



του Χρήστου Λαμπρίδη* Η συζήτηση, οι αντιπαραθέσεις και οι συμβιβασμοί, σε σχέση με το περιεχόμενο και τελικά την έγκριση του Master Plan του ΟΛΠ, ήταν και είναι αναμενόμενα. Ο τρόπος με τον οποίο αναπτύσσεται μια πόλη, ως πόλη- λιμάνι, δημιουργεί αντιθέσεις καθώς αντιμετωπίζεται με διαφορετικό τρόπο από τον κάθε πολίτη, ανάλογα με την κοινωνική και ταξική του ένταξη, την πολιτική του οπτική, τα ιδιαίτερα συμφέροντα και τις επιδιώξεις του. Οι πολίτες μπορεί να είναι για παράδειγμα κάτοικοι των παραλιμένων Δήμων, εργαζόμενοι στο λιμάνι ή σε δραστηριότητες που συνδέονται με τη λειτουργία του, επιχειρηματίες που ασχολούνται με λιμενικές ή παρεμφερείς δραστηριότητες, μικρομεσαίοι ή επιχειρηματίες μεγαλύτερου μεγέθους, πολίτες μιας χώρας της οποίας το λιμάνι αποτελεί βασική υποδομή για την οικονομία του κλπ. Αντίστοιχα το σχέδιο που έχει καταθέσει ο ΟΛΠ αποσκοπεί στην επίτευξη των στόχων των επιχειρηματικών συμφερόντων που εκπροσωπεί και κατ' επέκταση των επιδιώξεων μιας μεγάλης κρατικής οντότητας, της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

Αυτές οι διαφορετικές επιδιώξεις δημιουργούν μικρότερες ή μεγαλύτερες αντιθέσεις, οι οποίες εκφράζονται δημόσια, ενώ οι εκπρόσωποι φορέων που προσέρχονται σε αυτή την τυπική ή άτυπη διαδικασία κρίνονται ανάλογα με το ρόλο τους, τις ενέργειες τους και θα κριθούν σε σχέση με το τελικό αποτέλεσμα. Όλη αυτή η πραγματικότητα η οποία δεν αποτελεί ελληνική πρωτοτυπία, αλλά τον κανόνα στη διαχείριση μεγάλων έργων υποδομής σε όλη την Ευρώπη, επιχειρήθηκε κατά το παρελθόν και επιχειρείται και τώρα να εμφανιστεί, ως κάτι το πρωτόγνωρο, ως μια κατάσταση η οποία λειτουργεί εις βάρος των επενδύσεων.

Στο πλαίσιο αυτού του δημόσιου διαλόγου και κυρίως σε ότι αφορά τις διαδικασίες και λιγότερο στο περιεχόμενο του σχεδίου ανάπτυξης του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας για τις επόμενες δεκαετίες, κατατίθενται 4 επισημάνσεις και 2 ερωτήματα :

Επισήμανση Πρώτη:

Περί της αυτοτέλειας της ΕΣΑΛ και του ρόλου της εκάστοτε κυβέρνησης στην έγκριση του Master Plan

Η έγκριση του περιεχομένου του Master Plan αποτελεί μια απόφαση που σχετίζεται αφενός με την οπτική και την παρέμβαση της πολιτικής δύναμης, που είναι κάθε φορά στην κυβέρνηση, αλλά και με τις νομικές και επιστημονικές παραμέτρους οι οποίες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την αξιολόγηση της μελέτης από τα στελέχη της δημόσιας διοίκησης που έχουν την σχετική ευθύνη. Αυτή η πραγματικότητα αντανάκλα και στη σύνθεση της

Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων η οποία είναι διυπουργική επιτροπή, στην οποία πρόεδρος είναι πολιτικό πρόσωπο- ο εκάστοτε Γενικός Γραμματέας Λιμένων- ο οποίος και έχει τη δυνατότητα της εισηγησης, και μέλη εκπρόσωποι Υπουργείων και φορέων που καλούνται να αξιολογήσουν επενδυτικά σχέδια και έργα σε λιμάνια, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία αλλά και την επιστημονική τους γνώση και κατάρτιση.

Η προεξόφληση της έγκρισης του Master Plan μέσω κυβερνητικών διαρροών για τη συνεδρίαση της 25ης Σεπτεμβρίου, δείχνει την αδυναμία των στελεχών της ΝΔ να αντιληφθούν τη θεσμική αυτοτέλεια οργάνων της δημόσιας διοίκησης και τη βούληση τους να ελέγξουν τις αποφάσεις τους. Το περιεχόμενο δε της τελευταίας Απόφασης της ΕΣΑΛ δεν μπορεί να κριθεί καθώς το Υπουργείο επέλεξε να εκδώσει ένα λιτό δελτίο τύπου για το θέμα, ενώ μέχρι την ώρα που γράφεται αυτό το κείμενο δεν έχει δημοσιοποιηθεί το πρακτικό.

Επισήμανση Δεύτερη: Περί του περιεχομένου των Αποφάσεων της ΕΣΑΛ κατά τη θητεία της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ

Κατά τη θητεία της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ ελήφθησαν αποφάσεις, επί του Master Plan οι οποίες αναγνώριζαν την ανάγκη αναζωογόνησης της οικονομικής και αναπτυξιακής δραστηριότητας, μέσω της υλοποίησης επενδύσεων και γι αυτό εγκρίθηκε το σύνολο των υποχρεωτικών επενδύσεων, ενώ έγινε αποδεκτή η πλειοψηφία των πρόσθετων. Ωστόσο αυτές οι αποφάσεις στόχευαν επίσης στην αρμονική συνύπαρξη των λειτουργιών του λιμένα με τις ανάγκες της πόλης, της τοπικής οικονομίας και των εργαζομένων.

Για το σκοπό αυτό

Απορρίφθηκαν έργα :

- MALL

- Ναυπηγείο Mega Yachts

Τέθηκαν περιορισμοί σε προτεινόμενα έργα:

-

Logistics Center

- Πενταώροφες Αποθήκες Αυτοκινήτων
- Ξενοδοχεία

Τέθηκαν όροι που αφορούσαν:

- στις χρήσεις γης (πχ δεν έγινε αποδεκτή η χρήση “ναυπηγείο”)
- στην προστασία του περιβάλλοντος
- στην προστασία των αρχαιοτήτων και των νεότερων μνημείων

□ Προτάθηκαν:

- Η υιοθέτηση της δημιουργίας Μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων
- Η δημιουργία υποδομών ρευματοδότησης κρουαζιεροπλοίων από το λιμάνι καθώς και άλλες παρεμβάσεις.

Επισήμανση Τρίτη:

Περί διαβούλευσης κατά τη θητεία της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ

Για το περιεχόμενο του Master Plan που είχε κατατεθεί και αξιολογήθηκε στις συνεδριάσεις της ΕΣΑΛ του Ιουλίου και του Φεβρουαρίου του 2019, υπήρξε εκτεταμένη διαβούλευση. Υπενθυμίζεται ότι η ΕΣΑΛ με απόφαση της έκρινε ότι δεν είχε συντελεστεί πλήρως η απαίτηση για διαβούλευση και ζήτησε παράταση της διαδικασίας. Το 2018 η

Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων είχε πραγματοποιήσει σύσκεψη διαβούλευσης επί του τότε κατατεθέντος σχεδίου Master Plan, ενώ είχε πραγματοποιηθεί σειρά επιμέρους συσκέψεων επί του θέματος με εκπροσώπους της αυτοδιοίκησης, κινήσεων πολιτών και παραγωγικών φορέων. Ανάλογες συσκέψεις διαβούλευσης πραγματοποιήθηκαν με πρωτοβουλία της ΔΑΛ/ Π πριν τη συνεδρίαση της ΕΣΑΛ.

Επισήμανση Τέταρτη: Περί διαβούλευσης επί του νέου σχεδίου MASTER PLAN.

Η διαβούλευση προβλέφθηκε από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ στη σύμβαση παραχώρησης, η οποία κυρώθηκε με νόμο, ως ουσιαστική διαδικασία κατά το πρότυπο διαδικασιών που ακολουθούνται σε ανάλογα έργα στο εξωτερικό. Η διαβούλευση δεν είναι συζήτηση χωρίς ατζέντα για απλή ανταλλαγή απόψεων. Η διαβούλευση γίνεται επί συγκεκριμένου σχεδίου στο οποίο, ο έχων την ευθύνη της διαβούλευσης και της σύνταξης του σχεδίου πρέπει είτε να αποδεχτεί τις αιτιάσεις των φορέων είτε να τις απορρίψει αιτιολογημένα. Όποιος υποστηρίζει την αξία διαδικασιών που είναι και ουσιαστικές και θεσμικά κατοχυρωμένες, αντιλαμβάνεται ότι δεν μπορεί να γίνεται διαβούλευση επί συγκεκριμένου σχεδίου και τελικά να τίθεται προς έγκριση σχέδιο με νέες επενδύσεις, οι οποίες όχι μόνο δεν αποτέλεσαν αντικείμενο της διαβούλευσης αλλά ούτε καν γνωστοποιήθηκαν.

Είναι γνωστό ότι το νέο σχέδιο περιλαμβάνει:

- Την κατασκευή νέου προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων στο χώρο του car terminal στο Κερατσίνι
- Τη μεταφορά του car terminal στο νέο μόλο Δραπετσώνας με την ταυτόχρονη “έξωση” της ναυπηγοεπισκευής από την περιοχή.

Αυτό το σχέδιο όχι μόνο δεν αποτέλεσε αντικείμενο διαβούλευσης αλλά δεν είχε κατατεθεί ούτε προφορικά ως πρόταση. Κατά συνέπεια, δεν έχει συντελεστεί η συμβατική

υποχρέωση για την πραγματοποίηση διαβούλευσης.

Τέλος, επειδή τέθηκαν δημόσια ερωτήματα σχετικά με την υπευθυνότητα ή μη πρώην κυβερνητικών στελεχών του ΣΥΡΙΖΑ που ασχολήθηκαν με το θέμα, θα ήθελα με τη σειρά μου να θέσω τα εξής δύο ερωτήματα με την προσθήκη υποερωτημάτων:

Ερώτημα Πρώτο:

- Γιατί, ενώ η ΟΛΠ ΑΕ, κατά τη θητεία της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, όταν της ζητήθηκε να υποβάλλει νέο Master Plan στο οποίο θα ενσωμάτωνε τις παρατηρήσεις της Επιτροπής στην ΕΣΑΛ προκειμένου να εγκριθεί, επικαλούμενη συμβατικούς και άλλους λόγους αρνήθηκε να το κάνει;
- Γιατί στη συνέχεια υπέβαλλε νέο Master Plan όταν την ανάληψη της διακυβέρνησης της χώρας ανέλαβε η Νέα Δημοκρατία ;
- Έπαψαν να ισχύουν οι συμβατικοί και οι λοιποί λόγοι που επικαλούνταν πριν τον Ιούλιο;

Ερώτημα Δεύτερο:

- Τα νέα, τόσο σημαντικά κατά την ΟΛΠ ΑΕ και την κυβέρνηση για την ανάπτυξη του λιμανιού έργα, γιατί δεν είχαν συμπεριληφθεί σε καμία από τις εκδόσεις του Master Plan μέχρι τον Ιούλιο του 2019 και δεν είχαν τεθεί ούτε καν σε προφορικές συζητήσεις σε οποιοδήποτε επίπεδο μέχρι τότε;
- Γιατί αυτά τα έργα, η υλοποίηση των οποίων έχει προκαλέσει σωρεία αντιδράσεων από την πλοιοκτησία έως τους εργαζόμενους, και από την αυτοδιοίκηση μέχρι τους επιχειρηματίες της ναυπηγοπιοσκευυής, δεν κατατέθηκαν στην ΕΣΑΛ κατά τη διάρκεια της θητείας της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ και κατατέθηκαν κατά τη διάρκεια της θητείας της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας;

Η αξιολόγηση της πορείας των κομμάτων και των κυβερνήσεων στα σχέδια υλοποίησης μεγάλων έργων στη χώρα μας, ο τρόπος με τον οποίο αντιλαμβάνονται οι πολιτικές δυνάμεις το δημόσιο συμφέρον καθώς και πιθανές δεσμεύσεις που ορισμένοι έχουν αναλάβει δίνουν πιθανά τις απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα.

*Χρήστος Λαμπρίδης

Πρώην Γενικός Γραμματέας Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής

& Ναυτιλιακών Επενδύσεων του ΥΝΑΝΠ

Πρώην Πρόεδρος της ΕΣΑΛ