



Υπερψηφίστηκε στην Ολομέλεια της Βουλής, η τροπολογία με την οποία επικυρώνεται το ιδιωτικό συμφωνητικό ανάμεσα στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) και την ΣΕΠ Α.Ε., (την ελληνική θυγατρική της κινεζικής εταιρείας Cosco), για τον δεύτερο και τρίτο προβλήτα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά. Τοποθέτηση του βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ Θ.Δρίτσα για την συμφωνία ΟΛΠ-Cosco:

«Δεν χρειάζεται να παρουσιάσετε τις επιτυχίες της Cosco. Το λιμάνι του Πειραιά είναι κερδοφόρο και ήταν πάντα το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά κερδοφόρο και ήταν πάντα φιλέτο, πύλη της Ανατολής προς την Ευρώπη, τεράστια συγκριτικά πλεονεκτήματα. Να σας θυμίσω, κύριε Υπουργέ, ότι η περίφημη ανάθεση στην Cosco έγινε με το ταξίδι του Καραμανλή στην Κίνα, ενώ ο ΟΛΠ είχε έτοιμο το σχέδιο της πενταετούς ανάπτυξης των νέων επενδύσεών του, έτοιμο και χρηματοδοτημένο κατά 75%, ακριβώς γιατί η αναπτυξιακή πορεία του λιμανιού του Πειραιά είναι δυναμική και θα μπορούσε να είναι επ' ωφελεία του ελληνικού λαού. Στην Κίνα, συνοδευόμενος από εφοπλιστές ο κ. Καραμανλής, έκλεισε τη συμφωνία. Οι εφοπλιστές πήραν εκπτώσεις και δάνεια για να κατασκευάζουν τα πλοία τους στα κινεζικά ναυπηγεία και ο Καραμανλής έδωσε το λιμάνι του Πειραιά στην Cosco. Αυτό είναι! Και ήρθαν εδώ, και μάλιστα απροετοίμαστα, να το περάσουν με απευθείας ανάθεση! Έσπασαν τα μούτρα τους και κηρύχθηκε η διαδικασία του διαγωνισμού. Ωραία!

Πού κατέληξε; Το είδαμε όλοι, το ξέρουμε όλοι, το συζήτησε η ελληνική Βουλή. Ένας διαγωνισμός προδιαγεγραμμένου αποτελέσματος! Και ερχόμαστε τώρα, ακριβώς όταν πάλι το τεράστιο άλμα της δυναμικότητας του λιμανιού του Πειραιά οφείλεται σε μία πάλι δημόσια επένδυση, τη σιδηροδρομική γραμμή Ικονίου-Θριασίου, μέσω της οποίας συνδεδεμένα η μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων διά του σιδηροδρομικού δικτύου στην Κεντρική Ευρώπη φέρνει όφελος οκτώ ημερών έναντι της διά θαλάσσης μεταφοράς.

Οκτώ ημέρες μεταφορική επιτάχυνση μεταφράζεται σε κάποια δισεκατομμύρια. Γι' αυτό έρχονται οι μεγάλες εταιρείες ως πελάτες της COSCO για μεταφορά τράνζιτ εμπορευμάτων και όχι εσωτερικού. Αυτό είναι ο μεγάλος πλούτος του ελληνικού λαού, της ελληνικής κοινωνίας, του ελληνικού κράτους και εσείς διαπραγματεύεστε ακόμη και την κατάργηση του ελάχιστου εγγυημένου τιμήματος! Δεν διαπραγματεύεστε καθόλου την κατοχύρωση των εργασιακών δικαιωμάτων που είναι σε συνθήκες Νταχάου, όπως απέδειξε η μεγάλη κινητοποίηση που ξέσπασε ξαφνικά πριν λίγους μήνες.

Βέβαια, θα ήταν ευτυχέστερο –κάνω μία παρένθεση- εάν δεχόσασταν την τροπολογία του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας για τους απολυμένους εργαζόμενους του Αγούδημου που μένουν μετέωροι επί χρόνια.

Εγώ θα ήθελα να επισημάνω μία ακόμη πρόβλεψη που έχει αυτή η σύμβαση, ότι η διεξαγωγή των σχετικών δικαστικών διαδικασιών που θα προκύψουν σε περίπτωση οποιασδήποτε δικαστικής ή διοικητικής διένεξης, την αναλαμβάνουν η ΣΕΠ και η COSCO. Αυτό καλό είναι, αλλά είναι φανερό ότι είναι επισφαλής αυτή η σύμβαση. Είναι άκρως επισφαλής, γιατί δεν είναι προϊόν διαγωνισμών και μιας πραγματικής κατοχύρωσης των δημόσιων συμφερόντων.

Θέλω, επίσης, να επισημάνω ότι ακόμη και η προβλήτα 1, που είναι υπό τον έλεγχο του ΟΛΠ, είναι σε ανοδική δυναμική πορεία.

Τέλος, κλείνω με δύο τηλεγραφικά σχόλια. Εάν πωληθεί το λιμάνι του Πειραιά, το 67% και το πάρει η COSCO, που έχει όλες τις προϋποθέσεις πλέον να έχει προνομιακή σχέση, όλη αυτή η σύμβαση πώς θα λειτουργήσει; Πώς ακριβώς θα λειτουργήσει αυτή η σύμβαση με ιδιοκτήτη του λιμανιού την COSCO;

Τέλος, θέλω να πω εν κατακλείδι ότι όλη αυτή η κριτική μας δεν έχει να κάνει σε τίποτα με τις αναγκαίες φιλικές σχέσεις που πρέπει η χώρα μας να έχει με την Κίνα και με τον κινεζικό λαό και το κινεζικό κράτος. Οι σχέσεις, όμως, πρέπει να είναι ισότιμες, έστω και αν πρόκειται για ένα γίγαντα και για μία χώρα σαν τη χώρα μας. Δεν γίνεται να εκχωρείται το δημόσιο συμφέρον. Και αυτή είναι η θέση του ΣΥΡΙΖΑ και προς αυτήν την κατεύθυνση πραγματικά μπορούμε να έχουμε αναπτυξιακή διαδικασία σε όφελος του ελληνικού λαού και της ελληνικής κοινωνίας και όχι σε όφελος ολίγων».