

Αθήνα, 17 Νοεμβρίου 2022

ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΠΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Θέμα: Η Λιμενική Πολιτική της Κυβέρνησης ξεκινάει και τελειώνει με την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών, την υποβάθμιση και τον μαρασμό των τοπικών οικονομιών

Τα λιμάνια αποτελούν βασικές υποδομές, οι οποίες καθορίζουν τον τρόπο και τις προοπτικές ανάπτυξης μιας χώρας καθώς και την εξυπηρέτηση κρίσιμων κοινωνικών και οικονομικών αναγκών, όπως το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο και την τουριστική δραστηριότητα της χώρας, την επικοινωνία κατοίκων της νησιωτικής περιφέρειας με την ηπειρωτική ενδοχώρα, την εξυπηρέτηση της εμπορικής κίνησης της νησιωτικής περιφέρειας με την ηπειρωτική ενδοχώρα, τις ανάγκες που σχετίζονται με την άμυνα, τις υποδομές υποστήριξης για την έρευνα και τη διάσωση, την προστασία του περιβάλλοντος, ακόμη και την έρευνα και την καινοτομία.

Τα 10 περιφερειακά λιμάνια (Ηράκλειο, Ραφήνα, Λαύριο, Ελευσίνα, Βόλος, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη) της χώρας έχουν σημαντική συμβολή στην τοπική και περιφερειακή οικονομία, ενώ εμφανίζουν σπουδαίες αναπτυξιακές δυνατότητες. Το κάθε λιμάνι έχει τη δική του δυναμική, εξυπηρετεί διαφορετικές ανάγκες και εμφανίζει ξεχωριστές προοπτικές ανάπτυξης σε διαφορετικούς τομείς.

Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ προσέγγισε τα Περιφερειακά Λιμάνια υπό το πρίσμα μιας συνολικότερης λιμενικής στρατηγικής που λάμβανε, παράλληλα, υπόψη τις διεθνείς βέλτιστες πρακτικές, τις διεθνείς οικονομικές σχέσεις της χώρας και τη θέση της, τη δημιουργία ενός πλαισίου για την ισόρροπη ανάπτυξη των λιμανιών και των τοπικών κοινωνιών. Με στόχο την προστασία του δημόσιου συμφέροντος, της οικονομίας, των εργαζομένων και του περιβάλλοντος, έθεσε τις βάσεις για την αξιοποίηση των λιμένων με το μοντέλο των υπο-παραχωρήσεων, αφήνοντας στην άκρη την προβληματική πρακτική των ιδιωτικοποιήσεων.

Οι λιμενικές υπηρεσίες έχουν έντονο το στοιχείο του δημόσιου αγαθού για αυτό και οι Οργανισμοί Λιμένα (ΟΛ) έχουν διφυή χαρακτήρα, ασκώντας, ταυτόχρονα, δημόσια εξουσία και εμπορική δραστηριότητα. Επιπλέον, τα λιμάνια, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς, δεν εξυπηρετούνται από μια και μοναδική επιχείρηση αλλά από ένα σύνολο ή σύμπλεγμα (cluster) επιχειρήσεων, οι οποίες απαιτούν τη δραστηριοποίησή τους με ίδιους όρους και κανόνες. Η δραστηριότητα των λιμανιών είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον αστικό ιστό που τα περιβάλλει, επηρεάζοντας την ποιότητα ζωής δεκάδων ή και εκατοντάδων χιλιάδων ανθρώπων. Κατά συνέπεια, το επενδυτικό πρόγραμμα των Οργανισμών, οι όροι δραστηριοποίησης των επιχειρήσεων σε αυτό, η

τιμολογιακή πολιτική σε ορισμένες περιπτώσεις κ.α., είναι θέματα που πρέπει να αντιμετωπίζονται από έναν δημόσιο φορέα. Αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος που στην Ευρώπη, αλλά και σε όλο τον αναπτυσσόμενο κόσμο (πχ ΗΠΑ), τα λιμάνια είναι δημόσια και διοικούνται από δημόσιες αρχές, οι οποίες παραχωρούν εκτάσεις και υποδομές σε ιδιώτες, στη βάση συγκεκριμένου αναπτυξιακού σχεδίου, προκειμένου να ασκήσουν τη δραστηριότητά τους. Επίσης, σε μια εποχή σημαντικών γεωπολιτικών εξελίξεων και ανακατατάξεων, τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν σημαντικούς μοχλούς παρέμβασης της χώρας στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας, επιβάλλοντας ακόμη περισσότερο την διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα τους.

Ο Νόμος 4597/2019 της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ καθώς και η πολιτική που ακολουθήθηκε τα προηγούμενα χρόνια δημιούργησαν ένα νέο πλαίσιο ανάπτυξης των λιμένων, στο οποίο οι Οργανισμοί Λιμένα δεν πωλούνται και παραμένουν στο Δημόσιο, η εμπλοκή ιδιωτών στα λιμάνια γίνεται μέσω υπο-παραχωρήσεων- *δηλαδή των παραχωρήσεων συγκεκριμένων χώρων προκειμένου να αναπτύξουν τη δραστηριότητα τους στη βάση όρων και προϋποθέσεων που προβλέπονται με συγκεκριμένη σύμβαση*. Επίσης, δεν θα γίνονταν παραχωρήσεις χώρων ή δραστηριοτήτων που αφορούσαν σε παροχή υπηρεσιών με δημόσιο χαρακτήρα (πχ. ακτοπλοΐα), δεν θα γίνονταν παραχωρήσεις χώρων ή δραστηριοτήτων στις οποίες ήδη γίνεται αποτελεσματικά η παροχή των υπηρεσιών από τους δημόσιους οργανισμούς και δεν θα γίνονταν παραχωρήσεις σε ιδιώτες, οι οποίες δεν θα συνοδεύονταν από δικές τους επενδύσεις. Παράλληλα, προβλέφθηκε η κύρωση των υφιστάμενων συμβάσεων παραχώρησης μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Οργανισμών Λιμένων και παροχή της δυνατότητας χρήσης και εκμετάλλευσης των χώρων του λιμένα σε τρίτους με νομοθετική ρύθμιση, έτσι ώστε να γίνει δυνατή η υιοθέτηση της πρακτικής των υπο-παραχωρήσεων. Προβλέφθηκε ακόμη και ότι το ΤΑΙΠΕΔ αποκτά το αποκλειστικό δικαίωμα υπο-παραχώρησης καθώς, σύμφωνα με το καταστατικό του, θα πρέπει το ίδιο να διεξάγει τις διαγωνιστικές διαδικασίες (ωστόσο μέχρι να τις ολοκληρώσει, ο Οργανισμός Λιμένα διατηρεί το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται την προς υπο-παραχώρηση δραστηριότητα όπως και όλες τις λοιπές δραστηριότητες).

Κυβερνητικές Μεθοδεύσεις που κατέστησαν μονόδρομο την πώληση των Περιφερειακών Λιμανιών

Η Κυβέρνηση, αντίθετα, ποτέ δεν έκρυψε τον προγραμματικό της στόχο για την ιδιωτικοποίηση των Περιφερειακών λιμανιών. Με την ανάληψη των καθηκόντων της, αμφισβήτησε το μοντέλο που επελέγη από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και σε συνεννόηση με το ΤΑΙΠΕΔ, ανέθεσε σε συμβούλους την αναζήτηση του βέλτιστου μοντέλου αξιοποίησης για κάθε λιμάνι. Οι μελέτες που ανατέθηκαν είχαν ως μοναδικό κριτήριο την ικανοποίηση των επιθυμιών της αγοράς και όχι το δημόσιο συμφέρον, την προοπτική των ίδιων των λιμένων και των τοπικών οικονομιών. Ακόμη όμως και αυτές οι μελέτες προέκριναν για τα 8/10 λιμάνια την υποπαραχώρηση δραστηριοτήτων και όχι την πώληση μετοχών.

Παράλληλα όμως, η Κυβέρνηση προσπάθησε να δημιουργήσει προϋποθέσεις που θα οδηγούσαν στο να θεωρηθεί η πώληση των μετοχών των ΟΛ, ως μονόδρομος και μόνη πολιτική επιλογή. Το Φθινόπωρο του 2019 υλοποιήθηκε η αφαίμαξη των αποθεματικών των Οργανισμών Λιμένα από το ΤΑΙΠΕΔ με εντολή του Υπουργείου Οικονομικών. Τον Ιανουάριο του 2020, με εκπρόθεσμη τροπολογία προχώρησε σε

αλλαγή του Ν.4597/2019 ενισχύοντας το ρόλο του ΤΑΙΠΕΔ στον τρόπο ανάπτυξης των λιμανιών και ακυρώνοντας τον ρόλο των ίδιων των Οργανισμών. Επιπλέον, για να είναι τα λιμάνια πιο «θελκτικά» προς τους ιδιώτες, κατήργησε τη δυνατότητα, σε περίπτωση παραχώρησης κάποιας χρήσης, το αντίτιμο προς τους Ο.Λ. να υπερβαίνει το 5%, θέτοντας έτσι σαφώς σε κίνδυνο την οικονομική τους επιβίωση. Περαιτέρω, τον Μάρτιο του 2020 άλλαξε την σύνθεση των μελών της Επιτροπής Σχεδιασμού & Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), μετατρέποντάς την από υπηρεσιακό γνωμοδοτικό όργανο, στο οποίο συμμετείχαν στελέχη της Διοίκησης με επιστημονική γνώση και εμπειρία και οι οποίοι εργάζονταν με γνώμονα τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, σε κυβερνητικό όργανο. Στη συνέχεια, με νεότερη διάταξη, μετέτρεψε την ΕΣΑΛ από αποφασιστικό όργανο σε γνωμοδοτικό, με τον εκάστοτε Υπουργό να λαμβάνει τις σχετικές εγκριτικές αποφάσεις. Επίσης, κατήργησε έναν ακόμη θεσμό δημοσίου ελέγχου, αυτόν της Δημόσιας Αρχής Λιμένων (ΔΑΛ) και στη συνέχεια υποβάθμισε και αφαίρεσε όλες τις σημαντικές αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ).

Κατόπιν των παραπάνω, στις 31 Μαρτίου του 2020, αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του ΤΑΙΠΕΔ Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για πρόσληψη Συμβούλου σύνταξης έκθεσης οικονομικού ελέγχου σε σχέση με το έργο αξιοποίηση των 10 Λιμανιών. Το έργο επικεντρωνόταν στα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου και του Βόλου. Όπως ήταν αναμενόμενο, η μεθοδολογία που επελέγη είναι αυτή της πώλησης του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών.

Προχωρώντας η σχετική διαδικασία όμως, διαπιστώνονται παλινωδίες, ελλιπής σχεδιασμός και ανακολουθίες που βάζουν σε αγωνία τις τοπικές κοινωνίες και θέτουν σε κίνδυνο το μέλλον των Λιμανιών της χώρας. Παράλληλα δημιουργούνται στρεβλές συνθήκες που δεσμεύουν την χώρα, αδυνατίζουν τις ευκαιρίες ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας και προκαλούν αναταράξεις στον οικονομικό και κοινωνικό ιστό των παραλιμένων περιοχών.

Η δε περίπτωση του Λιμένα Αλεξανδρούπολης αποτελεί τρανό παράδειγμα της έλλειψης κυβερνητικής στρατηγικής για τους Ο.Λ. Ενώ από τα στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ είχε εγκαίρως επισημανθεί ότι το συγκεκριμένο Λιμάνι φέρει ένα μεγάλο γεωστρατηγικό και γεω-οικονομικό βάρος, εντούτοις, η εμμονή στην πώληση των μετοχών του και η μετατροπή του σε αμερικανική βάση διακίνησης στρατευμάτων και πολεμικού υλικού προς τα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη, αποτέλεσε πολλές αντικείμενο θριαμβολογιών από την πλευρά της Κυβέρνησης. Παρά ταύτα, με πρόσφατη δήλωσή του ο Πρωθυπουργός έκανε λόγο για κυβερνητική απόφαση ακύρωσης της διαγωνιστικής διαδικασίας για λόγους γεωπολιτικών εξελίξεων, ενώ ακολούθησε σχετική ανακοίνωση από το ΤΑΙΠΕΔ. Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι ενώ οι διαδικασίες είχαν φτάσει μέχρι το σημείο της ανακοίνωσης των ενδιαφερόμενων μερών- κοινοπραξιών για την απόκτηση συμμετοχής σε ποσοστό τουλάχιστον 67% στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας, καμία συζήτηση δεν είχε γίνει για τα κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης του λιμανιού, όπως οι υποχρεωτικές επενδύσεις, η ελάχιστη διακίνηση φορτίων, θέσεις εργασίας, προστασία περιβάλλοντος, κα.

Στην περίπτωση του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας, που αυτή τη στιγμή βρίσκεται στη φάση της κατακύρωσης της απόκτησης του 67% του μετοχικού κεφαλαίου της

ΟΛΗΓ Α.Ε. στην ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ GRIMALDI EUROMED S.p.A. - ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. & ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε. έναντι συνολικού τιμήματος € 84.170.000,00 (ΔΤ ΤΑΙΠΕΔ 6/10/22), δεν έχει υπάρξει καμία δημόσια δέσμευση από πλευράς της Κυβέρνησης για τις υποχρεώσεις έναντι του Δημοσίου και της τοπικής κοινωνίας που έχει αναλάβει ο νέος διαχειριστής του λιμένα (υποχρεωτικές επενδύσεις, διακίνηση φορτίων ή/ και οχημάτων, εργασιακές σχέσεις, προστασία περιβάλλοντος, κα.). Επίσης δεν έχει γίνει καμία συζήτηση για την τύχη, μετά την πώληση, του αλιευτικού καταφυγίου Σαγιάδας, του αλιευτικού καταφυγίου Πλαταριάς και του καταφυγίου σκαφών αναψυχής στα Σύβοτα. Επιπρόσθετα, η έλλειψη μιας συνολικής στρατηγικής για τα λιμάνια της χώρας φαίνεται και στο γεγονός ότι δεν λήφθηκε υπόψη αν η ανάδειξη ως προτιμητέου επενδυτή ενός ομίλου Ιταλικών Συμφερόντων- ο οποίος έχει στην ιδιοκτησία του τη μία από τις δύο ακτοπλοϊκές εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας- εγείρει ζητήματα δημιουργίας ιδιωτικού μονοπωλίου στο πεδίο των εισαγωγών και εξαγωγών, καθώς και το αν υπάρχει κίνδυνος να κλυδωνιστεί η επιρροή της χώρας μας στην ευρύτερη περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων. Τέλος, η τοπική κοινωνία ακόμη ζητά την υλοποίηση των υποσχέσεων της Κυβέρνησης σχετικά με την απόδοση της χερσαίας ζώνης που δεν χρησιμοποιείται για λιμενικές εγκαταστάσεις στους Δήμους Ηγουμενίτσας και Φιλατών.

Αναφορικά με τον Οργανισμό Λιμένα Ηρακλείου, το ΤΑΙΠΕΔ δημοσίευσε στις 02.04.21 «Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για την απόκτηση τουλάχιστον του 67% του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου. Στις 17.09.21 ανακοινώθηκε ότι εννέα σχήματα υπέβαλαν εκδήλωση ενδιαφέροντος και στις 07.04.22 ανακοινώθηκε ότι οκτώ σχήματα προκρίθηκαν για τη δεύτερη φάση του διαγωνισμού (υποβολή δεσμευτικών προσφορών), χωρίς όμως να υπάρξει ενημέρωση της τοπικής κοινωνίας σχετικά με το αν μέσα στο πακέτο προς πώληση ανήκουν και σημαντικοί, για την περιοχή, χώροι και κτίρια, τα οποία διεκδικούνται από τους τοπικούς φορείς και την πόλη και χωρίς να έχει ακόμα διασαφηνιστεί το φυσικό αντικείμενο της ιδιωτικοποίησης.

Σα να μην έφταναν αυτά πριν λίγες μέρες ανακοινώθηκε και η εκκίνηση της διαδικασίας διερεύνησης πιθανών επενδυτών για την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του Οργανισμού Λιμένα Βόλου, χωρίς και πάλι να διευκρινίζονται οι επενδύσεις, η επιστροφή σημαντικών χώρων στην τοπική κοινωνία και χωρίς σχέδιο παραγωγικής ανάπτυξης.

Με βάση τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι δεν υπάρχει ένα συνεκτικό σχέδιο για την ισόρροπη, δίκαιη και με προοπτικές, ανάπτυξη των Περιφερειακών Λιμανιών της χώρας από την Κυβέρνηση, ενώ οι μέχρι τώρα πρωτοβουλίες της και η μεθόδευση ακύρωσης της θεσμικής θωράκισης του δημόσιου χαρακτήρα των λιμένων που η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είχε προωθήσει, επηρεάζουν σαφώς το μέλλον τους.

Επερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός

1. Ποιος ο στρατηγικός στόχος της Κυβέρνησης για τη λιμενική πολιτική της χώρας;
2. Η Κυβέρνηση αντιλαμβάνεται την σύνδεση της ανάπτυξης των λιμένων σε σχέση με την γεωπολιτική θέση της χώρας και πως αυτό υλοποιείται μέσα από την διαδικασία πώλησης μετοχών των περιφερειακών λιμανιών;
3. Σε τι φάση βρίσκεται η κάθε διαγωνιστική διαδικασία για κάθε ένα από τα Περιφερειακά Λιμάνια, για τα οποία το ΤΑΙΠΕΔ έχει εκδηλώσει την πρόθεση να προχωρήσει σε πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών τους;
4. Γιατί ενώ η ευρωπαϊκή και παγκόσμια εμπειρία έχει αποδείξει ότι η υπο-παραχώρηση δραστηριοτήτων αποτελεί την βέλτιστη για τις τοπικές και εθνικές οικονομίες πρακτική αξιοποίησης των Λιμένων, η Κυβέρνηση γυρίζει την χώρα και τα λιμάνια σε εποχές σκληρών νεοφιλελεύθερων ιδεοληπτικών πολιτικών;
5. Η συγκεκριμένη διαδικασία που ακολουθείται πως διασφαλίζει τον έλεγχο του Δημοσίου στην τήρηση των συμφωνηθέντων, ποιος θα επιτηρεί την υλοποίηση των συμβατικών υποχρεώσεων του επενδυτή και πως θα υπάρξει εγγύηση για την απρόσκοπτη συνέχιση των παρεχόμενων δημοσίων υπηρεσιών στα λιμάνια, δεδομένου και του γεγονότος ότι όλοι οι ελεγκτικοί/ γνωμοδοτικοί μηχανισμοί (ΔΑΛ, ΡΑΛ, ΕΣΑΛ), είτε καταργήθηκαν, είτε υπέστησαν αφαίρεση αρμοδιοτήτων;
6. Τι οδήγησε την Κυβέρνηση στην ακύρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας του Λιμανιού της Αλεξανδρούπολης; Προτίθεται να ακολουθήσει το μοντέλο των υπο-παραχωρήσεων για το συγκεκριμένο λιμάνι, υιοθετώντας τον σχετικό Νόμο του ΣΥΡΙΖΑ ή θα προκηρυχθεί νέος διαγωνισμός;
7. Πως διασφαλίζονται οι συνθήκες εργασίας των εργαζομένων στα Λιμάνια που τελούν υπό πώληση;
8. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η διαδικασία παραχώρησης χώρων στις τοπικές κοινωνίες που είχε εκκινήσει η προηγούμενη Κυβέρνηση;

Οι Επερωτώντες Βουλευτές

**Μιχαηλίδης Ανδρέας
Σαντορινιός Νεκτάριος**

**Δρίτσας Θοδωρής
Γκαρά Αναστασία
Κάτσης Μάριος
Μαμουλάκης Χαράλαμπος
Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος**

**Αλεξιάδης Τρύφων
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Αραχωβίτης Σταύρος
Βαρδάκης Σωκράτης
Βαρεμένος Γεώργιος
Γκιόλας Ιωάννης
Ελευθεριάδου Σουλτάνα
Καλαματιανός Διονύσιος
Κουρουμπλής Παναγιώτης
Μάλαμα Κυριακή
Μπαλάφας Ιωάννης
Μπάρκας Κωνσταντίνος
Παπαδόπουλος Αθανάσιος (Σάκης)
Παπανάτσιου Κατερίνα
Ραγκούσης Ιωάννης
Συρμαλένιος Νικόλαος
Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος
Φάμελλος Σωκράτης
Φωτίου Θεανώ
Χαρίτου Δημήτριος
Ψυχογιός Γεώργιος**