

Έρευνα: ΚΩΣΤΑΣ ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
kkyr@enet.gr

Κάθε χρόνο στα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας που διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές για πραγματοποίηση ελέγχων σε εμπορευματοκιβώτια, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, εισέρχονται περίπου 600.000 κοντέινερ. Τη μεγαλύτερη κίνηση έχει το Ε' Τελωνείο Πειραιά που εδρεύει στο Κερατσίνι και τη μικρότερη, το Β' Τελωνείο της Θεσσαλονίκης. Στο πρώτο υπηρετούν περίπου 200 άνθρωποι, εκ των οποίων οι ελεγκτές δεν ξεπερνούν τους είκοσι, ενώ διαθέτει και ομάδα δίωξης λαθρεμπορίου. Στο δεύτερο μόλις την περασμένη Τετάρτη ορίστηκε διευθυντής. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνάς μας, και από τα δύο τελωνεία δεν είναι δυνατόν να ελεγχθούν περισσότερα από πέντε ή έξι κοντέινερ την ημέρα.

Σε καθημερινή βάση, αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Οικονομικών εκδίδει ένα δελτίο το οποίο περιγράφεται ως «ανάλυση επικινδυνότητας». Πρόκειται για τη βαθμολόγηση διαφόρων εισαγόμενων προϊόντων με κλίμακα επικινδυνότητας όσον αφορά την προέλευσή τους.

Ουσιαστικά, το δελτίο αυτό ορίζει την αναγκαιότητα ελέγχου σε τρία βασικά επίπεδα, από το υψηλότερο στο χαμηλότερο. Στάδιο ένα: Φυσικός έλεγχος του φορτίου του κοντέινερ.

Που σημαίνει ότι πρέπει να μεταφερθεί σε έναν ειδικό χώρο του τελωνείου, να ανοιχτεί, να ξεφορτωθεί και να ελεγχθεί. Στάδιο δύο: Προβλέπει τον έλεγχο μόνο των εγγράφων που συνοδεύουν το φορτίο. Στάδιο τρίτο: Το κοντέινερ περνάει ελεύθερα και κατευθύνεται στην αποθήκη της παραλήπτριας εταιρείας. Σύμφωνα με τις στατιστικές αναλύσεις, στόχος των τελωνειακών υπηρεσιών είναι ο φυσικός έλεγχος να γίνεται σε ποσοστό 15%. Σε ποσοστό 75% πρέπει να γίνεται έλεγχος στα έγγραφα του φορτίου και σε ποσοστό 10% το φορτίο να περνάει ελεύθερα. Ολα αυτά εννοείται ότι ισχύουν για τα εμπορευματοκιβώτια που προέρχονται από τρίτες χώρες και όχι από αυτές που ανήκουν στη διευρυμένη, πλέον, Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το επίπεδο «επικινδυνότητας» εκδίδεται με βάση στατιστικούς δείκτες και όχι με την ακριβή γνώση του περιεχομένου κάθε φορτίου. Και φυσικά, με βάση τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί διευκόλυνσης του διεθνούς εμπορίου. Οι οδηγίες αυτές, εντός του 2010, αναμένεται να ορίζουν καθεστώς περισσότερο ελεύθερης διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Σύμφωνα με πληροφορίες, θα αυξηθεί ο αριθμός των κοντέινερ που θα πηγαίνουν κατ' ευθείαν στις αποθήκες της παραλήπτριας εταιρείας, η οποία θα

υποβάλλει με ηλεκτρονικό τρόπο το έγγραφο διασάφησης του φορτίου που θα παραλαμβάνουν. Οι αρχές υπολογίζουν ότι θα είναι περισσότερο αποτελεσματικές εφαρμόζοντας τη μέθοδο των εκ των υστέρων ελέγχων. Τι από όλα αυτά που εισάγονται είναι λαθραίο; Πόσα απ' όλα αυτά τα κοντέινερ είναι φορτωμένα με το εμπόρευμα που φαίνεται και στα χαρτιά

τους αλλά μόνο στο εμπρόσθιο μέρος, ενώ πίσω είναι παραγεμισμένα με λαθραίο εμπόρευμα, τσιγάρα φερ' επείν; Τι από όλα αυτά που περνούν και καταλήγουν στην αγορά έχουν δασμολογηθεί ως μπλουζάκια, με πολύ χαμηλό συντελεστή, ενώ στην πραγματικότητα είναι τηλεοράσεις; Κανείς δεν ξέρει. Και κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες κανείς δεν

ΦΑΚΕΛΟΣ



ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ

600.000 κοντέινερ εισέρχονται κάθε χρόνο σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Κάθε μέρα περνούν από έλεγχο πέντε ή έξι

ΣΑΒΒΑΤΟ 14 ΜΑΡΤΙΟΥ 2009

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ
Σαββατιάτικη



μπορεί να μάθει.

Σύμφωνα με την κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στην τεράστια αυτή αγορά, η μεγαλύτερη κίνηση εμπορευματοκιβωτίων, σε ποσοστό 65-70%, ελέγχεται από την εταιρεία MSC (Mediterranean Shipping Company) με έδρα τη Γενεύη και ακολουθούν οι MAERSK (Δανία), η ZIM (Ισραήλ), η COSCO (Κίνα) και η CMA (Γαλλία). Στελέχη των ελεγκτικών μηχανισμών αναφέρουν ότι οι εταιρείες δεν είναι σε θέση να γνωρίζουν το περιεχόμενο των φορτίων που μεταφέρουν.

Ενδεικτικό είναι ότι ένα από τα πολλά έγγραφα που συνοδεύουν το κοντέινερ και υπογράφεται από τη μεταφορική εταιρεία φέρει τον

τίτλο «said to contain» (δηλώθηκε ότι μεταφέρει). Κάθε μία από αυτές τις εταιρείες φροντίζουν να κλείνουν συμβόλαια με τα οποία εξαρτούν την οικονομική ζωή σε ένα λιμάνι από τις ίδιες και τον κύκλο εργασιών τους.

Τρανό παράδειγμα, η απόλυτη σχέση του λιμανιού της Νάπολης στην Ιταλία με την κινεζική COSCO, της οποίας ο στόλος μεταφέρει σε ολόκληρο τον πλανήτη την κυριαρχία των φτηνών κινεζικών ρούχων, υποδημάτων και τις καραβιές των παραποιημένων -ντουμπλαρισμένων- προϊόντων γνωστών οίκων μόδας. Το λιμάνι της Νάπολης θεωρείται η βασικότερη πύλη εισόδου λαθρεμπορευμάτων στην Ευρώπη, καθώς ελέγχεται απολύτως από ομάδες της ναπολιτανικής μαφίας, της γνωστής Καμόρα. Στις 5 Μαρτίου, στη Βουλή, κυρώθηκε η σύμβαση του ΟΛΠ με την COSCO, στην οποία παραχωρείται το φορτοεκφορτωτικό κομμάτι του λιμανιού του Πειραιά. Την κύρωση ψήφισε μόνο η κυβερνητική πλειοψηφία.

Τις ημέρες που είχαν ξεκινήσει διαπραγματεύσεις για την εκχώρηση μέρους του λιμανιού του Πειραιά στην COSCO και οι εργαζόμενοι προχώρησαν σε απεργιακές κινητοποιήσεις, παρατηρήθηκε κατακόρυφη αύξηση της κίνησης σε περιφερειακά λιμάνια. Στον Αστακό, το Λαύριο, τον Βόλο και τον Σκαρामαγκά. Εννοείται πως σε αυτά τα λιμάνια ο έλεγχος είναι όχι απλώς υποτυπώδης αλλά σχεδόν ανύπαρκτος. Για παράδειγμα, οι περίπου 25 υπάλληλοι του τελωνείου Λαυρίου κλήθηκαν μόλις σε μία ημέρα να υποδεχτούν περισσότερα από 100 κοντέινερ.

Σύμφωνα με τα οργανογράμματα, οι τελωνειακοί υπάλληλοι θα έπρεπε να είναι 4.000 σε ολόκληρη την Ελλάδα. Απεναντίας είναι μόλις 2.500. ▶

Λαθραία ΚΟΛΠα

Πώς «κολυμπάει» μέχρι τη στή...

Σε ένα δρόμο περίπου δύο χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης του Ασπροπύργου, το τοπίο είναι τέτοιο που νιώθεις ότι εδώ μπορούν να συμβούν τα πάντα χωρίς να το μάθει κανείς ποτέ. Το μοναδικό αντικείμενο που σου δημιουργεί την αίσθηση ότι το συγκεκριμένο σημείο είναι συνδεδεμένο με τον υπόλοιπο κόσμο είναι ένας σκουριασμένος πυλώνας υψηλής τάσης και κάποια καλώδια που φεύγουν προς την κατοικημένη περιοχή. Ένας και μοναδικός δρόμος που σταματάει σε μια μάντρα α προσδιοριστού χρώματος. Η μάντρα είναι ψηλή και υπάρχει μόνο μια μεγάλη μεταλλική συρόμενη πόρτα, σκουριασμένη και αυτή. Μοιάζει με γήπεδο όπου οι θεατές είναι μόνον οι τοιμεντόλιθοι.

Για να μπει εκεί μέσα ως δημοσιογράφος, θα το καταφέρεις μόνον αν έχει μπει πρώτα η Αστυνομία και έχει κάνει συλλήψεις. Αλλιώς μόνον ως γνωστός κάποιου γνωστού που θα εγγυηθεί. Και η απόσταση της γνωριμίας σου από τον υπόκοσμο δεν πρέπει να είναι μεγάλη. Πίσω από τον μαντρότοιχο βρίσκονται τέσσερα βυτιοφόρα, κανένα δεν έχει κάποιο γνωστό σήμα εταιρείας, όλα είναι ιδιωτικά. Μέσα βρίσκονται έξι άνθρωποι, οι δύο από αυτούς κρατούν μεγάλες μάνικες που φεύγουν από τα βυτιοφόρα και χώνονται στη γη σε μεγάλες τρύπες που έχουν μεταλλικά καπάκια. «Τι κάνουν εδώ;», ρωτώ τον άνθρωπό μου. «Τι νομίζεις ότι κάνουν, ποτίζουν;». Μόλις βλέπαμε μία από τις σκηνές, ενδιάμεσες, στο έργο που λέγεται λαθρεμπόριο καυσίμων. Ο άνθρωπός μας πλησίασε ένα κλειστό γραφείο, μπήκε για λίγα λεπτά και βγαίνοντας μπήκαμε στο αυτοκίνητό του. «Μια παραγγελιά έκανα, δεν αρχίσαμε, ε;».

Το λαθρεμπόριο των ναυτιλιακών καυσίμων είναι μία από τις μεγαλύτερες πληγές για τα έσοδα του κράτους. Εδώ και αρκετά χρόνια ανακοινώνονται μέτρα που μέχρι τώρα δεν έχουν υλοποιηθεί. Και τι σημαίνει λαθρεμπόριο καυσίμων; Είναι απλό.

Ας υποθέσουμε ότι ένα πλοίο δένει αρόδο για ανεφοδιασμό σε καύσιμα και φυσικά περνάει τράντζι από το λιμάνι και παραγγέλνει φέρ' επειδή οκτώ τόνους πετρέλαιο. Το εφοδιαστικό πλοιαράκι φεύγει με τους οκτώ τόνους και του βάζει τρεις, για τον απλούστατο λόγο ότι δεν χρειάζεται περισσότερο. Μόνο που ο καπετάνιος σε συνεννόηση με το κύ-

κλωμα δηλώνει επισήμως ότι χρειάζεται οκτώ. Φυσικά με το αζημίωτο. Το πλοιαράκι είτε γυρίζει πίσω και φορτώνει τους άλλους πέντε τόνους σε βυτιοφόρα είτε τους μεταγγίζει σε άλλο πλοιαράριο που θα τους δώσει σε βυτιοφόρα. Κάποιες άλλες φορές, έχει δώσει στο μεγάλο πλοίο όλους τους τόνους και εκείνο με τη σειρά του δίνει τους περισσότερους στο δεύτερο πλοιαράριο. Σε κάθε περίπτωση η διαφορά των τόνων θα καταλήξει στις μυστηριώδεις αποθήκες και από εκεί εντελώς αφορολόγητο θα πάει σε πρατήρια υγρών καυσίμων και θα διατεθεί ως ντίζελ κίνησης. Και από ναυτιλιακό θα έχει γίνει τελειώσαστικό.

Υπολογίζεται ότι αυτή τη στιγμή στο Λεκανοπέδιο υπάρχουν περισσότερα από χίλια σημεία όπου αποθηκεύονται ή διακινούνται λαθραία καύσιμα, τα περισσότερα από τα οποία ελέγχονται πλήρως από κυκλώματα του οργανωμένου εγκλήματος. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση που αποκαλύφθηκε πριν από περίπου πέντε χρόνια όταν η ομάδα στην οποία ηγούνταν ένα από τα μεγαλύτερα ονό-

ματα της νύχτας που τώρα εκτίει ποινή φυλάκισης, είχε στήσει ολόκληρο μηχανισμό λαθρεμπορίου καυσίμων στην Ελευσίνα στον οποίο συμμετείχαν λιμενικοί αλλά και αστυνομικοί. Στις καταθέσεις περιγραφόταν πώς αποκλειόταν από το Λιμενικό και την Αστυνομία ο χώρος της παράνομης μετάγγισης η οποία



“ 4 εκατ. ευρώ το σύνολο της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων ”

γινόταν και παρουσία περιπολικού. Οι υπολογισμοί των ελεγκτικών μηχανισμών αναφέρουν ότι ο ετήσιος τζίρος του λαθρεμπορίου καυσίμων ξεπερνά τα 2 εκατομμύρια ευρώ. Και αναφερόμαστε μόνο στο ναυτιλιακό, χωρίς να συνυπολογίζουμε το λαθρεμπόριο με τα καύσιμα θέρμανσης του οποίου ο τζίρος είναι

περίπου ο ύ του υπουργε όνομα «Ποο Μεταξύ τα γελθεί είναι θηση του π (σλέπι) ως α να κάνει ανε

Το τσιγάρο, «βασιλιάς» του λαθρεμπορίου

Ο Πέτρος, έτσι συστήνεται, κυκλοφορεί στις λαϊκές αγορές του Πειραιά με δύο μεγάλες πλαστικές σακούλες στα χέρια, από αυτές που χρησιμοποιούνται για βαριά σκουπίδια, μπάζα σούμπε. Δεν κάθεται σε ένα συγκεκριμένο σημείο, πηγαίνει πάνω-κάτω. Και όχι σε μία λαϊκή. Μια στην Καστέλα, μια στο Φάληρο κοντά στο στάδιο Καραϊσκάκη, μια στην Υπαπαντή, κοντά στα Ταμπουρία, μια στην Αγία Σοφία. Παντού όπου υπάρχουν πελάτες. Δηλαδή καπνιστές που δεν μπορούν να δώσουν τρία ευρώ για ένα κανονικό πακέτο τσιγάρα, αλλά δίνουν ένα, άντε το πολύ ενάμισι. Σε όσους ενδιαφέρονται αλλά για διάφο-

ρους λόγους δεν μπορούν να πάνε στη λαϊκή, ο Πέτρος τους δίνει ένα μικρό χαρτάκι με το κινητό του. Παίρνει την παραγγελιά και την πηγαίνει με το αυτοκίνητό του έξω από την πόρτα του ενδιαφερομένου. Και φυσικά δεν είναι δύο ή τρία πακέτα αλλά δύο ή τρεις κούτες. Μπορεί να κάνει και έξτρα σκόντο. Ο Πέτρος, αν τον λένε Πέτρο, μιλά ελληνικά

αλλά όχι καλά, έχει μια βαριά και τραβηγμένη προφορά, σαν αυτή που έχουν επαναπατρισμένοι Έλληνες από τις ανατολικές χώρες. Δεν δέχεται να συζητήσει τίποτε άλλο παρά μόνο την παραγγελιά. Ούτε καν το ερώτημα «αν φοβάσαι γι' αυτό που κάνεις». Θα απαντήσει μόνο με μια φράση: «Τσιγάρα θέλεις;». Και με τις σακούλες στα χέρια πάει σε ένα κόκκινο αυτοκίνητο, τις βάζει στο πορτμπαγκάζ και φεύγει βγάζοντας ντουμάνι από την εξάτμιση. Ένα τέτοιο ντουμάνι πολλαπλασιασμένο επί πολλά εκατομμύρια κυβικά σπκώνεται καθημερινά στην ατμόσφαιρα της Ελλάδας, αφού πρώτα έ-

χει ταξιδέψει την πίσσα του στα πνευμόνια ανθρώπων που αγνοούν ότι αυτό που μόλις ρούφηξαν μπορεί να έχει κατασκευαστεί σε μια βρομερή αποθήκη στα περίχωρα του Πεκίνου και να περιέχει τέτοια και τόσα χημικά, ικανά να εξοντώσουν τις μισές πάπιες της κινεζικής κουζίνας. Μια συγκλονιστική βιομηχανία λαθρεμπορί-

ου είναι αυτό των τσιγάρων στην Ελλάδα. Λέγεται ότι είναι ο μεγαλύτερος τζίρος λαθρεμπορίου που γίνεται στην Ελλάδα. Αρκεί να υπολογίσει κανείς ότι μόνο τα ποσά της φοροδιαφυγής από το λαθρεμπόριο τσιγάρων ίσως και να ξεπερνούν τα 2,5 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο, ενώ κάθε χρόνο κατάσχονται περίπου 14 εκατομμύρια λαθραία πακέτα τσιγάρα. Τα χρήματα είναι πάρα πολλά και γι' αυτό η συγκεκριμένη δραστηριότητα είναι σφικτά οργανωμένη σε μαφιόζικα πρότυπα. Πληροφορίες ανθρώπων που ασχολούνται με το οργανωμένο έγκλημα στην Αθήνα αναφέρουν ότι είναι πέντε ή έξι οι οικογένειες που ελέγχουν το σύνολο του λαθρεμπορίου τσιγάρων και είναι όλες επαναπατρισμένων Ελλήνων από τις ανατολικές χώρες. Οι μέθοδοι που μετέχονται για τον έλεγχο αυτής της επιχείρησης είναι απολύτως εγκληματικές και τα τελευταία δύο χρόνια έχουν γίνει τουλάχιστον τέσσερις δολοφονίες ομογενών για λόγους που είχαν σχέση με το λαθρεμπόριο τσιγάρων. Τρεις είναι οι διαφορετικές εκδοχές του λαθρεμπορίου τσιγάρων.

● Μαϊμούδες με ετικέτες γνωστών βιομηχανιών που έχουν κατασκευαστεί σε εργαστήρια

με την πρόσμι σιών. Ολόκληρη Κίνα, ενώ εργα έχουν εντοπιστ Σερβία, την Αίγ γάλες ποσότητ Ελλάδα αλλά Αγγλία και τη Γ γάρων είναι ιδι

● Τσιγάρα που κάθε τρόπο, κυ με προορισμό λογηθούν. Η πλοίο δεν είναι τσι οι ποσότηπε με άλλα εμπορ



με την πρόσμι σιών. Ολόκληρη Κίνα, ενώ εργα έχουν εντοπιστ Σερβία, την Αίγ γάλες ποσότητ Ελλάδα αλλά Αγγλία και τη Γ γάρων είναι ιδι

Περί το ναυτιλιακό πετρέλαιο



...διος. Ένα φιλόδοξο σχέδιο του Οικονομικών ακούει στο «...ειδών».

...ων πολλών που έχουν εξαγ...
...η ηλεκτρονική παρακολού...
...ηλοιαρίου ανεφοδιασμού...
...παραίτητη προϋπόθεση για...
...εφοδιασμό. Το ηλεκτρονικό

...σύστημα εντοπισμού (Automatic Identification System, AIS) έχει εξαγ...
...γελθεί εδώ και περίπου δύο χρόνια και όχι μόνο μία φορά. Εγκατάσταση GPS που θα επικοινωνεί με κεντρικό σύστη...
...μα παρακολούθησης θα έχουν και τα βυ...
...τιοφόρα ώστε να ελέγχεται η κίνησή...
...τους. ▶

Από την εποχή της καμπαρντίνας στο γρηγορόσημο

Για πολλά χρόνια, από τις αρχές της δεκαετίας του '60 και έπειτα, η πηγή τροφοδοσίας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς σε προσωπικό λιμενεργατών που φόρτωναν και ξεφόρτωναν εμπορεύματα, ήταν αποκλειστικό προνόμιο των Μανιατών της πόλης. Μάλιστα, από τότε, στην περιοχή όπου παραδοσιακά ζουν οι Μανιάτες του Πειραιά, τα Μανιάτικα, μια ευθεία περίπου τριών-τεσσάρων χιλιομέτρων από το λιμάνι, κυκλοφορούσε ένα ανέκδοτο: Ένας άντρας που μόλις έχει γίνει πατέρας πηγαίνει στο τηλεγραφείο του χωριού της Μάνης και στέλνει τηλεγράφημα σε συγγενείς στα Μανιάτικα: «Εγεννήθη άρρεν STOP Κρατήσατε θέση εις ΟΛΠ STOP».

Γνωστό ήταν επίσης και ένα άθλημα στο οποίο επιδιόταν μια μεγάλη μερίδα λιμενεργατών. Στη διαχείριση των απωλειών μέσω... καμπαρντίνας. Τι σημαίνει αυτό; Καμπαρντίνες με πολλές εσωτερικές τσέπες για να χωρούν διάφορες και κυρίως πολλές απώλειες εμπορευμάτων. Από ούισκι και ραδιόφωνα, μέχρι αθλητικά παπούτσια και κατσαβίδια. Η γκάμα της αρπαχτής δεν είχε τελειωμό. Από τότε άλλαξαν πολλά και κυρίως η απ' ευθείας επαφή με τα προϊόντα. Η αρπαχτή, όμως, ως σταθερή αξία στο χρόνο φαίνεται πως παραμένει. Ο Μ.Κ. είναι ένας από τους πιο έμπειρους εκτελωνιστές στο λιμάνι του Πειραιά. Κάνει αυτή τη δουλειά 17 χρόνια και κάθε φορά που θα πάει στο λιμάνι για τελωνισμό κάποιου κοντέινερ παίρνει μαζί του και ακόμη έναν υπάλληλο της εταιρείας του, γιατί μεταφέρει αρκε-

τά μετρητά. Όχι μόνο για τις κανονικές πληρωμές, αλλά και τις άλλες, τις σκοτεινές. Τον συναντήσαμε σε ένα καφενείο στον κεντρικό δρόμο του Κερατσινίου, τη λεωφόρο Δημοκρατίας.

«Κανείς δεν μπορεί να φανταστεί τη διαφθορά στα λιμάνια. Είναι τόσο μεγάλη και τόσο συνηθισμένη που θεωρείται νόμιμη. Τα γρηγορόσημα είναι καθεστώς. Ιδίως τα τελευταία χρόνια, κάθε φορά που σκάει κάποιο μεγάλο σκάνδαλο, όλοι τους έχουν την κουβέντα έτοιμη στο στόμα: "Δεν βλέπεις πόσα άρπαξε ο τάδε; Εγώ ένα χαρτζιλίκι βγάξω". Πριν από καιρό ένας πελάτης μου ήθελε να φύγει για μερικές ημέρες στο εξοχικό του. Μόλις είχαν φτάσει δύο κοντέινερ με έπιπλα από την Ταϊλάνδη. Αν ο εκτελωνισμός γινόταν κανονικά, ο πελάτης μου θα έπρεπε να διακόψει τις διακοπές του, να έρθει να ανοίξει την αποθήκη και να ξαναφύγει. Το εμπόρευμα ήταν αξίας κάπου 80.000 ευρώ. Εδώσα 100 ευρώ και πήρα τη διασάφηση σε μιάμιση ώρα. Σε τρεις τα κοντέινερ ήταν στην αποθήκη του πελάτη μου. Και μιλάμε για κάτι έπιπλα... Ούτε καν μπήκαν στον κόπο να βεβαιωθούν ότι επρόκειτο για έπιπλα. Αν υπήρχαν μπροστά δέκα - είκοσι πολυθρόνες, καναπέδες και πίσω μισός τόνος ηρωίνη, θα πήγαινε και αυτή κανονικά στην αποθήκη του πελάτη μου».

Ο εισαγωγέας επώνυμων ανδρικών ειδών ένδυσης Θ.Γ. έχει κατάσταση στη Γλυφάδα. Κάνει μόνος του τις εισαγωγές από Ιταλία ώστε να μη μεσολαβούν τρίτοι και να μπορεί να κρατά τις τιμές σε ένα λογικό επίπεδο. «Δεν μπορείς να φανταστείς τι γίνεται στο τελωνείο, και μάλιστα στη δική μου περίπτωση, που φέρνω ρούχα από ευρωπαϊκή χώρα και δεν χρειάζεται να γίνει έλεγχος. Κάθε φορά που έχω παραλαβή, ασ πούμε ένα κοντέινερ, βλέπουν τη φορτωτική για τι έχει δηλωθεί ότι παραλαμβάνω και ανάλογα υπάρχει η ταρίφα. Από 200 μέχρι και 500 ευρώ δίνω για να τα βγάλω γρηγορότερα. Τα ποσά αυξάνονται σε δύο περιπτώσεις, αν η ποσότητα είναι μεγαλύτερη από όσο συνήθως και αν είναι προεορταστική περίοδος, που ξέρουν ότι βιάζομαι να στήσω νωρίς τις βιτρίνες. Έχει

τύχει να μου ζητήσουν ακόμη και 1.500 ευρώ για να βγάλω το κοντέινερ τρεις μέρες νωρίτερα. Μιλάμε για μαφία...».

Η κατάσταση στα τελωνεία κάθε άλλο παρά ειδυλλιακή είναι. Οι δύο μικρές συνεντεύξεις ανθρώπων που βιώνουν την καθημερινότητα της διαφθοράς είναι σταγόνα στον ωκεανό. Σύμφωνα με έρευνα που έκανε το υπουργείο Οικονομικών, το 2005, μόνο στο Ε' Τελωνείο Πειραιά διαπιστώθηκαν,

τότε, 121 σοβαρές παραβάσεις σε ένα μήνα. Υπάλληλοί του είχαν κάνει με το αζημίωτο τα στραβά μάτια σε εισαγωγές ύποπτων φορτίων. Παράνομες πράξεις εκτελωνισμού, αλλοιώσεις του βαθμού επικινδυνότητας των φορτίων, πολιτικές παρεμβάσεις για τη διατήρηση των θέσεων υψηλόβαθμων στελεχών τα οποία ήταν επιλογές της κυβερνώσας παράταξης. Υπουργός της κυβέρνησης είχε παρέμβει για να διατηρήσει τη θέση της η ιδιαίτερα γραμματέας του, που είναι αδερφή στελέχους του υπουργείου. Εκείνη την περίοδο είχε αποκαλυφθεί ότι πριν από κάποιον καιρό ο τότε υφυπουργός Οικονομικών Αδάμ Ρεγκούζας είχε δημοσίως συστήσει στους τελωνειακούς τον περιορισμό των γρηγορόσημων.



φθηνότερα στη μαύρη αγορά.

● Εικονικές εξαγωγές: μεγάλες ποσότητες τσιγάρων που παράγονται στην Ελλάδα αγοράζονται από επιχειρηματίες με σκοπό την εξαγωγή τους στο εξωτερικό. Το φορτίο βγαίνει νόμιμα. Αποθηκεύονται σε φορολογικές αποθήκες και με κάποιους τρόπους επιτυγχάνεται η αναστολή καταβολής δασμών και τελικά τα τσιγάρα επιστρέφουν στην Ελλάδα χωρίς να έχουν πληρώσει φόρους, ενώ η καπνοβιομηχανία έχει εισπράξει τα ίδια χρήματα, σε κάθε περίπτωση.

Οι αρχές έχουν καταγράψει τουλάχιστον 30 μεταφορικές εταιρείες κυρίως από τη Γερμανία, την Αλβανία, τη Σερβία, την Τουρκία, την Ιταλία και την Ελλάδα, που έχουν υπόνοιες ή και αποδείξεις ότι ασχολούνται κατά βάση με το εμπόριο τσιγάρων, τα οποία κρύβουν σε κοντέινερ με προϊόντα που προσπαθούν να τραβήξουν την προσοχή, π.χ. ξυλοκάρβουνα από την Αλβανία, χυμούς φρούτων από τη Γερμανία, ρούχα και παπούτσια από την Ιταλία και πάει λέγοντας. Και από εκεί σε αποθήκες λαθραίων τσιγάρων στον Ασπρόπυργο, το Μενίδι, την Παιανία, το Κορωπί, τα Γλυκά Νερά, την Ελευσίνα και αλλού.

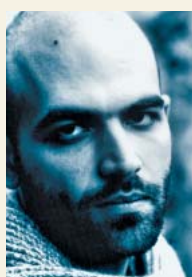
...ξη επικίνδυνων χημικών ου...
...ες караbiές έρχονται από την...
...στήρια κατασκευής τσιγάρων...
...εί στην Αλβανία, τη FYROM, τη...
...υπο αλλά και την Ελλάδα. Με...
...ες έχουν προορισμό όχι την...
...την Ευρώπη και κυρίως την...
...ερμανία όπου οι τιμές των τσι...
...αίτερα αυξημένες.

...υ βγαίνουν από την Ελλάδα με...
...ρίως με φορτηγά και πλοία και...
... άλλες χώρες, χωρίς να φορο...
...πορεία του φορτηγού ή του...
...αι αυτή που έχει δηλωθεί και έ...
...ς επιστρέφουν κρυμμένες μαζί...
...εύματα και πωλούνται πολύ



ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ

Η COSCO του λιμανιού της Νάπολης



Ο Ρομπέρτο Σαβιάνο, ο Ιταλός συγγραφέας του «Γόμορρα» (εκδ. Πατάκης, μτφρ. Μαρία Οικονομίδου), ένας άνθρωπος που έχει επικηρυχθεί από την Καμόρα, τη ναπολιτάνικη μαφία, αποκαλύπτει τον ρόλο πολλών και μεγάλων οικογενειών της μαφίας στο τεράστιο λαθρεμπόριο όλων των ειδών που ξεκινά από το λιμάνι της Νάπολης και φτάνει σε όλη την Ευρώπη αλλά και την Αμερική. Ας δούμε τι... λιμανίσια εκδοχή του οργανωμένου εγκλήματος και κάθε ομοιότητα με φόβους που εκφράζονται για το μέλλον του λιμανιού του Πειραιά ίσως και να μην είναι τελείως συμπτωματική.

Το κοντέινερ ταλαντευόταν καθώς ο γερανός το μετέφερε στο πλοίο. Λες κι επέπλεε στον αέρα, το σπρίντερ, ο μηχανισμός που γαντζώνει το κοντέινερ στον γερανό, δεν κατάφερε να δαμάσει την κίνηση. Οι πρόχειρα κλεισμένες πόρτες άνοιξαν ξαφνικά και δεκάδες σώματα άρχισαν να πέφτουν σαν βροχή. Εμοιαζαν με κούκλες. Στο έδαφος όμως τα κεφάλια συντρίβονταν σαν να ήταν αθηναϊκά κρανία. Και ήταν πράγματι κρανία. Απ' το κοντέινερ έβγαιναν άντρες και γυναίκες. Ακόμη και παιδιά. Νεκροί. Παγωμένοι, στοιβαγμένοι, ο ένας πάνω στον άλλο. Στη σειρά, στριμωγμένοι σαν τις σαρδέλες στο κουτί. Ήταν οι

Κινέζοι που δεν πεθαίνουν ποτέ. Οι αθάνατοι που περνούν τα χαρτιά ο ένας στον άλλο. Και να πού είχαν καταλήξει. Τα σώματα που οι πιο τολμηρές φαντασίες έβλεπαν μαγειρεμένα στα εστιατόρια, θαμμένα στους κήπους γύρω απ' τα εργοστάσια. Πεταμένα στο στόμιο του Βεζούβιου. Βρίσκονταν εκεί. Επεφταν κατά δεκάδες από το κοντέινερ. Με το όνομά τους σημειωμένο σ' ένα καρτελάκι περασμένο με σκοινί γύρω από τον λαιμό. Όλοι τους είχαν μαζέψει μερικά χρήματα για να τους θάψουν στα χωριά τους, στην Κίνα. Τους κρατούσαν ένα ποσοστό απ' το μισθό τους και σε αντάλλαγμα θα τους εξασφάλιζαν το ταξίδι της επιστροφής, όταν θα είχαν πεθάνει. (...)

Όλα όσα υπάρχουν περνούν από δω. Εδώ, από το λιμάνι της Νάπολης. Δεν υπάρχει βιομηχανικό προϊόν, ύφασμα, πλαστικό αντικείμενο, παιχνιδάκι, σφυρί, παπούτσι, κατοαβίδι, μπουλόνι, βιντεοπαιχνίδι, σακάκι, παντελόνι, τρυπάνι, ρολόι, που να μην περνά από το λιμάνι. Το λιμάνι της Νάπο-

λης είναι μια πληγή. Μεγάλη. Τελικός προορισμός στο ατέλειωτο ταξίδι των εμπορευμάτων. Τα πλοία φτάνουν, μπαίνουν στον κόλπο και πλησιάζουν στο ντοκ όπως τα κουτάβια στο βυζί. Μόνο που αυτά δεν πρέπει να βυζιάζουν, απεναντίας τα αρμέγουν.

Το λιμάνι της Νάπολης είναι μια τρύπα στην υδρόγειο απ' όπου βγαίνει ό,τι παράγεται στην Κίνα, στην Απω Ανατολή, όπως αρέσκονται ακόμη οι ρεπόρτερ να την προσδιορίζουν. Απω. Πάρα πολύ μακρινή. Σχεδόν αδιανόητη. Αν κλείσεις τα μάτια, θα δεις μπροστά σου κιμονό, τη γενειάδα του Μάρκο Πόλο και τον Μπρους Λι να λακτίζει τον αέρα. Στην πραγματικότητα, αυτή η Ανα-

τολή είναι συνυφασμένη με το λιμάνι της Νάπολης όπως κανένας άλλος τόπος. Εδώ η Ανατολή δεν έχει τίποτα το μακρινό. Εγγύτατη Ανατολή, πλησιέστατη Ανατολή, έτσι θα έπρεπε να την ονομάζουν. Όσα παράγονται στην Κίνα χύνονται εδώ, όπως ένα δοχείο νερό σε μια τρύπα στην άμμο, που μόνο με το αναποδογύρισμά του διαβρώνε-

ται ακόμη πιο πολύ. Μεγαλώνει, βαθιάίνει. Το λιμάνι της Νάπολης διακινεί μόνο το είκοσι τοις εκατό της αξίας των εισαγόμενων υφασμάτων από την Κίνα. Πάνω όμως από το εβδομήντα τοις εκατό της συνολικής ποσότητας του προϊόντος περνά από εδώ. Είναι μια παραδοξότητα που δύσκολα την κατανοεί, όμως τα εμπορεύματα φέρνουν μαζί τους μαγείες ασυνήθιστες, κατορθώνουν να υπάρχουν χωρίς να υπάρχουν, να φτάνουν αν και δεν φτάνουν ποτέ, να κοστίζουν πολύ στον πελάτη αν και είναι κακής ποιότητας, να έχουν μικρή αξία για την εφορία αν και είναι πολύτιμα. Είναι γεγονός πως το ύφασμα χωρίζεται σε αρκετές εμπορευματολογικές κατηγορίες και αρκεί μια μοιραία στο δευτείο αποστολής για να πέσει ριζικά το κόστος και ο ΦΠΑ. (...)

(...) Στο λιμάνι της Νάπολης δραστηριοποιείται η σημαντικότερη εταιρεία της Κίνας, η COSCO, η οποία κατέχει τον τρίτο μεγαλύτερο στόλο στον κόσμο κι έχει αναλάβει τη διαχείριση του μεγαλύτερου τερματικού σταθμού κοντέινερ, σε κοινοπραξία με τη MSC, που κατέχει τον δεύτερο μεγαλύτερο στόλο στον κόσμο και εδρεύει στη Γενεύη. Ελβετοί και Κινέζοι ενώθηκαν σε κοινοπραξία και αποφάσισαν να επενδύσουν στη Νάπολη το μεγαλύτερο μέρος των επιχειρήσεών τους. Εδώ διαθέτουν περισσότερα από εννιακόσια πενήντα μέτρα προκυμιάς, εκατόν τριάντα χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα για τον τερματικό σταθμό κοντέινερ και τριάντα χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα εξωτερικού χώρου, απορροφώντας σχεδόν το σύνολο της διαμετακομιστικής κίνησης στη Νάπολη. Θα έπρεπε να διευρύνουμε υπερβολικά τη φαντασία μας για να προσπαθήσουμε και μόνο να αντιληφθούμε πώς είναι δυνατόν το εύρος της κινεζικής παραγωγής να αποτίθεται στο κατώφλι του ναπολιτάνικου λιμανιού. Η ευαγγελική παραβολή μοιάζει κατάλληλη. Το μάτι της βελόνας θυμίζει το λιμάνι και η κήλη που θα περάσει από μέσα, τα πλοία. Πλώρες που συναντιούνται, τεράστια πλοία το ένα πίσω από το άλλο που περιμένουν αρόδο την είσοδό τους στον κόλπο μέσα σ' ένα κομπούζιο από πρύμνες που σκαμπανεβάζουν, μέσα στο ναυαγικό κροτάλιμα από σίδηρα, λαμαρίνες και μπουλόνια που εισέρχονται αργά στη μικρή ναπολιτάνικη τρύπα. Λες και πρόκειται για ένα θαλάσσιο πρωκτό που ανοίγει με μεγάλο πόνο των σφιγκτήρων.



“Μοιραίοι
οι συνειρμοί και για
το λιμάνι του Πειραιά”

ΚΑΛΑΒΡΙΑ: δύο φορές συνελήφθη ολόκληρο το δημοτικό συμβούλιο

Ενα από τα λιμάνια της μαφίας στην Ιταλία είναι το Gioia Tauro στην Καλαβρία. Το μεγαλύτερο μέρος του ελέγχεται από την καλαβρική μαφία, τη «Ndrangheta». Στις αρχές του περασμένου Νοεμβρίου είχαν μείνει σε αυτό για περίπου είκοσι ημέρες τέσσερα κοντέινερ με υλικό που χρησιμοποιείται στην κατασκευή πυραύλων που προερχόταν από τη Σλοβενία με κατάληξη το Ιράν. Το υλικό αυτό (CK22) βρίσκεται δεσμευμένο στο τελωνείο της Ελευσίνας από τον Δεκέμβριο μέχρι σήμερα, ύστερα από απόρρητο σήμα των Ηνωμένων Εθνών. Το θέμα είχε αποκαλύψει η «Κυριακάτικη

Ε» (1.2.2009) και ένας από τους λόγους που κινητοποιήθηκαν τα Ηνωμένα Έθνη για το υλικό αυτό ήταν ότι για τη μεταφορά του χρησιμοποιήθηκε ένας από τους παραδοσιακούς δρόμους λαθρεμπορίου όπλων και κυρίως το ιταλικό λιμάνι. Σύμφωνα με εκθέσεις διεθνών οργανισμών, το λιμάνι αυτό υποδέχεται το 80% της συνολικής ποσότητας της κολομβιανής κοκαΐνης που προορίζεται για την Ευρώπη. Το δημοτικό συμβούλιο της πόλης έχει συλληφθεί σύσσωμο δύο φορές (μία το 1991 και μία πέρυσι) για εμπλοκή του σε «δουλειές» των

οικογενειών της μαφίας της περιοχής (των Αλβάρο, Μαμολίτι, Μολέ και Πιρομάλι). Το υλικό εντοπίστηκε στο λιμάνι του Σκαρμαγαγκά και δεσμεύθηκε από το τελωνείο Ελευσίνας. Εγινε γνωστό ότι παραλήπτρια ήταν μια εταιρεία του Ιράν, η οποία, όμως, ήταν σε μαύρη λίστα των υπηρεσιών των Ηνωμένων Εθνών για λαθρεμπόριο όπλων. Εδώ και τρεις μήνες, πάντως, οι ογδόντα τόνοι του υλικού αυτού βρίσκονται στην Ελλάδα, στοιχείο ενδεικτικό της βραδυκίνησης των ελληνικών τελωνειακών μηχανισμών.