

Αντίθετο στην κατάργηση της ΔΑΛ και στην αλλαγή σύνθεσης των μελών της ΕΣΑΛ το τμήμα Ναυτιλίας του ΣΥΡΙΖΑ

2020/03/18 12:44 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«Η κυβέρνηση προσηλωμένη στην ιδιωτικοποίηση των λιμανιών συνεχίζει την στρατηγική του αιφνιδιασμού στο “σχεδιασμό” του λιμενικού συστήματος της χώρας», υποστηρίζει το τμήμα Ναυτιλίας του ΣΥΡΙΖΑ, δηλώνοντας αντίθετο στην κατάργηση της Δημόσιας Αρχής Λιμένος (ΔΑΛ) και την αλλαγή της σύνθεσης των μελών της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.).

Η ανακοίνωση του τμήματος Ναυτιλίας του ΣΥΡΙΖΑ

Ένα χρόνο πριν η ΝΔ διατύπωνε τη θέση της για το λιμενικό σύστημα της χώρας. Στο κέντρο της φιλοσοφίας της ήταν και παραμένει **η πλήρης ιδιωτικοποίησή του και παράλληλα η εκχώρηση στον ιδιωτικό τομέα του προνομίου του σχεδιασμού πολιτικής** σε αυτό τον τομέα.

Τους μήνες που είναι στην κυβέρνηση της χώρας, προσηλωμένη σε αυτό το σχέδιο προχωρά με αποσπασματικό και αιφνιδιαστικό τρόπο προκειμένου να υλοποιήσει αυτό το στόχο.

Το καλοκαίρι του 2019, ο υπουργός Ναυτιλίας δίνει εντολή στο ΤΑΙΠΕΔ να διερευνήσει τις δυνατότητες **πώλησης της μίας και μοναδικής μετοχής που έχει το καθένα από τα 10 εθνικά λιμάνια.**

Το φθινόπωρο του 2019, φρόντισε να τραβήξει το χαλί κάτω από τα πόδια των νέων διοικήσεων που τοποθέτησε στους 10 Οργανισμούς Λιμένα (Ο.Λ.) μέσω του ΤΑΙΠΕΔ, όταν το τελευταίο αποφάσισε πέρα από ένα αυξημένο ετήσιο μέρισμα **να πάρει και τα αδιάθετα ταμιακά διαθέσιμα προηγούμενων χρήσεων που είχαν σωρεύσει οι διοικήσεις που είχαν διοριστεί από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ.** Στέρησε με αυτό τον τρόπο τη δυνατότητα των Ο.Λ. να συνεχίσουν και να επεκτείνουν τα αναπτυξιακά σχέδια των προηγούμενων διοικήσεων που τόσο πολύ έχουν ανάγκη οι τοπικές κοινωνίες και οικονομίες.

Τον Ιανουάριο του 2020, με εκπρόθεσμη τροπολογία σε άσχετο νομοσχέδιο προχωρά στην αλλαγή του Ν.4597/2019 που καθόριζε τον τρόπο αξιοποίησης των 10 λιμανιών

της χώρας που μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις είχε συμφωνηθεί με την Τρόικα. **Ενισχύει το ρόλο του ΤΑΙΠΕΔ στον τρόπο ανάπτυξης των λιμανιών και σχεδόν ακυρώνει το ρόλο των Ο.Λ. και μέσω αυτών των τοπικών κοινωνιών.** Επιπλέον με την κατάργηση της δυνατότητας σε περίπτωση παραχώρησης κάποιας χρήσης το αντίτιμο προς τους Ο.Λ. να υπερβαίνει το 5% **θέτει σε κίνδυνο την οικονομική τους επιβίωση.**

Αυτές τις ημέρες, το υπό συζήτηση νομοσχέδιο του ΥΝΑΝΠ περιλαμβάνει δύο + μία ακόμη δυσάρεστες εκπλήξεις.

Την ίδια περίοδο που η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (στην οποία, κατά τα άλλα, ομνύει ο κ. Πλακιωτάκης) εγκρίνει τα πρότυπα για την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος που ήταν η απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή του άρθρου 105 του Ν. 4504/2017 που κατάργησε τον μονοπωλιακό έλεγχο της διαχείρισης των αποβλήτων στο ελληνικό λιμενικό σύστημα, η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας (εξυπηρετώντας συγκεκριμένα συμφέροντα) **καταργεί το άρθρο 105 και ουσιαστικά επαναφέρει το μονοπωλιακό καθεστώς στη διαχείριση των αποβλήτων.**

Αλλάζει την σύνθεση των μελών της Επιτροπής Σχεδιασμού & Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), μετατρέποντάς την από υπηρεσιακό γνωμοδοτικό όργανο, σε κομματικό-κυβερνητικό. Απαλλάσσεται με αυτό τον τρόπο από τις «ενοχλητικές» υποδείξεις των υπηρεσιακών στελεχών της Επιτροπής που λειτουργούσαν με κριτήριο την επιστημονική τους γνώση, την εμπειρία τους και τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος. Τους αντικαθιστά με κομματικά/πολιτικά στελέχη και τρεις εκπροσώπους εφοπλιστικών ενώσεων. Η κυβέρνηση στέλνει ένα σαφές μήνυμα ποιων τα συμφέροντα θα προωθήσει το επόμενο διάστημα. Επιπλέον επιχειρεί να ξεπεράσει το «στραπάτσο» που υπέστη με τις απορριπτικές αποφάσεις της ΕΣΑΛ για ορισμένες από τις επενδυτικές προτάσεις του ΟΛΠ, που την αφήνουν εκτεθειμένη απέναντι σε προεκλογικές δεσμεύσεις που είχε δώσει ως προς την ταχεία και άνευ όρων υλοποίησή τους.

Τέλος απτόητη και παρά το πνεύμα των συζητήσεων που κυριαρχεί το τελευταίο διάστημα αναφορικά με τη χρησιμότητα και την αναγκαιότητα του δημοσίου, χωρίς καμία διαβούλευση **προαναγγέλλει προφορικά την κατάργηση ενός ακόμη θεσμού δημοσίου ελέγχου, της Δημόσιας Αρχής Λιμένος (ΔΑΛ).**

Ο υπουργός Ναυτιλίας ισχυρίστηκε ότι η ΔΑΛ είναι ένα εμπόδιο που δημιούργησε ο ΣΥΡΙΖΑ στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης των λιμανιών και δεν κατανοεί το ρόλο της. Αγνοεί άραγε ότι όλοι οι Οργανισμοί Λιμένος έχουν διφυή χαρακτήρα και έχουν ενσωματωμένες δημόσιες εξουσίες; Αγνοεί ότι όταν επιβλήθηκε στη χώρα ένα συγκεκριμένο μοντέλο πώλησης των 2 μεγάλων λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, η τότε κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ έπεισε τους «Θεσμούς» με βάση και το ευρωπαϊκό δεδομένο για τη ανάγκη δημιουργίας της;

Γιατί αλήθεια δεν ρωτά τον προκάτοχό του (στις κυβερνήσεις ΝΔ-ΠΑΣΟΚ) κ. Βαρβιτσιώτη να του εξηγήσει τους προβληματισμούς των «Θεσμών» γύρω από το αν θα ήταν δυνατό το μοντέλο που σχεδίαζε χωρίς την ύπαρξη μίας Δημόσιας Αρχής;

Πρέπει να ασκήσει κανείς καλόπιστη κριτική για τα μέχρι τώρα πεπραγμένα της ΔΑΛ. Να διαπιστώσει τις αδυναμίες της, που προκύπτουν, κυρίως, από τον τρόπο θέσπισής της που περιόρισε τις αρμοδιότητές σε σύγκριση με το κυρίαρχο ευρωπαϊκό υπόδειγμα και στη συνέχεια με νομοθετικές παρεμβάσεις να τις αντιμετωπίσει.

Κλείνοντας, ο τρόπος οργάνωσης του λιμενικού συστήματος της χώρας είναι μία σύνθετη συζήτηση που πρέπει να γίνει με έντιμο και δημόσιο τρόπο. Πρέπει να επιδιωχθούν ευρείες συναινέσεις και να καταλήξουμε σε ένα μοντέλο που θα αντέξει για κάποιες δεκαετίες.

Αυτή η συζήτηση έχει δυσκολίες, γιατί τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας ιδιωτικοποιήθηκαν με ένα μοντέλο που επιβλήθηκε την περίοδο των μνημονίων. Το καλό νέο είναι ότι πλέον η χώρα είναι εκτός μνημονίων άρα μπορεί να συζητήσει χωρίς τους εκβιαστικούς εξαναγκασμούς του προηγούμενου διαστήματος. Είμαστε σε θέση να αποτιμήσουμε το μοντέλο παραχώρησης των λιμανιών του Πειραιά (που ξεκίνησε ως υποπαραχώρηση των προβλητών II και III και μετεξελίχθηκε σε ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ) και της Θεσσαλονίκης.

Ο ΣΥΡΙΖΑ το διάστημα που ήταν στην κυβέρνηση προσπάθησε να προετοιμάσει τα στοιχεία για μία τέτοια δημόσια συζήτηση. Σε αυτή τη γραμμή πρέπει να κινηθεί και η τωρινή κυβέρνηση και να αφήσει στην άκρη τους προσχεδιασμένους αιφνιδιασμούς και τις «αποσπασματικές» κινήσεις που στην καλύτερη περίπτωση δείχνουν άγνοια των αναγκών ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων και στη χειρότερη εξυπηρέτηση συγκεκριμένων συμφερόντων σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος.