



Δήλωση του Γ. Ραγκούση, Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία, βουλευτή ΣΥΡΙΖΑ Β΄ Πειραιά., για τη μη απάντηση του Άδωνι Γεωργιάδη στην ερώτηση με θέμα: «Προστασία των εργαζομένων και της μικρομεσαίας ναυπηγοεπισκευαστικής επιχειρηματικότητας, άμεσο ζήτημα ελέγχου τήρησης των συμβατικών υποχρεώσεων των ΟΛΠ ΑΕ- Cosco- ΣΕΠ μετά το μπαράζ καταγγελιών για αντισυμβατικές μεθοδεύσεις και μονοπωλιακές πρακτικές που εκδηλώνονται τελευταία»:.

Στην (μη) απάντησή του σχετικά με την ερώτηση για το μέλλον της ναυπηγοεπισκευής και για τις μονοπωλιακές τάσεις της Cosco, αρνείται κατά τρόπο εντελώς προκλητικό να πάρει θέση στα συγκεκριμένα ερωτήματα που του υποβλήθηκαν.

Παραπέμπει απλώς σε δύο υπηρεσιακά έγγραφα μηδενικής σημασίας.

Υπενθυμίζεται ότι ανάμεσα στα 12 ερωτήματα που έχουν υποβληθεί, έχει ζητηθεί από τον ίδιο τον κ.Γεωργιάδη να απαντήσει αν θα επιτρέψει στον ΟΛΠ-Cosco να προχωρήσει στην ίδρυση ναυπηγείου, αν θα επιτρέψει την λειτουργία one stop service καθώς και αν θα σεβαστεί την σύμβαση παραχώρησης που δεν επιτρέπει την ίδρυση και λειτουργία ναυπηγείου.

Παραδίδω στην κρίση των χιλιάδων ανθρώπων της ναυπηγοεπισκευής, την άρνηση του Γεωργιάδη να λάβει σαφή θέση.

Προσωπικά δεν έχω καμία αμφιβολία ότι η σιωπή του είναι προαναγγελία των τραγικών κυβερνητικών σχεδίων για το μέλλον των ανθρώπων και των επιχειρήσεων του κλάδου.

Η σιωπή του Γεωργιάδη, υποδηλώνει κυβερνητική ενοχή.

Προς τους κ.κ.

-Υπουργό Οικονομικών

-Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων

- Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

- Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας

- Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

«Προστασία των εργαζομένων και της μικρομεσαίας ναυπηγοεπισκευαστικής επιχειρηματικότητας, άμεσο ζήτημα ελέγχου τήρησης των συμβατικών υποχρεώσεων των ΟΛΠ ΑΕ- Cosco- ΣΕΠ μετά το μπαράζ καταγγελιών για αντισυμβατικές μεθοδεύσεις και μονοπωλιακές πρακτικές που εκδηλώνονται τελευταία.»

Τα λιμάνια αποτελούν σημαντικούς πόλους ανάπτυξης για την οικονομία κάθε χώρας. Ειδικά σε ότι αφορά στον Πειραιά, η ποιότητα των υποδομών του λιμανιού και ο τρόπος διαχείρισής τους επηρεάζει άμεσα ή έμμεσα την οικονομική δραστηριότητα χιλιάδων επιχειρήσεων που απασχολούν δεκάδες χιλιάδες εργαζόμενους ενώ συνδέεται με την

ποιότητα ζωής των κατοίκων των παραλιμένων δήμων και της ευρύτερης περιφέρειας.

Ωστόσο, μετά την κυβερνητική αλλαγή του Ιουλίου του 2019, διαπιστώνεται ότι ο νέος πλειοψηφών μέτοχος του ΟΛΠ ΑΕ, η COSCO, σε μια σειρά από ζητήματα εμφανίζει μια μονοπωλιακή συμπεριφορά που αποσκοπεί στη συγκέντρωση όλης της οικονομικής δραστηριότητας, ζημιώνοντας τις επιχειρήσεις που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τη λιμενική δραστηριότητα και κατά συνέπεια τους εργαζόμενους σε αυτές. Αντίστοιχα προβλήματα έχουν προκύψει και με την υλοποίηση έργων τα οποία μπορούν να οδηγήσουν σε υποβάθμιση την ποιότητα ζωής στην περιοχή.

Μία προδιαγεγραμμένη πορεία θα μπορούσε να ισχυριστεί κάνεις από την ώρα που η κυβέρνηση Μητσοτάκη κατήργησε τη Δημόσια Αρχή Λιμένων (ΔΑΛ) αφαιρώντας από το Ελληνικό Δημόσιο ένα εργαλείο ελέγχου της τήρησης των όρων της Σύμβασης Παραχώρησης, και προχώρησε στην αλλαγή της σύνθεσης της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) με την αντικατάσταση των υπηρεσιακών παραγόντων από πολιτικά πρόσωπα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, σύμφωνα με σχετικό δελτίο τύπου, σε πρόσφατη συνάντηση Χρηστών κι Εμπλεκόμενων φορέων επί βασικών θεμάτων του Λιμένα Πειραιά, στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι των αντιπροσωπευτικών φορέων:

-Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ), Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ), Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Ναυπηγείων Περάματος, Ένωση Βιοτεχνών – Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά, καθώς και η Πανελλήνια Ένωση Εργοληπτών Υποβρυχίων Έργων και Εργασιών,

αναφέρθηκαν, ανάμεσα στα άλλα, ως βασικά ζητήματα:

-η διαχείριση των αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίων, αλλά και οι υπέρμετρες σχετικές επιβαρύνσεις στα πλοία, ακόμη και στο αγκυροβόλιο (ράδα) του Πειραιά,

-οι πρόσθετες χρεώσεις που επιβάλλει ο ΟΛΠ ΑΕ, στα οχήματα που εισέρχονται στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, αλλά και στα πλοία που πρυμνοδετούν/πλαγιοδετούν σε

χώρους των Ιδιωτικών Ναυπηγείων Περάματος, με τα οποία ωστόσο ο ΟΛΠ Α.Ε. έχει υπογράψει σύμβαση, στην οποία αναφέρεται ότι τα Ιδιωτικά Ναυπηγεία έχουν την αποκλειστική χρήση και εκμετάλλευση των παραχωρούμενων χώρων, του μετώπου θαλάσσης και του έμπροσθεν αυτού θαλάσσιου χώρου.

-ενώ τέλος έγινε αναφορά στην μη κανονική σύγκληση του Συμβουλίου Χρηστών του Λιμένα Πειραιά από τον ΟΛΠ ΑΕ μολονότι αυτό προβλέπεται από τον Ν.4504/17.

Ειδικότερα, αναφορικά με τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής, στη Σύμβαση Παραχώρησης, η οποία κυρώθηκε με το νόμο 4404/2016, προβλέφθηκαν διατάξεις με τις οποίες έχει ρητώς αναγνωριστεί ο κρίσιμος ρόλος των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου στη Ζώνη του Περάματος και Σαλαμίνας, στην εθνική οικονομία καθώς και στη διασφάλιση θέσεων εργασίας. Πρόκειται για περίπου 500 ναυπηγοεπισκευαστικές και 1.500 υποστηρικτικές επιχειρήσεις, που απασχολούν πάνω από 20.000 μόνιμους και πάνω από 7.000 έκτακτους εργατοϋπαλλήλους.

Ταυτόχρονα, υπήρξε θεσμοθέτηση εργαλείων για την προστασία του δημόσιου συμφέροντος (θεσμοθέτηση Δημόσιας Αρχής Λιμένων, ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και μετατροπή της σε Ανεξάρτητη Αρχή).

Επιπροσθέτως, υπενθυμίζεται ότι επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, η κρατική ακόμα διοίκηση του ΟΛΠ ΑΕ εξασφάλισε την αδιάλειπτη λειτουργία των ναυπηγείων με την επέκταση μισθώσεων μέχρι το 2052, καθώς και τη θαρραλέα ρύθμιση χρεών και διαγραφή προσαυξήσεων, ενώ απορρίφθηκε από την ΕΣΑΛ, τόσο η πρόταση του ΟΛΠ Α.Ε. για δημιουργία ναυπηγείου MegaYachts όσο και η ίδρυση ναυπηγείου γενικότερα.

Παρά τα παραπάνω, η διαρκής επαναφορά της πρόθεσης ίδρυσης ναυπηγείου από τον ΟΛΠ ΑΕ, που ενθαρρύνεται από την ένοχη σιωπή των συναρμόδιων υπουργών Ανάπτυξης καθώς και Περιβάλλοντος, έχουν δημιουργήσει έντονη ανασφάλεια στις επιχειρήσεις και στους εργαζόμενους του κλάδου.

Αυτή την ανησυχία ενέτεινε η υπαναχώρηση της διοίκησης του ΟΛΠ ΑΕ. από την αρχική της πρόθεση να αποτυπώσει τη βούληση της για μη ίδρυση ναυπηγείου σε ιδιωτικό συμφωνητικό με τους εκπροσώπους του κλάδου, ναυπηγοεπισκευαστές.

Η ανησυχία για το συγκεκριμένο ζήτημα αλλά και γενικότερα για τις προθέσεις του ΟΛΠ Α.Ε. έναντι του κλάδου αποτυπώνεται και σε ανακοίνωση των εκπροσώπων των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων, οι οποίοι θέτουν και σοβαρά ζητήματα σε ότι αφορά στην υλικοτεχνική υποδομή της Ζώνης. Ενδεικτικά αναφέρουν μεταξύ άλλων ότι η ηλικία της νέας πλωτής δεξαμενής δεν είναι αυτή που αναφέρεται στην προκήρυξη για την αγορά της, καθώς πιθανότατα υπερβαίνει τα 50 έτη, παρουσιάζει σοβαρά λειτουργικά προβλήματα καθώς δεν επιτυγχάνει το βύθισμα που όριζε η προκήρυξη για την αγορά της (είναι 6,50 μέτρα ενώ η προδιαγραφή όριζε τα 8,20 μέτρα), ενώ υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες ως προς το πραγματικό της κόστος.

Ταυτόχρονα, δημιουργούνται σοβαρές ανησυχίες για την εξέλιξη της υλοποίησης των έργων αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης που αφορούν σε ποσό μέχρι και 55 εκατομμύρια ευρώ, αφαιρούμενης της δαπάνης που δηλώθηκε για την νέα πλωτή δεξαμενή. Τα έργα καρκινοβατούν ενώ υπάρχουν έντονες ανησυχίες για το αν θα έχουν υλοποιηθεί εντός του χρονοδιαγράμματος της 5ετίας που προβλέπει η σύμβαση παραχώρησης.

Την ίδια στιγμή, η πρόθεση του ΟΛΠ-Cosco να προχωρήσει στην κατασκευή του 4ου προβλήτα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο Κερατσίνι, στο χώρο του carterminal και στη συνέχεια τη μεταφορά του carterminal σε χώρους στο Κερατσίνι και στη Δραπετσώνα που χρησιμοποιούνται σήμερα για τη ναυπηγοεπισκευή, ερμηνεύεται ως ακόμα μια επιθετική ενέργεια προς τον κλάδο και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις αφού τους αφαιρεί ζωτικό χώρο για την άσκηση της δραστηριότητάς τους.

Οι δε πληροφορίες για έγκριση του νέου Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων του ΟΛΠ-Cosco με το οποίο τα απόβλητα ναυπηγοεπισκευής θα διαχειρίζονται μονοπωλιακά με αποτέλεσμα οι τιμές τους να εκτοξεύονται στα ύψη, θα αποτελέσει ένα ακόμα πλήγμα στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου της ναυπηγοεπισκευής έναντι των ναυπηγείων γειτονικών χωρών και ιδιαίτερα της Τουρκίας.

Πέραν όμως από τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής, η ουσιαστική άρνηση της κυβέρνησης να προχωρήσει στη απελευθέρωση της αγοράς διαχείρισης αποβλήτων πλήττει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα όλων των κλάδων που εμπλέκονται με τη λιμενική λειτουργία διατηρώντας τις τιμές στα ύψη προς όφελος ορισμένων εταιρειών διαχείρισης αλλά και του ΟΛΠ. Με την κατάργηση από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας του άρθρου 105 του Ν.4504/2017 με το οποίο απελευθερώνονταν η αγορά στερεών αποβλήτων και κυρίως με την παρεμπόδιση εφαρμογής της Δεσμευτικής Οδηγίας 03/2020 της Ρυθμιστικής Αρχής

Λιμένων (ΡΑΛ) περί εφαρμογής του Κανονισμού ΕΕ 2017/352, η κυβέρνηση προσπαθεί με κάθε τρόπο να διατηρήσει τα μονοπώλια πλήττοντας καίρια το σύνολο σχεδόν των κλάδων της ναυτιλίας. Μάλιστα το πράττει με ευθέως αντιθεσμικό και παράτυπο τρόπο, καθώς δεν δημοσιεύεται στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης η Οδηγία της ΡΑΛ, παρά το γεγονός ότι η δημοσίευση αποτελεί νομική υποχρέωση, την ίδια στιγμή που δημοσιεύματα αναφέρονται σε ευθεία παρέμβαση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων στο έργο της Ανεξάρτητης Αρχής μέσω επιστολής, με την οποία ζητείται παράτυπα από την Αρχή να επανεξετάσει τη σκοπιμότητα της Απόφασης για την έκδοση της Οδηγίας.

Στις ενέργειες του ΟΛΠ-Cosco που έχουν δημιουργήσει ένταση με μεγάλο αριθμό φορέων που εκπροσωπούν επιχειρήσεις του κλάδου, είναι η προσπάθεια δημιουργίας από τον ΟΛΠ-Cosco, Μητρώου Εγκεκριμένων Εργολάβων, μέσω του οποίου θα αποκλείονται τοπικά συνεργεία, εταιρείες και προμηθευτές από την ναυπηγοεπισκευή και επιβάλλεται στους πλοιοκτήτες να απευθυνθούν σε συγκεκριμένες εταιρείες για να εξυπηρετηθούν. Εκτός από το γεγονός ότι η συγκεκριμένη ενέργεια δεν έχει καμία νομική βάση, θα οδηγήσει στο κλείσιμο εκατοντάδες επιχειρήσεις και θα δημιουργήσει μονοπωλιακές καταστάσεις που θα εκτοξεύσει στα ύψη τις τιμές στη ναυπηγοεπισκευή, οδηγώντας στο ναδίρ την ανταγωνιστικότητα του κλάδου.

Αντίστοιχες αντιδράσεις από τους χρήστες του λιμανιού (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, κ.α) έχει προκαλέσει η ενεργοποίηση από τη θυγατρική της COSCO ΣΕΠ Α.Ε. της πλατφόρμας συνεργασίας με τους χρήστες Hellenic Port Community System, η οποία κατά τους καταγγέλλοντες απαιτεί την υποβολή ευαίσθητων επιχειρηματικών δεδομένων σε μια ιδιωτική εταιρεία, την ίδια στιγμή που διεθνώς αυτές οι πλατφόρμες διαχειρίζονται από Δημόσιες Αρχές.

Ακόμα όμως και σε έργα που αποτελούν υποχρεωτικές επενδύσεις όπως είναι η επέκταση του νότιου προβλήτα (προβλήτα κρουαζιέρας), εγείρονται σοβαρά ζητήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης, ενώ διενέξεις προκύπτουν κατά καιρούς με γειτονικούς Δήμους, όπως για παράδειγμα ο Δήμος Περάματος με την προσπάθεια μετατόπισης τοιχίου στην περιοχή του Αρμού σε χώρο δικαιοδοσίας του Δήμου.

Ακόμα και να ήθελε κανείς να ερμηνεύσει όλα αυτά τα προβλήματα ως διενέξεις που προκύπτουν εξαιτίας έλλειψης θεσμοθετημένων διαύλων επικοινωνίας, δεν θα μπορούσε να το πράξει αφού το Συμβούλιο Χρηστών Λιμένος Πειραιά που θεσμοθετήθηκε από τη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με το νόμο 4504/2017, για όλα τα μεγάλα λιμάνια, δεν έχει

συγκληθεί από τον ΟΛΠ Α.Ε. για περισσότερο από ένα χρόνο, όταν η σχετική νομοθεσία επιβάλλει τη σύγκληση του δύο φορές κατ' έτος τουλάχιστον.

Ως κορυφαίο παράδειγμα άρνησης εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας από τον ΟΛΠ-Cosco στο λιμάνι του Πειραιά, είναι η μη εφαρμογή της εγκυκλίου 46/2018 του ΕΦΚΑ. Σύμφωνα με την εγκύκλιο, η περίπτωσης 41 εδάφιο Α' του ισχύοντος Πίνακα Βαρέων και Ανθυγιεινών Επαγγελμάτων θα έχει εφαρμογή και για το εργατοτεχνικό προσωπικό που απασχολείται στις εγκαταστάσεις διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στους προβλήτες II και III του λιμένα Πειραιά.

Μα βάση όλα τα παραπάνω, ερωτώ νται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. Σε ποιες ενέργειες έχουν προχωρήσει για την αντιμετώπιση των βλαπτικών πρακτικών, πρόσθετων και υπέρμετρων χρεώσεων-μονοπωλιακής λογικής-από τον ΟΛΠ-Cosco που καταγγέλλονται από τους χρήστες του Λιμένα Πειραιά;

2. Σε ποιες άμεσες θεσμικές ενέργειες ελέγχου, τήρησης ή μη, των συμβατικών υποχρεώσεων της Cosco προτίθενται να προχωρήσουν μετά τις καταγγελίες του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ.).

3. Πως εξελίσσεται η υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων ύψους 55 εκατ. στη ναυπηγοεπισκευή, για τις οποίες υπάρχουν καταγγελίες για σοβαρές καθυστερήσεις, με δεδομένο ότι το 2021 θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα όσα προβλέπει η σύμβαση παραχώρησης ;

4. Με ποιο τρόπο προτίθεται ο κ. Υπουργός Οικονομικών να διασφαλίσει το δημόσιο συμφέρον μέσω της πραγματικής και μη εικονικής τήρησης των συμβατικών υποχρεώσεων Cosco πριν από την παραχώρηση προς αυτήν του επιπλέον ποσοστού 16% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ ΑΕ ;

5. Θα επιτρέψουν στον ΟΛΠ-Cosco να προχωρήσει στην ίδρυση ναυπηγείου, παρά τις

αντίθετες προβλέψεις νόμου 4404/2016, θέτοντας σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων του κλάδου;

6.Θα επιτρέψουν στον ΟΛΠ-COSCO τη λειτουργία OneStopService, που θα έχει αποτέλεσμα, είτε τη λειτουργία στην πράξη ναυπηγείου χωρίς άδεια, με συνέπεια την πλήρη καταστροφή του παραγωγικού ιστού του Πειραιά, είτε την πλήρη νόθευση του ανταγωνισμού επισκευαστικών δραστηριοτήτων στον Πειραιά και ευρύτερα, αφού ο ΟΛΠ/COSCO θα αξιοποιεί καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση του ως διαχειριστής του πρώτου λιμένα της χώρας ;

7. Ποια η θέση του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων, καθώς και του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, αναφορικά με τη Σύμβαση Παραχώρησης που δεν επιτρέπει την ίδρυση και λειτουργία ναυπηγείου από τον ΟΛΠ-Cosco; Προτίθενται να τη σεβαστούν ή θα εισηγηθούν την τροποποίησή της;

8. Θα επιτραπεί στον ΟΛΠ-Cosco να προχωρήσει στην κατασκευή του 4ου προβλήτα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο Κερατσίνι, δηλαδή στην υλοποίηση μιας επένδυσης που θα επιβαρύνει περιβαλλοντικά την πόλη και θα αφαιρέσει ζωτικό χώρο από τη ναυπηγοεπισκευή;

9.Πως τοποθετούνται οι αρμόδιοι Υπουργοί έναντι των αντιδράσεων εκπροσώπων φορέων της ναυτιλίας αναφορικά με την προθέσεις του ΟΛΠ-Cosco να συστήσει Μητρώο Εγκεκριμένων Εργολάβων αλλά και για τη λειτουργία της πλατφόρμας Hellenic Port Community System;

10.Θα προχωρήσει στα αναγκαία βήματα για την εφαρμογή της Κοινοτικής νομοθεσίας στην διαχείριση των αποβλήτων πλοίων (ΕΚ 2017/352, ΕΚ 2000/59), η οποία έρχεται σε αντίθεση με συγκεκριμένες προβλέψεις του Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων του ΟΛΠ-COSCO; Ειδικότερα, θα προχωρήσει στη δημοσίευση της Οδηγίας 03/2020 της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων προκειμένου αυτή να τεθεί σε ισχύ, η οποία παράτυπα δεν δημοσιεύεται καθώς η νομοθεσία καθιστά υποχρεωτική τη δημοσίευση των πράξεων της Αρχής;

11.Με ποιο τρόπο ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων θα υποχρεώσει τον

ΟΛΠ-Cosco να εφαρμόσει την εγκύκλιο 46/2018 και μάλιστα με αναδρομική ισχύ, με την οποία εντάσσεται το εργατοτεχνικό προσωπικό στους προβλήτες II και III στο λιμάνι του Πειραιά στο καθεστώς των Βαρέων και Ανθυγιεινών Επαγγελματιών;

12.Θα επιβάλλουν την τήρηση της νομοθεσίας αναφορικά με την υποχρέωση του ΟΛΠ να προχωρήσει στη συνεδρίαση του Συμβουλίου Χρηστών Λιμένος ΟΛΠ με βάση τα όσα προβλέπει ο Νόμος 4504/17;

ΟΙ ΕΡΩΤΩΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

Ραγκούσης Γιάννης

Σαντορινιός Νεκτάριος

Φάμελλος Σωκράτης

Αβραμάκης Ελευθέριος

Αλεξιάδης Τρύφων

Αναγνωστοπούλου Σία

Αυγέρη Δώρα

Αυλωνίτης Αλέξανδρος Χρήστος

Βαρδάκης Σωκράτης

Γκιόλας Ιωάννης

Δρίτσας Θεόδωρος

Ηγουμενίδης Νίκος

Καρασαρλίδου Φρόσω

Κατρούγκαλος Γιώργος

Καφαντάρη Χαρά

Μάλαμα Κυριακή

Μαμουλάκης Χαράλαμπος

Μάρκου Κώστας

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μιχαηλίδης Ανδρέας

Μουζάλας Γιάννης

Μπάρκας Κώστας

Μωραΐτης Θάνος

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Παπαδόπουλος Σάκης

Παππάς Νίκος

Πούλου Γιώτα

Σκουρλέτης Πάνος

Σκουρολιάκος Πάνος

Σπίρτζης Χρήστος

Συρμαλένιος Νίκος

Τελιγορίδου Ολυμπία

Τζούφη Μερóπη

Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος

Τσίπρας Γιώργος

Φωτίου Θεανώ

Χατζηγιαννάκης Μίλτος

Χουσεΐν Ζεϊμπέκ

Χρηστίδου Ραλλία

Ψυχογιός Γιώργος