένα ζήτημα σημαντικό, ότι αν δούμε απ’ το 16 και προς τα εδώ το λιμάνι, ουσιαστικά στη πλευρά προς το χώρο του κεντρικού λιμένα, δεν υπάρχει η παραμικρή βελτίωση. Εμείς σε όλο αυτό το διάστημα, αφού αυτά που λέω τώρα τα είχαμε και προσδιορίσει και εντοπίσει, αλλά και επισημάνει, είχαν γίνει κτήμα πολλών φορέων με τους οποίους συμπορευτήκαμε το προηγούμενο διάστημα, οι πιο πολλοί είναι και εδώ, Δήμοι κ.α., στη συνέχεια προσπαθήσαμε και είπαμε, ότι θα έπρεπε να ασχοληθούμε και λίγο με αυτό που λέμε, το εργασιακό τοπίο του λιμανιού.

Νομίζουμε, ότι σε αυτό το επίπεδο έχουμε πετύχει κάποια σχετικά πράγματα. Έχουμε ρυθμίσει με έναν τρόπο τα εργασιακά μας, τον τρόπο που οι εργαζόμενοι αμείβονται και πορεύονται και αυτό θα το διαφυλάξουμε ως κόρη οφθαλμού.

Θεωρούμε, ότι με κανένα τρόπο το εργασιακό τοπίο δεν μπορεί να μπει σε διακινδύνευση. Θεωρούμε όμως επίσης σημαντικό, ότι η σύμβαση παραχώρησης, αλλά και η ίδια η δομή του λιμανιού, επέβαλε όπως είπε και ο κ. Κορκίδης να υπάρχουν κάποιοι ελεγκτικοί μηχανισμοί. Αυτοί οι ελεγκτικοί μηχανισμοί σταδιακά, πρώτα η ΔΑΛ που καταργήθηκε ουσιαστικά και μετά η ΔΑΛ που απονευρώθηκε, ουσιαστικά συντείνουν στο να μην υπάρχει κανένας έλεγχος. Κανένας έλεγχος και της πορείας, αλλά και της λειτουργίας του (…..). Εμείς, θεωρούμε, ότι αυτό οφείλει η κυβέρνηση να το αναλάβει και να το επιλύσει, γιατί το συγκεκριμένο λιμάνι, αλλά και όλα τα λιμάνια, οφείλουν να έχουν και ένα κρατικό έλεγχο που είναι το «authority» όπως είπατε και το οποίο δεν μπορούμε με κανένα τρόπο να διακινδυνέψουμε ότι δεν θα υπάρχει.

Τελειώνοντας, νομίζω, ότι η συγκεκριμένη σύμβαση δεν προάγει την ιστορία ούτε των επενδύσεων στο λιμάνι. Νομίζουμε, ότι θα πρέπει η κυβέρνηση να δει τουλάχιστον διασφαλίσεις στην κατεύθυνση αυτή. Δεν ξέρουμε βέβαια τι προβλέπει η σύμβαση αγοραπωλησίας (…..) κάτι που τηρείτε επτασφράγιστο μυστικό και βεβαίως εκεί θέλουμε να φανταζόμαστε ότι δεν θα δούμε κάποια άλλα πράγματα τα οποία θα δημιουργήσουν προβλήματα στο εργασιακό μας μέλλον. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κύριε Πρόεδρε. Περνάμε τώρα, στον Πρόεδρο του Εργατικού Κέντρου Πειραιά, τον κ. Νίκο Ξουράφη.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΟΥΡΑΦΗΣ (Πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου Πειραιά)**: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστούμε για την πρόσκληση. Είναι ένα σημαντικό θέμα που βεβαίως εμείς σαν Εργατικό Κέντρο Πειραιά θέλουμε να εκφράσουμε την πλήρη αντίθεσή μας στον σχεδιασμό και στο υπόλοιπο κομμάτι που παραχωρεί η Κυβέρνηση του ΟΛΠ στην COSCO. Είχαμε εκφράσει την αντίθεσή μας έτσι κι αλλιώς συνολικά από την αρχή που είχε ξεκινήσει η διαδικασία παραχώρησης και βέβαια το ίδιο θα συνεχίσουμε να κάνουμε και τώρα.

Εμείς πιστεύουμε ότι και με αυτή την εξέλιξη που υπάρχει και συνολικότερα, αυτό που επικρατεί κατά κανόνα είναι αυτό που λέμε το κριτήριο του κέρδους και ιδιαίτερα πώς θα μπορέσει το μονοπώλιο της COSCO και συνολικά άλλες επιχειρήσεις, επιχειρηματίες, εφοπλιστές να αυξήσουν τα κέρδη τους. Αυτό που υπάρχει και φαίνεται και το έχουμε ζήσει ήδη το διάστημα που η COSCO βρίσκεται και λειτουργεί στο Λιμάνι του Πειραιά με τις προβλήτες που έχει ήδη προχωρήσει, είναι ότι υπάρχουν προβλήματα και αγωνίες των εργαζομένων όσον αφορά το εισόδημα τους, όσον αφορά τους όρους υγείας και ασφάλειας της ζωής τους και δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα υγείας με την ποιότητα ζωής στην περιοχή με τις αλλαγές που υπάρχουν, συντελεστές δόμησης και με τις fast truck διαδικασίες αδειοδότησης που γίνονται χωρίς να υπολογίζονται οι συνέπειες στο περιβάλλον, στη ζωή της λαϊκής οικογένειες.

Βέβαια, εκφράζονται και πολλές αγωνίες και είναι λογικό όσον αφορά τους μικρούς απασχολούμενους, επαγγελματίες, εμπόρους, που έτσι κι αλλιώς αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα ακόμα και το φάσμα της χρεοκοπίας. Νομίζουμε ότι και τώρα με αυτό που γίνεται, αλλά και συνολικότερα αυτό που φέρουν τα σχέδια της COSCO στη χώρα μας, έχει να κάνει μεγαλύτερη επιδείνωση όσον αφορά τους μισθούς, εργασιακά δικαιώματα στο Λιμάνι του Πειραιά. Οι εργασιακές σχέσεις έτσι κι αλλιώς είναι λάστιχο. Εργολαβική απασχόληση υπάρχει. Υπάρχει η έλλειψη υγείας και ασφάλειας στους χώρους δουλειάς. Έχουμε και πάρα πολλά ατυχήματα τους χώρους του Λιμανιού. Έχουμε την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων. Όλα αυτά καταλαβαίνετε ότι δημιουργούν ένα πάρα πολύ σοβαρό πρόβλημα όσον αφορά τις εργασιακές σχέσεις.

Βεβαίως η όλη επένδυση δεν αφορά μόνο τις εργασιακές σχέσεις. Αφορά και έχει να κάνει με το περιβάλλον. Πρώτα - πρώτα συρρικνώνεται και ο τελευταίος ελάχιστος ελεύθερος χώρος που υπάρχει………. χώρους γύρω από το Λιμάνι σε όλες αυτές τις περιοχές, τους δήμους. Οι περιοχές όπου ο πρώην ΟΔΔΥ και ο Αρμός θα παραδοθούν στις επιχειρήσεις και φυσικά ο λαός του Πειραιά θα πάψει να έχει ουσιαστικά πρόσβαση στη θάλασσα. Εδώ να πούμε ότι με όλες αυτές τις επενδύσεις, με τον τρόπο που γίνονται και την αναρχία που υπάρχει μέσα στα πλαίσια που κινούνται επιχειρήσεις, έχουμε ένα σοβαρό πρόβλημα και μια σοβαρή ανησυχία για μεγάλο βιομηχανικό ατύχημα. Γιατί εκεί βρίσκονται και τα καζάνια της Oil …... Μια σειρά άλλες επιχειρήσεις που επιτρέψτε μου να πω ότι δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός. Ουσιαστικά υπάρχει περιβαλλοντολογική επιβάρυνση στον Πειραιά που έτσι κι αλλιώς έχει τέτοια προβλήματα. Είναι επιπτώσεις αρνητικές που θα υπάρχουν στο θαλάσσιο περιβάλλον, στις ακτές, εκπομπές ρύπων, στην συγκοινωνία, γιατί είναι καθαρό ότι όλη αυτή η διαδικασία περνάει μέσα από το χώρο του Πειραιά.

Ακόμα και η Σύμβαση που κάνατε έχει κάποια στοιχεία που δείχνουν καθαρά ότι η κυβέρνηση ουσιαστικά χρηματοδοτεί ακόμα περισσότερο την COSCO ακόμα και για τα …… που το κόστος θα πληρώσει πάλι η Κυβέρνηση, δηλαδή ο ελληνικός λαός μέσα από τους χώρους. Ακόμα και αυτή η Σύμβαση που προχωράτε έχει πάρα πολλά αρνητικά. Από την άλλη βεβαίως εμείς αυτό που λέμε και έχουμε κάνει μια σειρά κινητοποιήσεων σαν Εργατικό Κέντρο, έχουν κινητοποιηθεί διάφοροι φορείς και κάτοικοι του Πειραιά για να αντιμετωπίσουν αυτή την κατάσταση και να εκφράσουν την αντίθεσή τους. Κάτι που βεβαίως η Κυβέρνηση δεν το παίρνει υπόψη της.

Στα πλαίσια αυτά εμείς καλούμε και αύριο το απόγευμα σε κινητοποίηση τα σωματεία, τους εργαζόμενους, το λαό του Πειραιά, στις 19:00 στο Πασαλιμάνι, ώστε να διαδηλώσουμε την αντίθεσή μας. Πρώτα - πρώτα θέλουμε να μην προχωρήσει η υλοποίηση του Master Plan της COSCO ιδιαίτερα στο κομμάτι που αφορά την κρουαζιέρα στην πειραϊκή με ότι αυτό σημαίνει και βέβαια να μην υπάρξει προέκταση για επέκταση προβλήτας στον Αρμό. Φυσικά να μην προχωρήσουν οι σχεδιασμοί στην βιομηχανική ζώνη του Πειραιά με τη δημιουργία του μεγάλου ναυπηγείου που συζητιέται για το Πέραμα, που θα είναι και αυτό δίπλα στα εμπορικά κέντρα και τα ξενοδοχεία που θέλουν να φτιάξουν. Είναι μια ωρολογιακή βόμβα.

Φυσικά θα πρέπει να υπάρχει από την όποια επένδυση σεβασμός στο περιβάλλον. Να σέβεται, βεβαίως, την ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά της πόλης και όλοι οι ελεύθεροι χώροι να αποδοθούν στο λαό του Πειραιά. Ενάντια σε αυτούς τους σχεδιασμούς καταλαβαίνετε ότι εμείς θα έχουμε την αντίδρασή μας.

Φυσικά απαιτούμε να υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση του λαού στη θάλασσα. Να μην υπάρχει καμία εμπορική δράση σε αυτούς τους χώρους όπως είναι τα λιπάσματα και ο μώλος που μπορούν να δοθούν και να αναπλαστούν αποκλειστικά με ευθύνη και το κόστος να το πληρώσει το κράτος.

Ακόμα και τα 640 στρέμματα που υπάρχουν στην περιοχή των λιπασμάτων να απαλλοτριωθούν και να δοθούν ώστε να αξιοποιηθούν προς όφελος των εργαζομένων και του λαού της περιοχής. Παράλληλα και το συνδέουμε και αυτό γιατί είναι αρκετά σοβαρό νομίζω θα πρέπει από την περιοχή να φύγουν και οι ……………………….. και όλα τα καζάνια που υπάρχουν γιατί καταλαβαίνετε ότι όχι μόνο ρυπαίνουν, αλλά υπάρχουν πάρα πολλές καταστάσεις και μάλιστα βρίσκονται μέσα στις κατοικημένες περιοχές.

Έχουμε δει ανακοινώσεις ακόμα και ο Δημόκριτος για τη δυσοσμία που υπάρχει στην περιοχή τι επιβάρυνση έχει στην ζωή των εργαζομένων. Με βάση όλα αυτά, λοιπόν, εκφράζουμε την αντίθεσή μας και για αυτή την εξέλιξη, αλλά και συνολικά στο ζήτημα του master plan της Cosco και σας λέω και επαναλαμβάνω ότι καλούμε τους εργαζόμενους αύριο να διαδηλώσουν μαζί με το Εργατικό Κέντρο και τα σωματεία ενάντια σε αυτήν την εξέλιξη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κύριε πρόεδρε και περνάμε τώρα στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού (ΒΙΠΑΣ), κύριο Γιάννη Πολυχρονόπουλο. Σας καλωσορίζουμε και σας, έχετε τον λόγο παρακαλώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΟΛΥΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος Διοικητικού Συμβουλίου του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού (ΒΙΠΑΣ)):** Κύριε Πρόεδρε σας ευχαριστώ.

Καταρχήν ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Αλεξανδράτο για αυτά που είπε. Έχουμε ταυτότητα απόψεων και χαίρομαι που συνεχίζει την γραμμή του σπουδαίου αειμνήστου πατρός του. Λίγα πράγματα να προσθέσω.

Έγινε ένας διαγωνισμός για τα απόβλητα του Λιμανιού του Ηρακλείου. Βρέθηκε πρώτη φορά δεύτερος εργολάβος και η τιμή είναι 45% φθηνότερη από τον Πειραιά. Πρέπει να καταλάβετε πόση διαφορά έχουν οι τιμές του Πειραιά από τα άλλα λιμάνια. Επειδή στον Πειραιά υπάρχουν μονοπώλια δεν πατάνε τα βαπόρια. Δεν υπάρχει ένα τμήμα μάρκετινγκ για να μπορέσει να δει τα προβλήματα του λιμανιού και να τα φέρει προς επίλυση. Δεν υπάρχει κανένα ενδιαφέρον. Τώρα περιμένουμε μετά αφού τελειώσει να βγει καινούργια απόφαση για την ράμπα του Πειραιά.

Εκεί θα δείτε πράγματα που δεν τα περιμένατε ποτέ σας. Τίποτα, απλώς δεν θα έχουμε δουλειά. Δεν θα μιλήσω πολύ. Θέλω να ότι υπάρχει δυστυχία στον Πειραιά. Δεν υπάρχει δουλειά στον Πειραιά. Ο Πειραιάς ζει από την ναυπηγοεπισκευή. Η ναυπηγοεπισκευή κυνηγιέται αλύπητα.

Που να πάει;

Πας στο Πέραμα έχει μια πρίζα για ρεύμα και μια βρύση για νερό.

Είναι πράγματα αυτά;

Προχθές οι δύο δεξαμενές λυθήκανε.

Πως φοβάται ο πλοιοκτήτης να βάλει το βαπόρι του μέσα;

Θέλω να πω οι Κινέζοι είναι πάρα πολύ καλοί στα container. Είναι άξιοι συγχαρητηρίων, έκαναν δουλειά μεγάλη.

Γιατί μπήκανε στην ναυπηγοεπισκευή;

Γιατί δεν μας αφήνουν εμάς να δουλέψουμε μόνοι μας;

Θέλουν να κλείσουν την ναυπηγοεπισκευή να εξαφανιστούμε εμείς.

Και ξέρετε ο Πειραιάς κυρίες και κύριοι ζει από την ναυπηγοεπισκευή. Η ναυπηγοεπισκευή έχει ευλογηθεί και βοηθάει τον Πειραιά. Πρέπει πάση θυσία η ναυπηγοεπισκευή να ανέβει.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Πρόεδρε και τελειώνουμε με τον Πρόεδρο του Πανελλήνιου Συλλόγου Εφοπλιστών Πλοίων τον κύριο Νικόλαο Μαυρίκο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΙΚΟΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Εφοπλιστών Πλοίων):** Ο σύνδεσμος μας είναι πανελλήνιας εμβέλειας όπως αντιλαμβάνεστε και εκπροσωπούμε από το 1995 120 φερέγγυες, αξιόπιστες εμπορικές επιχειρήσεις που εδρεύουν στον Πειραιά και επιβιώνουν μέσα από τη δραστηριότητά τους στο λιμάνι. Σας μεταφέρουμε, λοιπόν, την εμπειρία την οποία έχουμε αποκτήσει από την καθημερινή συνεργασία με την εισηγμένη εταιρεία.

Βέβαια, είμαστε ασφαλώς υπέρ της επένδυσης και αναγνωρίζουμε την ανάπτυξη του λιμένα που έχει επέλθει, καθώς και την ομαλότητα στη διακίνηση τόσο του εισαγωγικού, όσο και του εξαγωγικού εμπορίου. Διαφωνούμε, όμως, στην παραχώρηση του port authority, αλλά αυτό δεν μπορεί να αλλάξει, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως. Έχουμε διαπιστώσει την αυθαίρετη, υπέρμετρη αύξηση κατά 60% στα κόστη εισόδου.

Δεν υπάρχει, επίσης, σχεδόν ίχνος εμπορικής συνεργασίας με τα μέλη μας, παρά το γεγονός ότι είμαστε πελάτες του, διότι και εισάγουμε εμπορεύματα και χρησιμοποιούμε γραμμές και εξάγουμε και γενικότερα με την τοπική κοινωνία. Έχουμε, επίσης, διαπιστώσει ότι προσπάθησε αιφνίδια να παρέμβει να εισέλθει και μάλιστα βίαια, στον χώρο του εφοδιασμού πλοίων, ζητώντας τροποποίηση του υφιστάμενου διαδικαστικού πλαισίου, χωρίς να έχει είτε την εμπειρία, είτε την αρμοδιότητα. Επίσης, βλέπουμε ότι δεν περιορίζεται στο ρόλο της ως διαχειριστή του λιμένα, αλλά είχε επεκτατικές διαθέσεις που πλήττουν πολλές επαγγελματικές ομάδες της πόλης.

Αναγκαστήκαμε να αναχαιτίσουμε με την υποχρεωτική εφαρμογή του Hellenic Port Community και της απόδοσής του ελληνικού χαρακτήρα σε δεύτερη φάση, βέβαια με τη βοήθεια του Εμπορικού Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά και του Ναυτικού Επιμελητηρίου. Το πρόβλημά μας είναι ότι, αν μέχρι σήμερα αντιμετωπίζουμε ή διαπιστώνουμε αυτήν τη συμπεριφορά κατά αυτόν τον τρόπο, τι θα συμβεί εάν λάβει και το υπόλοιπο πακέτο, το λεγόμενο 16%; Επίσης, έχουμε παρατηρήσει αυτό που ανέφερε ο κύριος Κανακάκης, όσον αφορά τον ανεξάρτητο μηχανικό. Δηλαδή, πώς να τον χαρακτηρίζουμε «ανεξάρτητο» όταν αυτός ο άνθρωπος πληρώνεται από την ίδια εταιρεία και κατοικοεδρεύει στην ίδια την εταιρεία μέσα; Αυτά. Τα υπόλοιπα τα είπαν οι προλαλήσαντες. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ολοκληρώσαμε τον κύκλο των τοποθετήσεων των εκπροσώπων φορέων. Κάποιοι άλλοι φορείς για διάφορους λόγους δεν ανταποκρίθηκαν ή δεν μπορούσαν. Περνάμε στο στάδιο των ερωτήσεων εφόσον υπάρχουν βασικά διευκρινιστικές ερωτήσεις, γιατί οι εκπρόσωποι φορέων είχαν όσο χρόνο χρειάστηκαν και νομίζω ότι ήταν και σαφέστατοι. Οπότε να μην επαναλαμβάνουμε ερωτήσεις και τους φέρνουμε να επαναληφθεί η πρωτολογία τους.

Το λόγο έχει ο κύριος Γιόγιακας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Καταρχήν, θα ήθελα να ρωτήσω τους κυρίους δημάρχους κατά πόσο είναι υπέρ των υποχρεωτικών έργων που προβλέπονται στη σύμβαση του 2016 και κατά πόσο είναι και θετικοί υπέρ των προαιρετικών έργων, όπως έθεσε πολύ σωστά το ερώτημα ο κ. Κορκίδης, ο οποίος τεκμηριωμένα είπε κατά πόσο όλοι θέλουμε να ολοκληρωθούν αυτά τα έργα ή όχι. Μία δεύτερη ερώτηση προς τον κ. Σταματόγιαννη. Ποιες, κατά τη γνώμη σας, είναι εκείνες οι τροποποιημένες διατάξεις που μπορεί να αλλοιώνουν την φύση της σύμβασης παραχώρησης, όπως αναφέρατε προηγουμένως στην τοποθέτησή σας; Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κύριος Σαντορινιός.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Νομίζω ότι οι φορείς ήταν εξαιρετικά αναλυτικοί, άρα σε ένα μεγάλο βαθμό νομίζω ότι έχουμε καλύψει αρκετά από τα ερωτήματα τα οποία θα ήθελα να θέσω. Γενικώς, όμως και κυρίως στους εκπροσώπους των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και της μικρομεσαίας επιχειρηματικότητας, της ναυπηγοεπισκευής, το Ναυτικό Επιμελητήριο, το Επιμελητήριο Πειραιά, θα ήθελα να κάνω μία ερώτηση. Κατά πόσο μέχρι σήμερα οι υπηρεσίες που παρέχονται από τον ΟΛΠ θεωρούμε ότι είναι επαρκείς και το γεγονός ότι παρατείνεται από 3 χρόνια σε 6 χρόνια η περίοδος κατά την οποία δεν θα πιάνει την ελάχιστη παροχή υπηρεσιών μπορεί να λειτουργήσει θετικά για τους για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις;

Μια δεύτερη ερώτηση που θα ήθελα να απευθύνω στους φορείς είναι κατά πόσο θεωρούν ότι η καθυστέρηση αυτού του χρόνου υλοποίησης των επενδύσεων, θα μειώσει την ανταγωνιστικότητα της επένδυσης αλλά και τελικά του λιμανιού, γιατί το άκουσα και από αρκετούς φορείς ότι επί της ουσίας αν πάμε στα 15 χρόνια για να ολοκληρωθούν οι επενδύσεις, που θα φτάσουμε, τι θα γίνει, ποιος ο σκοπός τελικά της επένδυσης.

Το τρίτο που θα ήθελα να ρωτήσω είναι αν ο χρόνος υλοποίησης της αναβάθμισης των υποδομών της ναυπηγοεπισκευής, πιστεύετε ότι είναι κρίσιμος για την επιβίωση του κλάδου των επιχειρήσεων της ναυπηγοεπισκευής που άκουσα από τον κύριο Κανακάκη ότι είναι και 2.000 και φαντάζομαι με πάρα πολλούς εργαζόμενους.

Ένα τελευταίο προς τους φορείς ερώτημα που θα ήθελα να κάνω είναι αν πιστεύετε και επειδή άκουσα και τον κύριο Κορκίδη έκανε μία κρίση για τη ΔΑΛ και τη ΡΑΛ Και μάλιστα έκανε κριτική σε πρόσωπα. Νομίζω ότι οι θεσμοί δεν κρίνονται από τα πρόσωπα αλλά κρίνονται από τον ίδιο το θεσμό, κατά πόσο βοήθησε και ρωτάω όλους τους φορείς, το γεγονός ότι καταργήθηκε η ΔΑΛ, δηλαδή μια σειρά από κρίσιμες υπηρεσίες του δημοσίου πλέον δεν ασκούνται από τη ΔΑΛ και το γεγονός ότι ο μόνος φορέας που παρακολουθούσε και μπορούσε να επιβάλει και ποινικές ρήτρες στον ΟΛΠ, ΟΛΘ ή στα άλλα λιμάνια η ΡΑΛ ουσιαστικά μετατράπηκε σε διακοσμητικό στοιχείο.

Ένα τελευταίο προς τον κύριο Μώραλη και στον κύριο Κορκίδη. Όταν συζητούσαμε για το MALL και την αντίθεση που είχε εκφράσει ο Δήμος Πειραιά για τη δημιουργία του, το σταμάτησε το master plan η ΕΣΑΛ. Αμέσως μετά η ΕΣΑΛ καταργήθηκε και έγινε κυβερνητική επιτροπή. Θεωρείτε ότι αυτό βοηθά στη σωστή λειτουργία της επένδυσης. Και μια τελευταία ερώτηση ειδικά προς τον Πρόεδρο του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά υπό τη νομική του ιδιότητα. Επειδή έχει γίνει μια συζήτηση και χθες έγινε μια συζήτηση με κείμενα τα οποία δεν έχουμε εμείς στη διάθεσή μας, κείμενα όμως τα οποία έχει στη διάθεσή της η κυβέρνηση και από ότι φαίνεται και ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας. Κείμενα στα οποία αναφέρεται το τα 29 εκατομμύρια της εγγυητικής επιστολής για το 16%, η διαλυτική αίρεση για το 16%, το δικαίωμα αρνησικυρίας, η μείωση των εκπροσώπων του δημοσίου στο Διοικητικό Συμβούλιο και μία σειρά από άλλες προβλέψεις. Κείμενα τα οποία είχε και το Ελεγκτικό Συνέδριο από ότι φαίνεται στην απόφαση του στη διάθεσή του.

Εμείς ζητήσαμε αυτό το κείμενο, δηλαδή τη σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών, να δοθεί στις Κοινοβουλευτικές Ομάδες προκειμένου να κάνουμε μια συζήτηση επί ίσοις όροις το ξέρετε κύριε Πρόεδρε. Η απάντηση που πήραμε αρχικά από την κυβέρνηση από τον κύριο Πλακιωτάκη και όχι από τον κύριο Σταϊκούρα ο οποίος μάλλον είναι και υπεύθυνος λόγω του ότι υπογράφει το ΤΑΙΠΕΔ, είναι ότι είναι ιδιωτικό αυτό το κείμενο και δεν μπορεί να δοθεί. Πιστεύετε κύριε Πρόεδρε του Δικηγορικού Συλλόγου ότι ένα τέτοιο κείμενο, μπορεί να αποκρύπτεται από την Ολομέλεια της Βουλής, τη στιγμή που συζητείται η κύρωση της τροποποίησης της συμφωνίας;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**

Στο σημείο αυτό έγινε η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος – Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος - Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος – Χρήστος, Ραγκούσης Ιωάννης, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Δρίτσας Θεόδωρος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Μπιάγκης Δημήτριος, Μανωλάκου Διαμάντω, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας, και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο κύριος Μπιάγκης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, μόνο μια ερώτηση. Εδώ και δύο ώρες περίπου ακούμε όλους τους φορείς, τους οποίους προκαλέσαμε και θα ήθελα πραγματικά -αν δεν κατάλαβα καλά- και υπάρχει κάποιος άλλος εκπρόσωπος των φορέων εκτός του κ . Κροκίδη, ο όποιος ναι μεν, αλλά βλέπει με θετικό πρόσημο αυτή την τροποποίηση της σύμβασης, αν υπάρχει κάποιος άλλος φορέας που βλέπει με θετικό πρόσημο αυτή την τροποποίηση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Κυρία Μανωλάκου, έχετε το λόγο.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ):** Θέλω να ξεκαθαρίσω, ότι το ΚΚΕ καταψήφισε την ιδιωτικοποίηση, τη μορφή ιδιωτικοποίησης του λιμανιού του πειραϊκά το 2016 και καταψηφίζει και την παρούσα τροποποιητική. Όμως αυτό το χρονικό διάστημα από το 2016 μέχρι σήμερα έχει μία δράση το κινέζικο μονοπώλιο η COSCO και με αυτή την έννοια θέλω να κάνω ορισμένες ερωτήσεις.

Ξεκινάω από το Δήμαρχο του Πειραιά τον κύριο Μώραλη. Ήδη έχει ξεκινήσει για μας το καταστροφικό έργο κατασκευής προέκτασης της προβλήτας -της νότιας προβλήτας- στην Πειραϊκή. Θέλω να ρωτήσω πόσες διαμαρτυρίες έχει δεχτεί ο Δήμαρχος, για παραβιάσεις μέτρων προστασίας από κατοίκους της Πειραϊκής. Είναι το μεγαλύτερο διαμέρισμα και το ωραιότερο και καταστρέφεται, τόσο για την προστασία της δημόσιας υγείας, του περιβάλλοντος, της προστασίας των πολιτιστικών μνημείων.

Μία δεύτερη ερώτηση, το Δημοτικό Συμβούλιο του Πειραιά δεν ψήφισε, καταψήφισε τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που είχε υποβάλει COSCO και περιείχε όλα τα έργα και υποχρεωτικά και μη υποχρεωτικά, γιατί;

Και ένα τρίτο ερώτημα η ΟΛΠ-COSCO πληρώνει δημοτικά τέλη και πόσα ή έχει απαλλαγή σύμφωνα με τη σύμβαση που υπέγραψε το 2016, η τότε κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με το μονοπώλιο.

Στο Δήμαρχο Κερατσινίου, τον κύριο Βρεττάκο, υπάρχουν εργοτάξια της Cosco στο Κερατσίνι, πόσο απέχουν από οικιστικές περιοχές της πόλης;

Έρχομαι στην κυρία Αντωνάκου, την Αντιπεριφερειάρχη, είναι η μοναδική που έχει κάνει αυτοψίες, μιλάω η Περιφέρεια και έχει ανακοινώσει και ποινές από παρατυπίες προς τον ΟΛΠ-COSCO και θα ήθελα να ρωτήσω τελικά ποιος ευθύνεται για τις καθυστερήσεις οι υπηρεσίες ή ΟΛΠ-COSCO.

Επίσης, γιατί δεν ελέγχει το ΕΛΚΕΘΕ τη ρύπανση της θάλασσας στη Πειραϊκή, μήπως γιατί τέτοιο δικαίωμα για να καλέσει το ΕΛΚΕΘΕ έχει μόνο και αποκλειστικά ο ΟΛΠ-COSCO. Δηλαδή είναι ταυτόχρονα και ελεγκτής και ελεγχόμενος και είναι κατοχυρωμένο από την πρώτη συμφωνία του 2016 που είχε υπογράψει η προηγούμενη κυβέρνηση;

Και τέλος προς την κυρία Αντωνάκου, γιατί έδωσε η Περιφέρεια την πρώτη δόση του ΕΣΠΑ χρηματοδοτώντας την ΟΛΠ-COSCO για ένα τέτοιο έργο καταστροφικό και ρυπογόνο, που είχε αποφασίσει η προηγούμενη διοίκηση της κυρίας Δούρου.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με δύο ερωτήσεις προς τον Πρόεδρο του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά. Το διοικητικό συμβούλιο του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά, στη συνεδρίασή του πριν τρεις μήνες στις 29 του Ιούνη του 2021, αποφάσισε να προσβάλει την απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για το σύνολο των έργων του ΟΛΠ-COSCO, για την κατασκευή και λειτουργία έργων της COSCO ενώπιον του Συμβουλίου Επικρατείας. Δηλαδή έργα που είναι υπό κατασκευή, είναι στα υποχρεωτικά και δείχνουν και σε αυτό το σχέδιο τον καταστροφικό τους χαρακτήρα. Τι έκανε το διοικητικό συμβούλιο του Δικηγορικού Συλλόγου, να πάρει μια τέτοια απόφαση;

Επίσης, θέλω να σας ρωτήσω, ότι σε αυτή την τροποποιητική κύρωση υπάρχει ένα παράρτημα το 7.2Α το οποίο επικαλείται πολλές τροποποιήσεις, όπως σε αυτό τον πίνακα αναφέρονται και θεωρούνται γεγονότα αναστολής μια σειρά, που όσοι είναι Πειραιώτες ξέρουν, ότι ήδη έχουν συμβεί και όμως απαλλάσσονται με ποινικές ρήτρες. Σας ρωτάω, λοιπόν, πόσο φωτογραφικά είναι όλα αυτά για τη διευκόλυνση της ΟΛΠ-COSCO.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Νομίζω ότι από τη συζήτηση γίνεται ξεκάθαρο το πόσο λάθος ήταν να εξαιρέσετε τους φορείς που πρότεινε το ΜέΡΑ25. Είναι οι φορείς που πραγματικά και δεν ισχύει αν είναι θεσμικοί, γιατί έχουμε ξανακαλέσει και κινήσεις πολιτών εδώ πέρα και αγωνιστικούς φορείς. Είναι μια παράδοση σε αυτήν την Επιτροπή. Δεν καλέσατε δύο φορείς, οι οποίοι, πραγματικά, θα έδιναν ουσιαστική πληροφόρηση για τη συζήτησή μας.

Την ίδια στιγμή, βλέπω ότι τρεις φορές που κλήθηκαν δεν ήρθαν. Αυτό το κάνει ακόμα πιο δραματικό. Στους φορείς που δεν ήρθαν, διαβάζω τη ΡΑΛ. Θα πρέπει να διερευνηθεί ο λόγος, για τον οποίο, η ΡΑΛ αρνήθηκε να παραστεί στην Επιτροπή για ένα τόσο σημαντικό ζήτημα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε συνάδελφε, η ΡΑΛέστειλε υπόμνημα και είπε ότι δεν υπάρχει Πρόεδρος, αλλά υπάρχει Προεδρεύων και ως εκ τούτου, δεν ήθελε να παρευρεθεί εδώ και έστειλε υπόμνημα.

Επίσης, καλέσαμε δύο από τους φορείς που προτείνατε. Όσον αφορά κάποια Παρατηρητήρια και επειδή είχαμε ήδη 28 φορείς, παρακάλεσα όλους τους συναδέλφους να περιορίσουμε λίγο τον αριθμό, διότι, δεν μπορεί να γίνει κουβέντα με 28 προσκεκλημένους. Οι συνάδελφοι, όντως, κάπου λίγο στρογγύλεψαν για το καλό της κουβέντας και της ουσίας.

Δεν κάνουμε ζύμωση εδώ, δεν είναι διαβούλευση. Εδώ, νομοθετούμε και είμαστε στην προτελευταία φάση, πριν την Ολομέλεια. Η διαβούλευση και όλα τα υπόλοιπα έχουν προηγηθεί.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Κύριε Πρόεδρε**,** εξαιρέσατε την Κίνηση Πολιτών ενάντια στο Λιμάνι στην Πειραϊκή που έχει αυτή τη στιγμή κερδίσει όλες τις μάχες στα δικαστήρια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν έχω τίποτα μαζί τους και δεν τους γνωρίζω. Αν αρχίσουμε να καλούμε κινήσεις πολιτών δεν τελειώνουμε ποτέ.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Είναι τόσο σημαντικοί αυτοί, που ο Εισηγητής της Πλειοψηφίαςείπε ότι φταίνε οι πολίτες που καθυστερούν τα έργα. Τόσο σημαντικοί, που έχουν κερδίσει τις αποφάσεις που τεκμηριώνουν την υποχρέωση αποζημίωσης από την COSCO προς το δημόσιο. Αυτή που παρακάμπτει αυτή τη στιγμή με τη νέα σύμβαση η κυβέρνηση.

Επειδή υπάρχει ο Δήμαρχος Πειραιά και το Δημοτικό Συμβούλιο Πειραιά υποτίθεται έχει βγάλει αρνητικές αποφάσεις για το νέο Λιμάνι στην Πειραϊκή και όμως, άκουσα να λέει ο κ. Μώραλης ότι οι πολίτες αντιδρούν. Αυτοί οι πολίτες που δεν μπορέσαμε να ακούσουμε σήμερα και θα μας έλεγαν πολύ σημαντικά πράγματα. Θα μεταφέρω, όμως, εγώ, τις τοποθετήσεις τους και στην επόμενη ομιλία μου.

Θέλω να καταλάβω, κ. Μώραλη, είναι το Δημοτικό Συμβούλιο του Πειραιά ενάντια στο νέο Λιμάνι στην Πειραϊκή; Ναι ή όχι; Είναι οι πολίτες που αντιδρούν; Το Δημοτικό Συμβούλιο δεν έχει λάβει απόφαση; Ποια είναι η προσωπική σας θέση; Πρέπει να γίνει η κρουαζιέρα; Όταν, δηλαδή, οι πολίτες κινήθηκαν και κατάφεραν να κερδίσουν συνεχόμενες αποφάσεις δικαστικές για τη ρύπανση, για τη διακοπή των βυθοκορήσεων από το Σ.τ.Ε. τον Ιούνιο του 2020, που ισχύει ακόμη, πρόστιμο για τη θαλάσσια ρύπανση από την Περιφέρεια πριν από δύο ημέρες, πρόστιμο παλιότερα από την Περιφέρεια για άλλο ζήτημα.

Για να αφαιρέσει η COSCO σπασμένο *καρσόν* -απόφαση 31/8/2021 -πριν από λίγο καιρό. Αυτά τα περιβαλλοντικά εγκλήματα, που γίνονται στον Πειραιά, αφορούν την Κίνηση Πολιτών ή αφορούν όλο το δήμο και όλους τους πολίτες; Και, τελικά, αυτό δεν επηρεάζει τη στάση μας στην καινούργια σύμβαση; Πώς είναι δυνατόν η COSCO να έχει επιδείξει τέτοια παραβίαση των περιβαλλοντικών όρων και να συζητάμε να την επιβραβεύσουμε με το άλλο 16%; Πώς είναι δυνατόν να συζητάμε αυτά τα πράγματα;

Επίσης, θα ήθελα, λίγο πιο αναλυτικά, από τον κύριο Βρεττάκο για τις επιπτώσεις και της καινούριας σύμβασης. Αναφέρθηκε ότι και η παλιότερη δεν ήταν πολύ καλύτερη. Όμως, αυτή πάει ακόμα χειρότερα στη ζωή των πολιτών. Το ίδιο και από τους υπόλοιπους ομιλητές, θα ήθελα να δούμε πώς είναι δυνατόν να δίνουμε αυτές τις υπερεξουσίες, αυτή τη στιγμή, σε μια ξένη εταιρεία, η οποία διαχειρίζεται το Λιμάνι του Πειραιά, τη στιγμή που έχουμε αποφάσεις δικαστηρίων για τις παραβιάσεις της νομοθεσίας. Πως είναι δυνατό να προχωράμε και αν θεωρούν ότι αυτό είναι πρόβλημα, αύριο, για τις δικές του δραστηριότητες και το δικό τους κομμάτι που εποπτεύουν. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Αρσένη. Το λόγο έχει ζητήσει ο κ. Κουρουμπλής, για να κάνει μια ερώτηση. Ορίστε.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Πρώτον, για να μην γκρινιάζουμε συνεχώς, θέλω να σας πω ότι έγινε μια εξαιρετικά δημοκρατική διαδικασία και θέλω να σας το αναγνωρίσω. Προχωρώ στις ερωτήσεις που θέλω να κάνω.

Θέλω να ρωτήσω τον αγαπητό φίλο κύριο Κορκίδη, που τοποθετήθηκε υπέρ της κατάργησης της ΔΑΛ (*Δημόσια Αρχή Λιμένων*). Η ΔΑΛ, με βάση τη συμβατική υποχρέωση που υπάρχει στην πρώτη σύμβαση, το ελληνικό δημόσιο υποχρεούται, εάν το ίδιο δεν ανελκύσει τα βυθισμένα σκάφη στο λιμάνι, να πληρώσει 35-40 εκατομμύρια ευρώ στην COSCO. Και η ΔΑΛ ξεκίνησε την ανέλκυση, χωρίς κανένα κόστος για το ελληνικό δημόσιο. Η κατάργηση της σταμάτησε αυτήν τη διαδικασία. Ποιος θα πληρώσει, από εδώ και στο εξής, την ανέλκυση αυτών των βυθισμένων σκαφών, δεδομένου ότι πλέον δεν υπάρχει Αρχή για αυτό το θέμα;

Το δεύτερο. Θέλω πάλι να ρωτήσω τον φίλο μου τον κύριο Κορκίδη, ο οποίος ήταν και μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου. Ο κ. Υπουργός είχε την εμπνευσμένη σοφία να πάρει την αρμοδιότητα του Κανονισμού 352, που είτε έδινε στη ΔΑΛ το δικαίωμα να ελέγχει τις καταγγελίες και τις παρανομίες στα λιμάνια, όπως είναι ο αθέμιτος ανταγωνισμός που επικρατεί στο λιμάνι και διώχνει καράβια. Γιατί περί αυτού πρόκειται. Η Κυβέρνηση του ανταγωνισμού, που πιστεύει στις ανοιχτές οικονομίες, γύρισε το λιμάνι στην εποχή των μονοπωλίων. Όμως, αυτό είναι ένα άλλο θέμα.

Ρωτάω, λοιπόν. Πήρε την αρμοδιότητα ο κ. Πλακιωτάκης. Καλά, ούτε ένα νομικό, που να έχει γνώσεις του πρώτου έτους της νομικής, δεν έχει μαζί του; Ο κ. Πλακιωτάκης, ως Υπουργός, είναι μέτοχος στα λιμάνια. Άρα, δεν μπορεί να ασκήσει αυτήν την αρμοδιότητα. Αυτή τη στιγμή, λοιπόν, είναι «μπάτε σκύλοι αλέστε και αλεστικά μη δίνετε». Αυτό γίνεται στο Λιμάνι και αυτό γίνεται στα λιμάνια.

Τρίτο. Θέλω να ρωτήσω τον αγαπητό συνάδελφο τον κ. Σταματόγιαννη, τον Πρόεδρο του Δικηγορικού Συλλόγου. Αντιλαμβάνομαι ότι η επέκταση μιας σύμβασης έχει έννοια αν θα γίνουν επιπρόσθετες επενδύσεις. Πέστε μου, λοιπόν, σχολιάστε μου, πώς είναι δυνατόν μία επένδυση 293 εκατομμυρίων ευρώ -και άκουσα από συνάδελφο ότι πρόκειται για συμβασιοποιημένα έργα- να μας πείτε πόσα έργα έχουν εκτελεστεί μέσα στην 5ετία. Και της δίνουμε επέκταση για άλλα 10 χρόνια;

Κύριε Κορκίδη, κάνατε ένα λάθος. Δεν είναι το 2026, αλλά θα είναι το 2031. Δηλαδή, για τις επενδύσεις που δεσμεύθηκε να κάνει, την πρώτη 5ετία, η συγκεκριμένη εταιρεία, τώρα της δίνουμε παράταση να προσθέσει νέες επενδύσεις στη σύμβαση και να πάει στο 2031.

Θέλω να σας ρωτήσω, κύριε Σταματογιάννη, αν αυτό μπορεί να λειτουργήσει στη σκέψη ότι είναι μια αποικιοκρατικού τύπου σύμβαση.

Δεν θα κλείσω με τον αγαπητό δήμαρχο και τους δημάρχους, γιατί άκουσα την κυρία Μανωλάκου. Κυρία Μανωλάκου, η προηγούμενη Κυβέρνηση καθιέρωσε για πρώτη φορά το 3%, που θα πρέπει η εταιρεία και στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα να πληρώνει στους δήμους. Αυτό έχει υλοποιηθεί;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Αλεξιάδης.

**ΤΡΥΦΩΝ ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ:** Ζήτησα πριν τον λόγο στο διαδικαστικό, δεν μου δόθηκε, μια κουβέντα μόνο για να το ακούσουν και οι φορείς. Το αν θα κάνει διαβούλευση ή όχι ή Κυβέρνηση πριν φέρει κάτι στη Βουλή είναι ευθύνη της Κυβέρνησης, το πόσος χρόνος θα δοθεί στους φορείς και το πόσες μέρες και συνεδριάσεις μέσα στη Βουλή για να γίνουν οι συνεδριάσεις, είναι ευθύνη της Βουλής.

Η δική μου γνώμη, λοιπόν, ήταν ότι έπρεπε να δοθεί περισσότερο από το τρίλεπτο και να έχουμε πολύ περισσότερο χρόνο για να συζητήσουμε ένα τέτοιο θέμα. Κλείνω το διαδικαστικό, πάμε στο ερώτημα.

Ερώτημα στην Αντιπεριφερειάρχη και στους δημάρχους. Επειδή από τη μεριά της Κυβέρνησης υπάρχει ο ισχυρισμός ότι υπάρχουν ευθύνες του ελληνικού δημοσίου. Παράκληση, αν έχουν διαπιστώσει κάποιες ευθύνες του ελληνικού δημοσίου, η Αντιπεριφερειάρχης και οι δήμαρχοι, να μας που αν συμφωνούν σ’ αυτή τη διαπίστωση και ποιες είναι αυτές οι ευθύνες.

Ερώτημα στον Πρόεδρο του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά, σε σχέση με τα όσα σωστά μας είπε. Τα Ελεγκτικό Συνέδριο, με δεδομένο ότι το ελληνικό δημόσιο θέτει το ερώτημα, ότι με ευθύνες του ελληνικού δημοσίου καθυστερούμε, μπορούσε να βγάλει κάποια άλλη απόφαση από αυτή που έβγαλε;

Το άλλο ερώτημα, κύριε Σταματογιάννη, με την εμπειρία σας, και τη νομική και τη γενικότερη στα θέματα του Πειραιά, είναι ότι το συγκεκριμένο που πάει να ψηφιστεί από τη Βουλή αύριο, δημιουργεί νομικό και πολιτικό προηγούμενο για οποιαδήποτε άλλη σύμβαση, αύριο να έρχεται ένας εκ των συμβαλλομένων και να λέει ότι υπάρχει το τάδε πρόβλημα, πάμε για αναθεώρηση σύμβασης;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Ραγκούσης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ:** Κατ’ αρχάς θα μου επιτρέψετε να διευκρινίσω για μια ακόμη φορά προς τους αξιότιμους φίλους εκπροσώπους των φορέων που σήμερα είναι εδώ και κουβεντιάζουμε, ότι η φύση αυτής της διαδικασίας που είναι σε εξέλιξη είναι ιδιαίτερη, δεν είναι όπως κάθε άλλο νομοσχέδιο.

Με άλλα λόγια, η Σύμβαση έχει ήδη υπογραφεί από την Ελληνική Κυβέρνηση και η Βουλή στην πραγματικότητα, αν καλείται να πράξει κάτι είναι να πει ένα ναι ή ένα όχι σε αυτή τη Σύμβαση. Δεν μπορούν ούτε οι βουλευτές να παρέμβουν, ούτε οι βουλευτές να στείλουν συμπληρώματα, ούτε οι βουλευτές να τροποποιήσουν το περιεχόμενο της Σύμβασης.

Το δεύτερο που ήθελα να πω και κυρίως να το διατυπώσω ως ερώτημα για να γίνει κατανοητό προς τον Πρόεδρο του Εμπορικού Επιμελητηρίου, τον κ. Κορκίδη, προς τον κ. Κανακάκη, προς τους δημάρχους και προς την κυρία Αντιπεριφερειάρχη είναι το εξής και είναι πολύ σημαντικό κατά τη γνώμη μου ερώτημα και πρέπει να είναι πάρα πολύ σαφές, για το μέλλον έχει σημασία αυτό το ερώτημα.

Αυτή η Σύμβαση, η οποία πρόκειται αύριο, κατά πάσα πιθανότητα, αν η πλειοψηφία των βουλευτών την επικυρώσει, να εγκριθεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο δεν είναι απλώς πάρα πολύ σοβαρή υπόθεση, γιατί μεταβιβάζει το 67% των μετοχών στον επενδυτή, στην COSCO, είναι γιατί υπάρχει και ένας επιπλέον πολύ σοβαρός λόγος. Είναι, αν θέλετε, τελευταία πράξη, η κρίσιμη, σε μια αλυσίδα κρίσιμων πράξεων του παρελθόντος, όπου η COSCO έπρεπε να φροντίσει να κάνει αυτά που θέλει το ελληνικό δημόσιο, να κάνει αυτά που θέλει Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπώντας, αν εκπροσωπεί, τους φορείς της πόλης, για να πάρει αυτό το οποίο ζητάει.

Αύριο παίρνοντας αυτό που ζητάει η COSCO και στην πραγματικότητα ότι ζητάει η COSCO το παίρνει δεν υπάρχει μετά από αυτό κάτι που μπορεί να την εμποδίσει να εφαρμόσει και να υλοποιήσει τα σχέδια, τα οποία έχει ήδη εκδηλώσει ότι έχει υπόψη της μετά την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης του 2016. Συγκεκριμένα ξέρουμε ότι μετά τη σύμβαση παραχώρησης του 2016 η COSCO εκδήλωσε την βούληση να φτιάξει malls στον Πειραιά. Η COSCO εξέφρασε μετά την συμβαση του 2016 τη βούληση να φτιάξει ναυπηγείο και όπως πολύ σωστά και ο κ. Πολυχρονόπουλος και ο κ. …. ουσιαστικά να εξοβελίσει την ναυπηγοεπισκευή από τον Πειραιά.

Η COSCO επίσης και για τον δήμο Κερατσινίου και για τον δήμο Σαλαμίνας και για το δήμο Περάματος εξέφρασε τη βούληση της προς διάφορες επεκτατικές ενέργειες και κινήσεις που δεν λαμβάνουν υπόψη τους ούτε τον οικιστικό ιστό του Κερατσινίου, ούτε τους αρχαιολογικούς χώρους της Σαλαμίνας, ούτε τα δικαιώματα του δήμου Περάματος. Υπό αυτή την έννοια λοιπόν και επειδή είναι η τελευταία φορά που μπορούμε να έχουμε την COSCO, να το πω με απλά λόγια σε διαπραγμάτευση, η κυβέρνηση η οποία αυτή τη φορά δεν είναι όπως το 2016 και δεν έχει καμία Τρόικα πάνω από το κεφάλι της ήρθε σε καμία στοιχειώδη επικοινωνία με το δήμο Πειραιά, με το δήμο Κερατσινίου, με το δήμο Περάματος, με το δήμο Σαλαμίνας, με τον εμπορικό επιμελητήριο, με την …..πριν συνομολογήσει και πριν υπογράψει, γιατί έχει ήδη υπογράψει αυτή την συγκεκριμένη σύμβαση, ναι ή όχι παρακαλώ; Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ( Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΙΚΟΥΡΑ Σ(Υπουργός Οικονομικών):** Το πρώτο ερώτημα έχει να κάνει με ένα εύλογο προβληματισμό που έθεσε ο συνάδελφος του Κινήματος Αλλαγής. Έθεσε ένα προβληματισμό, άκουσα με πολύ προσοχή τους φορείς και διατύπωσαν προβληματισμούς για την τροποποίηση της σύμβασης. Το ερώτημα είναι συγκεκριμένο. Υπάρχει κάποιος φορέας που θεωρεί ότι η πρώτη σύμβαση ήταν καλή και η δεύτερη δεν είναι καλή; Διότι άκουσα από όλους τους φορείς να λένε επιζήμια ούτως η άλλως η σύμβαση από το 2016 και να επαναλαμβάνουν τα επιχειρήματα αυτά. Θα ήθελα συνεπώς να ξέρω αν υπάρχει διαφοροποίηση σε σχέση με τη στάση κάποιων από εσάς σε σχέση με το 2016 ειδικά όταν άκουσα από δύο φορείς να λένε ότι το 2016 στην Ολομέλεια έγιναν διαπραγματεύσεις νομοτεχνικών βελτιώσεων ή μεταβολών της σύμβασης επ ωφέλειά της COSCO.

Το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα προς τον Πρόεδρο του δικηγορικού συλλόγου. Δεύτερο ερώτημα, κύριε Πρόεδρε με βάση τη σύμβαση του 2016 άκουσα ότι για πρώτη φορά στην ιστορία ο δήμος Πειραιά θα μείνει χωρίς εκπρόσωπο στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΠ. Εάν είχαν γίνει επενδύσεις και πάλι είχε παραχωρηθεί το 16% με βάση τη σύμβαση του 2016, θα υπήρχε εκπρόσωπος του δήμου Πειραιά ή θα ήταν ένα άτομο; Εγώ προφανώς έχω το … agreement από το 2016 του ΤΑΙΠΕΔ και ξέρω και το οποίο δεν κατατέθηκε στα πρακτικά, θα ήθελα να έχω την ξεκάθαρη άποψή σας.

Τρίτο ερώτημα πάλι προς τον Πρόεδρο του δικηγορικού συλλόγου. Ελεγκτικό Συνέδριο, κύριε Πρόεδρε ποια είναι η ευθύνη του ελεγκτικού συνεδρίου; ποια είναι η αποκλειστική αρμοδιότητα του; Η αποκλειστική αρμοδιότητα του είναι ο προ συμβατικός έλεγχος. Τι έχει πει; Έχει πει το δικαστήριο ότι οι τροποποιήσεις δεν είναι ουσιώδεις, θέλω να ξέρω αν συμφωνείτε η όχι, ότι η επιμήκυνση του χρόνου της επενδυτικής περιόδου δεν μεταβάλλει ουσιωδώς το κύριο αντικείμενο της συμφωνίας, ότι δεν επέρχεται μεταβολή του οικονομικού αντικειμένου των υφιστάμενων συμβάσεων και ότι δεν επεκτείνεται το κυριότερο ανεπίτρεπτα το φυσικό αντικείμενο των αρχικών συμβάσεων καθώς και οι όροι που τροποποιούνται και είχαν προβλεφθεί στις αρχικές συμβάσεις. Άρα, σε σχέση με την αρχική σας τοποθέτηση πως τοποθετήστε στην κρίση επί της ουσίας του ελεγκτικού συνεδρίου γι’ αυτό που είναι υπεύθυνο;

Και κάτι τελευταίο. Εκτός της αποκλειστικής αρμοδιότητας το Ελεγκτικό Συνέδριο κάνει μια αξιολογική κρίση που έχει τεθεί και από την Αξιωματική Αντιπολίτευση, θελω να μου πείτε στη σύμβαση που έχουμε στη Βουλή που υπάρχει αυτή ακριβώς η διατύπωση του ελεγκτικού συνεδρίου; Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκε ο κύκλος των ερωτήσεων.

θα κάνουμε γρήγορες απαντήσεις. Θα δώσω τον λόγο σε όλους όσους είχαν πρωτομιλία. Όποιος θέλει κάτι να συμπληρώσει, όποιος νομίζει ότι δεν έχει κάτι επιπλέον να πει, ας μην τοποθετηθεί.

Μόνο η παράκληση τώρα είναι να είμαστε σύντομοι, να μην επαναλάβουμε ότι ελέχθησαν μέχρι τώρα.

Λοιπόν ξεκινάμε με τον κ. Μώραλη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΩΡΑΛΗΣ (Δήμαρχος Πειραιώς):** Πολλά φαντάζομαι γίνανε για να ακουστούν, γιατί με την κυρία Μανωλάκου συνυπάρχουμε στο ….Συμβούλιο, άρα τις απόψεις μου τις ξέρει. Παρ όλα αυτά θα ξεκινήσω….

Θα επαναλάβω λίγο, δυστυχώς το είπα στην αρχή. Άρα, λοιπόν και ο Δήμος Πειραιά, όπως και οι άλλοι παράλληλοι Δήμοι ήμασταν εναντίον ή της συνθηκοποίησης τελικά όπως λέγεται ή της μομφής αυτής. Συγκεκριμένα η πλειοψηφία του Δήμου Πειραιά, την πλειοψηφία εκφράζω, πίστευε, όπως είπε και ο κύριος Πολυχρονόπουλος, μπορεί να είναι πολύ καλή στα κοντέινερ η Cosco, δεν είναι καλή στην κρουαζιέρα ή στα ναυπηγεία, σε άλλα ζητήματα, αφού όπως έγινε η ιδιωτικοποίηση ήταν λανθασμένη.

Είχαμε, λοιπόν, τότε δύο επιλογές….το 2014……τα ηνία του Δήμου και ήταν η διαδικασία σε εξέλιξη με την κυβέρνηση τότε Σαμαρά-Βενιζέλου. Είχαμε δύο επιλογές ή να βγούμε στο «αντάρτικο», σε μια λογική συγκρουσιακή συζήτηση ή να γίνουμε μέρος της συζήτησης για κάτι που θα συνέβαινε στην πόλη μας. Επιλέξαμε το δεύτερο. Άλλωστε οι καταστάσεις στη χώρα το 2014,2015,2016 δεν επέτρεπαν, κατά την άποψή μου μια τέτοια συγκρουσιακή λογική.

………………………να συμμετέχουμε στην διαπραγμάτευση το οποίον …..παραχώρηση…….του Υπουργού Ναυτιλίας και να αποκομίσουμε κάποια πράγματα που ……τα αξίζουν οι τοπικές κοινωνίες. Πράγματι όμως ο κύριος Κουρουμπλής ………….μια απάντηση στην κυρία Μανωλάκου, ουδέποτε οι Δήμοι μας είχαν κάποιο έσοδο από τον ΟΛΠ.

….ελληνικού Δημοσίου ουδέποτε οι Δήμοι μας είχαν έσοδα. Επιβάλαμε τέλη ……….καθαριότητος τα οποία δικαστικά τα χάσαμε όλα……….σε μια δικαστική διαμάχη…….. . …………..Βρεττάκος.

Άρα η επιβολή τελειώνει στον ΟΛΠ…..δικαστικά παράνομο.

Θεσπίστηκε λοιπόν ένα τέλος για πρώτη φορά ανταποδοτικό το οποίο δεν είναι αυτό που ζητούσαμε, είναι αυτό που αξίζουμε ή δικαιούμαστε, είναι μια αρχή, είναι 3,5% το οποίο υλοποιείται…… κοινοποιείται………..αφορά τον Δήμο Πειραιά λαμβάνουμε τα χρήματα αυτά τα οποία είναι περίπου 2,5 εκατομμύρια ευρώ. Δεν είναι μικρό ποσό, δεν είναι αυτό που θα έπρεπε κατά την άποψή μας.

Έρχομαι λοιπόν στην διαπραγμάτευση και απαντώ στα ερωτήματα δια αυτής της οδού. Πράγματι αποτρέψαμε τον ΟΛΠ………το είπε για την ΕΣΑΛ, όπως η ΕΣΑΛ δεν έκανε φυσικά δεκτά άλλα αιτήματα και του Δήμου Πειραιά και άλλων Δήμων. Ήταν μια καλή λειτουργία …..τον ΟΛΠ, δεν το επιτρέψαμε λόγω της Δημοτικής Αρχής, το επιτρέψαμε γιατί όλη η πόλη σύσσωμη, παραγωγικοί φορείς, δημοτικός σύλλογος, οι Δήμοι, …η Περιφέρεια, όλοι βάλαμε ένα τοίχος ότι δεν πρέπει στη χερσαία…….ζώνη να δημιουργηθεί ένα πολύ μεγάλο εμπορικό κέντρο τύπου Mall ….θα στερούσε τη δυνατότητα της αγοράς μας να ………παραπέρα εφόσον τον αφήνουμε να γίνουμε τουριστικός προορισμός.

Απαντώ στο δεύτερο ερώτημα λοιπόν. Ναι, η πλειοψηφία του Δήμου Πειραιά, θα έλεγα ……….είμαστε υπέρ της επένδυσης……..αυτό νομίζω εγώ, αλλά με συγκεκριμένους όρους.

……..και στην κυρία Μανωλάκου και στον…….του ΜέΡΑ25 με συγκεκριμένους όρους. Δεν υπήρχε …………….στο….Συμβούλιο εναντίον της επένδυσης της επέκτασης του …

Αντιθέτως …………ανεξάρτητα της πανδημίας και είναι κρουαζιέρα αυτή τη στιγμή έχει τραβήξει χειρόφρενο ότι ο Δήμος Πειραιά για να αποκομίσει οφέλη τουριστικά……κίνησης δηλαδή και λήξη κρουαζιέρας.

….θα ήταν χρήσιμη η επένδυση αυτή. Βεβαίως, επαναλαμβάνω, έχουμε ενστάσεις και τις έχουμε και ομόφωνα εκφράσει, επαναλαμβάνω….Έχουμε εκφράσει αντιρρήσεις για τον τρόπο με τον οποίο υλοποιείται το έργο…

…γνωρίζετε καλά όλοι σας, ότι δεν έχει καμία αρμοδιότητα ελέγχου στο συγκεκριμένο έργο, άρα γίνονται καταγγελίες. Η Περιφέρεια έχει ένα βαθμό ελέγχου και έχει επιβάλει νομίζω……….κάποιες τιμές για πλημμέλεια της……….

Νομίζω…..έχουν μεταστραφεί οι ρόλοι. Δηλαδή αναρωτιόμαστε εμείς……………..νομοθετήσουμε και θεωρώ ότι όλοι οι βουλευτές που είναι εδώ πέρα γνωρίζουν τις απόψεις και των τεσσάρων δημάρχων και της Περιφέρειας ……να τα επαναλάβουν.

Άρα, λοιπόν, ο Δήμος Πειραιά, οι τρεις παρατάξεις είναι υπέρ…..προβλήτα, αλλά με όρους………περιβαλλοντικούς, κυκλοφοριακούς………..ζητημάτων, κύριε Πρόεδρε, δεν μπορώ να εκθέσω είναι 20 σελίδες το ομόφωνο πόρισμα του Δημοτικού Συμβουλίου το οποίο ……και δεν μπήκε καμία από τις παρατηρήσεις μας στις ΜΠΕ. Αυτό συνέβη και κατά το παρελθόν. Σε πάρα πολλές παρατηρήσεις………… της Τοπικής αυτοδιοίκησης δεν είχαμε καμία ανταπόκριση εναντίον.

Άρα, λοιπόν, είμαστε υπέρ της επένδυσης αυτής, αλλά με όρους, είμαστε υπέρ ….των επενδύσεων γιατί λείπουν μεγάλα ξενοδοχεία από την πόλη μας..

…εσωτερικού αρχείου ο ΟΛΠ είναι κάτι το οποίο είναι πολύ χρήσιμο. Εάν έχει υπάρξει συμφωνία ………..δημοσιοποίησε η Κυβέρνηση…………σιλό έχει έρθει σε συμφωνία με την Cosco και αυτό είναι θετικό για την πόλη μας , το θέμα είναι ότι δεν προχωράνε αυτά.

Το μεγάλο πρόβλημα, λοιπόν και αυτό που είπα στην αρχή, καταλαβαίνουμε τι σημαίνει, εμείς εδώ συζητάμε το 51 με το 67 σε ανώνυμη εταιρεία, αλλά ο πόνος των πολιτών…….δεν είναι αυτός, δεν είναι αν θα έχει ποσοστό το 67 ή το 51. Είναι να γίνουν τα έργα τα οποία πρέπει να γίνουν για να αναπτυχθεί η πόλη μας ……από το Λιμάνι, να εμποδίσουμε κάγκελα λειτουργίας. Κάθε μεγάλο λιμάνι και νομίζω όσοι είμαστε εδώ έχουμε ταξιδέψει σε μεγάλα λιμάνια παγκοσμίως. Κάθε μεγάλο λιμάνι το οποίο είναι και τόσο όμορο…της πόλης, υπάρχουν θετικές λειτουργίες και αρνητικές λειτουργίες. Είναι για την οικονομία του Πειραιά, στηρίζεται στη λειτουργία του Λιμανιού.

Από την άλλη, το λιμάνι έχει και αρνητικές λειτουργίες. Μιλάω για τον δήμο του Πειραιά, επαναλαμβάνω, γιατί οι άλλοι δήμαρχοι είναι σε δυσκολότερη θέση, κατά την άποψή μου, λόγω των βαριών λιμενικών δραστηριοτήτων που έχουν. Ένα από αυτά είναι τα περιβαλλοντολογικά, για τα οποία προτείναμε να γίνει παρατηρητήριο στο οποίο να συμμετέχουν πέντε, οι παραλιμένιοι δήμοι, η Περιφέρεια και ένας εκπρόσωπος της Κυβέρνησης ή του ΟΠΛ.

ψηφίστηκε να γίνει ένα παρατηρητήριο το οποίο θα ελέγχει μόνο ο ΟΛΠ. Άρα, δεν μπορεί αν ρυπαίνει κάποιος να ελέγξει τον εαυτό του. Είναι ένα εξόφθαλμα λάθος προς την κοινωνία. Συν τα κυκλοφοριακά ζητήματα τα οποία καταγράφονται ως το νούμερο ένα πρόβλημα, αυτή τη στιγμή, για τον δήμο του Πειραιά.

Γι’ αυτό που με ρώτησε ο κ. Αλεξιάδης. Τουλάχιστον όσον αφορά τον δήμο Πειραιά, για το ένα και μοναδικό έργο που εξελίσσεται εδώ, δεν νομίζω ότι υπάρχει καμιά ευθύνη του δημοσίου, τουλάχιστον από την πλευρά που το βλέπω εγώ. Δεν γνωρίζω για τα έργα των άλλων δήμων. Το μόνο που έχει γίνει εδώ είναι ότι υπάρχει μια καταγραφή των καταγγελιών του Συλλόγου της Κίνησης των Πολιτών, οι οποίες είναι απολύτως θεμιτές. Δικαίωμα των πολιτών είναι, όταν παρατηρούν κάτι το οποίο δεν τους αρέσει και πιστεύουν ότι βλάπτει την περιοχή τους να προσφεύγουν, είτε μέσω ασφαλιστικών είτε μέσω άλλων ενεργειών, να βρουν το δίκιο τους.

Άρα, δεν μπορεί κανένας να πει ότι δεν θα πρέπει οι πολίτες να ξεσηκώνονται ή να προσφεύγουν με νόμιμες ενέργειες όταν βλέπουν ότι κάτι είναι εις βάρος της τοπικής κοινωνίας. Επαναλαμβάνω, ότι και εμείς ως Δ.Σ. συνταχθήκαμε στα θέματα αυτά για να μάθουμε τις αποφάσεις. Συζητήσαμε μέσα από μια σειρά θεμάτων, το ποιος ελέγχει, ποιος μπορεί να μας εξασφαλίσει το ταφικό μνημείο του Θεμιστοκλή και τον πολιτισμό μας, για τα προβλήματα που ανέφερε ο βουλευτής του ΜέΡΑ25, τα οποία εμείς δεν τα γνωρίζουμε και ούτε μπορούμε να τα γνωρίζουμε. Αυτό είναι σαφές. Δεν μπορεί μια δημοτική αρχή, ούτε την αρμοδιότητα έχει, ούτε τη γνώση να ελέγχει το πώς γίνονται αυτά τα έργα στη χερσαία λιμενική ζώνη.

Θέσαμε θέματα, αν θυμάστε, σημαντικά, για τα οποία και εκεί έγινε μια βελτίωση, όχι βέβαια αυτή που θέλαμε. Ότι δεν μπορεί τα φορτηγά να περάσουν μέσα από την πόλη και να διαλύσουν τα οδοστρώματα, με την ηχορύπανση και τη ρύπανση την οποία έχουν. Έγινε μια βελτίωση, ότι αν δεν υπάρχει δυνατότητα να περάσουν από το λιμάνι, να περνάνε από την πόλη. Τώρα, ποιος θα το κρίνει αυτό, είναι μια πολύ μεγάλη συζήτηση.

Δεν κρίνουμε εμείς αν το έργο αυτό καθαυτό είναι καταστροφικό. Το έργο θα γίνει καταστροφικό αν δεν τηρηθούν τα προβλεπόμενα σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος, είτε για τους θαλάσσιους ρύπους, είτε για τους εναέριους ρύπους, είτε μια άλλη σειρά ζητημάτων.

Πιστεύουμε ότι θα βοηθήσει. Άλλωστε, να θυμίσω ότι ο ελληνικός δημόσιος ΟΛΠ προέβλεπε έξι θέσεις πρόσδεσης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων στην ίδια περιοχή. Αυτές οι έξι έγιναν δύο και καλώς έγιναν δύο. Εγώ δεν ξέρω αν θα έπρεπε να ήταν και καμία. Επαναλαμβάνω, υπάρχει μια διαβούλευση, τα δεδομένα αλλάζουν παγκοσμίως και στην οικονομία και στην κρουαζιέρα. Έχω δει κείμενα βουλευτών που ψήφισαν ή Υπουργών που υπέγραψαν τη σύμβαση παραχώρησης και προέβλεπαν αυτή την επέκταση, εκ των υστέρων να κάνουν μια νέα τοποθέτηση ότι με τις νέες συνθήκες θα έπρεπε να το ξαναδούμε και να το ξανασκεφτούμε.

Εμείς, επαναλαμβάνω, έχουμε τοποθετηθεί σαφέστατα και ως Δημοτικό Συμβούλιο, αλλά και ως πλειοψηφία. Προφανώς στο Δημοτικό Συμβούλιο υπάρχουν και σχήματα τα οποία αντιδρούν συνολικά στην επένδυση της Cosco. Είναι θεμιτό, είναι η άποψή τους, όπως η κύρια Μανωλάκου και η παράταξή της, με τη Χρήση Αυγή τότε δυστυχώς, που δεν ψήφισαν τη σύμβαση παραχώρησης.

Όλοι οι άλλοι βουλευτές του Ελληνικού Κοινοβουλίου ψήφισαν τη σύμβαση παραχώρησης. Έρχονται τώρα ορισμένοι και μας ερωτούν, λες και αυτό δεν το έχουμε πει όλοι οι δήμαρχοι πολλές φορές είτε στις Επιτροπές είτε στις διαβουλεύσεις. Εγώ προσωπικά τα εφτά χρόνια που είμαι δημάρχους του Πειραιά, ασχολούμαι με το θέμα της παραχώρησης. Νομίζω ότι οι απόψεις μας είναι γνωστές, καταγεγραμμένες δημόσια και απολύτως σαφής.

Σε αυτό που ρώτησε ο κ. Υπουργός. Ναι, ήταν, κατά την άποψή μου και κατά της άποψης της τοπικής αυτοδιοίκησης, μια κακή σύμβαση η παραχώρηση του 2016, η οποία συνεχίζεται. Δεν αλλάζει κάτι. Αλλάζει το ότι τα έργα δεν προχώρησαν και αυτό είναι κρίσιμο. Επαναλαμβάνω, για να είμαι ξεκάθαρος, ως δήμαρχος του Πειραιά δεν πιστεύω ότι φέρει καμία ευθύνη το ελληνικό δημόσιο, διότι θεμιτά είναι δικαίωμα όλων των κατοίκων να προσφεύγουν όταν εκείνοι κρίνουν ότι κάτι είναι στραβό και τα ελληνικά δικαστήρια θα πρέπει να αποφασίσουν σε κάποιο σύντομο χρονικό διάστημα, ώστε ή να σταματήσει ή να προχωρήσει το έργο αυτό. Διότι η στασιμότητα δεν βοηθάει κανέναν, ούτε την επένδυση, ούτε την πολιτεία, ούτε το επιχειρείν.

Κάποιος ρώτησε ότι δεν θα υπήρχε εκπρόσωπος του ελληνικού δημοσίου. Θα υπήρχε ένας, συγνώμη, αντί τεσσάρων που είναι σήμερα. Αυτό ήταν σαφές από την πρώτη στιγμή του 2016, ότι όταν θα γίνεται βεβαίωση των μετοχών θα είναι ένας εκπρόσωπος του ελληνικού δημοσίου από τέσσερις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώστε, κ. Μώραλη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΩΡΑΛΗΣ (Δήμαρχος Πειραιώς):** Αυτά, κ. Πρόεδρε. …. Ίσως, πράγματι, να μην απάντησα σε κάποια από τα ερωτήματα που τέθηκαν, αλλά νομίζω ότι τα σημαντικά ζητήματα τα κάλυψα. Επειδή με ρώτησε, η κυρία Μανωλάκου, έχουμε δεχθεί φυσικά και ως Δημοτικό Συμβούλιο, και όχι μόνο καταγγελίες … για θέματα που άπτονται του, πώς γίνεται το έργο … της νότιας προβλήτας. Από την άλλη, σας επαναλαμβάνω για πολλοστή φορά, ότι δεν είμαστε εμείς, ούτε ως αρμοδιότητα, ούτε ως ικανότητα μπορούμε να κρίνουμε, αν άνοιξε ένα κεσόν ή, αν δεν άνοιξε. Δεν το γνωρίζουμε. Οι καταγγελίες αυτές πηγαίνανε από εκεί και πέρα στον δρόμο της δικαιοσύνης η οποία αποφασίζει, είτε να αναστέλλει, είτε να διακόψει ένα όργανο κακής εκτέλεσης. Δεν μπορεί το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Πειραιά, εκτιμώ και τα υπόλοιπα Δημοτικά Συμβούλια κατά την άποψή μου, να έχουν τη δυνατότητα ελέγχου και πιστοποίησης, αν ένα έργο πραγματοποιείται με κανόνες ή, αν πραγματοποιείται χωρίς κανόνες. Δυστυχώς, αυτή είναι η Αυτοδιοίκηση. Έτσι λειτουργεί η Αυτοδιοίκηση στη χώρα μας, αυτές είναι οι αρμοδιότητές μας και το γνωρίζετε όλοι στη σημερινή συζήτηση. Είστε έμπειροι πολιτικοί, αρκετά χρόνια βουλευτές και ορισμένοι στα Υπουργεία. Επομένως, γνωρίζετε πολύ καλά τις αρμοδιότητες και που μπορεί να φτάσουμε. Το ότι η δυτική κοινωνία απευθύνεται για τα πάντα στους Δημάρχους είναι γνωστό, είναι θεμιτό, το αντιμετωπίζουμε με τα καλά του και τα αρνητικά του, αλλά εν πάση περιπτώσει, δεν μπορεί να μπαίνουν οι Δήμαρχοι στο κάδρο για τη σύμβαση παραχώρησης και ειδικά … κομματικούς συνδυασμούς των οποίων τα κόμματα που προέρχονται έχουν ψηφίσει τη σύμβαση παραχώρησης. Υπάρχει και ένα όριο σε αυτό. Να μπαίνουμε εμείς στον τοίχο από δημοτικές παρατάξεις κομμάτων οι οποίες τις ψήφισαν ή το υπέγραψαν και ψήφισαν τη σύμβαση παραχώρησης.

Αυτά, κ. Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία. Ευχαριστούμε. Ο κύριος Βρεττάκος θέλει κάτι να συμπληρώσει; Θέλει κάτι να διευκρινίσει;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ (Δήμαρχος Κερατσινίου - Δραπετσώνας):** Βεβαίως, βεβαίως, είναι κάποιες ερωτήσεις. Επιτρέψτε μου να κάνω δύο γρήγορα σχόλια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μόνο μία παράκληση, κ. Δήμαρχε, και σε όλους σας, είναι πια όσο μπορείτε να δίνετε πιο συγκεκριμένες απαντήσεις και πιο σύντομες. Κύριε Βρεττάκο έχετε το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ (Δήμαρχος Κερατσινίου - Δραπετσώνας):** Ένα σχόλιο, λοιπόν, γιατί είναι αλήθεια ότι από την αρχή ήθελα να το κάνω. Την μισή χρηματοδότηση από ευρωπαϊκά προγράμματα των υποχρεωτικών επενδύσεων και τα 15 χρόνια …., αλήθεια σας λέω θα μπορούσα να γίνω επενδυτή κι εγώ, πολύ καλύτερα, ο κ. Κορκίδης, γιατί έχει και την τεχνογνωσία. Έτσι, για να ξέρουμε για τι πράγμα μιλάμε αυτή τη στιγμή. Γι’ αυτό μιλάμε. Εκ του ασφαλούς επενδύσεις που με ένα κριτήριο θεωρήθηκαν υποχρεωτικές, ερχόμαστε να βάλουμε πλάτη να γίνουν και δίνουμε και ….

Δεύτερο σχόλιο, επιτρέψτε μου να το πω. Έχω άποψη συνολικά για τις παρεμβάσεις που η COSCO επιχειρεί στο λιμάνι του Πειραιά. Επιτρέψτε μου, το καταλαβαίνετε, για δεοντολογικούς λόγους, όπως κάνανε και οι άλλοι Δήμαρχοι, να μιλήσω για τη δική μου περιοχή και να απαντήσω ξεκάθαρα σε κάποια πράγματα. Αυτό που όφειλε και δεν το έκανε η ελληνική πολιτεία να απαντήσει είναι, αν το λιμάνι του Πειραιά μπορεί να χωράει τα πάντα. Να χωράει τα πάντα παίρνοντας υπόψη και τις πόλεις με τις οποίες γειτονεύει και παίρνοντας υπόψη και τις δραστηριότητες που θα μπορέσει να αναπτύξει, όχι σε βάρος κάποιων άλλων δραστηριοτήτων. Για παράδειγμα, το να θέλεις να επεκτείνεις τη διακίνηση σου σε αυτοκίνητα στερώντας από την …επισκευή ένα ζωτικό χώρο για να αναπτυχθεί, όπως καταλαβαίνετε δημιουργεί προβλήματα. Δεν έχει γίνει αυτό. Θα μπορούσε, δεν είμαστε εμείς τώρα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, είμαστε οι φτωχοί συγγενείς της ιστορίας, έτσι για να μας ρωτάει και κάποιος. Θα μπορούσε, τέλος πάντων, αξιοποιώντας κανείς Ραφήνα, Λαύριο και Πειραιά να δημιουργήσει ένα παγκόσμιο γεγονός στη ναυτιλία. Δεν θέλει να το κάνει. Τέλος πάντων, είναι ένα ερώτημα, όμως, που πρέπει κάποια στιγμή να απαντήσετε, στα συγκεκριμένα ερωτήματα που μπήκαν και αφορούν το δικό μας Δήμο.

Υπήρξε επαφή ή όχι της κυβέρνησης με τους Δήμους το προηγούμενο διάστημα πριν υπογράψει, επικυρωτικός, είναι ο χαρακτήρας της συζήτησης που θα κάνατε στη Βουλή, την τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης; Όχι. Εμείς δεν υπάρχουμε. Μας ρωτάει κανείς. Και ξέρετε, επιβεβαιώνετε και μια αντίληψη ότι κάποιοι αποφασίζουν για εμάς χωρίς εμάς, επιβεβαιώνεται με αυτό τον τρόπο ξεκάθαρα. Δεν μας ρώτησε κανείς. Πιστεύω να είμαι απόλυτα κατανοητός στην απάντηση που δίνω. Υπάρχει κάποιος φορέας που … η καλή σύμβαση του 2016; Δεν καταλαβαίνω πώς λειτουργούν. Με ποια έννοια το λέω. Αν κατά τη δική του γνώμη ήταν μία κακή σύμβαση παραχώρησης εκείνος θα έπρεπε να αποδείξει ότι πρέπει να πάει αλλιώς, να φτιάξει μία καλή σύμβαση παραχώρησης. Δηλαδή, ένα λάθος δεν μπορεί να χρησιμοποιείται για να στηριχτεί ένα επόμενο λάθος.

Και για να είμαι ξεκάθαρος, γιατί δεν μασάω τα λόγια μου, δεν μπαίνω στη συζήτηση αν είναι καλή ή κακή μια σύμβαση παραχώρησης. Για μας ήταν μια πολύ κακή επιλογή για την χώρα, πολύ κακή επιλογή για την προοπτική της, πολύ κακή επιλογή για την ανάπτυξη των δήμων, πολύ κακή επιλογή για την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας. Επιβεβαιωθήκαμε αυτά τα 5 χρόνια που έχουμε αυτή την εξέλιξη, το ότι δόθηκε το λιμάνι του Πειραιά.

Δεν συζητάμε τους όρους σφαγής, μιλάμε για την σφαγή. Γιατί κάποιος μπορεί να κάνει και συγκρίσεις αναμεσά στις δυο τροποποιήσεις και να βγάλει τα συμπεράσματά του.

Υπάρχουν ευθύνες του ελληνικού δημοσίου για το ότι με μεγαλόπρεπο τρόπο τις αποδέχεται στο ελεγκτικό για την καθυστέρηση των έργων; Αλήθεια σας λέω, εγώ δεν είδα κάπου κομμάτι του ελληνικού δημοσίου, του ευρύτερου ήμαστε και εμείς, δεν είδα κάπου να υπάρχει ευθύνη για τα έργα για την .... που δεν έγιναν και αυτή η ευθύνη να υπάρχει στο ελληνικό δημόσιο. Πραγματικά.

Θέλω να πω, λοιπόν, ότι είναι λάθος ότι εμείς αποδεχτήκαμε ακριβώς για να προχωρήσει παραπέρα η ιστορία και αυτό είναι η πολική αντίληψη να το πω στην Κυβέρνηση που θέλει να τραβήξει το δρόμο της. Δεν υπήρχε ευθύνη του ελληνικού δημοσίου, είναι ξεκάθαρα τα πράγματα. Η ευθύνη των πολιτών να υπερασπίσουν τις ζωές των παιδιών τους δείχνει ότι πιθανόν αυτές οι επενδύσεις και ο τρόπος που χαράχτηκαν, ο τρόπος που δρομολογήθηκαν, αν έχουν νομικά ζητήματα, αν δεν παίρνουν υπόψη τους το περιβάλλον, αν δεν παίρνουν υπόψη τους την υγεία και την προοπτική των πόλεων, προφανώς δεν είναι ευθύνη των πολιτών να το σταματάνε, είναι ευθύνη αυτών που την σκέφτηκαν και ο τρόπος που τον ειδοποιούν.

Υπάρχουν εργοτάξια στο Κερατσίνι; Αλήθεια σας λέω υπάρχει ένα τεράστιο, βρίσκεται μέσα στο οικισμό της πόλης, είναι κάτω από το εργοστάσιο της Δ.Ε.Η.. Δημιουργεί σοβαρά προβλήματα και υπήρχε και η σκέψη, που δεν θα γίνει, να φτιαχτεί και ένα δεύτερο εργοτάξιο μέσα στα σπίτια μας στην Δραπετσώνα, στην περιοχή του Τράκα, δίπλα από έναν χώρο ο οποίος καθημερινά επισκέπτονται χιλιάδες άνθρωποι.

Αυτό τι μου δείχνει; Επιβεβαιώνει αυτή την αντίληψη και θα πω παρακάτω κλείνοντας, μου επιβεβαιώνει ακριβώς ότι μπροστά στη λογική να γίνουν κάποιες επενδύσεις που κάποιοι εκτιμούν ότι είναι υποχρεωτικές και θα ανοίξουν δρόμους για το μέλλον, έχει κάνεις υπόψη του την τοπική κοινωνία και τα προβλήματα που δημιουργούν οι παρεμβάσεις και των επενδύσεων στην προοπτική τους και των υποδομών μέχρι να φτιάξουμε τις επενδύσεις το επόμενο διάστημα.

Επόμενο ερώτημα που μπήκε, εμείς στο δημοτικό συμβούλιο σας λέω αλήθεια, εμείς με ομόφωνο τρόπο είμαστε ενάντια στις επενδύσεις ..... Και θα σας εξηγήσω γιατί, όχι γιατί είμαστε ιδεοληπτικοί. Σας λέω αλήθεια. Ιδεοληπτικός είναι αυτός που τέλος πάντων έχει σαν αντίληψη μονοδρομικά, ότι αυτό είναι σωστό και το άλλο είναι λάθος. Είμαστε εκ της εμπειρίας μας για δύο σημαντικούς λόγους, οτιδήποτε σκέφτεται η COSCO για να επενδύσει ευρωπαϊκά χρήματα στην περιοχή του Κερατσινίου είναι βιασμός της πόλης και αυτά που μας έφερε στην πρώτη εκδοχή του master plan, πολύ περισσότερο αυτά που μας αποκάλυψε στη δεύτερη εκδοχή.

Για όποιον ξέρει την περιοχή, το να πας μπροστά στον Άγιο Γεώργιο, που είναι η αμφιθεατρική εξαιρετική περιοχή που έχουμε στην πόλη, να επεκτείνεις το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, δηλαδή να μπαζώσεις 150 στρέμματα θάλασσα, να φέρεις 20 γερανογέφυρες εκεί, καταλαβαίνετε ότι αυτό από μόνο του, ενώ είναι καλό για σένα, γιατί τα 7 εκατομμύρια containers θα μπορέσεις να τα κάνεις 10, είναι βιασμός για την πόλη.

Άρα, μην μας βάζετε να απολογηθούμε για πράγματα, ούτε να διασκεδάσουμε με τον βιασμό μπορούμε. Όχι, δεν έχουμε τέτοια διάθεση.

Επομένως, λοιπόν, εμείς για δύο λόγους, ο ένας είναι για τι παρεμβάσεις θέλει μπροστά από τη Δ.Ε.Η. εκτοπίζοντας την ναυπηγοεπισκευή να δημιουργήσει χώρο που θα μπορεί με 6όροφα κτίρια που θα μπορεί να διακινεί η COSCO 1 εκατομμύριο εμπορευματοκιβώτια. Σημαντικό γιατί την COSCO αυτό; Αλήθεια σας λέω, ιδιαίτερα σημαντικό. Για την πόλη, τι θα σήμαινε αυτό;

Είναι, λοιπόν, κάποια ζητήματα που αφορούν την ποιότητα ζωής των ανθρώπων που κάποιος πρέπει να τα παίρνει υπόψη του και αυτός ο κάποιος δεν είναι η COSCO, είναι η ελληνική Κυβέρνηση, να τα παίρνει υπόψη του για να νομοθετεί το τι χωράει και τι δεν χωράει αυτό το λιμάνι. Ο δεύτερος βασικός λόγος, είναι να κάνει κάποιος το λογαριασμό να δει αυτά τα πέντε χρόνια αυτή την επένδυση που έγινε από την COSCO στον Πειραιά και από τα κέρδη και την ανάπτυξη του λιμανιού, τι έχει μείνει στην οικονομία. Εγώ θα ήθελα και λογιστικά να αποτυπωθεί αυτό κάποια στιγμή. Είναι σημαντικά για την COSCO τα κοντέινερ. Θα μας πει κάποιος τι θα γίνει με την ιχθυόσκαλα; Δεν γίνεται να αναπτύσσεις ένα κομμάτι σε βάρος κάποιου άλλου. Θα μας πει κάποιος, τι θα γίνει με την ναυπηγοεπισκευή, όταν συρρικνώνουμε τους χώρους που μπορεί οι άνθρωποι να δουλέψουν; Ξεχάστε το νέο μώλο της Δραπετσώνας. Δεν μπορώ, λοιπόν, εγώ να αποδεχτώ ότι αυτές οι παρεμβάσεις πέρα από την ποιότητα ζωής των ανθρώπων, από την προοπτική της πόλης και οικονομικά ως λογιστής να σας μιλήσω, δεν αποφέρουν αυτό που κάποιοι οραματίζονται και λένε ανάπτυξη της πόλης και της περιοχής.

Ένα τελευταίο ζήτημα, είναι ότι εμείς φοβόμαστε ότι κάποια πράγματα όταν τα αφήνουμε έξω τους αφήνουμε το περιθώριο και μπορεί να τα βρούμε μπροστά μας πιο ισχυρά. Για παράδειγμα, εγώ δεν μπορώ να καταλάβω, επιτρέψτε μου δάσκαλος είμαι και δεν έχω αυτή την εμπειρία πολιτικών ανθρώπων, όταν δίνετε τη δυνατότητα σε μια υποχρεωτική επένδυση που δεν προχωρά να αντικατασταθεί με μία άλλη, εμένα ξέρετε τι μου λέτε; Ότι θα μου ανοίξετε ένα παραθυράκι αύριο σε μια παρέμβαση της COSCO, είτε για το θέμα του ναυπηγείου, είτε για την τέταρτη προβλήτα, να έχετε προετοιμάσει το έδαφος μέσα από μια σύμβαση παραχώρησης, χωρίς να χρειαστεί να την τροποποιήσετε. Νομίζω, ότι αυτά τα ζητήματα πρέπει να αντιμετωπιστούν με ένα κάθετο τρόπο. Δεν θέλουμε ούτε τις γαλοπούλες της COSCO, ούτε το 3,5% στο Κερατσίνι, δώστε μας τα ανταποδοτικά. Ο κύριος Κορκίδης τα πληρώνει με την επιχείρησή του, γιατί αν δεν τα πληρώσει θα του κόψουν το ρεύμα και εσείς έχετε νομοθετήσει, να μην δίδει ανταποδοτικά ο ΟΛΜ στον δήμο Κερατσίνι - Δραπετσώνα και τους υπόλοιπους δήμους. Δεν θέλουμε τίποτα άλλο, μόνο τα ανταποδοτικά. Εμείς παίρνουμε ένα εκατ., θα παίρναμε 2,5 εκατ. Βοηθήστε μας σε αυτό. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Λαγουδάκης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΓΟΥΔΑΚΗΣ (Δήμαρχος Περάματος):** Θα ήθελα να αναφερθώ σε ένα θέμα. Κάποιος αναρωτήθηκε, ποια είναι η διαφοροποίηση της προηγούμενης σύμβασης και της επιχειρούμενης τροποποίησης της σύμβασης σήμερα. Αν θυμάμαι καλά, ήταν ο Υπουργός Οικονομικών, ο κ. Σταικούρας αν δεν κάνω λάθος. Καταρχήν, θέλω να πω και εγώ όπως είπαν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι δήμαρχοι, ότι στη προηγούμενη σύμβαση, είμαστε από αυτούς που θεωρούσαμε ότι αυτή η σύμβαση που έγινε με τον ιδιώτη επενδυτή ήταν ζημιογόνος για τα ελληνικά συμφέροντα.

Ξεκαθαρίζω, ότι θεωρούμε ότι είναι παγκόσμια πρωτοτυπία, όταν σε όλο τον κόσμο παραχωρείται μέρος των υπηρεσιών και εμείς παραχωρήσαμε το σύνολο του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας. Ποια ήταν η διαφοροποίηση; Νομίζω, ότι στην προηγούμενη σύμβαση είχε προηγηθεί διαβούλευση με όλους τους φορείς και κυρίως με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, γιατί όλοι γνωρίζουμε, ότι το λιμάνι του Πειραιά δεν είναι ένας ξεκομμένος χώρος, αλλά περιβάλλεται από μία τεράστια πόλη, με κατοίκους που γειτνιάζει τόσο άμεσα με το λιμάνι λιγότερο από 30- 40 σε κάποιες περιοχές μέτρα. Το δεύτερο, ήταν οι εξαιρέσεις ιδιωτικών φόρων για την Τοπική Αυτοδιοίκηση, για τις πόλεις, για τους ίδιους τους πολίτες των περιοχών που περιβάλλουν το λιμάνι.

Τρίτο και σημαντικό ήταν το 3,5% που εισπράττει το ελληνικό δημόσιο από τον ιδιώτη επενδυτή και αποδίδεται στους παραλιμένιους δήμους. Σήμερα τι έχουμε; Σήμερα έρχεται μια σύμβαση να τροποποιηθεί στη Βουλή, χωρίς να έχει προηγηθεί οποιαδήποτε διαβούλευση μεταξύ των φορέων και των εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης, έχουμε το Ελεγκτικό Συνέδριο με την συνομολόγηση του ελληνικού δημόσιου, ότι δεν ευθύνεται ο ιδιώτης επενδυτής για τη μη ολοκλήρωση των υποχρεωτικών επενδύσεων. Άρα, ποιος φταίει; Φταίνε οι φορείς, φταίνε οι πόλεις που περιβάλλουν το λιμάνι, φταίνε οι κάτοικοι που διεκδικούν το αυτονόητο, που διεκδικούν μια καλύτερη ποιότητα ζωής; Και τι έχουμε σε αυτά τα πέντε χρόνια; Έχουμε μια διαπιστωμένη επιβάρυνση, χωρίς να υπάρχει ελάχιστη μέριμνα άμβλυνσης αυτών των αρνητικών επιπτώσεων. Είναι τρομαχτικό αυτό.

Σε μια σειρά από διαπιστωμένες οχλήσεις, να μιλήσω για το δήμο Περάματος, που έχω την ευθύνη της εκπροσώπησης των κατοίκων απέναντι σε μια σύμβαση που έρχεται για να κυρωθεί στη Βουλή, έχουμε ένα τεράστιο κυκλοφοριακό πρόβλημα στον ένα και μοναδικό δρόμο εισόδου και εξόδου μιας πόλης, όπως είναι το Πέραμα, που καταλήγει στο μεγαλύτερο πορθμείο της χώρας μας και το δεύτερο της Ευρώπης, σε διακίνηση αυτοκινήτων και επιβατών, το λιμάνι το επιβαρύνει τρομακτικά. Έχουμε δει την τεράστια ηχορύπανση. Ο δήμαρχος Κερατσινίου μίλησε για 20 αερογέφυρες που θα πάνε στην περιοχή. Έχουμε πάνω από 60, 70 αερογέφυρες, που είναι σχεδόν μέσα στα σπίτια, έχουμε την θαλάσσια ρύπανση. Πρόσφατα ζήσαμε τρομακτικά γεγονότα, που όλος ο Σαρωνικός ρυπάνθηκε από τις δράσεις και τις λειτουργίες και από έλλειψη μέτρων εκ μέρους των διοικούντων του λιμανιού.

Έχουμε, όπως σας είπα και στην πρωτολογία μου, τα όμβρια ύδατα, που δεν έχει ληφθεί καμία μέριμνα εκ μέρους του λιμανιού. Να σας πω, ότι το δυτικό άκρο, κάθε χειμώνα, μεταβάλλεται σε μια τεράστια λίμνη από τα όμβρια του λιμανιού που βγαίνουν στη πόλη. Σας είπα και για τα ακάθαρτα, που δεν έχει κανένα αγωγό ακαθάρτων το λιμάνι., πέφτουν όλα στη θάλασσα. Για όλα αυτά, είχαμε μια ελπίδα, ότι μπορούν, μέσω της διαδικασίας του 16% των μετοχών που διαθέτει ακόμα το ελληνικό δημόσιο απέναντι στον ιδιώτη επενδυτή, ότι θα ασκηθεί μια πίεση, ώστε να υπάρξει μια πρόοδος και ολοκλήρωση αυτών των έργων και να ανακουφιστούν αυτές οι περιοχές. Δεν βλέπω, όμως, τέτοια διάθεση. Σε αντίθεση με αυτό, αντί να τιμωρηθούν, αντί να πληρώσουν αυτό που οι ίδιοι αποδέχτηκαν και υπέγραψαν, εμείς ερχόμαστε να τους επιβραβεύσουμε. Παραδίδουμε το 16%, καταργούμε τις ποινικές ρήτρες που είχαν προσυπογράψει και είχαν αποδεχτεί και ερχόμαστε να είμαστε έρμαια του αφερέγγυου επενδυτή.

Το είπα στην πρωτολογία μου και το επαναλαμβάνω, θεωρώ, ότι πρέπει ξανά η Βουλή, οι άνθρωποι που θα κληθούν να ψηφίσουν στη Βουλή, να το ξανασκεφτούν και να πράξουν το αυτονόητο, να μην υπάρξει καμία τροποποίηση της παραχώρησης, να αποσυρθεί το νομοσχέδιο και να τηρηθεί σε ισχύ η υπάρχουσα νομοθεσία.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Παναγόπουλος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ (Δήμαρχος Σαλαμίνας):** Δεν έχω να προσθέσω κάτι άλλο, πέρα των όσων είπα στην πρωτολογία μου, κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Αντωνάκου.

**ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΑΝΤΩΝΑΚΟΥ (Αντιπεριφερειάρχης Πειραιώς):** Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ. Έχουν τεθεί κάποιες ερωτήσεις από την κυρία Μανωλάκου και από τον κ. Αλεξιάδη. Να πω στην κυρία Μανωλάκου, ότι το τμήμα περιβάλλοντος περιφερειακής ενότητας Πειραιά, έχει διενεργήσει μέχρι σήμερα 8 ελέγχους στα έργα της νότιας προβλήτας, η μία κατόπιν εισαγγελικής παραγγελίας και έχουν επιβληθεί στις δύο αυτοψίες κάποια πρόστιμα. Η ένταξη του έργου για χρηματοδότηση εντάχθηκε και υπογράφηκε από την τότε Περιφερειάρχη Αττικής, στις 31/12 του 2018, στο επιχειρησιακό πρόγραμμα Αττική 2014- 2020. Στην πρωτολογία μου επισήμανα, ότι κατά την άποψή μα,ς θα πρέπει να παραμείνει στο Δ.Σ. του ΟΛΠ ο Δήμαρχος Πειραιά. Είναι μια πολιτική απόφαση και είναι μια απόφαση η οποία έχει έντονο σημειολογικό αποτύπωμα και γι’ αυτό κιόλας το επισημαίνουμε, γιατί όλα τα χρόνια, από τότε που ήταν ελληνικότατος ο ΟΛΠ, μέχρι και σήμερα, υπήρχε ο Δήμαρχος Πειραιά, ως εκπρόσωπος της τοπικής αυτοδιοίκησης. Το θεωρούμε σημαντικό.

Από κει και πέρα, στον κ. Αλεξιάδη, εγώ δεν μπορώ να απαντήσω, για το αν προκύπτει υπαιτιότητα του Ελληνικού Δημοσίου. Δεν έχω όλα τα στοιχεία. Εκ των αρμοδιοτήτων μου, δεν μπορώ να γνωρίζω. Από αυτά που γνωρίζουμε, τουλάχιστον, εάν οι δικαστικές αποφάσεις θεωρεί υπαιτιότητα του Ελληνικού Δημοσίου, όχι, δεν το θεωρώ. Όπως και για το αν είναι χρονοβόρες οι διαδικασίες των αδειοδοτήσεων από το Δημόσιο, αυτό είναι μια διαχρονική παθογένεια και ισχύει για όλες μικρές και μεγάλες επενδύσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΗΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τη κυρία Αντωνάτου. Το λόγο έχει ο κ. Σταματογιάννης, Πρόεδρος της Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς (ΔΣΠ).

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΗΣ ( Πρόεδρος της Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς (ΔΣΠ)):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Δυο λόγια, σε σχέση με τις ερωτήσεις που έθεσαν οι αξιότιμοι κ.κ. βουλευτές. Να πω και στις τοποθετήσεις των εκπροσώπων των παραγωγικών φορέων, που ειπώθηκαν και από τους Δήμους. Καταρχήν, τέθηκε ένα ζήτημα, αν θα μπορούσε να υπάρχει μια διαφορετική απόφαση από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Προφανώς και δεν μπορώ να πάρω θέση για το συγκεκριμένο ζήτημα. Ελέγχει τη νομιμότητα μιας Σύμβασης το Ελεγκτικό Συνέδριο. Και εδώ, είναι χρήσιμο να πω, ότι η νομική κοινότητα συνδιαλέγεται, είτε λέγεται δικαστής, είτε λέγεται δικηγόρος. Όποιος είναι, συλλειτουργεί της Δικαιοσύνης και συνδιαλέγεται και εκφράζει τις απόψεις, με τη γνώση και την γνώμη που έχει για τα τρέχοντα ζητήματα.

Με αυτή την έννοια, νομίζω, ότι μπορεί να έχει κάποια ιδιαίτερη αξία, τόσο η θέση του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά, η οποία έχει πάρει από τον Ιούλιο του 19, ειδικότερα για την επέκταση της προβλήτας, χωρίς να παίρνει θέση για το θέμα, το master plan, το αναπτυξιακό συνολικότερα, που είχε ζητήσει συγκεκριμένα πράγματα, αφού είχε ζητήσει και είχε λάβει γνώση από όλες τις αρμόδιες και συναρμόδιες υπηρεσίες, είτε λέγεται Περιφέρεια, από το Δήμο, από όλους ανεξαιρέτως και καταλήξαμε, ότι υπήρχε μια έλλειψη. Δεν υπήρχε αυτή η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Δεν υπήρχε κάτι και αυτό ήταν αρκετό, ότι δεν τεκμηριωνόταν επαρκώς το συγκεκριμένο έργο.

Στα πλαίσια αυτά, είπαμε ότι θα παρέμβουμε, όπως είναι ο ρόλος του κάθε Δικηγορικού Συλλόγου από το Ν. 4194 του 13. Και πράγματι, όταν τέθηκε το ζήτημα αυτό από διάφορες συλλογικότητες, ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά ήταν δίπλα σε αυτή τη διαδικασία, γιατί πράγματι, αυτό πίστευε κι αυτή την έλλειψη την οποία ζητάμε από τον Ιούλιο του 2019, αυτήν την έλλειψη, νομίζω ότι ομόφωνα και ο Δήμος Πειραιά αλλά και τελευταία ο Δήμος Κερατσινίου, την είχε υιοθετήσει ότι δεν συντρέχουν αυτές οι προϋποθέσεις. Βγήκε αυτή η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Αυτά είναι που είπε και η Αντιπεριφερειάρχης, κυρία Αντωνάκου, ότι εκεί υπήρχαν ακριβώς και ελλείψεις και βγήκαν πρόστιμα για το λόγο ότι δεν γινόντουσαν με τον σύννομο τρόπο, τα έργα που γινόντουσαν για την επέκταση της νότιας προβλήτας. Εκεί λοιπόν, μένω σε αυτό το σημείο. Αυτό είναι το ιστορικό κομμάτι, μέχρι στιγμής, για το θέμα της COSCO, του ΟΛΠ και την επέκταση της νότιας προβλήτας.

Όσον αφορά τώρα τη Σύμβαση νομίζω, ότι αυτό που ίσως θα πρέπει να δούμε και λέχθηκε, θα ήταν ίσως ένας λόγος, αυτά τα δεδομένα που υπάρχουν αυτή τη στιγμή αυτά τα δεδομένα, υπάρχει μία ισορροπία.

Να υπάρξει μια συμφωνία, για να μπορέσουν να προχωρήσουν, να δοθεί μία πενταετία. Εκεί είναι κρίσιμο σημείο, παρά τη νομιμότητα που έχει κρίνει, γιατί, ξαναλέω, το Ελεγκτικό Συνέδριο έχει δει για τη νομιμότητα της υφιστάμενης σύμβασης. Ίσως αυτό το σημείο είναι το κρίσιμο για να επαναδιαπραγματευτεί κάποιους όρους αυτής ακριβώς της σύμβασης.

Κάνω σκέψεις τώρα, θα μπορούσε να είναι οι ρήτρες διαφορετικές, να μην είναι αυτές οι συγκεκριμένες. Θα μπορούσε αυτή η διαλυτική αίρεση που μπαίνει στη σύμβαση τώρα - ενώ η προηγούμενη του 2016 είχε γίνει με την αναβλητική αίρεση των επενδύσεων – να είναι ότι θα επιστραφεί το τίμημα και ότι ανατρέπεται η ισχύς της δικαιοπραξίας εάν και εφόσον μέσα στην πενταετία δεν γίνουν αυτά που προβλέπονται.

Πράγματι, είναι σημαντικά αυτά που προβλέπονται, όμως θα μπορούσε στα πλαίσια του ότι παύει, ουσιαστικά, να διεκδικεί το ελληνικό δημόσιο αυτά που δικαιούται μέσα από τη σύμβαση αυτή, να έχει καλύτερους όρους σε αυτή τη σύμβαση. Αυτό είναι ένα ζητούμενο και θα πρέπει με αυτόν τον τρόπο, στα πλαίσια της ενδεχόμενης βλάβης που μπορεί να υφίσταται η περιουσία του ελληνικού δημοσίου από αυτήν τη μη δικαστική διεκδίκηση, τελοσπάντων, αυτών που δικαιούτο να διεκδικήσει από την υφιστάμενη σύμβαση, θα μπορούσε, ίσως, να είναι ένα ζήτημα επαναδιαπραγμάτευσης του ελληνικού δημοσίου για το 16%.

Δεν έχω να πω κάτι άλλο, νομίζω η κυρία Μανωλάκου ρώτησε εάν έχει πάρει θέση ο Σύλλογος του Πειραιά. Έχει πάρει για το ζήτημα της προβλήτας, αυτά που είπα μόλις πριν, όχι συνολικά για το αναπτυξιακό έργο, για το master plan.

Δεν έχω κάτι άλλο να πω.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον Πρόεδρο.

Το λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Αλεξανδράτος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ (Αντιπρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Έχω παρακολουθήσει και μένω σε αυτά τα οποία στην αρχή. Δεν έχω σε κάτι να δευτερολογήσω. Θεωρώ ότι αυτή τη στιγμή διεπώμεθα από μία σύμβαση, για να το κοιτάξουμε και λίγο επιχειρηματικά γιατί και ο ΟΛΠ είναι μια επιχείρηση.

Αυτό που θέλω, όμως, να σας καταθέσω και επικαλούμαι ................. διότι ο πατέρας μου διετέλεσε Πρόεδρος στο Ναυτικό Επιμελητήριο και το οποίο έχει μεγάλη σημασία για το πώς πρέπει να αντιμετωπίσουμε αυτή τη στιγμή την επένδυση, το επενδυτικό ενδιαφέρον το οποίο ήρθε από την COSCO και επένδυσε πάνω στο Λιμάνι του Πειραιά, είναι ένα το οποίο πιστεύω τα λέει όλα γιατί, επί της ουσίας, δεν απευθύνθηκε κάποια ερώτηση σε εμένα, εξ όσων αντιλήφθηκα, οπότε δεν έχω να απαντήσω και κάτι.

Από τις φορές που ο πατέρας μου με είχε πάρει, διατελώντας Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ήταν όταν είχε βρεθεί με τους ομολόγους του από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Κίνας και μαζί με τον ........ Όταν, λοιπόν, ο πατέρας μου επιχειρηματολογούσε μαζί με τη Διοικούσα και το Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος - το θυμάμαι, μου έχει μείνει πολύ χαρακτηριστικά σαν εικόνα, ήταν περίπου το 2002 - και έλεγε εμείς είμαστε η Ελλάδα, είμαστε το ένα, το άλλο κ.λπ, δηλαδή τα επιχειρήματα και τα πραγματικά γεγονότα της Ελλάδος, έπιασε τότε ο ομόλογός του τις σημαίες και είπε «I understand, Mr. Alexandratos, but do not forget we are China» κι έβαλε έτσι την σημαία. Οπότε, πρέπει κι εμείς εδώ, Έλληνες ενωμένοι, να σταχυολογήσουμε, να μην κοντραριζόμαστε μεταξύ μας, να δούμε την πραγματικότητα και να δούμε πώς θα αντιμετωπίσουμε, διότι, με όλη τη σεμνότητα στον κάθε κλάδο, θεωρώ ότι αυτή τη στιγμή υπάρχουν και γενικά μεγάλα παράπονα από την ώρα που η COSCO ενεπλάκη με την επένδυση στο Λιμάνι μέχρι και σήμερα και καλό θα είναι, επαναλαμβάνω την πρότασή μου, εάν μπορούμε τουλάχιστον κάθε έξι μήνες οι ενδιαφερόμενοι φορείς, εάν θέλετε και σε μία άτυπη συνεδρίαση, να σταχυολογούμε, ο καθένας εκπροσωπώντας τα μέλη μας, τα προβλήματα για το καλό κοινό συμφέρον.

Σας ευχαριστώ πολύ και, πραγματικά, συγχαίρω για την άρτια και κόσμια διαδικασία της συζήτησης.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Σας ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο ο κ. Βασίλειος Κανακάκης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΝΑΚΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ)):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Έγιναν κάποιες ερωτήσεις από τον κ. Σαντορινιό και τον Υπουργό, τον κ. Σταϊκούρα.

Η ερώτηση του Υπουργού, του κ. Σταϊκούρα, ήταν «πώς αντιμετωπίσαμε τη Σύμβαση Παραχώρησης του 2016 και πώς σήμερα;».

Εμείς και το 2016 σαν Σύνδεσμος, αλλά και σαν φορείς του Πειραιά, είχαμε διαφορετική άποψη, να μην ιδιωτικοποιηθεί το λιμάνι του Πειραιά. Αυτό το δείξαμε με παρεμβάσεις και με κινητοποιήσεις στο βαθμό που μπορούσαμε να το κάνουμε, αλλά το ίδιο και σήμερα, διαφωνούμε με την τροποποίηση της Συμβάσης Παραχώρησης.

Όσον αφορά για τις ερωτήσεις του κ. Σαντορινιού, για τις υπηρεσίες του ΟΛΠ.

Τι να πούμε;

Ότι η συντήρηση των υποδομών, μηδέν;

Οι παροχές στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, μηδέν;

Φτάνει να σας πω ότι τα παραγωγικά εργοστάσια στην ναυπηγοεπισκευή λειτουργούν με γεννήτριες, δεν υπάρχει καν ρεύμα.

Για μη ανταγωνιστικές τιμές;

Είμαστε πιο ακριβοί από τις γειτονικές χώρες σε υποδομές, 300%.

Για τις υποδομές υγείας στους χώρους;

Μηδέν.

Μιλάμε για πέντε συν πέντε χρόνια παράταση. Αν τα έργα στην ναυπηγοεπισκευή γίνουν σε βάθος πενταετίας – δεκαετίας, θα έχουν κλείσει όλες οι επιχειρήσεις, θα έχουν βγει στην ανεργία 35.000 εργαζόμενοι.

Θα πρέπει να μπει όριο για τα έργα στην ναυπηγοεπισκευή, το μέγιστο δύο χρόνια.

Υπάρχει ένα θέμα, ο ΟΛΠ κερδίζει από την εκμετάλλευση του λιμανιού και από περισσεύματα προσπαθεί να κάνει κάποιες επενδύσεις.

Θα ήταν καλό οι 300 της Βουλής, να κάνετε μία επίσκεψη και μία ξενάγηση στο Πέραμα, σήμερα ή αύριο, προτίθεμαι σαν Ένωση να διαθέσω πούλμαν και μετά ούτε ο Εισηγητής δεν θα ψηφίσει την τροποποίηση.

Οι πραγματικές μέρες του επενδυτή στον Πειραιά έχουν κάνει τον Πειραιά χειρότερο από ό,τι ήταν το 2016. Το μόνο που έχουν αναπτύξει είναι τα κοντέινερ, είναι το μόνο τους ενδιαφέρον και τίποτα άλλο.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Κορκίδης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (ΕΒΕΠ)):** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα απαντήσω στις ερωτήσεις που τέθηκαν πάρα πολύ σύντομα και από τον κ. Κουρουμπλή και από τον κ. Σαντορινιό και από τον Υπουργό, τον κ. Σταϊκούρα και βεβαίως και την παρατήρηση από την κυρία Μανωλάκου, με την οποία θα συμφωνήσω απόλυτα, στο δεν μπορεί, σε αυτό που είπαμε πριν, για το Port Authority για την καλή λιμενική αρχή, δεν μπορεί να είναι κάποιος και ελεγκτής και ελεγχόμενος.

Αναφέρομαι, επίσης και για όσους γνωρίζουν στην πλατφόρμα του Hellenic Port Community System (HPCS). Δεν θα αναλύσω τώρα τι ακριβώς είναι, όσοι ξέρουν, ξέρουν.

Επίσης, να συμφωνήσω και με τον Δήμαρχο Πειραιά και με τη Σταυρούλα Αντωνάκου και με όλους που μίλησαν με τους Δημάρχους, ότι επί 5 χρόνια τώρα είμαστε σε διαβούλευση. Δεν υπάρχει περίπτωση σήμερα να ακούσατε κάτι νεότερο από αυτά που λέμε συνεχώς τα τελευταία 5 χρόνια και οι Βουλευτές της Α΄ και Β΄ Πειραιώς που είμαι σίγουρος που παρακολουθούν το θέμα και συζητάνε μαζί μας καθημερινά και η Τοπική Αυτοδιοίκηση, με τους φορείς. Δεν υπάρχει κάτι καινούργιο, τα ίδια και τα ίδια συζητάμε συνεχώς.

Θα ρωτήσω και εγώ όλους αυτούς που ρωτήσανε το εξής: Εάν αύριο δεν γίνει η προβλήτα της κρουαζιέρας, που εγώ δεν συμφωνώ να γίνει, αλλάζει η αρχική Σύμβαση, αλλάζουν οι αρχικοί όροι;

Είναι ουσιώδης λόγος να αλλάξει η Σύμβαση;

Πάντως για το «ελεγκτής» και «ελεγχόμενος», κοιτάξτε το, το είπαμε και πριν. Το Port Authority, η Λιμενική Αρχή, πρέπει να γυρίσει στη Γενική Γραμματεία Λιμένων. Εκεί που πήγαμε, κύριε Κουρουμπλή, αγαπητέ μου φίλε Παναγιώτη, που με έβαλες στη ΡΑΛ, έμεινα έναν χρόνο και όταν είδα ότι δεν μπορεί να προσφέρει κάτι η ΡΑΛ και δεν μπορεί και ο εκπρόσωπος, ο Πρόεδρος του Επιμελητήριου, όπου πηγαίνει να εκπροσωπήσει το Επιμελητήριο, να τρέχει σε εισαγγελείς, εγώ δεν έχω συνηθίσει σε τέτοια πράγματα. Παραιτήθηκα από το 2019.

Ως προς τις αρμοδιότητες της ΡΑΛ νομίζω ότι άλλαξαν μετά. Η κατάργηση της ΔΑΛ επίσης έγινε μετά και όταν καταργήθηκε η ΔΑΛ οι αρμοδιότητές της πήγανε στη Γενική Γραμματεία Λιμένων. Η Γενική Γραμματεία Λιμένων, λοιπόν, να βγάλει τα ναυάγια. Ως προς την προσωποποίηση, κύριε Σαντορινιέ, αγαπητέ μου φίλε Νεκτάριε, εγώ δεν προσωποποίησα τίποτα.

Εσείς προσωποποιήσατε αυτόν που έκανε όλη τη σύμβαση και τον κάνατε Διοικητή και όταν ένα πρόσωπο προσπαθεί να αναδειχθεί περισσότερο από τον φορέα που εκπροσωπεί προσωποποιείται από μόνος του.

Πάω, λοιπόν, στο τελευταίο. Ναι, δεν έγινε το Mall και σωστά δεν έγινε το Mall, δεν έγιναν και τα ξενοδοχεία όμως που είχε ανάγκη το λιμάνι.

Όπως επίσης θα πρέπει να εξετάσετε και να μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας, ότι έχουμε πει επανειλημμένως ότι η νοοτροπία του επενδυτή είναι να δημιουργεί in house εταιρείες, θυγατρικές, κάτι το οποίο το Επιμελητήριο έχοντας μέλη και την Cosco και την ΣΕΒ, αλλά και τα Ναυπηγεία Περάματος και τους εφοδιαστές και τους μικρομεσαίους των υπηρεσιών της ναυτιλίας πήραμε ξεκάθαρη θέση και είπαμε «αξιοποιήστε τις μικρομεσαίες ελληνικές επιχειρήσεις» σε σωστή προσέγγιση ως επενδυτές στην τοπική κοινωνία και οικονομία και όχι συγκεντρωτικές και in house.

Κάτι σας είπε νομίζω και περί της σημαίας ο Αντιπρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου και μπορείτε να καταλάβετε τη νοοτροπία και την κουλτούρα του κάθε επενδυτή.

Αυτά ήθελα να πω και απαντάω τελικά έτσι για να συνοψίσω όχι για τη Σύμβαση, αλλά για το ζητούμενο, το θέμα το οποίο συζητάμε σήμερα, τις τροποποιήσεις της Συμφωνίας.

Εν κατακλείδι θα σας πω, ναι είναι θετικές για την ΟΛΠ Α.Ε., όχι δεν είναι αρνητικές για το Ελληνικό Δημόσιο, όχι δεν δημιουργούν οικονομικές ζημιές στη χώρα μας, ναι δημιουργούν οικονομικά οφέλη στον επενδυτή και ναι ο διακανονισμός που επελέγη δίνει μια θετική επενδυτική εικόνα για τη χώρα μας.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κ. Κορκίδη.

Τώρα το λόγο έχει ο κ. Πράσινος.

**ΦΩΤΙΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά)**: Καλησπέρα σας και πάλι θα είμαι πάρα πολύ σύντομος.

Από ό,τι καταλαβαίνουμε λίγο - πολύ όλοι αντιμετωπίζουμε το ίδιο ακριβώς πρόβλημα και το λέμε με διαφορετικά λόγια.

Υπάρχουν ελλείψεις και κανένα έργο δεν έχει ολοκληρωθεί από ό,τι καταλαβαίνουμε. Έχουν περάσει πέντε χρόνια και δεν υπάρχει ένα έργο το οποίο να έχει ολοκληρωθεί.

Η ναυπηγοεπισκευή έχει εγκαταλειφθεί. Έχει ξεκινήσει ένα έργο το οποίο χωρίς καμία καθυστέρηση, απλά σταμάτησε χωρίς κανένας να έχει ελεγχθεί από κάποιον και να προχωρήσει το έργο και θα παραμείνω και στις υπόλοιπες τοποθετήσεις μου ότι πρέπει να επισημάνουμε ότι δεν πρέπει να αλλάξει η χρήση γης ούτε η χρήση της ναυπηγοεπισκευής, όμως και πολύ σωστά ο κ. Βρεττάκος ανέφερε. Προσπαθούμε, όμως, αντίθετα αντί να συζητάμε για ανάπτυξη, να συζητάμε για μείωση των ναυπηγοεπισκευαστικών θέσεων.

Αυτά, δηλαδή, τα πράγματα είναι απλά απαράδεκτα και θεωρώ ότι θα κάνετε όλα τα δέοντα για να προχωρήσει όπως πρέπει μία επένδυση σωστά στη χώρα.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Μαυρίκος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΙΚΟΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Εφοδιαστών Πλοίων (ΠΣΕΠΕ)) :** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι κοινή διαπίστωση η δυσαρέσκεια – το έχουν καταλάβει όλοι - διότι η εταιρεία αυτή δεν περιορίζεται στον ρόλο της, που είναι η διαχείριση του λιμένα. Έχει επεκτατικές διαθέσεις.

Τα υπόλοιπα, όσα ανέφερε ο κ. Πρόεδρος του Επιμελητηρίου, του ΕΒΕ, με καλύπτουν απόλυτα και κάθε μέρα τα λέμε, τα γνωρίζουμε και τα αντιμετωπίζουμε.

Δεν έχω να προσθέσω κάτι άλλο. Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε πολύ.

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η δεύτερη συνεδρίαση της Επιτροπής μας με θέμα την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Κύρωση συμφωνίας τροποποίησης της από 24.6.2016 Σύμβασης Παραχώρησης που τιτλοφορείται «Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς», μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.»».

Στο σημείο αυτό ο Προεδρεύων της Επιτροπής έκανε τη γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος – Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος - Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος – Χρήστος, Ραγκούσης Ιωάννης, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Δρίτσας Θεόδωρος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Μπιάγκης Δημήτριος, Μανωλάκου Διαμάντω, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας, και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 13.20’ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**