

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Τέλος, θα συζητηθεί η έβδομη με αριθμό 197/4-9-2012 επίκαιρη ερώτηση δευτέρου κύκλου της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Διαμάντως Μανωλάκου προς τους Υπουργούς Οικονομικών και Ναυτιλίας, σχετικά με την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών και μαρίνων της χώρας. Ορίστε, κυρία Μανωλάκου, έχετε το λόγο για δυο λεπτά για να αναπτύξετε την επίκαιρη ερώτησή σας.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι είναι τρία λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Είναι δύο λεπτά για την ανάπτυξη της επίκαιρης ερώτησης και τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας. Εν πάση περιπτώσει, όμως, θα έχετε την ανοχή του Προεδρείου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Ευχαριστώ,

Κύριε Πρόεδρε, είκοσι τρία λιμάνια και μαρίνες του δημοσίου βγαίνουν στο σφυρί. Αυτό λέει η απόφαση της διυπουργικής επιτροπής αναδιαρθρώσεων και αποκρατικοποιήσεων και βεβαίως θα ακολουθήσουν και άλλα μεγάλα λιμάνια. Δηλαδή, οι πύλες εισόδου-εξόδου για πολλές πόλεις, που στηρίζουν την οικονομική δραστηριότητα αλλά είναι και κρίκοι στρατηγικής και εθνικής σημασίας, ιδιωτικοποιούνται.

Οι συνέπειες είναι βαριές και κατά των λαϊκών αναγκών αλλά και των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας, γιατί το πρώτο που θα κάνει ο ιδιώτης θα είναι να ανεβάσει τα λιμενικά τέλη και βέβαια δυσκολίες θα υπάρξουν και στη σύνδεση με το νησιωτικό σύμπλεγμα. Οι εισαγωγές-εξαγωγές θα είναι στον έλεγχο των μονοπωλίων και βέβαια θα επικρατήσει εργασιακός μεσαίωνας και γκετοποίηση, ενώ θα υπάρξει και αποκλεισμός των παραλιμένων δήμων από το θαλάσσιο μέτωπο.

Βεβαίως, φαίνεται ότι φέρνετε και νομοθετική ρύθμιση που αναιρεί την υποχρέωση συμμετοχής του ελληνικού δημοσίου κατά 51% σε επιχειρήσεις σε στρατηγικούς τομείς και υποδομές, ώστε να λυθούν τα χέρια των εταιρειών και στην ιδιωτικοποίηση των δυο μεγάλων λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης που είναι κερδοφόρα.

Αυτό για τον ΟΛΠ, βεβαίως, σημαίνει παραπέρα παραχωρήσεις στην κρουαζιέρα, στο terminal, στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων κ.λπ. Εξάλλου, η παράδοση των μαρίνων στα μονοπωλιακά συμφέροντα σημαίνει μεγαλύτερο μήκος της ακτογραμμής με πανάκριβες υπηρεσίες και αποκλεισμό της πρόσβασης σε χιλιάδες εργαζόμενους προς τη θάλασσα.

Τις ιδιωτικοποιήσεις των λιμανιών τις ζουν ήδη οι λιμενεργάτες στον Πειραιά με μειώσεις μισθών αλλά και προσωπικού και στα δικαιώματά τους και βέβαια και μέσα από την πείρα της «COSCO», όπου έχουν μετατρέψει ένα μέρος του λιμανιού του Πειραιά σε εργασιακό κάτεργο.

Εμείς μέσα από την ερώτηση μας ζητάμε να αποσυρθεί η απόφαση της διυπουργικής επιτροπής αναδιαρθρώσεων και να διατηρηθεί ο δημόσιος χαρακτήρας των τουριστικών λιμένων σε όφελος των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας και ικανοποιώντας τις λαϊκές ανάγκες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το λόγο έχει ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, κ. Μουσουρούλης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ξεκινήσω, αγαπητοί συνάδελφοι, με μία γενική παρατήρηση. Όπως έχει δείξει η μέχρι στιγμής εμπειρία όχι μόνο στη χώρα μας -κυρίως στη χώρα μας- αλλά και διεθνώς, η εκτεταμένη και αντιπαραγωγική δραστηριότητα του κράτους οδήγησε σε αύξηση των σημείων επαφής του δημοσίου τομέα με ιδιωτικά συμφέροντα και δημιούργησε ελλείμματα. Αυτό έχει δυστυχώς επιβεβαιωθεί όλα αυτά τα χρόνια και είναι κάτι, το οποίο πληρώνουμε σήμερα.

Σε ό,τι αφορά στο θέμα που με ρωτάτε, υπάρχουν δύο βασικές στρεβλώσεις στις σκέψεις ορισμένων στη χώρα μας. Πρώτα απ' όλα, ότι τα λιμάνια μπορούν να τα κάνουν όλα: και φορτοεκφόρτωση, χύδην ή σε εμπορευματοκιβώτια και μεταφορά αυτοκινήτων και κρουαζιέρα και ναυπηγοεπισκευή και ό,τι άλλο φανταστείτε και βεβαίως εν προκειμένω και θαλάσσιο τουρισμό,

Η δεύτερη στρέβλωση είναι ότι οι εννιακόσιες περίπου λιμενικές υποδομές που είναι διάσπαρτες στη χώρα και τις διαχειρίζονται πάνω από ογδόντα φορείς μπορούν να αναπτυχθούν μέσω δημοσίων επενδύσεων. Πιστεύω ότι ακόμα και το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας αντιλαμβάνεται ότι αυτό είναι πρακτικά αδύνατον λόγω της έκτασης, της διασποράς αλλά και της ανάγκης να δημιουργηθούν μεγάλες επενδύσεις στα λιμάνια προκειμένου αυτά να καταστούν ανταγωνιστικά στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο.

Όλοι αναγνωρίζουν ότι τα μεγάλα λιμάνια δεν μπορούν να ανταποκριθούν σε αυτές τις απαιτήσεις. Γιατί; Πρώτον διότι, και τα νέα πλοία απαιτούν μεγάλα βυθίσματα αλλά και οι ανάγκες χερσαίας εξυπηρέτησης είναι μεγάλες, πράγμα που σημαίνει άντληση πόρων και βέβαια περιορισμό της όποιας απαξίωσης σε περίπτωση που η άντληση πόρων για επενδύσεις δεν είναι ικανοποιητική.

Δεύτερον, τα μικρά περιφερειακά λιμάνια εκτός από την υποτυπώδη τεχνική και διοικητική τους υποδομή έχουν και αυτά χρονοβόρες διαδικασίες και οπωσδήποτε δεν έχουν τη δυνατότητα να προσελκύσουν μεγάλους πελάτες. Ακόμα, έχουν απουσία διαχείρισης μεγάλων εμπορευματικών ροών. Πάρτε οποιοδήποτε περιφερειακό λιμάνι της χώρας και πείτε μου, πού έχει υπάρξει διαφοροποίηση.

Τι πρέπει να γίνει, λοιπόν; Πρέπει να γίνει προσαρμογή στο ευρωπαϊκό λιμενικό μοντέλο, το οποίο προϋποθέτει μία εθνική στρατηγική για τη λιμενική πολιτική, δηλαδή ταυτότητα των λιμανιών, ποιος πρέπει να κάνει τι και δεύτερον ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή ακριβώς για να προστατεύει τα δικαιώματα των καταναλωτών —αυτό που καταγγέλλετε στην ερώτησή σας— να βλέπει με ποιον τρόπο καθορίζονται οι τιμές και να εξασφαλίζει την ποιότητα παροχής υπηρεσιών από τις λιμενικές αρχές.

Αυτά τα δύο πράγματα ολοκληρώνονται, κυρία συνάδελφε: η στρατηγική εντός ολίγου και η Ρυθμιστική Αρχή πριν το τέλος του έτους. Στη δευτερολογία μου θα σας πω συγκεκριμένα για τα είκοσι τρία λιμάνια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το λόγο έχει η κ. Μανωλάκου για τρία λεπτά να απαντήσει στον Υπουργό και να εκθέσει τις απόψεις της.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Ζητάτε την εμπειρία που μπορεί να υπάρχει από κρατικά λιμάνια. Θα σας πω, λοιπόν, ότι ο ΟΛΠ, το λιμάνι του Πειραιά και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχουν κέρδη και είχαν κέρδη πριν το δώσετε στην «COSCO».

Δεύτερον, εγώ θα σας ρωτήσω με τη δική σας πείρα, η ιδιωτικοποίηση τη; «COSCO» τι φορολογικά έσοδα έφερε στο κράτος, τι έσοδα έφερε στα ασφαλιστικά ταμεία, τι έφερε στα μικρομάγαζα και τις βιοτεχνίες της περιοχής που κλείνουν κάθε μέρα κατά δεκάδες και ποιες είναι οι εργασιακές συνθήκες, το εργασιακό καθεστώς; Οι εργαζόμενοι το οκτάωρο το έχουν ξεχάσει. Έχει «σκοτωθεί», κύριε Υπουργέ, αν δεν το ξέρετε, Η απλήρωτη υπερωρία είναι το καθεστώς.

Αυτά φέρνουν οι ιδιωτικοποιήσεις και τα ζούμε κάθε μέρα.

Η αλήθεια είναι ότι με πολύ καθαρό τρόπο μάς είπατε την ευρωπαϊκή πολιτική. Πράγματι, η ιδιωτικοποίηση είναι προσαρμογή στον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Και αυτό κάνετε, αξιοποιώντας μάλιστα και την οικονομική κρίση, την παρατεταμένη και βαθιά, γιατί ξέρετε ότι βολεύει και στο κεφάλαιο. Τώρα θα τα πάρουν σχεδόν τσάμπα, δημόσια περιουσία, επιβεβαιώνοντας ότι εξυπηρετείτε τα συμφέροντα του κεφαλαίου και όχι του λαού. Εξάλλου, αυτό υποσχθήκατε και τον περασμένο Ιούλιο, όταν συναντηθήκατε με την τρικόκι, περιφρονώντας τη στρατηγική και την εθνική σημασία που έχουν για τη χώρα τα λιμάνια - τονίζω την εθνική σημασία- αλλά και τις ανάγκες των κατοίκων, αφού αποτελούν την πύλη εισόδου και εξόδου.

Εξάλλου, κύριε Υπουργέ, πρέπει να πάτε σ' αυτά τα λιμάνια. Εγώ τις περασμένες μέρες τα επισκέφθηκα, μίλησα με τους δημάρχους, με τις τοπικές κοινωνίες. Ξέρετε τι σημασίας είναι να υπάρχει λιμάνι κάτω από τον έλεγχο του δημοσίου; Εδώ δεν θα μπορούν ούτε τους ασθενείς να μεταφέρουν. Σε τελευταία ανάλυση, οι ιδιωτικοποιήσεις είναι αναπόσπαστο στοιχείο της πολιτικής που σφαγιάζει μισθούς, συντάξεις, επιδόματα, δαπάνες για παιδεία, πρόνοια και υγεία. Διότι μόνο έτσι μπορεί το κεφάλαιο να έχει συνεχή υψηλή κερδοφορία και ανταγωνιστικότητα, όπως είπατε, γιατί αυτό μόνο ενδιαφέρει, γιατί αυτή είναι η ανάπτυξη υπέρ της καπιταλιστικής κερδοφορίας που διασφαλίζει η συμμετοχή της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και για τους εργαζόμενους φέρνει φτώχεια, ανεργία, δυστυχία, περισσότερα προβλήματα.

Εμείς σας το λέμε καθαρά ότι θα καλέσουμε τους εργαζόμενους στα λιμάνια, αλλά και όλους τους εργαζόμενους στους παραπλήσιους δήμους να παλέψουν να ματαιώσουν την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών, να ενώσουν τη φωνή και τη δράση τους μέχρι να γκρεμίσουν αυτήν τη βάρβαρη πολιτική σας, που είναι και στην ιδιωτικοποίηση των λιμανιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε, κυρία Μανωλάκου. Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας): Με όλο το σεβασμό στις απόψεις του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, αγαπητή συνάδελφε, εγώ προσωπικά πιστεύω ότι δυστυχία, φτώχεια και ανεργία έχει φέρει το μοντέλο του κρατικού παρασιτικού καπιταλισμού, που εσείς πρεσβεύετε και υποστηρίζετε ακριβώς με αυτήν την ερώτηση σας. Αυτό είναι ένα γενικότερο πολιτικό σχόλιο και πάλι το λέω με όλο το σεβασμό.

Επί του συγκεκριμένου θα ήθελα να πω ότι εμείς προετοιμάζουμε ένα πρόγραμμα, το οποίο ξαναλέω θα οδηγήσει σε τρία πράγματα τα οποία είναι αυταπόδεικτα από τη διεθνή εμπειρία. Και διεθνή εμπειρία όχι μόνο στην Ευρώπη, αλλά και σε χώρες - προσέξτε, κύριοι συνάδελφοι- που ο δημόσιος τομέας έχει μεγάλο ποσοστό ελέγχου του παραγωγικού συστήματος. Παντού, λοιπόν, υπάρχει η διεθνής εμπειρία.

Το πρώτο είναι η ανάπτυξη και η αναβάθμιση των υποδομών σαφέστατα μέσω των επενδύσεων που στο δημόσιο τομέα δεν υπάρχουν και καλό θα ήταν να μας πει κάποιος πώς θα τις έκανε το ΚΚΕ, αν αναλάμβανε την τύχη της χώρας, με ελλείμματα που θα οδηγούσαν σε πολλαπλάσια δυστυχία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Αλλη εξουσία, κύριε Υπουργέ. Εξουσία του λαού και όχι του κεφαλαίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας): Δεύτερον, ενίσχυση των τοπικών κοινωνιών, είναι αντιληπτό τι θα γίνει, εάν προσελκύσουμε και ελλιμενίσουμε περισσότερα σκάφη, κάτι που δεν έχει γίνει μέχρι τώρα, ακόμα και σε δήμους που ελέγχονται από το Κομμουνιστικό Κόμμα; Υπάρχουν Δήμαρχοι, οι οποίοι είναι αρμόδιοι για τα λιμενικά ταμεία της περιοχής τους. Μάλιστα, έχουμε δημοτικά λιμενικά ταμεία που πρόσκεινται στο Κομμουνιστικό Κόμμα. Έχουν εκλεγεί με τη σημαία του Κομμουνιστικού Κόμματος. Αλήθεια, γιατί δεν προχωρούν να προσελκύσουν αυτές τις επενδύσεις στην περιοχή τους; Περιμένουν το «μάννα εξ ουρανού», διά του κρατικού προϋπολογισμού; Ασφαλώς, όχι.

Θέλω να σας πω, επίσης, ανοίγοντας μια παρένθεση, ότι υπάρχουν δήμαρχοι οι οποίοι τηλεφώνησαν -κατ' ιδίαν θα σας πω και ποιοι ήταν αυτοί- και ζήτησαν να τους εξηγήσουμε γιατί δεν είναι μέσα στα είκοσι τρία λιμάνια που παραχωρούνται. Και προσοχή: Παραχωρούνται, δεν πωλούνται. Παραχωρούνται για συγκεκριμένο λόγο και για συγκεκριμένο χρόνο.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ - ΝΟΤΗΣ ΜΑΡΙΑΣ: Στα πόσα χρόνια παραχωρούνται;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας): Ανάλογα με την ελκυστικότητα της επένδυσης.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξης του χρόνου αμιλίας του κυρίου Υπουργού)

Υπάρχει στην επίκαιρη ερώτηση σας -αν μου επιτρέπετε, κύριε Πρόεδρε- κάτι που έχει σημασία, πέραν των άλλων που, κατά τη γνώμη μου, δεν αντέχουν σε κριτική. Ρωτάτε τι θα γίνει με τη χερσαία ζώνη και νομίζω ότι οφείλω να δώσω μια απάντηση,

Κατ' αρχάς, δεν επηρεάζεται η χερσαία ζώνη λιμένα. Τα είκοσι τρία λιμάνια είναι χωροθετημένα, η δε χερσαία ζώνη είναι οριοθετημένη. Εάν δείτε προσεκτικά την απόφαση, παραπέμπει σε νομοθεσία και σε καθένα από αυτά τα είκοσι τρία λιμάνια που επισκεφθήκατε επισημαίνεται ακριβώς το σχέδιο. Δεν πιστεύω ότι πήγατε σε όλα, αλλά μιλάμε για σαφέστατη χωροθέτηση σε καθένα από αυτά.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Στην Ύδρα είναι ενιαία όλα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρία συνάδελφε, ξέρετε ότι δεν μπορεί να γίνει διάλογος με αυτόν τον τρόπο. Αφήστε τον Υπουργό να ολοκληρώσει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θα αποδοθεί όλη η χερσαία ζώνη, αλλά μόνο το τμήμα που είναι απαραίτητο και στη χερσαία και τη θαλάσσια ζώνη προκειμένου να λειτουργήσει η εγκατάσταση ως μαρίνα, για να μπορούν, για παράδειγμα, τα σκάφη το χειμώνα να βγαίνουν εκτός λιμένα ή να γίνονται διάφορες εργασίες.

Επίσης, προ της οποιασδήποτε προκήρυξης γίνει από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου -είτε μεμονωμένα, είτε σε πακέτα- θα υπάρχει συνεννόηση με τα αρμόδια Υπουργεία, για να γίνει η οριστικοποίηση της οριοθέτησης της ζώνης που θα παραχωρηθεί.

Νομίζω ότι όλα αυτά δεν είναι καινούριο εφεύρημα, είναι ένα μοντέλο που έχει εφαρμοστεί διεθνώς και έχει δημιουργήσει ελκυστικές συνθήκες για την προσέλκυση σκαφών αναψυχής. Είναι κάτι που δεν κάναμε εμείς όλα αυτά τα χρόνια, με αποτέλεσμα να υστερούμε σε ολόκληρη τη Μεσόγειο, να χάνουμε έσοδα και να μην υπάρχει διάχυση της ανάπτυξης στις τοπικές κοινωνίες. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.