
Οι εργαζόμενοι του ΟΛΘ καταγγέλλουν το ΤΑΙΠΕΔ για λάθος χειρισμούς και απώλεια εσόδων

2017/11/28 08:55 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Απώλεια εσόδων και σοβαρές οικονομικές ζημιές, που ποσοτικοποιούνται συνολικά σε εκατομμύρια ευρώ, καταγράφουν την τελευταία διετία το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά και το ελληνικό δημόσιο, «εξαιτίας των πράξεων και των παραλείψεων του ΤΑΙΠΕΔ» κατά τη διαδικασία πώλησης του 67% του Οργανισμού Λιμένος (ΟΛΘ ΑΕ), όπως ισχυρίστηκαν την Δευτέρα, στη διάρκεια συνέντευξης Τύπου οι εργαζόμενοι, όπως μετέδωσε το ΑΜΠΕ.

Κατά τους ίδιους, οι οικονομικές απώλειες προκύπτουν -μεταξύ άλλων- από το «πάγωμα» της επέκτασης της 6ης προβλήτας, τη ματαίωση εκτέλεσης προμηθειών που είχαν ως συνέπεια την υπολειτουργία των τεσσάρων γερανογεφυρών, αλλά και από τη σταδιακή έκπτωση -όπως υποστηρίζουν- στους όρους παραχώρησης του 67% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΘ ΑΕ.

Επιπλέον, οι εργαζόμενοι αναφέρουν ως ζημιόγono τη ματαίωση 78 προσλήψεων, που είχε, όπως λένε, ως αποτέλεσμα την αδυναμία της εταιρείας να προσφέρει υπηρεσίες σχετικές με τον χώρο εναπόθεσης των προς εξαγωγή εμπορευματοκιβωτίων.

Με άλλα λόγια, οι ζημιές χωρίζονται -σύμφωνα πάντα με τους εργαζομένους- σε δύο κατηγορίες: σε εκείνες που έχουν ήδη μετρήσιμο αντίκτυπο στις οικονομικές καταστάσεις του Οργανισμού και σε εκείνες που προκύπτουν από το γεγονός ότι δεν έχουν γίνει κινήσεις, που θα εξασφάλιζαν στο λιμάνι περισσότερα έσοδα μακροχρόνια.

Οι εργαζόμενοι κατέθεσαν προ ημερών σχετικό συμπληρωματικό υπόμνημα ενώπιον του Ζ' Πταισματοδίκη Θεσσαλονίκης, ενδιαμέσου προς τον Εισαγγελέα Διαφθοράς Αθηνών, ως συμπλήρωμα στην παλαιότερη (από 21/3/2017) μηνυτήρια αναφορά τους.

Στο υπόμνημα υποστηρίζουν ότι το ΤΑΙΠΕΔ δεν λειτούργησε ως φορέας εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος, έστω και νοούμενου αυτού ως στενά ταμειακού, αλλά ως φορέας υποστήριξης των συμφερόντων των υποψήφιων αγοραστών.

Αποφασισμένοι για παρέμβαση στο Ευρωκοινοβούλιο

Μάλιστα, οι εργαζόμενοι είναι αποφασισμένοι να κάνουν παρέμβαση στο Ευρωκοινοβούλιο και να καταθέσουν αναφορά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Ανταγωνισμού, καταγγέλλοντας ότι με τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης καταστρατηγούνται τα προβλεπόμενα στον ευρωπαϊκό κανονισμό 352 για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια, την προσφορά δημόσιας περιουσίας και τα εργασιακά θέματα.

Παράλληλα, δεν αποκλείουν το ενδεχόμενο κινητοποιήσεων, εφόσον σε συνάντηση που αναμένεται να έχουν με τον αρμόδιο υπουργό, Παναγιώτη Κουρουμπλή, δεν κλείσουν εκκρεμότητες σχετικές με τις εργασιακές σχέσεις στη διάδοχη κατάσταση στο λιμάνι,

Αναλυτικότερα, όπως υποστήριξε η γενική γραμματέας της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας (ΟΜΥΛΕ), Φανή Γουργούρη, πρόεδρος του Συλλόγου Διοικητικών Υπαλλήλων, συνεπεία της απόφασης του ΤΑΙΠΕΔ για σταμάτημα της επέκτασης της 6ης προβλήτας τον Αύγουστο του 2012, το ελληνικό δημόσιο «ζημιώθηκε» μόνο το 2016 με 3,2 εκατ. ευρώ, καθώς αν το έργο γινόταν -με βάση τη χωρητικότητα που θα αναπτυσσόταν και τη δυναμικότητα που θα μπορούσε να διαχειριστεί το λιμάνι- ο ΟΛΘ θα είχε πολύ υψηλότερα έσοδα.

Ως εκ τούτου, το ελληνικό δημόσιο θα εισέπραττε τα αυξημένα μερίσματα, που θα προέκυπταν από την άνοδο των διακινούμενων φορτίων και άρα και των κερδών.

Σε ό,τι αφορά τη συμφωνία πώλησης, οι εργαζόμενοι υποστηρίζουν ότι η άμεση ζημία προκύπτει από την πώληση εφάπαξ του 67% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΘ (σε αντίθεση με ό,τι έγινε στον Πειραιά, όπου η πώληση πραγματοποιήθηκε σε δύο φάσεις), με αποτέλεσμα το δημόσιο να στερείται μερίσματα για μία τουλάχιστον πενταετία.

Η γενική γραμματέας της ΟΜΥΛΕ επισήμανε ακόμη ότι, τη διετία 2016-2017 οι γερανογέφυρες του λιμένας (δύο που χρονολογούνται από τη δεκαετία του '80 και ισάριθμες από τα τέλη της δεκαετίας του '90) κατέγραψαν πολλές «νεκρές» μέρες, «εξαιτίας των προμηθειών που έκοψε το ΤΑΙΠΕΔ».

Ενδεικτικό είναι ότι στο διάστημα αυτό η Γερανογέφυρα 4, «ναυαρχίδα» του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, έμεινε σε πλήρη ακινησία για 100 ημέρες, ενώ τις υπόλοιπες υπολειτούργουσε.

Απώλειες άνω του 1 εκατ. ευρώ από την κινητοποίηση στην Πύλη 16

Παράλληλα, σημείωσε, από το 2011 το λιμάνι λειτουργεί με πολύ λιγότερο προσωπικό σε σχέση με τις ανάγκες, αφού και η απόφαση που το διοικητικό συμβούλιο της ΟΛΘ είχε λάβει εν έτει 2016 για 78 προσλήψεις με τη διαδικασία του ΑΣΕΠ, ουδέποτε έγιναν.

Οι ελλείψεις προσωπικού επηρεάζουν, σύμφωνα με την κα Γουργούρη και τον τομέα

των προς εξαγωγή εμπορευματοκιβωτίων: εάν υπήρχε επαρκώς στελεχωμένος χώρος εναπόθεσης κοντέινερς προς εξαγωγή, τότε το λιμάνι θα κέρδιζε 4 εκατ. ευρώ ετησίως, εκ των οποίων 1,3 εκατ. θα ήταν λειτουργικά κέρδη.

Στο σκηνικό αυτό προστέθηκε τον Σεπτέμβριο του 2017 και η απεργία των τελωνειακών υπαλλήλων στη νυχτερινή βάρδια στην Πύλη 16 του λιμανιού, από την οποία διακινούνται σήμερα τα συγκεκριμένα εμπορευματοκιβώτια.

«Σύμφωνα με δικά μας στοιχεία, σε αυτό το δίμηνο (που βρίσκεται σε εξέλιξη η κινητοποίηση των τελωνειακών) τέσσερα πλοία, με 3000 κινήσεις φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, ακύρωσαν αφίξεις που είχαν ανακοινωθεί, με αποτέλεσμα ζημία 400.000 ευρώ, ενώ άλλα οκτώ άλλαξαν δρομολόγιο, κάτι που στοιχίζει 660.000 ευρώ», σημείωσε η κα Γουργούρη και πρόσθεσε ότι και οι «εργασίες στην ξηρά» (φόρτωση κάρβουνου και νικέλιου) σε μεγάλο βαθμό δεν γίνονται πλέον από τον ΟΛΘ (στο εννεάμηνο οι φορτώσεις περιορίστηκαν κατά 68%), με αποτέλεσμα την απώλεια εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ από φορτία που χάθηκαν.

Ο πρόεδρος του Σωματείου Χειριστών ΟΛΘ κι εκπρόσωπος των εργαζομένων στο διοικητικό συμβούλιο, Λάζαρος Τανταλίδης, επισήμανε στη διάρκεια της συνέντευξης Τύπου ότι συν τοις άλλοις ο ιδιώτης που αποκτά το 67% του λιμένος (σ.σ. η κοινοπραξία DIEP GmbH-Terminal Link SAS- Belterra Investments Ltd) δεν δεσμεύεται για εκτέλεση περιβαλλοντικών έργων, όπως για τη διαχείριση ρύπων που αφορούν την παραθαλάσσια ή αέρια ρύπανση.

Από την πλευρά του, ο πρόεδρος του Εργατοϋπαλληλικού κέντρου Θεσσαλονίκης, Παναγιώτης Τσαραμπουλίδης, υποστήριξε ότι οι διαδικασίες στο λιμάνι κινούνται κόντρα στο δημόσιο συμφέρον κι ότι «όλο αυτό το χρονικό διάστημα η λειτουργία του λιμανιού υπονομεύεται από τους κυβερνώντες» αφενός για να πέσει το τίμημα εξαγοράς του 67% και αφετέρου για να φανεί ως «αναγκαίο κι αναπόφευκτο κακό» η ιδιωτικοποίηση.

Ο ίδιος υποστήριξε ότι με τα υψηλά ταμειακά διαθέσιμά του, το λιμάνι θα μπορούσε να έχει εύκολα πρόσβαση σε δανεισμό για την υλοποίηση των επενδύσεων ύψους 180 εκατ. ευρώ, που πλέον θα κάνει ο ιδιώτης, εξασφαλίζοντας -χάρη στην ανάπτυξη των υποδομών του- πρόσθετα κέρδη 25 εκατ. ευρώ ετησίως.