



ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

4145
14-2-20

Αθήνα, 14 Φεβρουαρίου 2020

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς:
Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής
Οικονομικών

ΘΕΜΑ: Οριστική απώλεια του δημόσιου ελέγχου και πλήρης ιδιωτικοποίηση η επόμενη ημέρα για τον Οργανισμό Λιμένος Βόλου

Το 2012 και μετά τις εκλογές του Ιουνίου, η συγκυβέρνηση ΝΔ-ΠΑΣΟΚ συνέστησε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ (ΤΑΙΠΕΔ). Προς το σκοπό της αξιοποίησης τους, στο ΤΑΙΠΕΔ εντάχθηκαν τα 10 περιφερειακά λιμάνια της χώρας, συγκεκριμένα τα λιμάνια της Ραφήνας, του Λαυρίου, της Ελευσίνας, του Ηρακλείου, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, της Κέρκυρας, του Βόλου, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης.

Το Φεβρουάριο του 2019, η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ με το νόμο 4597/2019 θεσμοθέτησε τη δυνατότητα υποπαραχωρήσεων δραστηριοτήτων για την αξιοποίηση των λιμανιών, ανατρέποντας το σχεδιασμό των προηγούμενων κυβερνήσεων για πώληση είτε της μιας και μοναδικής μετοχής κάθε λιμανιού που κατέχει το ΤΑΙΠΕΔ, είτε της κατάτμηση της μετοχής σε περισσότερα μερίδια για να μεταβιβασθεί το πλειοψηφικό πακέτο σε ιδιώτες.

Για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας των Οργανισμών Λιμένα αλλά και για την ανταπόδοση των υπηρεσιών που θα προσφέρει για την εύρυθμη λειτουργία του λιμανιού, στο άρθρο 4 του νόμου προβλεπόταν η επιβολή στον υποπαραχωρησιούχο ενός αντισταθμιστικού-ανταποδοτικού τέλους υπέρ του Οργανισμού Λιμένος ύψους 5% επί των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων του. Το ύψος του τέλους καθοριζόταν με Κοινή Απόφαση των υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας πριν από την έναρξη της διαγωνιστικής διαδικασίας που αναλάμβανε να διεκπεραιώσει το ΤΑΙΠΕΔ. Η απόφαση των Υπουργών εκδιδόταν 15 μέρες μετά από σχετική εισήγηση του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού περί του προτεινόμενου ύψους του τέλους, επί τη βάση μελέτης βιωσιμότητας χρηματοοικονομικού συμβούλου, που προβλεπόταν να

προσλαμβάνεται από τη Διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος και με τη σύμφωνη γνώμη του ΤΑΙΠΕΔ.

Ωστόσο, σύμφωνα με προσφάτως ψηφισθείσα τροπολογία της ΝΔ, στο νομοσχέδιο «Κύρωση της από 24.12.2019 Π.Ν.Π. «Κατεπείγουσες ρυθμίσεις για την αύξηση του ποσού του κοινωνικού μερίσματος για το έτος 2019, την παράταση ισχύος του εξωδικαστικού μηχανισμού ρύθμισης οφειλών και την παράταση της προθεσμίας κατάργησης υποθηκοφυλακείων και κτηματολογικών γραφείων» (Α' 212) και άλλες διατάξεις», προβλέπεται ότι ο χρηματοοικονομικός σύμβουλος που θα κάνει τη μελέτη βιωσιμότητας του Οργανισμού, δε θα προσλαμβάνεται πλέον από τη διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος, καθώς στη νέα διάταξη αφαιρείται η συγκεκριμένη αναφορά, περνώντας σιωπηρά την αρμοδιότητα στον μέτοχο, δηλαδή, στο ΤΑΙΠΕΔ.

Ακόμη, με τις νέες ρυθμίσεις, αφαιρείται η παράγραφος 2 του άρθρου 4, με την οποία στο νόμο 4597/2019 οριζόταν ότι «κατ' εξαίρεση, το ύψος του αντισταθμιστικού-ανταποδοτικού τέλους μπορεί να υπερβαίνει το 5% των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων του υποπαραχωρησιούχου, αν με αντικειμενικό τρόπο τεκμηριώνεται ότι διακυβεύεται η βιωσιμότητα του Οργανισμού Λιμένος».

Έτσι, πλέον ορίζεται ως ανώτατο όριο του ανταποδοτικού τέλους που λαμβάνει ο Οργανισμός μετά την υποπαραχώρηση, το 5%, ανεξάρτητα από το αν αυτό πιστοποιείται η βιωσιμότητά τους ή όχι.

Προκαλεί έντονο προβληματισμό το ποια μπορεί να είναι η αιτία γι' αυτή την αλλαγή, καθώς με τον τρόπο αυτό αφαιρείται ουσιαστικά κάθε δυνατότητα οικονομικής επιβίωσης των Οργανισμών Λιμένα, οι οποίοι αναπόδραστα θα οδηγηθούν αργά ή γρήγορα σε χρεωκοπία.

Επιπλέον, με τον τρόπο αυτό αποξενώνεται πλήρως το λιμάνι από την τοπική κοινωνία, η οποία τελικά αποκόπτεται από τη μέριμνα και την ευθύνη για την καλή λειτουργία και την ανάπτυξη του λιμανιού της περιοχής της.

Ο Οργανισμός Λιμένα Βόλου, που διαδέχτηκε το Λιμενικό Ταμείο, έχει μια μακρά ιστορία συνδεδεμένη με την οικονομία της Μαγνησίας και ολόκληρης της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Η αγροτική, η κτηνοτροφική και η βιομηχανική παραγωγή, όπως και η τουριστική οικονομία της περιοχής μας ήταν και παραμένουν σε σχέση απόλυτης αλληλεξάρτησης με το λιμάνι του Βόλου.

Τα τελευταία μάλιστα χρόνια οι Διοικήσεις κατόρθωσαν, και εν μέσω κρίσης, όχι μόνο να διατηρήσουν το λιμάνι ζωντανό αλλά και να αυξήσουν τη διακίνηση πλοίων και φορτίων, να αξιοποιήσουν την ακίνητη περιουσία του – που σημειωτέον επί δεκαετίες παρέμενε ανενεργή και απαξιωμένη – να ενισχύσουν τα μέσα και τις υποδομές του λιμανιού, να εκτελέσουν ορισμένα σημαντικά για τη συντήρηση και βελτίωση του λιμανιού έργα και να επιτύχουν αύξηση κερδοφορίας έως και περίπου 30%.

Συγκεκριμένα στοιχεία για τον Οργανισμό Λιμένος Βόλου:

- Υπήρξε πλήρης βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων και της κερδοφορίας του Οργανισμού. Αναφέρω ενδεικτικά και μόνο πως μέσα στα δύο πρώτα χρόνια ο κύκλος εργασιών ανήλθε στο ποσό των 5.426.969,62€ για τη χρήση 2016 βελτιωμένος κατά σχεδόν 1.000.000 € σε σχέση με τη χρήση 2015 ή σε ποσοστό 17,6%, ενώ τα καθαρά κέρδη της εν λόγω χρήσης ανήλθαν σε 1.556.198,67€ αυξημένος σε ποσοστό 25% σε σχέση με τη χρήση 2015.
- Επίσης τα καθαρά κέρδη της χρήσης 2017 ανήλθαν στο ποσό των 1.728.251,43€, αυξημένα σε ποσοστό 11% σε σχέση με τα ήδη αυξημένα της χρήσης 2016. Τα αποδιδόμενα μερίσματα στο Ελληνικό Δημόσιο ανήλθαν, για τη χρήση 2016 σε 517.436,06€ (για τη χρήση 2015 ήταν 398.679,18€) και για τη χρήση 2017 σε 574.643,60€.
- Διεκδικήθηκαν και εκταμιεύτηκαν για πρώτη φορά από τη σύσταση της Ο.Λ.Β. Α.Ε., από το περικομμένο, λόγω οικονομικής κρίσης, Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, συνολικό ποσό 1.000.000 € περίπου.
- Εκτελέστηκαν και υλοποιήθηκαν έργα και παρεμβάσεις και προμήθειες συνολικού ποσού 1.600.000 €, στο λιμάνι και βελτιώθηκε η ασφάλεια και οι υποδομές του λιμανιού, οι παρεχόμενες στα επαγγελματικά και ιδιωτικά σκάφη παροχές υπηρεσιών, εκσυγχρονίσθηκαν συστήματα φορτοεκφόρτωσης, αποκαταστάθηκαν ζημίες που χρόνιζαν, αξιοποιήθηκαν χώροι και κτίρια που παρέμεναν ανεκμετάλλετοι

Πρέπει να υπογραμμιστούν και τα αντίστοιχα θετικότερα αποτελέσματα που πέτυχαν οι Διοικήσεις όλων των Οργανισμών Λιμένα την περίοδο της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ και στα άλλα 9 λιμάνια.

Σε κάθε περίπτωση, το κυρίαρχο και επιτυχημένο μοντέλο στην Ευρώπη παραμένει ο δημόσιος χαρακτήρας της αρχής διοίκησης και λειτουργίας των λιμανιών. Συγκεκριμένα περίπου 87% των λιμανιών στην Ευρώπη είναι υπό δημόσιο έλεγχο ενώ 7% ήταν μικτής ιδιοκτησίας αλλά και σε αυτές τις περιπτώσεις την πλειοψηφία των μετοχών την έχει το Δημόσιο.

Στο πλαίσιο αυτό 71% των διοικήσεων των ευρωπαϊκών λιμανιών επιδιώκει ένα μείγμα οικονομικών και μη οικονομικών στόχων, που σαφώς δεν μπορούν να αποτελέσουν σκοπούς ενός ιδιώτη επενδυτή. Για παράδειγμα 76% των διοικήσεων των λιμανιών επιδιώκει και επενδύει στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της ευρύτερης του λιμένα περιοχής, 62% στοχεύει στην αποτελεσματική σύνδεση με την ενδοχώρα, 58% στη δημιουργία θέσεων εργασίας στην ευρύτερη περιοχή κ.λπ.

Επειδή, τα 10 περιφερειακά λιμάνια της χώρας, συμπεριλαμβανομένου και του Οργανισμού Λιμένος Βόλου, εντάχθηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ προς το σκοπό της αξιοποίησής τους.

Επειδή, η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ με το νόμο 4597/2019 διαμόρφωσε ένα μοντέλο αξιοποίησης των λιμανιών βασισμένο στις «υποπαραχωρήσεις

δραστηριοτήτων» και όχι πωλήσεις της μιας και μοναδικής μετοχής κάθε λιμανιού που κατέχει το ΤΑΙΠΕΔ.

Επειδή, καταργεί τη δυνατότητα των Ο.Λ. να προσλαμβάνουν χρηματοοικονομικό σύμβουλο για σύνταξη μελέτης βιωσιμότητας.

Επειδή, η νέα τροπολογία προβλέπει την κατάργηση της κατ' εξαίρεση υπέρβασης του ύψους του αντισταθμιστικού/ ανταποδοτικού τέλους μπορεί να υπερβαίνει το πέντε τοις εκατό (5%) των ετήσιων ακαθάριστων εσπράξεων του υποπαραχωρησιούχου, ακόμη και αν διακυβεύεται η βιωσιμότητα του οικείου Οργανισμού Λιμένος Α.Ε.

Επειδή, με την αλλαγή αυτή καταργείται ουσιαστικά κάθε δυνατότητα οικονομικής επιβίωσης των Οργανισμών Λιμένα.

Επειδή, ο Οργανισμός Λιμένα Βόλου έχει μια μακρά ιστορία συνδεδεμένη με την οικονομία της Μαγνησίας και ολόκληρης της Περιφέρειας Θεσσαλίας.

Επειδή, τα τελευταία χρόνια οι Διοικήσεις κατόρθωσαν, και εν μέσω κρίσης, όχι μόνο να διατηρήσουν ζωντανό το λιμάνι αλλά και να αυξήσουν τη διακίνηση πλοίων και φορτίων, να αξιοποιήσουν την ακίνητη περιουσία του.

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. Ποιο είναι το πλήρες σχέδιο αναπτυξιακής επένδυσης για το λιμάνι του Βόλου και εν τέλει με ποια μελέτη αξιοποίησης και ανάπτυξης θα λάβει χώρα;

2. Πότε θα παρουσιαστεί το σχέδιο αυτό στην κοινωνία του Βόλου και κυρίως στους εκπροσώπους της βιομηχανικής, τουριστικής, αγροτικής και κτηνοτροφικής οικονομίας της Μαγνησίας και της Θεσσαλίας;

3. Ποια ακριβώς, βάσει της νέας νομοθεσίας θα είναι η τύχη των Οργανισμών Λιμένων και των εργαζομένων σε αυτούς, αφού τίθεται εν αμφιβόλω η βιωσιμότητα των Ο.Λ.;

5. Για ποιο λόγο η επιχείρηση, την οποία αφορά η υποπαραχώρηση, δηλαδή, οι Ο.Λ. δεν μπορούν να διεξάγουν μελέτη βιωσιμότητας;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Παπανάτσιου Κατερίνα

Σαντορινιός Νεκτάριος