

Ο τίτλος του βιβλίου πιστεύω ότι απηχεί την πραγματικότητα, που βέβαια δεν είναι εύκολα κατανοητή, αν κανείς δεν βιώσει από μέσα την λειτουργία ενός λιμένος.

Υπάρχει συνεχής σύγκρουση συμφερόντων, σε ένα απόλυτα οριοθετημένο χώρο, όπου όλες οι ενέργειες και οι αποφάσεις της Διοίκησης του, δοκιμάζονται στην πράξη καθημερινά και αποτελούν ως εκ τούτου αντικείμενο πολλές φορές κακόβουλων και συμφεντορολογικά εξαρτώμενων σχολιασμών.

Ιδιαίτερα μάλιστα όταν στη σύνθεση του διοικητικού τους συμβουλίου, συμμετέχουν πολλές φορές εκπρόσωποι φορέων, χωρίς επάρκεια ειδικών γνώσεων, που άγονται και φέρονται από τους παραδοσιακούς «καθοδηγητές» της κοινής γνώμης ή καθοδηγούνται από προσωπικές ψηφοθηρικές επιδιώξεις.

Θέλω να πιστεύω, ότι το περιεχόμενο του βιβλίου, ίσως αποτελέσει μία ελαχίστη συμβολή στη διόρθωση πολλών κακώς κείμενων στον τρόπο διοίκησης των Δημοσίων Οργανισμών της Χώρας, είτε του ΣΤΕΝΟΥ ή του ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ.

ΑΛΕΚΟΣ ΔΕΣΥΛΛΑΣ
ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΙΣ ΣΥΜΠΛΗΓΑΔΕΣ ΤΩΝ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΩΝ

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΙΣ ΣΥΜΠΛΗΓΑΔΕΣ ΤΩΝ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΩΝ

ΑΛΕΚΟΣ ΔΕΣΥΛΛΑΣ

ΚΕΡΚΥΡΑ 2016



Αλέκος Δεσύλλας

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ στις συμπληγάδες των σκοπιμοτήτων

Επιμέλεια: ...

Ηλεκτρονική σελιδοποίηση & επιμ. εξωφύλλου: Άρης Αυγερινός

Πρώτη έκδοση: Μάριος 2016

© Copyright 2015 Αλέκος Δεσύλλας

ISBN: xxx-xxx-xx-xxxx-x

ΕΚΔΟΣΕΙΣ <αυτοέκδοση>

Αλέκος Δεσύλλας

Τηλ.: 6974646738

Το παρόν έργο πνευματικής ιδιοκτησίας προστατεύεται κατά τις διατάξεις του Ελληνικού Νόμου (Ν. 2121 / 1993, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα). Απαγορεύεται απολύτως η αναπαραγωγή, ολική, μερική ή περιληπτική, η αντιγραφή, η φωτοανατύπωση, η διασκευή ή η αναδημοσίευση του παρόντος βιβλίου με οποιονδήποτε τρόπο, άνευ γραπτής άδειας του εκδότη.

ΑΛΕΚΟΣ ΔΕΣΥΛΛΑΣ

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
στις συμπληγάδες των
σκοπιμοτήτων

ΑΛΕΚΟΣ ΔΕΣΥΛΛΑΣ

- Πολιτικός Μηχανικός με ειδικότητα στην Υδραυλική Μηχανική Πολυτεχνείου Πάντοβα Ιταλίας
- Πρώην βουλευτής Κερκυρας 1990-1996
- Πρώην Δ/νων Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας 2005-2010.
- Δημοτικός Σύμβουλος Κερκυραίων 1982-1990.
- Νομαρχιακός Σύμβουλος 2002-2006.
- Το 2013 εξέδωσε το βιβλίο με τίτλο «ΤΟ ΔΥΣΒΑΤΟ ΜΟΝΟΠΑΤΙ της μη υποκριτικής πολιτικής».

ΑΛΕΚΟΣ ΔΕΣΥΛΛΑΣ

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
στις συμπληγάδες των
σκοπιμοτήτων

Κέρκυρα, Μάρτιος 2016



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Γενική Εισαγωγή.....	11
2. Νομικό καθεστώς Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.	17
3. Λειτουργία Λιμένος.....	19
4. Ανακαίνιση Πολυγωνικού Φυλακίου Κεντρικής Πύλης.....	41
5. Ανακαίνιση Κτιρίου Αποθηκών	42
6. Τοποθέτηση Οδικών Χαρτών	47
7. Τοποθέτηση Προσκρουστήρων στην Προβλήτα Εξωτερικού	49
8. Εκβάθυνση Λιμένος για τα Κρουαζιερόπλοια	53
9. Λειτουργία Επιβατηγού Σταθμού Εσωτερικού.....	54
10. Ρύθμιση Θεμάτων με Κατάστημα Αφορολογήτων Ειδών	59
11. Ρυθμίσεις για τους Επιβάτες Κρουαζιεροπλοίων	62
12. Τροποποίηση Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα (Master Plan)	72
13. Προοπτικές Ανάπτυξης Λιμένα Κέρκυρας	118
14. Επίσκεψη Επιτρόπου Περ/κής Ανάπτυξης Danuta Hubner	139
15. Συγχρηματοδοτούμενο Έργο Λιμένα Κέρκυρας.....	142
16. Τουριστικό Καταφύγιο Σπηλιάς	157
17. Πλωτοί σταθμοί οχημάτων	159
18. Μαρίνα Μεγάλων Σκαφών Αναψυχής	160
19. Ανάπλαση οδού Εθνικής Αντίστασης	162
20. Αποκατάσταση Παράκτιου Τείχους ΝΑΟΚ ... Γαρίτσα.....	168
21. Οικονομική Διαχείριση.....	236
22. Διοικητική Λειτουργία Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας	242
23. Τιμολογιακή Πολιτική Οργανισμού Λιμένα	244
24. Μέτρα Ασφαλείας Λιμένα	255
25 Προταθείσες Νομοθετικές Ρυθμίσεις	276
26. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ MED: ΕΛΛΑΔΑ-ΙΤΑΛΙΑ-ΜΑΛΤΑ	278
27. Ανάλυση τίτλου βιβλίου	280

1. Γενική Εισαγωγή

Η κοινή γνώμη σε πολλές περιπτώσεις γίνεται αντικείμενο παραπληροφόρησης, κυρίως από όλους όσους έχουν ιδιοτελή συμφέροντα. Η παραπληροφόρηση είναι περισσότερο αποτελεσματική, σε θέματα που η προσέγγιση της πραγματικότητας είναι ιδιαίτερα δυσχερής, όπως στα θέματα που άπτονται της διαχείρισης, λειτουργίας και του αναπτυξιακού σχεδιασμού ενός μεγάλου και σημαντικού λιμένος.

Μία γενικόλογη αν όχι συνθηματική κριτική, μπορεί να βρει εύκολα απήχηση σε όλους εκείνους τους πολίτες, που γνωρίζουν ελάχιστα η και καθόλου το αντικείμενο ενός μεγάλου και σύγχρονου λιμένα.

Ιδιαίτερα μετά τη θεσμική μεταβολή που επήλθε με την εφαρμογή του νόμου 2932/2001 στα δέκα κυριότερα λιμάνια της χώρας, ένα εκ των οποίων είναι το λιμάνι της Κέρκυρας.

Με αυτόν τον νόμο στη θέση των Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία «Λιμενικό Ταμείο Κερκύρας», υπεισήλθε με όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του ο «Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Ανώνυμη Εταιρεία».

Πρόκειται για ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφέλειας, που έχει σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, διέπεται από συγκεκριμένες διατάξεις και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας απαρτίζεται από μία μετοχή, που ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο.

Σε εφαρμογή της παραπάνω νομοθετικής πρόβλεψης, υπογράφηκε η από 2/4/2003 σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Ανώνυμη Εταιρεία», διάρκειας 40 ετών, έναντι καταβολής ετήσιου ποσοστιαίου επί του κύκλου εργασιών οικονομικού ανταλλάγματος, πού για τα τρία πρώτα χρόνια λειτουργίας του Οργανισμού

είχε οριστεί στο 1% και για τα επόμενα 37 χρόνια σε 2%.

Ειδικότερα τα ποσοστιαία αυτά οικονομικά ανταλλάγματα υπέρ του Δημοσίου, επί των ακαθαρίστων εσόδων του Οργανισμού, που προέρχονται από την παροχή υπηρεσιών στους χρήστες και από την ενοικίαση γαιών της λιμενικής ζώνης, εξαιρουμένων των εκτάκτων εσόδων, των εσόδων προηγούμενων χρήσεων και των εσόδων από χρηματοοικονομική διαχείριση, για τα πρώτα πέντε χρόνια της λειτουργίας του Οργανισμού ανήρχοντο:

ΕΤΟΣ	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΓΑΙΩΝ	%	ΑΠΟΔΟΣΗ
2003	1.624.057,90	297.559,74	1	19.216,18
2004	1.453.598,19	415.818,04	1	18.483,65
2005	1.553.942,40	415.818,04	1	19.967,60
2006	2.350.083,99	396.138,79	2	54.924,46
2007	2.727.448,13	397.344,76	2	62.495,86

Από την εξέλιξη των οικονομικών αυτών μεγεθών, εμφανίζεται και η διαφορά των αποτελεσμάτων της διαχείρισης του Οργανισμού από την διοίκηση των ετών 2003-2004, με την επόμενη διοίκηση των ετών 2005-2007. Το σύνολον των χρημάτων των μισθωτικών οφειλών προς το Δημόσιο, για όλα τα χρόνια λειτουργίας του Οργανισμού από το 2003-2007 πληρώθηκαν από τη νέα διοίκηση του Οργανισμού, που ανέλαβε ως γνωστό τον Απρίλη του 2005.

Ίσως αυτός να ήταν και ο λόγος των κατηγοριών που αντιμετωπίζαμε, ότι «μαζεύουμε χρήματα για να τα στέλνουμε στην Αθήνα», κατηγορίες που βέβαια συνεχίστηκαν με μεγαλύτερη ένταση και τα επόμενα χρόνια, με αφορμή κυρίως τις μεγάλες καταστροφές που σημειώθηκαν τις 4 Οκτωβρίου 2008 στο τοιχίο της Γαρίτσας, με στοιχεία που θα παρουσιάσουμε αναλυτικά στην συνέχεια στο οικείο κεφάλαιο.

Ανάλογου περιεχομένου ήταν και οι θέσεις που διατυπώθηκαν σε άρθρο που δημοσιεύτηκε, από τον προηγούμενο διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού Νίκο Καλοδίκη, στο αρ. φύλλου 7039/11.11.2006 της εφημερίδας «Κερκυραϊκό Βήμα», με τον τίτλο: «ΚΑΡΝΑΓΙΑ»: «Η πολιτική διάσταση και οι ευθύνες».

Με το άρθρο του αυτό επεδίωξε να δώσει και πολιτική διάσταση

στο θέμα των «Καρνάγιων» με τον καινοφανή και αβάσιμο ισχυρισμό του, ότι «Ο Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε και η υπόθεση των «Καρνάγιων» είναι μία ευκαιρία οι συμπολίτες μας να αντιληφθούν πραγματικά σε τι διαφέρει το ΠΑΣΟΚ από τη Ν.Δ»!

Στις διατυπωθείσες με το άρθρο θέσεις του, απάντησα με την από 15 Νοεμβρίου 2006 επιστολή μου στα Μ.Μ.Ε του νομού μας.

«Αναφορικά με το άρθρο του πρώην διευθύνοντος συμβούλου του Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε Νίκου Καλοδίκη για τα «Καρνάγια», που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα «Κερκυραϊκό Βήμα» το Σάββατο 11 Νοεμβρίου 2006, για την πληρέστερη, υπεύθυνη, χωρίς πολιτικές σκοπιμότητες και λαϊκίστικες εξάρσεις ενημέρωση του Κερκυραϊκού λαού, παραθέτουμε τα παρακάτω.

Κατ' αρχήν θα πρέπει να συμφωνήσουμε με τον Νίκο Καλοδίκη, ότι υπάρχουν πράγματι ευδιάκριτες διαφορές σε θέματα διαχείρισης του Οργανισμού, μεταξύ της σημερινής και της προηγούμενης διοίκησης του.

Διαφορές που αποτυπώνονται χαρακτηριστικά στον ισχυρισμό του, ότι «ποτέ δεν είδα τον Οργανισμό ως μία κερδοσκοπικού χαρακτήρα επιχείρηση (όπως γίνεται σήμερα) χωρίς κοινωνική διάσταση».

Με τον ισχυρισμό του αυτόν είναι προφανώς ότι στοχεύει να δικαιολογήσει τα επί δύο συνεχή χρόνια (2003 -2004) ζημιογόνα οικονομικά αποτελέσματα του Οργανισμού, ότι δήθεν οφείλονται αποκλειστικά στην κοινωνική του ευαισθησία, ενώ τα θετικά αποτελέσματα της δικής μας διαχείρισης οφείλονται στον κερδοσκοπικό χαρακτήρα που δώσαμε τα επόμενα χρόνια στην επιχείρηση.

Δηλαδή με απλά λόγια, η ορθολογική και διάφανη διαχείριση των εσόδων και των δαπανών του Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε, που ως γνωστόν είναι ανώνυμη εταιρεία του ευρύτερου δημόσιου τομέα (Δ.Ε.Κ.Ο) , για την δημιουργία αποθεματικών που είναι απολύτως απαραίτητα στην επόμενη διαχειριστική περίοδο, για να αντιμετωπιστούν δαπάνες για αποκατάσταση ζημιών στις υποδομές του λιμένα, για την συντήρηση των εγκαταστάσεων του, για την βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας του, για τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων του κ.ά. αποτελούν απλά κερδοσκοπία!

Μήπως αυτές οι θέσεις και πρακτικές του παρελθόντος δεν είναι εκείνες που οδήγησαν σε συνεχείς δανεισμούς, με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου, τις επιχειρήσεις του ευρύτερου δημόσιου τομέα, με συνέπεια την βασική τους συμβολή, στη δύσκολη οικονομική συγκυρία που διανύει σήμερα η χώρα μας;

Όσον δε αφορά το πρόβλημα με τα «Καρνάγια» πού σύρεται διαρκώς επί δεκαετίες, δεν θα πρέπει να αισθάνεται ιδιαίτερα ευτυχής η προηγούμενη διοίκηση του Λιμένου Κέρκυρας, που στα έξι περίπου χρόνια της θητείας της, δεν πέτυχε ουσιαστικά να το αντιμετωπίσει.

Είναι δε τελείως ανακριβές ότι είχε επιτευχθεί σχετική συμφωνία μεταξύ του Ο.Λ.ΚΕ και των επιχειρήσεων του χώρου, όπως σήμερα διατείνεται με το άρθρο του ο Νίκος Καλοδίκης.

Η πραγματικότητα αποτυπώνεται σε πλήθος επιστολών και εγγράφων που αντηλλάγησαν μεταξύ των εμπλεκομένων μερών.

Ιδιαίτερα χαρακτηριστική είναι η με αριθμό πρωτοκόλλου ΤΥ/1502/2.2.2/23.12.2003 αίτηση προς τον Ο.Λ.ΚΕ, τεσσάρων παραδοσιακών ναυπηγοξυλουργών πού δραστηριοποιούνται επαγγελματικά στην επισκευή και κατασκευή ξύλινων σκαφών, ότι η ενδεχόμενη συνύπαρξη τους, θα έθιγε τα επαγγελματικά τους συμφέροντα και θα οδηγούσε στον επαγγελματικό τους αφανισμό.

Ίσως για τους λόγους αυτούς ο Νίκος Καλοδίκης, ο οποίος σημειωτέον παρέμεινε στη θέση του επί ένα ακόμη χρόνο με την Κυβέρνηση της Ν.Δ, σε αντίθεση με όσα υποστήριζε τις 6 Δεκεμβρίου 2005 σε τηλεοπτική του συνέντευξη, δεν συνέχισε τις προσπάθειες του για την σύσταση κοινής εταιρείας στα «Καρνάγια» παρά τις παροτρύνσεις του Προέδρου του Οργανισμού Δημήτρη Σουβλάκη, να συνεχίσει τον διάλογο με τους εργαζόμενους του χώρου αυτού.

Διάλογος που επαναλήφθηκε αμέσως μετά την ανάληψη των καθηκόντων μου ως διευθύνοντας συμβούλου του Οργανισμού, που με το αριθμός 422/23-3-2005 έγγραφο μας τούς ζητήσαμε να γνωρίσουν στον Ο.Λ.ΚΕ, αν προτίθενται όλοι από κοινού να δημιουργήσουν μία εταιρεία.

Από τις εν συνεχεία έγγραφες απαντήσεις τους προέκυψε καθαρά, ότι δεν ήταν δυνατή η σύσταση μίας μόνο εταιρείας, για ουσιαστικούς και αντικειμενικούς λόγους, που περιγράφονται με απόλυτη

ειλικρίνεια και σαφήνεια στην από 1/4/2005 επιστολή παραδοσιακού ναυπηγοξυλουργού προς τον Οργανισμό. «Η άνιση κατανομή του χώρου δημιούργησε επιχειρήσεις διαφορετικού δυναμικού, με αποτέλεσμα οι παραδοσιακοί ναυπηγοξυλουργοί, οι οποίοι τόσα πολλά προσέφεραν στην Κέρκυρα με την μοναδική τους τέχνη, σήμερα κινδυνεύουν να εξαφανιστούν, ερχόμενοι αντιμέτωποι με επιχειρήσεις που κυρίως λειτουργούν ως μονάδες διαχείρισης σκαφών, οι οποίες μας αντιμετωπίζουν ως παρωχημένους και περιττούς, χωρίς να αναγνωρίζουν το ρόλο και την συμβολή μας στη νέα εταιρεία».

Με βάση αυτές τις διαπιστώσεις αλλά και άλλες που αναπτύχθηκαν εγγράφως στις 13-3-2006 από 13 εργαζόμενους του χώρου, η σύσταση μίας μόνο εταιρείας ήταν πολύ δύσκολο ή σχεδόν αδύνατο να επιτευχθεί. Για τους λόγους αυτούς σε συνέχεια αλληπάλληλων συζητήσεων που έγιναν στο γραφείο μου, τους προτάθηκε η σύσταση τριών αντί μίας και ότι η εταιρεία εκείνη που θα ασκούσε καθαρά την ναυπηγοξυλουργική εργασία, θα αντιμετωπίζεται προνομιακά από τον Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε.

Δυστυχώς μετά την απόρριψη και της νέας αυτής πρότασης, διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρχε λύση του προβλήματος.

Κατόπιν αυτού το Δ.Σ του Οργανισμού αποφάσισε, να επανεξετάσει την απόφαση 14/2003 του προηγούμενου Διοικητικού Συμβουλίου περί αναγκαστικής έξωσης των και να ζητήσει από την Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου ως ιδιοκτήτη του χώρου των «Καρνάγιων», να προχωρήσει στην διοικητική αποβολή των.

Πράγματι η Κτηματική Υπηρεσία Νομού Κερκύρας του Υπουργείου Οικονομίας & Οικονομικών κίνησε την σχετική δικαστική διαδικασία για την έξωση των, ενώ παράλληλα ύστερα από την από 17.8.2006 έκθεση αρμοδίου τεχνικού υπαλλήλου της, διαπίστωσε ότι «στην περιοχή Κεφαλομάντουκο του Δήμου Κερκυραίων, χωρίς την άδεια της αρμοδίας αρχής έχουν κατασκευαστεί αυθαίρετα και κατεδαφιστέα κτίσματα σε κοινοχρήστους χώρους του αιγιαλού και εξέδωσε στις 19.9.2006 τα σχετικά πρωτόκολλα κατεδάφισης αυθαιρέτων κτισμάτων.

Το Δ.Σ του Οργανισμού οδηγήθηκε σε αυτή την απόφαση, με δεδομένο την απαράδεκτη εικόνα των «Καρνάγιων», που αμαυρώνει

την εικόνα της πόλης μας και συγχρόνως περιορίζει τις δυνατότητες ανάπτυξης του λιμένος.

Θα θέλαμε τέλος να συστήσουμε σε όλους εκείνους που είτε από άγνοια, είτε από άλλες σκοπιμότητες δημιουργούν προβλήματα στην προώθηση λύσης για τα «Καρνάγια», να αναλογιστούν τις ευθύνες τους έναντι του κοινωνικού συνόλου αλλά και των εργαζομένων σε αυτά και να συμβάλλουν και αυτοί, στην επίλυση του προβλήματος που από 10ετίες παραμένει άλυτο».



Εικόνες 01α-01β

Οι «παραδοσιακές» κατασκευές στα «Καρνάγια», πού με έγγραφα τους επέμεναν να υποστηρίζουν για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα, οι υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού.

2. Νομικό Καθεστώς ΟΛΚΕ ΑΕ

Αντικείμενο της σύμβασης ήταν η εκ μέρους του Δημοσίου παραχώρησης στην Α.Ε. Ο.Λ.Κ.Ε, του αποκλειστικού δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένα Κέρκυρας, των ειδικότερων όρων της παραχώρησης αυτής και των αντιστοίχων υποχρεώσεων των μερών.

Σκοπός της Εταιρείας είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση των χώρων της ζώνης Λιμένα δικαιοδοσίας της.

Τα όργανα Διοίκησης της Εταιρείας είναι: α) το Διοικητικό Συμβούλιο β) ο Διευθύνων Σύμβουλος γ) το Συμβούλιο Διεύθυνσης.

Η Εταιρεία υποχρεούται να καταρτίζει:

Α) Το Στρατηγικό Σχέδιο που καθορίζει στα πλαίσια της γενικότερης πολιτικής τους μακροχρόνιους βασικούς στόχους, για την εκπλήρωση των σκοπών της Εταιρείας και τις μεθόδους πραγματοποίησης τους.

Β) Το Επιχειρησιακό Σχέδιο έχει διάρκεια τρία έως πέντε έτη. Το Επιχειρησιακό Σχέδιο εξειδικεύει τους στόχους του Στρατηγικού Σχεδίου και τις μεθόδους πραγματοποίησης για καθένα από τα έτη της διάρκειας του και υποβάλλεται για έγκριση στους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Θέωρησα αναγκαίο να κάνω τις παραπάνω περιορισμένες βέβαια διευκρινήσεις, για να γίνουν περισσότερο κατανοητά, τα όσα εν συνεχεία αναλυτικά θα προσπαθήσω να περιγράψω, για το έργο που επιτελέσθηκε στο Λιμάνι της Κέρκυρας στη διάρκεια της δικής μου θητείας ως Διευθύνων Σύμβουλος.

Καθήκοντα που ανέλαβα στις 15 Απριλίου 2005, μετά την κοινοποίηση της σχετικής απόφασης του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία εκδόθηκε σε συνέχεια του από 15/2/2005 πρακτικού αξιολόγησης της αρμοδίας επιτροπής, του δημόσιου διαγωνισμού, που προκηρύχθηκε με την αριθμός 5118.12/02/2004/6.9.2004 Κοινή

Απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Υπέγραψα σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου με μεικτές μηνιαίες αποδοχές (3.200) Ευρώ σύμφωνα με την αριθμός 8312.7/14/04/06-10-2004 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ 1574 Β' / 20-10-2004).

Από την θέση αυτή παραιτήθηκα με την αριθμός 1881/1.3/9.10.2009 αίτηση μου, την επομένη ημέρα της ανάληψης των καθηκόντων της Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Λούκα Κατσέλη στην Κυβέρνηση του Γιώργου Παπανδρέου.

Αντικαταστάθηκα με την αριθμός 28814/ΕΓΔΕΚΟ 735/2 Ιουλίου 2010 κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΦΕΚ 232/2 Ιουλίου 2010).

3. Λειτουργία Λιμένος

Α. Εντοπισμός προβλημάτων

Από την πρώτη στιγμή της ανάληψης των καθηκόντων μου, προσπάθησα να εντοπίσω τα υπάρχοντα προβλήματα και να προτείνω στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος, τις προτεραιότητες και τους τρόπους αντιμετώπισης των.

Οι πρώτες ασφαλώς προτεραιότητες που απαιτούσαν άμεση αντιμετώπιση ήταν:

1. Η βελτίωση της λειτουργίας της διοικητικής υπηρεσίας του Ο.Λ.Κ.Ε, που παρουσίαζε λόγω και του ελλειπούς προσωπικού, σοβαρές αδυναμίες προσαρμογής στις απαιτήσεις του νέου θεσμικού πλαισίου.
2. Η ριζική αναδιοργάνωση της οικονομικής διαχείρισης, που θα εξασφάλιζε την χρηστή, ορθολογική και με απόλυτη διαφάνεια προστασία των συμφερόντων του Δημοσίου και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.
3. Την τυπική και ουσιαστική ανάληψη των καθηκόντων της Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε ως «Γενικού Διαχειριστή» των χώρων της ζώνης λιμένα, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα του νέου θεσμικού πλαισίου.
4. Την ομαλή, εύρυθμη, αισθητική και ασφαλή λειτουργία του λιμένος προς όφελος των χρηστών του, του Δημοσίου Συμφέροντος και ευρύτερα του κοινωνικού συνόλου.
5. Την συντήρηση και εκσυγχρονισμό των υπάρχοντων υποδομών και αναδομών, την ταχύτερη δυνατή προώθηση των ήδη εκτελούμενων έργων και απόδοση των στην εκμετάλλευση.
6. Την σύνταξη των προβλεπομένων από το αναθεωρημένο

«PLAN» μελετών, την προώθηση των πολύπλοκων και χρονοβόρων διαδικασιών έγκρισης των, της εξασφάλισης των επίσης χρονοβόρων και ιδιαίτερα πολύπλοκων διαδικασιών περιβαλλοντικής αδειοδότησης, προκειμένου ως ώριμα πλέον έργα να είναι δυνατή η δημοπράτηση των, είτε με την ένταξη των σε Εθνικά και Κοινοτικά προγράμματα, είτε με μισθωτικές συμβάσεις παραχώρησης της χρήσης τους, είτε από ιδίους χρηματοδοτικούς πόρους του Οργανισμού Λιμένος.

Η προέλευση μου από το χώρο της πολιτικής, μου δημιουργούσε διαρκώς πρόσθετα προβλήματα. Χρειάστηκε αρκετός χρόνος και πολλές τριβές για να γίνει κατανοητό και ευρύτερα αποδεκτό, ότι η θέση του διευθύνοντα συμβούλου ενός Οργανισμού του Δημοσίου (Δ.Ε.Κ.Ο), στον οποίον ανατέθηκε η άσκηση δημόσιας λειτουργίας, δεν έπρεπε να επηρεάζεται από προσωπικά, συντεχνιακά, πολιτικά και κομματικά συμφέροντα.

Ιδιαίτερα όταν από την πρώτη στιγμή κατάλαβα, ότι χωρίς τομές και ρήξεις με εγκατεστημένα στο χώρο του Λιμένος και ευρύτερα στον περιβάλλοντα το Λιμάνι αστικό χώρο, κάθε είδους συμφέροντα, δεν θα ήταν δυνατός ο απαιτούμενος εκσυγχρονισμός του Λιμένος και η προσαρμογή του στις διαρκώς μεταβαλλόμενες Εθνικές και Διεθνείς συνθήκες.

Οι αναφορές και οι διαμαρτυρίες επωνύμων και ανωνύμων στελεχών της Ν.Δ, στα τοπικά και κεντρικά κομματικά όργανα, όσο και στα εποπτεύοντα Υπουργεία, ήταν συνεχείς.

Συνθήκες που προσπαθούσαν να εκμεταλλευτούν και άλλοι κομματικοί σχηματισμοί, ιδιαίτερα στο χώρο της τοπικής αυτοδιοίκησης και των επιμελητηρίων.

Προσπάθειες βέβαια που δεν είχαν αποτέλεσμα, αφού οι ενέργειες μου ήταν απόλυτα συμβατές, με τους όρους της παραπάνω σύμβασης παραχώρησης και βέβαια με τους στόχους και την πολιτική της Κυβέρνησης του Κώστα Καραμανλή, του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη και του γενικού γραμματέα της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Γιώργου Βλάχου.

Σύμφωνα με την μέχρι της ανάληψης των καθηκόντων μου πρα-

κτική, την ουσιαστική διοίκηση των χώρων της ζώνης λιμένα την ασκούσαν άλλα θεσμικά και ... άτυπα βέβαια μη θεσμικά όργανα.

Ο Οργανισμός λιμένα είχε περιορισθεί κυρίως στον προγραμματισμό και την εκτέλεση των έργων στη ζώνη λιμένα, στην είσπραξη και διαχείριση των λιμενικών τελών και των άλλων προβλεπόμενων εσόδων, αδιαφορώντας για τις νέες συνθήκες που δημιουργήσε το νέο νομοθετικό πλαίσιο (ν. 2932/2001) με την ίδρυση του Οργανισμού Λιμένος, στον οποίον είχε ανατεθεί η διοίκηση της ζώνης λιμένα δικαιοδοσίας του. Δηλαδή στην πρακτική του εφαρμογή διατηρείτο το προϋπάρχον καθεστώς του πρώην πλέον Λιμενικού Ταμείου.

Η Λιμενική Αρχή που σύμφωνα με τις διατάξεις του νομοθετικού διατάγματος 187/1973 «Περί Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΦΕΚ Α 261/3.10.1973)», μετά την ύπαρξη του Ο.Λ.ΚΕ δηλαδή του Οργανισμού που ήταν επιφορτισμένος με την πλήρη οικονομική εκμετάλλευση του λιμένος, έπρεπε πλέον να περιορισθεί στην ενάσκηση της αστυνομικής αρμοδιότητας της στην ζώνη λιμένα, συνέχιζε να αγνοεί το νέο αυτό καθεστώς.

Επιφυλάσσομαι στα επί μέρους κεφάλαια του βιβλίου μου, να δώσω περισσότερα στοιχεία. Επί του παρόντος θα περιορισθώ μόνο στην πρόσφατη απόφαση του Στρατοδικείου Ιωαννίνων(13.12.2012) που τιμώρησε με ποινή φυλάκισης λιμενικό όργανο, επειδή δεν εφάρμοσε απόφαση του ΟΛΚΕ, που ρύθμιζε τις θέσεις ελλιμενισμού επαγγελματικών σκαφών σε μικρό λιμένα δικαιοδοσίας του.

Ανάλογα προβλήματα είχαν δημιουργηθεί και με την τελωνειακή αρχή, που υποστήριζε ότι η ύπαρξη οριοθετημένων συγκεκριμένων επιφανειών στη ζώνη λιμένα που σύμφωνα με τις τελωνειακές διατάξεις είχαν χαρακτηριστεί «Τελωνειακοί Περίβολοι» και σημεία τελωνειακών ελέγχων, την καθιστούσαν κυρίαρχη στη διοίκηση και διαχείριση των χώρων αυτών, πέραν βέβαια των τελωνειακών ελέγχων, που προφανώς ανήκαν στην δική της αποκλειστική αρμοδιότητα. Απαιτήθηκαν πολλές συζητήσεις και αρκετά έγγραφα διαβήματα προς το Υπουργείο των Οικονομικών, προκειμένου η Γενική Διεύθυνση Τελωνείων με σχετικό έγγραφο της να δώσει τις δέουσες οδηγίες στο τελωνείο της Κέρκυρας.

Προβλήματα που, έμμεσα βέβαια, ενίσχυαν τις αντιδράσεις συ-

γκεκριμένων επαγγελματικών ομάδων, που δραστηριοποιούνται στη ζώνη λιμένα, που ήδη είχαν δημόσια εκφράσει την αντίθεση τους στις νέες ρυθμίσεις στην εν γένει λειτουργία του λιμένος, πού καθόρισε και προσπαθούσε να εφαρμόσει η νέα διοίκηση του Οργανισμού.

Με αυτές της συνθήκες το έργο της νέας διοίκησης του Λιμένος και ιδιαίτερα του διευθύνοντος συμβούλου, απαιτούσε τόλμη, πολύ δουλειά και πάνω από όλα χρηστή, διάφανη διοίκηση και χωρίς διακρίσεις, προκειμένου να μη δοθεί η ελάχιστη αφορμή, στους αντιδρώντες να προσθέσουν νέα και μάλιστα δηλητηριασμένα βέλη στη φαρέτρα τους.

B. Αντιμετώπιση προβλημάτων

1.Βελτίωση εσωτερικής διοικητικής λειτουργίας.

Θεσπίστηκαν νέοι εσωτερικοί κανόνες στην διακίνηση και αρχειοθέτηση της εισερχόμενης και εξερχόμενης αλληλογραφίας, καθορίστηκαν υπεύθυνοι χειριστές υποθέσεων ανάλογα με το αντικείμενο. Για την παρακολούθηση της εν γένει λειτουργίας της εσωτερικής υπηρεσίας του οργανισμού, η εισερχόμενη αλληλογραφία και κάθε εξερχόμενο έγγραφο, έφερε αντίστοιχα πρώτη και τελευταία την δική μου υπογραφή. Θεσπίστηκαν για πρώτη φορά αριθμημένα δελτία κάθε προμήθειας υλικού, πού υπέγραφε ο αρμόδιος υπάλληλος, η διευθύντρια του Οργανισμού και απαραίτητα έφεραν την δική μου τελική θεώρηση. Για την εν συνεχεία πληρωμή του αντίστοιχου χρηματικού εντάλματος, απαραίτητη προϋπόθεση ήταν η επισύναψη του σχετικού δελτίου παραγγελίας, η εγγραφή του στο βιβλίο αποθήκης και τα στοιχεία της τυχόν σε συγκεκριμένο στοιχείο η έργο γενομένης ενσωμάτωσης του προμηθευμένου αναλώσιμου υλικού με τις υπογραφές των υπευθύνων υπαλλήλων.

Κατεγράφησαν και αριθμήθηκαν όλες οι δυνατές παροχές νερού στους χρήστες του λιμένος και τα αριθμημένα και θεωρημένα πλέον δελτία παροχής έπρεπε απαραίτητα να φέρουν την αρχική και την τελευταία ένδειξη του μετρητή. Αντίστοιχη διαδικασία εφαρμόστηκε

για πρώτη βέβαια φορά και για την τροφοδοσία με καύσιμα των αυτοκινήτων, μηχανημάτων και εγκαταστάσεων του Οργανισμού.

Τοποθετήθηκαν μετρητές για την καταγραφή των καταναλώσεων ρεύματος και νερού στις μισθωμένες ιδιωτικές εκμεταλλεύσεις του χώρου της ζώνης λιμένα, ώστε να καταστεί δυνατή πλέον η πληρωμή των σχετικών λογαριασμών.

Τοποθετήθηκαν συσκευές παροχής με προπληρωμένη κάρτα ηλεκτρικού ρεύματος και νερού στις αποβάθρες ελλιμενισμού των πλοίων στο σύνολο της λιμενικής ζώνης.

Μειώθηκαν δραστικά οι υπάρχουσες τηλεφωνικές συνδέσεις, πλην βέβαια εκείνων του τηλεφωνικού κέντρου και σφραγίστηκαν οι υπεραστικές και του εξωτερικού τηλεφωνικές κλήσεις, εκτός ειδικής εξουσιοδότησης και μπήκε φραγή στις εξερχόμενες κλήσεις προς κινητά από το τηλεφωνικό κέντρο.

Η πλάστιγγα του λιμένος που απασχολούσε δύο υπαλλήλους του Οργανισμού, της οποίας η λειτουργία παρουσίαζε οικονομική ζημιά τουλάχιστον 30.000 ευρώ ετησίως, ιδιωτικοποιήθηκε με δημόσιο διαγωνισμό, με αποτέλεσμα να γίνει πλέον κερδοφόρος για τον Οργανισμό.

Η καθαριότητα της λιμενικής ζώνης που μέχρι την ανάληψη των καθηκόντων μου είχε ανατεθεί σε περισσότερους εργολάβους αλλά και σε υπαλλήλους με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, χειριστές μηχανημάτων ιδιοκτησίας του Οργανισμού, ανατέθηκε αρχικά σε εταιρεία του Δήμου Κερκυραίων και εν συνεχεία σε Κερκυραϊκή εταιρεία μετά από Δημόσιο διαγωνισμό.

Η αλλαγή αυτή είχε άμεσο αποτέλεσμα τη αισθητή βελτίωση της καθαριότητας του λιμένος, αφού ήταν πλέον ευχερέστερος ο έλεγχος και η επιβολή προστίμων για πλημμελή καθαριότητα στον ανάδοχο, όπως προέβλεπε η σχετική σύμβαση.

Η καταγραφή αυτή των πρώτων παρεμβάσεων μας, μπορεί να φαίνεται ανιαρή και κουραστική, αλλά είναι μία πρώτη απάντηση σε όλους εκείνους, που με την σκόπιμη κριτική τους, υποστήριζαν ότι η μετατροπή της εταιρείας από ζημιογόνο σε κερδοφόρο και η δημιουργία σημαντικού οικονομικού αποθεματικού, οφείλετε αποκλειστικά στο ότι «δεν ξοδεύαμε χρήματα για έργα»!

Πάρθηκαν και πληθώρα άλλων περιοριστικών μέτρων, που είχαν άμεσο αποτέλεσμα των δραστικό περιορισμό των μη απαραίτητων λειτουργικών δαπανών του Οργανισμού.

2. Αύξηση εσόδων – Αντιμετώπιση προβλημάτων

Το άρθρο 10 παράγραφος ιη του συστατικού νόμου 2932/2001 προβλέπει στις αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου: «Αποφασίζει την τιμολογιακή πολιτική της Εταιρείας, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και την Εθνική Λιμενική Πολιτική. Επίσης εγκρίνει τα πάσης φύσεως τιμολόγια της Εταιρείας, σύμφωνα με τους κανόνες της ανοικτής αγοράς με ελεύθερο ανταγωνισμό, λαμβανομένων υπόψη των κοινωνικών κριτηρίων, όπως ορίζονται από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία».

Οι λειτουργικές δαπάνες είχαν διπλασιαστεί την 5ετία 2000-2004 και αναμενόταν να αυξηθούν περαιτέρω για την προσαρμογή του Οργανισμού στις πρόσθετες απαιτήσεις του νέου θεσμικού πλαισίου, ενώ τα τιμολόγια του Οργανισμού ήταν τα ίδια που ίσχυαν για τα λιμενικά ταμεία, που είχαν καθοριστεί με βάση ειδικούς νόμους από πάρα πολλά χρόνια.

Επίσης απαιτείτο για λόγους προσαρμογής προς την Κοινοτική Νομοθεσία (να μη υπάρχουν διακρίσεις στα επιβαλλόμενα τέλη ανάλογα με τη σημαία του πλοίου), η διαφοροποίηση των τελών ελλιμενισμού, ανάλογα με την απόσταση των λιμένων και με βάση τον χρόνο παραμονής των πλοίων, των επιβατών, των οχημάτων κ.ά. στους χώρους του λιμένα.

Στα πλαίσια αυτά και προκειμένου ο Οργανισμός να διαμορφώσει την τιμολογιακή του πρόταση, προχώρησε στη εκπόνηση μελέτης, για να εξαχθούν ακριβή συμπεράσματα για τα ισχύοντα σε άλλα ομοειδή λιμάνια της ευρύτερης γεωγραφικής μας περιοχής, καθώς και για τα προσδοκώμενα οικονομικά αποτελέσματα.

Με βασικό γνώμονα να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα του λιμένος, που κυρίως καθορίζεται, από την βέλτιστη σχέση τιμής, με το αντίστοιχο επίπεδο παροχής υπηρεσιών στους χρήστες του λιμένος.

Προηγήθηκε επίσης διάλογος με τους εκπροσώπους των χρηστών του λιμένος και διαμορφώθηκε η τελική τιμολογιακή πρόταση του Οργανισμού για τα τέλη των κυρίων εκμεταλλεύσεων, που εγκρίθηκε ομόφωνα από το Δ.Σ του οργανισμού με την αριθμός 84/8.7.2005 απόφαση του.

Η πρόταση αυτή στη συνέχεια υποβλήθηκε στην Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υ.Ε.Ν, στο Υπουργείο Οικονομικών και στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επιχειρήσεων (Δ.Ε.Κ.Ο), για επεξεργασία και τελική έγκριση.

Άρχισε τότε ένας μαραθώνιος διαβουλεύσεων και σκληρών διαπραγματεύσεων με τους υπηρεσιακούς καταρχήν παράγοντες των συναρμόδιων Υπουργείων και εν συνεχεία και με την συμμετοχή της πολιτικής ηγεσίας και των εκπροσώπων των δύο εφοπλιστικών Ενώσεων, προκειμένου να καθοριστεί το τελικό ύψος των λιμενικών τελών.

Για να μη υπάρξει κανένας αιφνιδιασμός στους χρήστες, καθορίστηκε ως χρόνος εφαρμογής των τιμολογίων, η επόμενη χρονιά 2006.

Με την οριστικοποίηση της τιμολογιακής μας πολιτικής, που όπως προαναφέρθηκε, αποτελούσε συμβατική υποχρέωση του Οργανισμού, άρχισαν και οι διαμαρτυρίες στην Κέρκυρα, «ότι είμαστε ακριβή και θα χάσουμε τα κρουαζιερόπλοια, ότι τα άλλα Ελληνικά λιμάνια είναι πολύ πιο φτηνά» κ.ά. Τα αποτελέσματα όμως των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων τα επόμενα χρόνια, επιβεβαίωσαν πλήρως την άγνοια, την ανευθυνότητα και την σκοπιμότητα των επικριτών.

Τα άλλα λιμάνια της χώρας που λειτουργούσαν και αυτά με την μορφή Ανωνύμων Εταιρειών, όπως της Ηγουμενίτσας, της Πάτρας, του Ηρακλείου κ.ά. αντέγραψαν ακριβώς τα δικά μας τιμολόγια.

Στα τιμολόγια αυτά συμπεριελήφθησαν για πρώτη φορά δικαιώματα του Οργανισμού για την παραμονή ασυνόδευτων οχημάτων και “trailers” στους χώρους λιμένα, φορτηγών οχημάτων και μηχανημάτων.

Θεσπίσθηκαν επίσης για πρώτη φορά δικαιώματα του Οργανισμού, στις εταιρείες που εφοδίαζαν με καύσιμα και νερό τα ελλιμενιζόμενα στο λιμάνι πλοία και στις φορτοεκφορτώσεις χύδην φορ-

τίων.

Στα πλαίσια επίσης της νέας τιμολογιακής πολιτικής, αντιμετωπίσθηκαν με απόλυτη επιτυχία, δύο μεγάλα προβλήματα που επιβάρυναν την λειτουργία και την αισθητική του λιμένος.

1. Η χερσαία ζώνη του λιμένα είχε στην κυριολεξία κατακλυσθεί από παρατημένα άχρηστα οχήματα και μηχανήματα. Το λιμάνι είχε από χρόνια επιλεγεί ως ο πλέον κατάλληλος χώρος για την εναπόθεση παντός είδους οχημάτων. Την κατάσταση αυτή επιβάρυνε και το τελωνείο, εναποθέτοντας δεσμευμένα οχήματα στον «τελωνειακό περίβολο»!

Η πρόβλεψη όμως να θεσπισθούν δικαιώματα του Οργανισμού, που αυξανόταν προοδευτικά για κάθε ημέρα παραμονής στους χώρους του λιμένα παντός είδους τροχοφόρων και οχημάτων πέραν του 8ωρου, σε συνδυασμό βέβαια με αστείρευτη επιμονή και με πολύ δουλειά καταρχήν για τον εντοπισμό των ιδιοκτητών τους και για την εν συνεχεία μεταφορά και παράδοση στον Ο.Δ.Δ.Υ Πειραιά, όσων δεν ανευρέθηκαν οι ιδιοκτήτες τους, σε σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα το Κερκυραϊκό λιμάνι απαλλάχτηκε οριστικά από το μεγάλο αυτό πρόβλημα.

2. Σε κρηπιδώματα του λιμένος κυρίως στο χώρο της «Σπηλιάς», είχαν συσσωρευτεί παροπλισμένα και καμένα πλοiάρια, που επιβάρυναν την λειτουργία του λιμένος, την αισθητική και την υγιεινή του χώρου, μεταξύ του παλαιού κυματοθραύστη και του κρηπιδώματος της οδού Ξενοφώντος Στρατηγού. Ο χώρος αυτός ήταν απολύτως αναγκαίος για τον ελλιμενισμό, την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών από τουριστικά πλοiάρια.

Για τα παροπλισμένα αυτά πλοiάρια, καθώς και για τα πλωτά ναυπηγήματα κάθε κατηγορίας που είχαν βυθιστεί ολόκληρα ή εν μέρει μέσα στην ζώνη ευθύνης του Οργανισμού, υπήρξε η πρόβλεψη να επιβαρύνονται οι ιδιοκτήτες τους, με προοδευτικά αυξανόμενα ανάλογα με τον χρόνο παραμονής τους, δικαιώματα.

Η ρύθμιση αυτή βελτίωσε κατά πολύ την λειτουργία και την αισθητική του λιμένα και κατέστησε δυνατή την εκτέλεση του έργου κατασκευής του υπήνεμου μόλου του νέου λιμένα εσωτερικού.

Στις υποχρεώσεις του Οργανισμού, ανήκει και η μέριμνα για την βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας της περιοχής του λιμένα.

Λόγω της ύπαρξης πολλαπλών εισόδων, η κίνηση στους χώρους του κεντρικού λιμένα πεζών και οχημάτων ήταν ανεξέλεγκτη, με συνέπεια να υποβαθμίζεται το επίπεδο παροχής υπηρεσιών στους χρήστες, αλλά και να παρουσιάζονται συνεχή περιστατικά ατυχημάτων, ενίοτε και θανατηφόρων, κυρίως σε μη χρήστες του λιμένος.

Ήταν συνήθης η περίπτωση εξερχόμενα από την πόλη οχήματα με κατεύθυνση προς το εμπορικό κέντρο, προκειμένου να αποφύγουν τους σηματοδότες στον κόμβο έξωθεν του επιβατικού σταθμού εσωτερικού η ακόμη και για λόγους περιπάτου, να εισέρχονται κυρίως τις νυχτερινές ώρες από τις ανοιχτές και μη ελεγχόμενες πόρτες παραπλεύρως του παλαιού επιβατικού σταθμού, να διασχίζουν τους χώρους του λιμένα και να εξέρχονται από την κεντρική πύλη του λιμένος!

Το γεγονός αυτό πέραν της επιβάρυνσης της εσωτερικής κυκλοφορίας του λιμένος, ήταν και η βασική αιτία της πτώσης οχημάτων στη θάλασσα, ενίοτε θανατηφόρων, για τα οποία εγκαλούντο ως υπεύθυνοι από τις δικαστικές αρχές τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου του Οργανισμού και εγείρονταν αγωγές αποζημιώσεων σε βάρος του Ο.Λ.ΚΕ.

Ακόμη τις μεταμεσονύχτιες κυρίως ώρες, εισέρχονταν στους χώρους του λιμένα και έκαναν ανεξέλεγκτη χρήση των χώρων υγιεινής του, διάφορα άτομα κυρίως λαθρομετανάστες, με συνέπεια να παρατηρούνται συνεχείς καταστροφές στις υδραυλικές τους εγκαταστάσεις.

Παρά τις συνθήκες αυτές, χρειάστηκε συνεχής προσπάθεια και πολύ επιμονή και αφού ακούσαμε αμέτρητες κατηγορίες ότι «μετατρέπουμε σε γκέτο το λιμάνι», για να μπορέσουμε να κλείσουμε όλες, εκτός της κεντρικής πύλης, εισόδους του λιμένα.

Με αυτές όμως τις παρεμβάσεις μπορέσαμε να αποφύγουμε επί της δικής μας πενταετούς περίπου θητείας στον Οργανισμό, την επανάληψη ατυχημάτων που με ιδιαίτερη συχνότητα συνέβαιναν στο παρελθόν.

Προκειμένου να βελτιωθούν οι κυκλοφοριακές συνθήκες της δια-

κίνησης πεζών και οχημάτων στη χερσαία ζώνη του κεντρικού λιμένα αλλά και να εξυπηρετηθούν οι χρήστες του λιμένα, οριοθετήθηκαν, έναντι καταβολής χαμηλού χρηματικού αντιτίμου συγκεκριμένοι ξεχωριστοί χώροι στάθμευσης για επιβατικά και φορτηγά οχήματα.

Το πρόβλημα όμως που επιβάρυνε υπέρμετρα την αισθητική, την υγιεινή και την ασφαλή διακίνηση πεζών και οχημάτων, ήταν η μέχρι εκείνη την στιγμή ανεξέλεγκτη δραστηριότητα εκφόρτωσης χύδην φορτίων (αμμοχάλικα), από ανοικτού τύπου πορθμεία.

Πρόβλημα που παρουσίαζε συνεχή επιδείνωση, λόγω και της απαγόρευσης λειτουργίας των υπαρχόντων στη Κέρκυρα λατομικών εγκαταστάσεων.

Με συνέπεια οι ανάγκες της Κέρκυρας σε αδρανή υλικά, να καλύπτονται αποκλειστικά με μαζικές μεταφορές από τις απέναντι Ηπειρωτικές ακτές.

Οι εκφορτώσεις κατά κανόνα γινόντουσαν στο δυτικό άκρο της «λεκάνης Μαντουκίου», σε απόλυτη γειτνίαση με τον επιβατικό σταθμό εξωτερικού.

Ο τρόπος φορτοεκφόρτωσης πρωτόγονος, χωρίς ουδεμία περιβαλλοντική προστασία και ασφάλεια, για τους διερχόμενους πεζούς επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων, τα τουριστικά λεωφορεία και τα ταξί.

Στη στενότερη αυτή λωρίδα του λιμένος πλάτους περίπου 12 μέτρων, συνυπήρχαν πολλαπλές λειτουργίες.

Οι ελιγμοί των φορτοεκφορτωτικών μηχανημάτων που εισέρχονταν και εξέρχονταν στα ανοιχτά πορθμεία, για να μεταφέρουν τα αδρανή υλικά στα αναμενόμενα φορτηγά οχήματα, η στάθμευση των αναμενόντων στη σειρά για φόρτωση φορτηγών οχημάτων, δημιουργούσαν χαώδη κατάσταση και πάνω από όλα πυκνά και αποπνικτικά σύννεφα σκόνης.

Με αυτές τις συνθήκες οι πεζοί επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων, τα τουριστικά λεωφορεία και τα ταξί, ήταν υποχρεωμένα να διέρχονται μέσα από την ζώνη αυτή και να πραγματοποιούν επικίνδυνους ελιγμούς.

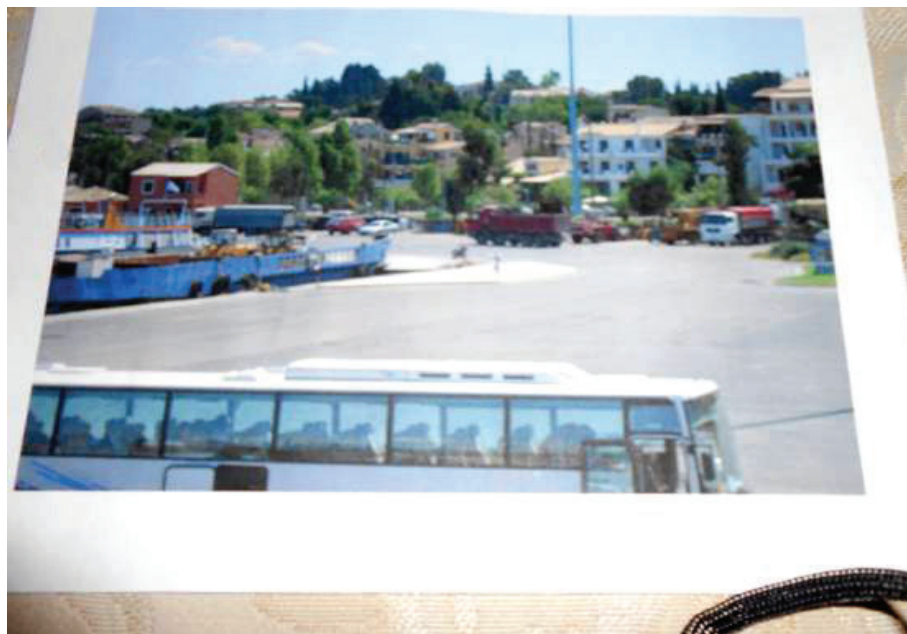


Εικόνα 03

Φωτογραφία από την φορτοεκφόρτωση αμμοχάλικων τον Αύγουστο 2005, λίγους μήνες μετά την ανάληψη των καθηκόντων μου του διευθύνοντος συμβούλου στον Οργανισμό Λιμένος Κέρκυρας.

Με την απόφαση της σφράγισης των λατομείων σε ολόκληρο τον νομό από την Νομαρχιακή αυτοδιοίκηση της Κέρκυρας, ουσιαστικά τα υπάρχοντα περιβαλλοντικά προβλήματα που υπήρχαν στις λατομικές περιοχές, μεταφέρθηκαν σε πολλαπλάσιο βαθμό στο Διεθνές Λιμάνι της Κέρκυρας! Ως «Πόντιοι Πιλάτοι» οι τοπικοί υπεύθυνοι της Αυτοδιοίκησης του νομού, αφού επί χρόνια δεν είχαν εξασφαλίσει εναλλακτικές λύσεις, μετέφεραν το πρόβλημα στο λιμάνι. Εναπόθεσαν τις ελπίδες τους στο Λιμάνι, για να μη τους αποδοθεί η ευθύνη για το αναπόφευκτο σταμάτημα του συνόλου των δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο νομό, την επακόλουθη αύξηση της ανεργίας και το κλείσιμο πλειάδας συναφών επαγγελματιών.

Όπως επίσης ότι το λιμάνι εκ της χρήσης του, είχε χαρακτηριστεί επιβατικό και τουριστικό και βρισκόταν σε απόλυτη γειτνίαση με τον δομημένο ιστό της πόλης μας.



Εικόνα 04

Για τις αναπόφευκτες δυσμενέστερες συνέπειες στην τουριστική κίνηση ουδείς είχε ενδιαφερθεί, ενώ αντίθετα ήταν παρά πολλοί εκείνοι που έψαχναν μονίμως ακόμη και ασήμαντες αδυναμίες στις εγκαταστάσεις του λιμένος, για να επιτίθενται προσωπικά στον διευθύνοντα σύμβουλο. Γεγονός που βέβαια συνέβαινε μόνο στην διάρκεια της δικής μου θητείας.

Με δεδομένες αυτές τις συνθήκες, άρχισε ένας μαραθώνιος προφορικών και έγγραφων διαβουλεύσεων μεταξύ της αρμόδιας Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υ.Ε.Ν, του Κεντρικού Λιμεναρχείου Κερκύρας και του Γενικού Διαχειριστή του Λιμένος Ο.Λ.Κ.Ε.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Προεδρικού Διατάγματος 66/2004 που ενσωμάτωσε την Ευρωπαϊκή νομοθεσία και που η εφαρμογή του είχε αρχίσει την 1^η Μαρτίου 2004, όλοι οι τερματικοί σταθμοί της χώρας, που τους επισκέπτονται φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, εξαιρουμένων των σιτηρών, έπρεπε να πληρούν συγκεκριμένες απαιτήσεις καταλληλότητας για την ασφαλή φορτοεκφόρτωση και

να τηρούν εναρμονισμένες διαδικασίες, αναφορικά με την επικοινωνία και την γενικότερη συνεργασία πλοίων και τερματικών σταθμών.

Επειδή όμως το λιμάνι της Κέρκυρας ως γνωστόν δεν διέθετε εμπορικό κρηπίδωμα και τερματικό σταθμό, είχε ακολουθηθεί από την έναρξη της ισχύος του Π.Δ επί ένα περίπου χρόνο πριν από την ανάληψη των καθηκόντων μου, μία καθαρά παρελκυστική τακτική.

Ερμηνεύτηκε κατά το δοκούν, η υπάρχουσα στο Π.Δ πρόβλεψη, ότι δεν εφαρμόζεται στις εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται κατ' εξαίρεση για φορτοεκφόρτωση ξηρού φορτίου χύδην προς η από φορτηγά πλοία, καθώς και σε περιπτώσεις όπου η φορτοεκφόρτωση πραγματοποιείται μόνο με τον εξοπλισμό του φορτηγού πλοίου.

Προϋποθέσεις βέβαια που δεν υπήρχαν στο λιμάνι, αφού ούτε εγκαταστάσεις υπήρχαν, ούτε κατ' εξαίρεση γινόντουσαν φορτοεκφορτώσεις και ούτε βέβαια τα πλοία διέθεταν τον προβλεπόμενο εξοπλισμό.



Εικόνα 05

Οι προβλεπόμενες από το Π.Δ 66/2004 εγκαταστάσεις για την ασφαλή φόρτωση εκφόρτωση Φ/Γ πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην. Διαδικασία πού κατά την κρατούσα το 2004 άποψη, υπάγεται στις εξαιρέσεις του Π.Δ, επειδή το πλοίο αυτό χρησιμοποιούσε δικά του μέσα φορτοεκφόρτωσης!

Η προβλήτα αυτή της παραβολής του πλοίου, βρισκόταν σε απόσταση μόλις 20 μέτρα από την έδρα του Λιμεναρχείου.

Οι συνθήκες αυτές ήταν επόμενο να προκαλούν αντιδράσεις και παράπονα κυρίως από τους πλοιάρχους των Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου και στο επιβατικό κοινό, με αποδέκτη το Λιμεναρχείο, όπως προκύπτει από το 17.6.2004 έγγραφο του Κ.Λ.Κ προς τον ΟΛΚΕ τις 17.6.2004.



Εικόνα 06

Αυτές τις συνθήκες παρέλαβα, τον Απρίλη του 2005, όταν ανέλαβα τα καθήκοντα μου.

Την διαδικασία αυτή των φορτοεκφορτώσεων μέχρι τότε χειριζόταν, με την ανοχή βέβαια της διοίκησης του ΟΛΚΕ, αποκλειστικά το Λιμεναρχείο.

Φορτοεκφορτώσεις για τις οποίες εκτός των σοβαρών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ο Οργανισμός δεν είχε κανένα απολύτως έσοδο, ενώ επιβαρύνετο με πρόσθετες δαπάνες καθαριότητας, φθορών στο οδόστρωμα από την συνεχή κίνηση των φορτηγών, επιβάρυνση της κυκλοφορίας του λιμένα και κυρίως της κεντρικής πύλης κ.ά.

Μετά την έγκριση των νέων τιμολογίων του ΟΛΚΕ που εισηγήθηκαμε και την επιβολή τελών στις φορτοεκφορτώσεις και στην εντός λιμένα διέλευση των οχημάτων μεταφοράς των χύδην φορτίων, ακολούθησαν αντιδράσεις εκ μέρους όλων των εμπλεκόμενων στις διαδικασίες αυτές.

Παρά όμως τις συνεχείς προσπάθειες μας, να εφαρμοστούν οι νέες ρυθμίσεις στην όλη διαδικασία των φορτοεκφορτώσεων, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, συνέχιζαν επιδεικτικά να αγνοούν τον Οργανισμό.

Αναγκαστήκαμε να τους στείλουμε πλέον τον Φεβρουάριο του 2006 το παρακάτω σχετικό έγγραφο, με κοινοποίηση στο Λιμεναρχείο.

«Σε συνέχεια προηγούμενων προφορικών ενημερώσεων σας, σας πληροφορούμε ότι σύμφωνα με την αριθ. 8311.1/27/03 ΚΥΑ (ΦΕΚ 1763/2003) στον Οργανισμό μας εκτός άλλων ανήκει η αρμοδιότητα του γενικού προγραμματισμού της θέσης πρόσδεσης και παραβολής πλοίων που προσδένουν σε χώρο ευθύνης του κεντρικού λιμένα (άρθρο 4 παρ. 2.1.3), ο χειρισμός θεμάτων φορτοεκφόρτωσης, παραλαβής και παράδοσης εμπορευμάτων (άρθρο 4 παρ. 2.1.3), η βεβαίωση των πάσης φύσεως εσόδων που δικαιούται η επιχείρησή μας από τις εκμεταλλεύσεις του λιμένα (άρθρο 4 παρ. 2.1.11), καθώς και ο διακανονισμός και η παρακολούθηση της ρευστοποίησης των απαιτήσεων, από τους χρήστες των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ειδικότερα για τον υπολογισμό του προβλεπόμενου τέλους φορτοεκφορτώσεων, απαιτείται η προσκόμιση στα γραφεία του Οργανισμού των πρωτότυπων φορτωτικών του μεταφερόμενου φορτίου πριν από την εκφόρτωση του ή σε κάθε περίπτωση πριν από την έξοδο του από την πύλη του κεντρικού λιμένα.

Για την ταχύτερη διεκπεραίωση των απαιτούμενων γραφειοκρατικών διαδικασιών, παρακαλούμε για την προαναγγελία της άφιξης

του πλοίου μεταφοράς φορτίου, τουλάχιστον δύο (2) ώρες πριν την άφιξη του.

Κοινοποίηση:

Κεντρικό Λιμεναρχείο Κερκύρας.

Για την κατά απόλυτη προτεραιότητα χρήση της αποβάθρας στη βόρεια πλευρά της αποθήκης «Σπίγγου» για την φορτοεκφόρτωση των χύδην φορτίων και για την απαγόρευση φορτοεκφορτώσεων παντός είδους φορτίων στο χώρο του λιμένα, άνευ της σχετικής αδείας του Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε».

Η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υ.Ε.Ν σε σχετικό ερώτημα του Κ.Λ.Κ αναφορικά με τις διεκδικήσεις του Οργανισμού λιμένος, υποστήριξε τις θέσεις του Ο.Λ.ΚΕ με το από 28/2/2006 έγγραφο της, πού απεύθυνε στο Κ.Λ. Κερκύρας και κοινοποίησε στην Ο.Λ.Κ.Ε Α.Ε.

«1. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 141 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου στους λιμένες όπου εδρεύει Οργανισμός επιφορτισμένος με την πλήρη οικονομική εκμετάλλευση του λιμένος, οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης ρυθμίζονται από αυτόν.

2. Με την αρ. 84/05 Απόφαση Δ.Σ, ο Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε, η οποία έτυχε σύμφωνης γνώμης, τόσο της Υπηρεσίας μας όσο και του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, επέβαλλε δικαιώματα χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται και πάγιο τέλος 0.10 ευρώ/τόνο στις φορτοεκφορτώσεις χύδην φορτίων πλωτών μέσων. Το εν λόγω τέλος, το οποίο εισπράττεται από τις οικονομικές υπηρεσίες διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα, βαρύνει αποκλειστικά το φορτίο και όχι το πλοίο, ενώ υπεύθυνος καταβολής του φέρεται ο εκάστοτε φοροπαραλήπτης και αφορά μόνο τα χύδην φορτία.

3. Η λιμενική αρχή όμως δύναται να παρεμποδίζει την έναρξη των φορτωτικών εργασιών των πλοίων, σε περίπτωση πού αυτά δεν έχουν εφοδιασθεί με την προβλεπόμενη άδεια διενέργειας των εν λόγω εργασιών από τον οικείο Οργανισμό κατά τον κατάπλου τους.

4. Επομένως θεωρούμε ότι είναι εφικτό για τον κατάπλου των πλοίων στο λιμάνι σας, να προσκομίζεται στην υπηρεσία σας, μεταξύ

των άλλων εγγράφων προς έλεγχο και η ως άνω άδεια διενέργειας φορτοεκφορτώσεων από τον Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.

Τα δικαιώματα φορτ/κών εργασιών και λοιπά τέλη που βαρύνουν τα φορτία καταβάλλονται από τους υπόχρεους απευθείας στις αρμόδιες υπηρεσίες του Οργανισμού και σε περίπτωση οφειλής των διεκδικούνται από τον δικαιούχο μέσω των διαδικασιών που προβλέπουν οι διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε.»

Παρά όμως τις ξεκάθαρες θέσεις του Οργανισμού, του Υ.Ε.Ν και του Κεντρικού Λιμενάρχη Πλοιάρχου Ευάγγελου Καλαμπαλίκη και τις συνεχείς προσπάθειες μας, το πρόβλημα εξακολουθούσε να υπάρχει και να διαιωνίζεται.

Με σειρά εγγράφων μας προς το Υ.Ε.Ν, το Κ.Λ. Κέρκυρας και την Αστυνομική Διεύθυνση καταγγέλλαμε την ανεξέλεγκτη πραγματοποίηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών χύδην φορτίων στο λιμάνι της Κέρκυρας και την χωρίς έλεγχο κίνηση των τροχοφόρων μεταφοράς των με υπέρβαρα φορτία μέσα και έξω από τα όρια της λιμενικής ζώνης, με διαφαινόμενο κίνδυνο πρόσκλησης ατυχημάτων και ζητούσαμε την εντατικοποίηση των σχετικών ελέγχων.

Ανταποκρινόμενοι και στις καταγγελίες των πλοιάρχων των Ε/Γ-Ο/Γ εσωτερικού, καταγγέλλαμε εγγράφως προς το Κ.Λ.Κ την συνεχιζόμενη ρύπανση του περιβάλλοντος κατά την έννοια του άρθρου 2, παρ.2 του νόμου 1650/86 Φ.Ε.Κ «περί προστασίας του περιβάλλοντος».

Επίσης τους επισημαίναμε ότι σύμφωνα με την παρ.4 του άρθρου 152 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα, «... απαγορεύεται η εκφόρτωση άμμου, χαλικιών και λοιπών παρεμφερών προϊόντων, σε λιμένες τουριστικής εμφάνισης ή εξελισσόμενους τουριστικά».

Ακόμη ζητούσαμε εγγράφως για να εκδώσουμε την προβλεπόμενη άδεια φορτοεκφορτωτικών εργασιών, να μας προσκομίζονται οι άδειες και οι αστικές ασφάλειες των χρησιμοποιούμενων για τις φορτοεκφορτώσεις μέσων.

Όμως το αόρατο αλλά υπαρκτό δίχτυ προστασίας των παράνομων αυτών εργασιών, εξακολουθούσε να διατηρείται, το οποίο όμως δεν κάλυπτε τον διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού, από τους συνεχείς προπηλακισμούς και τις ύβρεις που εκτοξεύονταν

εναντίον μου, ενίοτε παρουσία και των λιμενικών οργάνων, εντός των γραφείων του Ο.Λ.ΚΕ, μέσα στους χώρους του Λιμεναρχείου και γενικότερα στην ευρύτερη ζώνη εργασίας μου, πού ήταν τα όρια της λιμενικής ζώνης.

Σε όλες αυτές τις καταστάσεις, τα όργανα διοίκησης του Λιμεναρχείου απαντούσαν και εγγράφως να υποβάλλω μήνυση, προσκομίζοντας και το σχετικό παράβολο!

Ζητούσα επίμονα από φίλους δικηγόρους αλλά και από τους εκάστοτε νομικούς συνεργάτες του ΟΛΚΕ, να μού βρουν στο ποινικό κώδικα σχετική διάταξη, πού κατά την γνώμη μου έπρεπε να υπάρχει, για την προστασία των προσώπων που ασκούν δημόσια λειτουργία μέσα στους χώρους ευθύνης τους, αλλά για μεγάλο χρονικό διάστημα οι απαντήσεις τους ήταν αρνητικές.

Η διοίκηση του Λιμεναρχείου στην έγγραφη καταγγελία μας για σπάσιμο λουκέτου ασφαλείας πού είχαμε τοποθετήσει σε πόρτα του λιμένος για να εμποδίζουμε την είσοδο λαθρομεταναστών τις μεσημεσινικές ώρες, μας κάλεσε εγγράφως να πάμε στο λιμεναρχείο να υποβάλουμε μήνυση, προσκομίζοντας συγχρόνως το σχετικό παράβολο!

Τελικά με την επιμονή μου στην αναζήτηση σχετικής διάταξης του ποινικού κώδικα, δικαιώθηκα.

Το άρθρο 334 του ποινικού κώδικα αναφορικά με την διατάραξη της οικιακής ειρήνης, στην παράγραφο 3 επί λέξει προβλέπει.

«Όποιος εισέρχεται παράνομα σε κατάστημα η χώρο Δημόσιας, Δημοτικής η Κοινοτικής Υπηρεσίας η Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου η Επιχείρησης Κοινής Ωφέλειας η παραμένει στους χώρους αυτούς παρά την θέληση της υπηρεσίας που τους χρησιμοποιεί, της οποίας τη θέληση της δηλώνει ο νόμιμος εκπρόσωπος της η ο υπάλληλος της, και προκαλεί έτσι διακοπή η διατάραξη της ομαλής διεξαγωγής της υπηρεσίας, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών».

Ενώ η εν συνεχεία παράγραφος 4, αναφέρει ότι, «Η ποινική δίωξη στις περιπτώσεις της παρ. 1 ασκείται μόνο ύστερα από έγκληση του δικαιούχου.

Παράγραφος 1 που αφορά μόνο την κατοικία η τον χώρο εργασί-

ας του δικαιούχου. Έμμεσα πλην σαφώς λοιπόν προέκυπτε, ότι δεν απαιτείτο έγκληση του ΟΛΚΕ για τις περιπτώσεις τις παραγράφου 4 και μάλιστα όταν κατά κανόνα παρίσταντο στα συμβάντα, ύστερα από δική μας ειδοποίηση, αρμόδια λιμενικά όργανα.

Παρά την έγγραφη κοινοποίηση της διάταξης αυτής του ποινικού νόμου, το λιμεναρχείο συνέχιζε να ζητάει την υποβολή σχετικής μήνυσης, γεγονός που δυσκόλευε υπέρμετρα την προσπάθεια μας να ασκούμε τα καθήκοντα μας του «Γενικού Διαχειριστή της Λιμενικής Ζώνης».

Η κυριαρχούσα τότε άποψη στα λιμενικά όργανα, πλην ορισμένων εξαιρέσεων, όπως του Κερκυραίου Υποπλοιάρχου Σπύρου Μανάντου, Παγκόσμιου Πρωταθλητή και τέσσερις φορές Βαλκανιονίκη στην κωπηλασία (τετράκοπος μετά πηδαλιούχου) που με εντιμότητα, θάρρος και απίστευτη διάθεση προσφοράς, προσπαθούσε να βοηθήσει στην υλοποίηση των ρυθμίσεων και των στόχων του Οργανισμού μας και του επίσης Κερκυραίου Λιμενικού Αλέξη Λοΐζου του τμήματος Τροχαίας του Κ.Λ.Κ, που προσέφερε και αυτός μεγάλες υπηρεσίες στην ομαλοποίηση της κυκλοφορίας στο σύνολο της Λιμενικής Ζώνης, ήταν: «Μην τους ακούτε ο ΟΛΚΕ είναι απλά μία Ανώνυμη Εταιρεία». Άποψη που υποστήριξε σε συγκέντρωση προσωπικού στην έδρα του Κ.Λ.Κ ακόμη και Υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος!

Παρά τις συνθήκες αυτές είχαμε εν μέρει βέβαια πετύχει, οι φορτοεκφορτωτικές εργασίες να γίνονται μέσα στο πλοίο στα κρηπίδωματα της βόρειας πλευράς των αποθηκών «Σπίγγου», τα φορτηγά αυτοκίνητα και οι φορτωτές να μη παραμένουν εντός του χώρου του λιμένος, να εισέρχονται στο λιμάνι μόνο μετά τον κατάπλου του πλοίου, να γίνονται ποιοί συχνοί έλεγχοι στα φορτηγά οχήματα για υπέρβαρα φορτία και να διαθέτουν κάλυμμα για την μη διασπορά του φορτίου τους.

Ακόμη και με τις βελτιώσεις αυτές, το πρόβλημα εξακολουθούσε να υπάρχει και οι έγγραφες δικές μας αναφορές στο λιμεναρχείο ήταν συνεχείς.

Με το αρ. πρωτ. 4951/1.6.5/01/11/2007 έγγραφο μας προς το Κεντρικό Λιμεναρχείο Κερκύρας, με κοινοποίηση στο Υ.Ε.Ν, στη

Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση (διεύθυνση περιβάλλοντος) και στους ιδιοκτήτες των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, τους γνωστοποιούσαμε για μία ακόμα φορά τις σχετικές αποφάσεις του ΟΛΚΕ, ιδιαίτερα μετά την έγκριση των τροποποιήσεων του προϋπάρχοντος Προγραμματικού Σχεδίου του Λιμένας, πού είχαμε αρμοδίως προτείνει.

«Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Προγραμματικό Σχέδιο (MASTER-PLAN) του Λιμένα Κέρκυρας, ο Κεντρικός Λιμένας Κέρκυρας προβλέπεται να λειτουργεί για τη εξυπηρέτηση της επιβατικής και της τουριστικής κίνησης. Δεδομένου όμως της μη ύπαρξης καθαρά εμπορικού κρηπιδώματος, προσωρινά και υπό προϋποθέσεις θα συνεχίζει να εξυπηρετεί τμήμα της εμπορικής κίνησης του νομού.

Απαραίτητη όμως προϋπόθεση είναι η εμπορική κίνηση να μην δημιουργεί προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία του και να μην έχει περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο χώρο του Κεντρικού Λιμένα, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του Οικισμού «Μανδούκι».

Στα πλαίσια αυτά όπως σας είναι γνωστό, έχει καθοριστεί ο χώρος των κρηπιδωμάτων πού βρίσκονται στη βόρεια πλευρά των αποθηκών ΟΛΚΕ Α.Ε (πρώην αποθήκες Σπίγγου), για την εκφόρτωση, με τις προϋποθέσεις που θέτουν οι κείμενες περιβαλλοντικές διατάξεις, αδρανών υλικών.

Έχει όμως παρατηρηθεί το τελευταίο χρονικό διάστημα, μετά την σφράγιση των λατομείων στην θέση «Κακότραφος – Τρουμπέτα» του Δήμου Αγίου Γεωργίου, να αυξάνονται σημαντικά τα αιτήματα για εκφόρτωση πλοίων μεταφοράς αδρανών υλικών, με συνέπεια να δίδονται από εσάς άδειες εκφόρτωσης και σε άλλες θέσεις του λιμένα, με σοβαρές επιπτώσεις για την ασφάλεια της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων και εκτεταμένων φθορών στις εν γένει υποδομές του.

Επιπρόσθετα παρατηρούνται σοβαρά προβλήματα ρύπανσης του περιβάλλοντος στο χώρο του λιμένα και στην ευρύτερη περιοχή του Οικισμού «Μανδούκι», κατά την έννοια του άρθρου 2 παρ. 2 του νόμου 1650/86 (Φ.Ε.Κ 160 Α), όπως αυτός τροποποιήθηκε με τον νόμο 3010/2002.

Ως άμεσο μέτρο για την ελαχιστοποίηση των παραπάνω επιπτώ-

σεων πέραν της εντατικοποίησης των σχετικών ελέγχων, παρακαλούμε για τον προγραμματισμό των αιτημάτων εκφόρτωσης αδρανών υλικών για δύο μόνο πλοία (συγχρόνως) στη θέση βόρεια των αποθηκών του Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε (πρώην Σπίγγου) και με υποχρεωτική κίνηση των φορτηγών οχημάτων μεταφοράς των αδρανών υλικών, αποκλειστικά και μόνο από τη δυτική πλευρά του κτιρίου».

Μετά από 4 ημέρες ο Κεντρικός Λιμενάρχης σε συνέχεια του εγγράφου μας, χωρίς καμία προηγούμενη μαζί μας συνεννόηση, τροποποίησε εν μέρει τις δικές μας ρυθμίσεις, ενώ δεν είχε την αρμοδιότητα, προσθέτοντας την δυνατότητα στο Λιμεναρχείο να εξετάζει κατ' εξαίρεση αιτήματα για εκφόρτωση συγχρόνως και τρίτου Φ/Γ-ΟΓ πλοίου ανοικτού τύπου.

Το γεγονός αυτό πού διατυπώθηκε απευθείας προς τους πλοιοκτήτες και τους πλοιάρχους των πλοίων μεταφοράς αδρανών και προς το σωματείο Φ/Γ οχημάτων Δ.Χ, όχι μόνο παρέκαμπε τον Οργανισμό από την ξεκαθαρισμένη και από το Υ.Ε.Ν αρμοδιότητα του, για τον χειρισμό θεμάτων φορτοεκφόρτωσης

(άρθρο 141 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), αλλά συγχρόνως συντηρούσε την επιθυμητή για αυτούς εικόνα προς τους χρήστες του λιμένος, ότι το λιμεναρχείο ήταν και παραμένει η ανωτέρα αρχή στο λιμάνι, μειώνοντας τις επί 2,5 χρόνια προσπάθειες μας να αναλάβει στο σύνολο του ο Ο.Λ.ΚΕ τον ρόλο που του είχε από την πολιτεία ανατεθεί, του γενικού διαχειριστή της ζώνης λιμένα.

Η επιμονή της Λιμενικής αρχής να διαχειρίζεται αρμοδιότητες πού δεν της ανήκαν κυρίως στα θέματα των φορτοεκφορτώσεων, οδηγούσε ορισμένα λιμενικά όργανα, σε απαράδεκτες παρεμβάσεις.

Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση πού επισημάναμε με το από 30.11.2007 έγγραφο μας προς το Κεντρικό Λιμεναρχείο Κερκύρας, με ειδική υποσημείωση να τεθεί υπ' όψιν του κ. Λιμενάρχη.

«Σας ενημερώνουμε ότι σύμφωνα με την από 29/11/2007 αναφορά του εξουσιοδοτημένου από τον Οργανισμό φύλακα εισόδου της κεντρικής πύλης, στις 23:30, ώρα κοινής ησυχίας, τα φορτηγά συνέχιζαν να εξέρχονται φορτωμένα από το λιμάνι. Ο εν λόγω φύλακας έκλεισε στις 00:15 την κεντρική πύλη, οπότε μετά από λίγο εμφανί-

στηκαν από το Λιμεναρχείο δύο άτομα και του είπαν «να αφήσει τα φορτηγά να περάσουν μέσα να φορτώσουν, με ευθύνη δική τους, τα οποία και συνέχισαν να φορτώνουν μέχρι τις 00.45.

Παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες».

Η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Υ.Ε.Ν απόλυτα ενήμερη για την κατάσταση αυτή, έστειλε στη Κέρκυρα τον Διευθυντή της Λιμενικής Πολιτικής Πλοίαρχο του Λιμενικού Σώματος Γιάννη Πρωτόπαπα, εξάίρετο ως χαρακτήρα και πολύ ικανό άνθρωπο, διπλωματούχο μηχανολόγο –ηλεκτρολόγο μηχανικό, για να προσπαθήσει να επιλύσει τα υπάρχοντα προβλήματα.

Στη σχετική σύσκεψη στο γραφείο μου, παρά τις προσπάθειες του, δεν βρέθηκε σημείο συνεννόησης.

Μετά από μικρό χρονικό διάστημα, ο Λιμενάρχης Κερκύρας μετατέθηκε στη σχολή Εμπορικού Ναυτικού της Κεφαλονιάς, όμως η φήμη μου του «σκληρού» διευθύνοντα συμβούλου του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας που εν τω μεταξύ είχε δημιουργηθεί, δεν βρήκε πρόθυμους αντικαταστάτες παρά τις προσπάθειες του Υ.Ε.Ν και κατ' ανάγκη τον αναπλήρωσε ο μέχρι τότε Υπολιμενάρχης, ο οποίος όμως συνέχισε στο θέμα αυτό την ίδια πολιτική του προκατόχου του.

Η πρόταση μας να χρησιμοποιηθεί στις φορτοεκφορτώσεις χύδην αδρανών υλικών και ο Λιμένας της Λευκίμμης, προκειμένου να περιοριστούν οι επιπτώσεις στο Λιμένα Κέρκυρας, παρά το γεγονός ότι η Γ.Γ.Λ.Α.Π του Υ.Ε.Ν με το από 28.7.2008 έγγραφο της «θεώρησε νόμιμη τη χρήση του» με αρμόδια για την σχετική διευθέτηση την Λιμενική Αρχή της Κέρκυρας, οι αντιδράσεις των κατοίκων της περιοχής απέτρεψαν την χρησιμοποίησή του.

4. Ανακαίνιση Πολυγωνικού Φυλακίου Κεντρικής Πύλης

Μετά το κλείσιμο των υπαρχουσών πολλαπλών εισόδων στο χώρο του κεντρικού λιμένα, για τον καλύτερο έλεγχο της κεντρικής πύλης, εκτός του φύλακα ασφαλείας που τοποθετήσαμε επί 24 βάσεως, σε συνεργασία με τον εξαίρετο Λιμενάρχη Πλοίαρχο Ευάγγελο Καλαμπαλίκη, στον οποίον ο Οργανισμός οφείλει πολλά για το έντιμο και εποικοδομητικό επίπεδο συνεργασίας του, στην προσπάθεια του Οργανισμού να αναλάβει τα καθήκοντα του γενικού διαχειριστή της ζώνης λιμένα που του είχαν από την πολιτεία ανατεθεί, ανακαινίσαμε το πολυγωνικό πρώην γραφείο εξυπηρέτησης πελατών του Ο.Τ.Ε, πού είχε τοποθετηθεί στα πλαίσια των Ολυμπιακών αγώνων παραπλεύρως της κεντρικής πύλης, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί για τις υπηρεσιακές ανάγκες του Λιμεναρχείου, αλλά και να παρέχει άμεση συνδρομή στο φύλακα πού είχαμε τοποθετήσει στην πύλη.

Η κατασκευή αυτή μετά το πέρας των Ολυμπιακών αγώνων εγκαταλείφτηκε από τον Ο.Τ.Ε και σε κάθε περίπτωση οφείλαμε να την ανακαινίσουμε, λόγω και της εικόνας εγκατάλειψης που παρουσίαζε.

5. Ανακαίνιση Κτιρίου Αποθηκών

(πρώην “Σπίγγου”)

Το κτίριο αυτό που χρησιμοποιείτο ως αποθήκη υλικών του Οργανισμού και άτυπα ως αποθήκη των καταστημάτων αφορολογήτων ειδών και επίσης άτυπα στέγαζε τα καρναβαλικά άρματα του ιδιωτικού φορέα που φέρει την ονομασία «Οργανισμός Κερκυραϊκών Εκδηλώσεων (Ο.Κ.Ε.)», έχριζε άμεσης ριζικής ανακαίνισης. Η οροφή του κτιρίου ήταν σε πολλά σημεία διάτρητη στα νερά της βροχής, υπήρχαν αποκολλήσεις των λαμαρινών επικάλυψης, με κίνδυνο να συμβεί ατύχημα. Τα σιδερένια ζευκτά της στέγης λόγω οξείδωσης χρήζανε συντήρησης, όπως και ορισμένα σημεία του από οπλισμένο σκυρόδεμα σκελετού του κτιρίου, του οποίου είχε αποκαλυφθεί ο οπλισμός και έπρεπε να αποκατασταθούν οι διατομές του σκυροδέματος. Τα εξωτερικά σιδερένια παράθυρα είχαν σπασμένους υαλοπίνακες, οι μεγάλων διαστάσεων σιδερένιες πόρτες έπρεπε να αντικατασταθούν και γενικά οι εξωτερικές όψεις του κτιρίου να ανακαινισθούν και να βαφτούν. Οι επείγουσες αυτές εξωτερικές εργασίες ξεκίνησαν σταδιακά, με δαπάνες εντός των ορίων των εκάστοτε οικονομικών δυνατοτήτων του Οργανισμού. Σε ένα μεταγενέστερο στάδιο είχαμε προγραμματίσει την εσωτερική ανακαίνιση και την κατασκευή βιομηχανικού δαπέδου σε τμήμα του κτιρίου, για την δημιουργία αποθήκης φύλαξης αποσκευών, που θα κάλυπτε κυρίως τις ανάγκες της home porting κρουαζιέρας, αλλά και θα απελευθέρωνε χώρο στο ισόγειο του νέου επιβατικού σταθμού εξωτερικού, παραπλεύρως της αίθουσας των αφίξεων, για την δημιουργία υγειονομικού σταθμού πρώτων βοηθειών.

Ακόμη μετά την έγκριση της τροποποίησης του Master Plan του λιμένα και την χωροθέτηση ελλιμενισμού υδροπλάνων στο θαλάσσιο χώρο παραπλεύρως της αποθήκης, τμήμα της θα χρησιμοποιείτο για την δημιουργία μικρής αίθουσας αναμονής των επιβατών και

γραφείου της αντίστοιχης εταιρίας εκμετάλλευσης.

Ζητήσαμε από τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών να αδειάσει τον χώρο της αποθήκης, που άτυπα τούς είχε παραχωρήσει η προηγούμενη διοίκηση του Οργανισμού, και μετά από πολλές πιέσεις, ο χώρος μας αποδόθηκε ελεύθερος.

Ανάλογες προσπάθειες κάναμε και για την απομάκρυνση και των καρναβαλικών αρμάτων του Ο.Κ.Ε. Την απελευθέρωση του χώρου ζητούσαν εγγράφως επί μία περίπου 20ετία όλες οι διοικήσεις του πρώην Λιμενικού Ταμείου και εν συνεχεία του Ο.Λ.ΚΕ. Οι υπεύθυνοι του Δ.Σ του Ο.Κ.Ε όμως εμφανιζόταν μόνο τις παραμονές των καρναβαλικών εκδηλώσεων και με τις παρεμβάσεις των εκάστοτε Δημάρχων Κερκυραίων «για να γίνει το Καρναβάλι», τους δινόταν και βοήθεια για την επισκευή των αρμάτων, με την προϋπόθεση να μη τα επαναφέρουν στο λιμάνι μετά το πέρας των εκδηλώσεων.

Όμως με το δεδομένο ότι τις βραδινές ώρες δεν υπήρχε φύλαξη στη κεντρική πύλη, τα επανατοποθετούσαν στη αποθήκη και το όλο θέμα επαναλαμβάνετο κάθε χρόνο.

Με την εφαρμογή όμως των προβλεπόμενων μέτρων ασφαλείας από την νέα διοίκηση του Ο.Λ.ΚΕ, τοποθετήθηκαν νέες κλειδαριές σε όλα τα κτίρια που είχαν παραχωρηθεί στον Οργανισμό και φυλασσόταν στο γραφείο ασφαλείας, που είχαμε δημιουργήσει στα πλαίσια του εγκεκριμένου σχεδίου ασφαλείας του λιμένος.

Μέχρι τότε τα κλειδιά όλων των εγκαταστάσεων του Οργανισμού τα κρατούσε μέσα σε μία πλαστική σακούλα ο βοηθός του ηλεκτρολόγου του Οργανισμού με σύμβαση έργου, αλλά κλειδιά επίσης διέθεταν ακόμη και του νέου Επιβατικού Σταθμού Εξωτερικού και οι υπάλληλοι των καταστημάτων αφορολογήτων ειδών (Κ.Α.Ε.)!

Με έγγραφο μας ζητήσαμε από το συμβούλιο του Ο.Κ.Ε να μη επαναφέρει τα καρναβαλικά άρματα στο λιμάνι μετά το πέρας των εκδηλώσεων και συγχρόνως δώσαμε εγγράφως εντολή στον φύλακα της κεντρικής πύλης, να την κλείσει και να μη τους επιτρέψει εκ νέου την είσοδο. Την εντολή αυτή κοινοποιήσαμε έγκαιρα στη Λιμενική Αρχή και ζητήσαμε την συνδρομή της στο εξουσιοδοτημένο φύλακα.

Συνέβη όμως το εξής πρωτοφανές γεγονός. Τα άρματα τα επα-

νέφεραν εκ νέου και όταν ο φύλακας έκλεισε την πύλη και δεν τους επέτρεπε την είσοδο, τα ακινητοποίησαν μπροστά από την είσοδο και ζήτησαν την συνδρομή των λιμενικών οργάνων για να τα βάλουν μέσα στο χώρο του λιμένος μπροστά από την αποθήκη.

Τα λιμενικά όργανα της βάρδιας προφανώς μη ενημερωμένα από την Διοίκηση του Λιμεναρχείου, αντί να συλλάβουν τους οδηγούς των για την παρακώλυση της κυκλοφορίας, απείλησαν τον φύλακα με αυτόφωρο, αν δεν τους άνοιγε την πύλη να μπούνε στο λιμάνι!

Επιπλέον το Δ.Σ του Ο.Κ.Ε υπέβαλε μήνυση σε βάρος μου για την εντολή που είχα δώσει και μετά από προανάκριση ασκήθηκε δίωξη από την Εισαγγελία Πρωτοδικών σε βάρος μου και ορίστηκε δικάσιμος.

Τα δε καρναβαλικά άρματα παρέμειναν σε κοινή θέα μέχρι το επόμενο καρναβάλι, πού το νέο συμβούλιο του ιδιωτικού σωματείου Ο.Κ.Ε με έγγραφο του ζήτησε την συνδρομή μας για να τα επισκευάσει και ανέλαβε εγγράφως την δέσμευση να μη τα επαναφέρει στο λιμάνι, υπόσχεση που τελικά τήρησε.

Χάθηκε όμως πολύτιμος χρόνος, η εσωτερική ανακαίνιση του κτιρίου δεν μπορούσε να προχωρήσει και μαζί με αυτήν ματαιώθηκαν, οι προγραμματισμοί και οι μέχρι τότε συγκεκριμένες προετοιμασίες μας, για την δημιουργία Υγειονομικού Σταθμού Πρώτων Βοηθειών και αποθήκης αποσκευών για τις ανάγκες της Porting κρουαζιέρας.

Την Εγκατάσταση Σταθμού Πρώτων Βοηθειών στο Λιμάνι είχε ζητήσει με το από 28.2.2004 έγγραφο του προς τον Ο.Λ.ΚΕ, το Κεντρικό Λιμεναρχείο Κέρκυρας. Όμως τίποτε δεν είχε γίνει μέχρι την ανάληψη των καθηκόντων μου το Απρίλη του 2005. Ο ΟΛΚΕ στην από 28.1.2005 απάντηση του περιορίστηκε να ενημερώσει το Κ.Λ.Κ, ότι διαθέτει απλά τον χώρο στον 1^ο όροφο του κτιρίου του Επιβατικού Σταθμού Εξωτερικού.

Μη γνωρίζοντας την προηγούμενη αυτή αλληλογραφία, στις 30.9.2005 με το α.π 18222 έγγραφο μας προς το Γ.Ν.Ν.Κ σε συνέχεια προηγούμενης τηλεφωνικής μου επικοινωνίας με τον διοικητή του Γιάννη Ματζαρόπουλο, ζήτησα να «εξετασθεί η δυνατότητα στελέχωσης του ιατρείου του Επιβατικού Σταθμού Εξωτερικού για παροχή υπηρεσιών πρωτοβάθμιας ιατρικής φροντίδας, ιδιαίτερα λόγω

της πολύωρης παραμονής των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων είναι άτομα μεγάλης ηλικίας».

Στη συνέχεια μετά την απάντηση του Γ.Ν.Ν.Κ, με το α.π 141/24.1.2005 έγγραφο μας προς την Δ/νση Υγείας & Πρόνοιας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ζητήσαμε την έκδοση απόφασης ίδρυσης Υγειονομείου Λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Οργανισμού της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Στις 11.3.2006 εκδόθηκε η απόφαση του Νομάρχη Κέρκυρας για την «ίδρυση και λειτουργία υγειονομείου Λιμένος Κέρκυρας, το οποίο θα αποτελείται από αίθουσα αναμονής- γραφείο ιατρού- εξεταστήριο και η στελέχωση του θα γίνει σε συνεργασία με το Γενικό Νοσοκομείο Κέρκυρας».

Απόφαση που κοινοποιήσαμε με το α.π 542/22.3.2005 έγγραφο μας στο Γ.Ν.Ν.Κ και ζητούσαμε την συνεργασία του «προκειμένου να λειτουργήσει και να στελεχωθεί κατά το δυνατόν την τρέχουσα τουριστική περίοδο, που οι προγραμματισμένες αφίξεις στο Λιμάνι της Κέρκυρας παρουσιάζονται ιδιαίτερα αυξημένες».

Οι απαιτούμενες όμως προδιαγραφές για την εγκατάσταση του στον προβλεπόμενο χώρο στον 1^ο όροφο του Επιβατικού Σταθμού δεν καλύπτοντο και για τον λόγο αυτό έπρεπε να αναζητηθεί νέος χώρος, στο ισόγειο κατά το δυνατόν πλησιέστερα στις αίθουσες αφιξοαναχωρήσεων των επιβατών. Ο μόνος όμως κατάλληλος χώρος που υπήρχε έπρεπε να κενωθεί από τις υπάρχουσες και χρησιμοποιήσιμες θυρίδες των αποσκευών, που προγραμματίσαμε να μεταφερθούν στο χώρο που αυθαίρετα είχαν καταλάβει επί σειρά ετών τα καρναβαλικά άρματα του ιδιωτικού σωματείου με την επωνυμία «Οργανισμός Καρναβαλικών Εκδηλώσεων»!

Ειδικότερα σε συνεργασία με το Γενικό Νοσοκομείο Κερκύρας είχαμε προχωρήσει στις σχετικές διαδικασίες σχεδίασης και οργάνωσης του Υγειονομικού Σταθμού και μετά από προσωπική μου επαφή στην Αθήνα με τον Υφυπουργό Υγείας, πρώην συνάδελφο Θανάση Γιαννόπουλο, είχαμε εξασφαλίσει την απόσπαση στον Υγειονομικό Σταθμό αγροτικού γιατρού.

Ο δε μεγάλος αριθμός θυρίδων ασφαλείας αποσκευών που εί-

χε προμηθευτεί η προηγούμενη διοίκηση του ΟΛΚΕ, παρέμεναν επί χρόνια στοιβαγμένες και αχρησιμοποίητες σε μικρή και ακατάλληλη για την φύλαξη των αίθουσα του νέου Επιβατικού Σταθμού Εξωτερικού. Η δε μετακίνηση τους δεν ήταν δυνατόν να υλοποιηθεί, πριν ξεκαθαρισθεί το θέμα της δίωξης που είχε ασκηθεί εναντίον μου από την Εισαγγελία της Κέρκυρας γιατί εμπόδισα με εντολή μου τα καρναβαλικά άρματα του Ο.Κ.Ε να εισέλθουν και να παραμένουν στην εν λόγω αποθήκη «Σπίγγου».

Η δε επόμενη διοίκηση του Οργανισμού, προχώρησε στην κατεδάφιση της αποθήκης και το θέμα της ίδρυσης Υγειονομικού Σταθμού και της αποθήκης φύλαξης αποσκευών στο Λιμάνι, παραμένει μέχρι και σήμερα στο χρονοντούλαπο!

6. Τοποθέτηση Οδικών Χαρτών

Το προηγούμενο Δ.Σ του Οργανισμού είχε προμηθευτεί και εγκαταστήσει στους εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους του λιμένα πολυάριθμα ειδικά πλαίσια με εσωτερικό φωτισμό τις λεγόμενες «κιθάρες», για την τοποθέτηση διαφημιστικού υλικού και ανακοινώσεων του Οργανισμού στους χρήστες του λιμένος.

Όμως επί χρόνια ουδέποτε είχαν χρησιμοποιηθεί. Ένα τμήμα επιβατών της κρουαζιέρας που δεν συμμετείχαν σε οργανωμένες εκδρομές, μη γνωρίζοντας ποια κατεύθυνση να πάρουν, βάδιζαν προς το εμπορικό κέντρο.

Σχεδιάσαμε οδικούς χάρτες με αποτυπωμένες τις αποστάσεις από το ιστορικό κέντρο της πόλης και την πλατεία Σαρόκου, όπου σημειώσαμε την θέση και τις αποστάσεις του αστικού και υπεραστικού σταθμού αυτοκινήτων, των σημαντικότερων ιστορικών μνημείων της πόλης και άλλα χρήσιμα και απαραίτητα για τους τουρίστες στοιχεία και τους τοποθετήσαμε σε καίρια σημεία μέσα στις «κιθάρες».

Για τις υπόλοιπες προκηρύξαμε κατά επανάληψη διαγωνισμούς για την μίσθωση τους σε ιδιώτες. Όμως δεν υπήρξαν ενδιαφερόμενοι.

Προμηθευτήκαμε μεγάλων διαστάσεων αεροφωτογραφία, στην οποία απεικονίζεται με μεγάλη ευκρίνεια το σύνολο της πόλης, με την οποία καλύψαμε ολόκληρο τον τοίχο της νότιας πλευρά της αποθήκης «Σπίγγου», σε μικρή απόσταση από την κεντρική πύλη του λιμένος. Στην φωτογραφία αυτή ο κάθε ενδιαφερόμενος είχε την δυνατότητα να εντοπίζει άμεσα, κάθε σημείο και κτίριο της πόλης μας. Η φωτογραφία αυτή κάλυπτε την προβλήτα των υπερωκεανίων και εκτείνεται μέχρι και το νότιο άκρο της λιμενικής ζώνης στον «Ανεμόμυλο».

Με μεγάλη ευκολία οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων αλλά και όλοι οι επισκέπτες του Νησιού μας που αποβιβάζοντα στο λιμάνι, μπορούσαν να κατευθυνθούν πλέον προς την πόλη.

Όμως να μου επιτραπεί να ισχυρίζομαι, ότι η φωτογραφία αυτή αποτελεί το μεγαλύτερο μόνιμης διάρκειας διαφημιστικό μέσο, πού έχει χρησιμοποιηθεί ποτέ για την προβολή του Κερκυραϊκού Τουρισμού.

Εκατομμύρια επισκέπτες του Νησιού μας έχουν φωτογραφηθεί η βιντεοσκοπηθεί μαζί με τις οικογένειες τους και τους φίλους τους, μπροστά σε αυτή την φωτογραφία. Με δεδομένη έκτοτε μετά την επιστροφή στον τόπο διαμονής τους, την πολλαπλασιαστικότητα της προβολής του Νησιού μας, από την επίδειξη των φωτογραφιών και των Videos, στο συγγενικό και κοινωνικό τους περίγυρο.

7. Τοποθέτηση Προσκρουστήρων στην Προβλήτα Εξωτερικού

Από τις πρώτες ημέρες της ανάληψης των καθηκόντων μου, προσπάθησα να έχω προσωπική εικόνα της λειτουργίας του λιμένος, παραμένοντας επί ώρες στις αποβάθρες.

Προσπαθούσα συγχρόνως να ενημερωθώ, για τα άμεσα προβλήματα και από τους εργαζόμενους στους εξωτερικούς χώρους της λιμενικής ζώνης και γενικά από τους χρήστες του λιμένος.

Στην προσπάθεια μου αυτή με βοήθησε ιδιαίτερα ο πλοηγός του λιμένος Σπύρος Αργυρός, ένας ευγενής και καλοσυνάτος άνθρωπος, με μεγάλη εμπειρία και με πραγματικό ενδιαφέρον για την βελτίωση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών.

Το πρώτο πρόβλημα πού μου επέστησε την προσοχή ήταν το θέμα της ουσιαστικής έλλειψης προσκρουστήρων(μπαλόνια), στα σημεία επαφής του πλοίου με τις προβλήτες.

Στη φάση της ολοκλήρωσης των εργασιών της μεγάλης προβλήτας του εξωτερικού, εκπρόσωποι του Λιμενικού Ταμείου είχαν πραγματοποιήσει επίσκεψη στην Ιαπωνία, για να ενημερωθούν για το είδος των προσκρουστήρων που έπρεπε να τοποθετηθούν. Όμως η επιλογή τους ήταν ατυχής. Επέλεξαν τελικά προσκρουστήρες κατάλληλους για πρυμνοδέτηση και όχι για παραβολή. Δηλαδή κατάλληλους για πλοία που ελλιμενίζονται κάθετα στα κρηπιδώματα και όχι για κρουαζιερόπλοια πού παραβάλλονται πλευρικά στην προβλήτα. Το γεγονός αυτό είχε σαν συνέπεια οι προσκρουστήρες από ασπίδα προστασίας των κρουαζιερόπλοιων, να καταστραφούν γρήγορα και να μεταβληθούν σε επικίνδυνη παγίδα. Είναι απόλυτα χαρακτηριστική η περίπτωση κρουαζιερορόπλοιου, που λίγες ημέρες πριν από την ανάληψη των καθηκόντων μου, στην προσπάθεια του να παραβάλει στην προβλήτα, προσέκρουσε σε ένα κατεστραμμένο προσκρουστήρα, με αποτέλεσμα το άνοιγμα τρύπας στο πλευρικό του τοίχωμα. Ευτυχώς πού ήταν Σάββατο και λόγω και του πενθήμερου εργασίας

των λιμενικών δεν έγινε αντιληπτό το συμβάν και μπόρεσε με καθυστέρηση ολίγων μόνο ωρών το πλοίο να αποπλεύσει, αφού βέβαια η πλοιοκτήτρια εταιρεία έφερε με ειδική πτήση συνεργείο από την Αθήνα για την αποκατάσταση της ζημιάς!

Οφείλαμε το ταχύτερο δυνατόν να προχωρήσουμε στην αντικατάσταση τους, όμως στη τεχνική υπηρεσία του Οργανισμού δεν υπήρχε η απαραίτητη τεχνογνωσία, για το είδος των προσκρουστήρων που έπρεπε να επιλέξουμε. Προσπαθούσαμε να συγκεντρώσουμε πληροφορίες, αλλά τα στοιχεία που συγκεντρώναμε ήταν αντιφατικά.



Εικόνα 007

Τελικά αποφασίσαμε λόγω του κατεπείγοντος να προχωρήσουμε σε πρώτη φάση δοκιμαστικά στην προμήθεια 6 τεμαχίων κυλινδρικών ελαστικών προσκρουστήρων μήκους 2.00 μέτρων και διαμέτρου 1,50 μέτρο και τους τοποθετήσαμε στην εξωτερική πλευρά της μεγάλης προβλήτας που ήταν περισσότερο εκτεθειμένη στους Β.Δ ανέμους.

Προηγήθηκε μία δύσκολη και επικίνδυνη εργασία από την θάλασσα, καταρχήν για να απομακρυνθούν οι υπάρχοντες παλαιοί και κα-

τεστραμμένοι προσκρουστήρες πού ήταν πακτωμένοι στο Β.Δ μέτωπο της προβλήτας και εν συνεχεία να τοποθετηθούν οι νέοι.

Η γενική εκτίμηση των πλοιάρχων των πλοίων που ελλιμενίζονταν στην εξωτερική αυτή πλευρά της μεγάλης προβλήτας αλλά και του πλοηγού Σπύρου Αργυρού για την αποτελεσματικότητά τους, ήταν απόλυτα θετική και από όλους μας είχε φύγει ένα μεγάλο μέρος του άγχους πού μέχρι τότε μας ταλάνιζε.

Είχαμε βέβαια λύσει το πλέον επικίνδυνο πρόβλημα της εξωτερικής πλευράς της προβλήτας, αλλά παρέμενε το πρόβλημα της εσωτερικής πλευράς, η οποία όμως ήταν λιγότερο εκτεθειμένη σε κυματισμούς.

Είχαμε πλέον αποκτήσει την απαραίτητη τεχνογνωσία και εμπειρία και με την βελτίωση των οικονομικών δυνατοτήτων του Οργανισμού, μπορέσαμε και το αντιμετωπίσαμε σε ένα δεύτερο χρόνο, με την τοποθέτηση 9 κυλινδρικών ελαστικών προσκρουστήρων μικρότερων διαστάσεων μήκους 1.5 μ. και διαμέτρου 1.00 μέτρου.



Εικόνα 008

Η αντιμετώπιση του προβλήματος των προσκρουστών για το λιμάνι μας, εξαρτάτο από τον συνδυασμό δύο ξεχωριστών από τα άλλα Ελληνικά και Ιταλικά λιμάνια παραμέτρων.

Το λιμάνι μας δεν διέθετε κλειστή λεκάνη ηρεμίας για την προστασία των πλοίων από κάθε κατεύθυνσης κυματισμούς και επιπτώσεις. Έπρεπε να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της παραβολής στην προβλήτα των κρουαζιερόπλοιων.

8. Εκβάνυση Λιμένος για τα Κρουαζιερόπλοια

Επίσης σημαντικό και επείγον ήταν το πρόβλημα της ασφαλούς προσέγγισης των κρουαζιερόπλοιων στην μεγάλη προβλήτα. Την αγωνία του μού μετέφερε σχεδόν καθημερινά ο πλοηγός Σπύρος Αργυρός. Σύμφωνα με τα σχέδια κατασκευής της, η εξωτερική πλευρά της προβλήτας έπρεπε να έχει καθαρό βάθος 10.00 μέτρων. Όμως για μεγάλο χρονικό διάστημα δεν είχε ελεγχθεί. Αναθέσαμε σε δύτη να μας κάνει τον σχετικό έλεγχο. Διαπιστώθηκε ότι ο βυθός είχε ανάγκη από άμεσο καθαρισμό. Την δυνατότητα αυτή του καθαρισμού, είχε στην Κέρκυρα μόνο ο γερανός της εταιρείας που εκτελούσε το έργο του νέου Λιμένος Εσωτερικού. Με την βοήθεια και της τεχνικής υπηρεσίας της Π.Ι.Ν. που επέβλεπε το έργο, πραγματοποιήθηκε ο καθαρισμός του βυθού.

Με την συνεχή αύξηση του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων, έπρεπε να ελεγχθεί και να βυθομετρηθεί και η εσωτερική πλευρά της μεγάλης προβλήτας. Διαπιστώθηκε ότι το πρόβλημα στην εσωτερική αυτή λεκάνη ήταν σαφώς μεγαλύτερο. Υπήρχε κίνδυνος προσάραξης λόγω του περιορισμένου της βάθους.

Οι εργασίες εκσκαφής του βυθού, σε ζώνη πλάτους 150 μέτρων παραλλήλως της προβλήτας, απαίτησε σαφώς μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Καθαρίστηκε επίσης ο βυθός και απέκτησε μεγαλύτερο βάθος, στο κρηπίδωμα του «μαϊστρου», μπροστά από το κτίριο του Λιμεναρχείου.

Όμως και σε αυτές τις περιπτώσεις η στενή μας συνεργασία με την τεχνική υπηρεσία της Π.Ι.Ν. έφερε τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Το λιμάνι μας απέκτησε πλέον την δυνατότητα του ελλιμενισμού συγχρόνως 4 κρουαζιερόπλοιων.

9. Λειτουργία Επιβατηγού Σταθμού Εσωτερικού

Η τελευταία ριζική ανακαίνιση της αίθουσας αφιζοαναχωρήσεων του επιβατηγού σταθμού εσωτερικού, ξεκίνησε ως γνωστόν τον Οκτώβρη του 1993 με δαπάνες του Ε.Ο.Τ, ύστερα από δικό μου αίτημα ως βουλευτής προς τον Υπουργό Τουρισμού Θεόδωρο Κασσίμη.

Η προηγούμενη διοίκηση του Ο.Λ.ΚΕ πριν από την ανάληψη των καθηκόντων μου ως διευθύνων σύμβουλος, είχε σε συνεργασία με τον ανάδοχο της μίσθωσης του κυλικείου του σταθμού, προχωρήσει σε ορισμένες εσωτερικές εργασίες στο τμήμα που είχε μισθωθεί ως κυλικείο, όμως το υπόλοιπο τμήμα του παρέμενε ασυντήρητο και χρησιμοποιείτο και αυτό από τον ανάδοχο του κυλικείου.

Σε απαράδεκτη κατάσταση από πλευράς συντήρησης παρέμενε και η εξωτερική του πλευρά. Ιδιαίτερα στο προστώο της εξωτερικής του πλευράς προς την θάλασσα, η κατάσταση ήταν στην κυριολεξία τραγική. Σπασμένες οι γωνίες στις από σκυρόδεμα κολόνες, οροφή με ορατό τον σιδηρό της οπλισμό κ.ά.

Οι επιβάτες για να περάσουν μέσα στο λιμάνι, έπρεπε να περνάνε μέσα από τα καθίσματα του κυλικείου! Στην ουσία δηλαδή δεν υπήρχε αίθουσα αναμονής των επιβατών. Οι 8 τουαλέτες ήταν και αυτές σε άθλια κατάσταση, με τα λύματα των να αποχετεύονται απευθείας στο έμπροσθεν σε απόσταση λίγων μέτρων θαλάσσιο χώρο, ενώ σε μικρότερη απόσταση από την άλλη πλευρά του κτιρίου, διερχόταν ο αγωγός της Δ.Ε.Υ.Α.Κ προς τον σταθμό του βιολογικού καθαρισμού!

Ο έμπροσθεν του επιβατικού σταθμού ελεύθερος χώρος, χρησιμοποιείτο ως χώρος στάθμευσης παντός είδους τροχοφόρων οχημάτων και μηχανημάτων, πολλά από τα οποία παρέμεναν για μεγάλα χρονικά διαστήματα ακινητοποιημένα. Ήταν και αυτό ένα πρόβλημα που έπρεπε να αντιμετωπισθεί κατά απόλυτη προτεραιότητα.

Προχωρήσαμε άμεσα στη σύνδεση της αποχέτευσης των χώρων υγιεινής με τον διερχόμενο προς τον Βιολογικό Σταθμό αγωγό της Δ.Ε.Υ.Α.Κ.

Ανακαινίσαμε πλήρως τον εσωτερικό και εξωτερικό τμήμα του σταθμού, μετατρέψαμε σε ελεγχόμενο χώρο στάθμευσης την πλατεία έμπροσθεν του επιβατηγού σταθμού, ανοίξαμε πόρτα προς τον χώρο στάθμευσης ώστε οι επιβάτες να μην είναι αναγκασμένοι να περνάνε μέσα από τον χώρο του κυλικείου.

Τοποθετήσαμε καθίσματα αεροδρομίου, μεγάλη φωτεινή πινακίδα σήμανσης του ως επιβατηγός σταθμός εσωτερικού, καρτοτηλέφωνα, δημιουργήσαμε χώρο για αποθήκευση αποσκευών, τοποθετήθηκε από τράπεζα έναντι μισθώματος μηχανήμα ανάληψης μετρητών και για ένα διάστημα γραφείο πληροφοριών του Ε.Ο.Τ.

Εφοδιάστηκε ο επιβατηγός σταθμός με μέσα πυρόσβεσης, ρυθμίστηκε ο καθαρισμός του με δύο ημερήσιες βάρδιες καθαριστριών, προχωρήσαμε στην ασφάλεια του με 24ώρη φύλαξη από εταιρεία security.



Εικόνα 009

Μετατρέψαμε υπάρχοντα χώρο σε σύγχρονο χώρο υγιεινής για άτομα με ειδικές ανάγκες και ανακαινίσαμε τους υπάρχοντες άλλους χώρους υγιεινής, όπου τοποθετήσαμε αυτόματους κρουνοί για τον έλεγχο της κατανάλωσης του νερού.

Με την τοποθέτηση μετρητών κατανάλωσης ηλεκτρικού ρεύματος και ύδατος, διαχωρίσαμε τις καταναλώσεις του κυλικείου από τον επιβατηγό σταθμό, ώστε να καταστεί πλέον δυνατός ο καταλογισμός τους στον μισθωτή του κυλικείου. Ρυθμίσαμε την λειτουργία των θερμαντικών-ψυκτικών συσκευών, ώστε να καταστεί δυνατός ο επιμερισμός με το κυλικείο της σχετικής κατανάλωσης του ηλεκτρικού ρεύματος.



Εικόνα 010



Εικόνα 011



Εικόνα 012



Εικόνα 013

10. Ρύθμιση Θεμάτων με Κατάστημα Αφορολογήτων Ειδών

Στο χώρο του Λιμένος λειτουργούσαν δύο καταστήματα αφορολογήτων ειδών

(Κ.Α.Ε.). Το ένα παραπλεύρως του επιβατηγού σταθμού εσωτερικού και το άλλο μέσα στον επιβατηγό σταθμό εξωτερικού.

Τα καταστήματα αυτά ως γνωστόν, στα πλαίσια των αποκρατικοποιήσεων της Κυβέρνησης Μητσοτάκη του 1993, μετά από δημόσιο διαγωνισμό, παραχωρήθηκαν για πενήντα χρόνια σε ιδιωτική εταιρία.

Ζήτησα να ενημερωθώ για την υπάρχουσα με τον Ο.Λ.ΚΕ νομική και οικονομική σχέση. Η πληροφόρηση πού μου δόθηκε ήταν ότι «εισπράττει ο ΟΛΚΕ ως μίσθωμα το 5% επί του ετήσιου ακαθάριστου κύκλου των πωλήσεων τους».

Ζήτησα να με πληροφορήσουν αν τους παραδίδονται τα στοιχεία των Ζ από τις ταμειακές τους μηχανές, για να μπορούν να υπολογίζουν τον ετήσιο κύκλο των πωλήσεων και εισέπραξα την απάντηση ότι «δεν τα έχουμε, γιατί το τελωνείο δεν μας τα δίνει».

Έστειλα σχετικό έγγραφο αίτημα στο Τελωνείο Κέρκυρας και πήραμε την απάντηση ότι «απαιτείται προηγούμενη άδεια από το Υπουργείο των Οικονομικών».

Ανάλογο αίτημα υπέβαλα εγγράφως στο Υπουργείο των Οικονομικών, αλλά και πάλι η απάντηση ήταν αρνητική. Επικοινωνήσα τηλεφωνικά κατ' επανάληψη με το Γενικό Γραμματέα και τελικά πείσθηκε να σταλεί σχετική εντολή στο Τελωνείο της Κέρκυρας.

Ζήτησα επίσης να με ενημερώσουν αν υπήρχε σχετική σύμβαση μεταξύ του Ο.Λ.ΚΕ και των Κ.Α.Ε και η απάντηση ήταν «όχι το λέει ο νόμος».

Ο νόμος όμως δεν καθόριζε το ποσοστό επί των πωλήσεων που θα όφειλαν να καταβάλουν ως μίσθωμα τα Κ.Α.Ε. στον Ο.Λ.ΚΕ, αλλά μόνο το ανώτατο όριο πού είχε καθοριστεί στο 5%.

Από το σχετικό έλεγχο πού κάναμε μετά την χορήγηση από το τελωνείο των σχετικών στοιχείων, προέκυψε ότι τα Κ.Α.Ε. κατέβαλαν ως μίσθωμα στον Ο.Λ.ΚΕ ποσοστό κάτω από 2%!

Μετά από συνεχείς πιέσεις, πείστηκε η διοίκηση των Κ.Α.Ε. να υπογράψει σύμβαση με τον Οργανισμό, με ετήσιο μίσθωμα το ανώτατο προβλεπόμενο, από τον σχετικό νόμο πού κύρωσε τη σύμβαση μεταξύ Κ.Α.Ε. και Δημοσίου, όριο 5% επί των πωλήσεων.

Στη σύμβαση συμπεριελήφθη ο όρος, οι καταναλώσεις ρεύματος και νερού, να πληρώνονται από τα Κ.Α.Ε. με το εκάστοτε τιμολόγιο του Ο.Λ.ΚΕ., πού λόγω των λειτουργικών δαπανών και των συντηρήσεων των δικτύων του, ήταν προσ αυξημένο έναντι των αντιστοίχων τιμολογίων της Δ.Ε.Η και της Δ.Ε.Υ.Α.Κ.

Παράλληλα ρυθμίσαμε και το θέμα της λειτουργίας των δύο λεωφορείων, πού είχαν παραχωρηθεί από τα Κ.Α.Ε. στον Ο.Λ.ΚΕ, με την μορφή δωρεάς το ένα και με παρακράτηση της κυριότητας το άλλο. Μέχρι τότε τούς οδηγούς των λεωφορείων τους προσλάμβαναν τα Κ.Α.Ε., με μετακύλυση της σχετικής δαπάνης στον Οργανισμό. Βάρυναν επίσης τον Οργανισμό, οι δαπάνες επισκευών, συντήρησης και λειτουργίας των.

Με τα λεωφορεία αυτά, μεταφέροντο οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων στον επιβατικό σταθμό εξωτερικού και αντίστροφα. Όταν όμως προσπαθήσαμε να ρυθμίσουμε την κίνηση τους με εντολές προς τους οδηγούς, παρενέβη ο προϊστάμενος των Κ.Α.Ε. και τους απείλησε με απόλυση. «Μην ακούτε τον Δεσύλλα, αλλά μόνο εμένα που σας πληρώνω».

Με την συνεχή πλέον βελτίωση των οικονομικών του Οργανισμού, προσπαθήσαμε να προμηθευτούμε με δημόσιο διαγωνισμό καινούργιο μεγάλο λεωφορείο τύπου αεροδρομίου, που να έχει τις προδιαγραφές και για την μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες. Όμως δυστυχώς δεν υπήρξε ενδιαφέρον από Ελληνικές εταιρίες.

Όπως μας πληροφόρησαν, ήταν ασύμφορο να στήσουν αλυσίδα παραγωγής για ένα η δύο αυτοκίνητα.

Η αγορά μεταχειρισμένου είτε από την Ελλάδα, είτε από το εξωτερικό, δεν ήταν εύκολη γιατί υπήρχε το στοιχείο της αδιαφανούς διαδικασίας και λόγω της έλλειψης αντίστοιχης εμπειρίας από τον

Οργανισμό, μπορούσαμε εύκολα να κατηγορηθούμε για αποτυχημένη επιλογή.

Ως άμεση λύση για την απαγκίστρωση από την εξάρτηση των Κ.Α.Ε. και τον έλεγχο των δαπανών λειτουργίας των λεωφορείων, επελέγει η λύση να κρατήσουμε το λεωφορείο πού είχε δωριθεί στον Ο.Λ.ΚΕ και γενικά ήταν σε πολύ καλύτερη κατάσταση και να επιστρέψουμε το άλλο πού τα Κ.Α.Ε. είχαν κρατήσει την κυριότητα, αλλά και συγχρόνως η παλαιότητα και γενικά η κατάσταση του, εγκυμονούσε σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια των μεταφερόμενων επιβατών.

Με τις ρυθμίσεις αυτές μας δόθηκε η δυνατότητα να προχωρήσουμε, μετά από δημόσια προκήρυξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος, την μίσθωση σε ιδιώτη του έργου της μεταφοράς επί 24 βάσεως των επιβατών εξωτερικού και εσωτερικού με το ιδιόκτητο λεωφορείο μας, έναντι τιμήματος που περιελάμβανε την δαπάνη των καυσίμων, των λιπαντικών και γενικά της συνήθους συντήρησης του.

Εγχείρημα πού βελτίωσε σαφώς το επίπεδο εξυπηρέτησης των επιβατών, αλλά και μείωσε σημαντικά την συνολική δαπάνη της λειτουργίας του, συγκριτικά με το προηγούμενο ισχύον καθεστώς.

11. Ρυθμίσεις για τους Επιβάτες Κρουαζιεροπλοίων

Με την αλματώδη σταδιακή αύξηση των επιβατών κρουαζιέρας, από 260.000 το 2004 σε 499.880 το 2009, πού αντιστοιχεί σε ποσοστιαία αύξηση 92%, αντίστοιχες έπρεπε να είναι και οι ρυθμίσεις για την ταχύτερη κατά το δυνατόν εξυπηρέτηση των. Στα 5 χρόνια λειτουργίας του Οργανισμού με την νέα διοίκηση, οι διακινούμενοι στο λιμάνι της Κέρκυρας επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων, μεσοσταθμικά παρουσίαζαν αύξηση 18% περίπου το χρόνο!

Η εντός του λιμένου διακίνησης των επιβατών από και προς τα κρουαζιερόπλοια, ήταν αδύνατο πλέον να εξυπηρετείται επαρκώς από τα δύο λεωφορεία του Οργανισμού η ακόμη και με την συνδρομή μισθωμένων λεωφορείων από το υπεραστικό ΚΤΕΛ, οικονομικά ζημιογόνος για τον Οργανισμό πρακτική, πού ακολουθούσε κατά κανόνα η προηγούμενη διοίκηση του ΟΛΚΕ.

Συνήθης πλέον η περίπτωση οι διακινούμενοι συγχρόνως επιβάτες στον τομέα εξωτερικού του λιμένου, να αριθμούν μερικές χιλιάδες.

Παράλληλα η κίνηση μεγάλου αριθμού λεωφορείων σε περιορισμένο χώρο, εγκυμονούσε κινδύνους για την ασφάλεια εκείνων των επιβατών, πού επέλεγαν να μεταβαίνουν πεζοί στον επιβατικό σταθμό.

Συγχρόνως οφείλαμε να αντιμετωπίσουμε δύο ακόμη σημαντικά προβλήματα.

1. Την μεγάλη ταλαιπωρία των κατά κανόνα μεγάλης ηλικίας επιβατών, οι οποίοι υποχρεούντο να επιβιβάζονται στα λεωφορεία, να αποβιβάζονται στον επιβατικό σταθμό, να διέρχονται μέσα από αυτόν και εκ νέου να επιβιβάζονται, όσοι βέβαια συμμετείχαν σε εκδρομές, στα αναμένοντα εκτός του επιβατικού σταθμού τουριστικά λεωφορεία.
2. Η διαδικασία αυτή επιπρόσθετα είχε ως αποτέλεσμα, σημα-

ντικές καθυστερήσεις στις αναχωρήσεις των εκδρομών και ως εκ τούτου τη μη ολοκλήρωση ή την ματαίωση μέρους του προγράμματος, πού οι επιβάτες είχαν προπληρώσει στις ιδιοκτήτριες εταιρίες των πλοίων . Γεγονός που είχε ως συνέπεια τα εύλογα παράπονα των συμμετεχόντων, οι οποίοι στη συνέχεια απαιτούσαν από την εταιρία του πλοίου, να τους επιστρέψει ανάλογα, μέρος των χρημάτων που είχαν καταβάλει.

Με δεδομένο ότι ένα βασικό κριτήριο για να περιληφθεί ένα λιμάνι στα προγράμματα κρουαζιέρας είναι οι εκδρομές, οι οποίες μαζί με τα μπαρ του πλοίου, «είναι οι μόνες κερδοφόρες δραστηριότητες τους», εύλογο ήταν ο Οργανισμός μας να δέχεται σωρεία παραπόνων από τις ιδιοκτήτριες των πλοίων εταιρίες.

Για τους λόγους αυτούς, προσπαθήσαμε σταδιακά να επιλύσουμε, τα υπάρχοντα προβλήματα.

Βρήκαμε όμως μπροστά μας σημαντικά εμπόδια. Η αποτύπωση και μόνο έστω μέρους των προσπαθειών μας για την παράκαμψη των, θα απαιτούσε ίσως την προσθήκη δεκάδων σελίδων στο βιβλίο μας.

Στις ενέργειες μας για αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων αναπόφευκτα ενεπλάκησαν, εκτός των Τοπικών Αρχών Τελωνείου, Λιμεναρχείου και άλλοι θεσμικοί και μη Κερκυραϊκοί φορείς, τα Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Οικονομικών, το Υπουργείο Τουρισμού, από τα οποία ζητήσαμε συνδρομή για την παράκαμψη των προβλημάτων που ακολούθησαν, τις βελτιωτικές παρεμβάσεις μας.

Κύρια κατά την γνώμη μας πηγή των προβλημάτων πού ακολούθησαν τις παρεμβάσεις μας, ήταν τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών, πού απαιτούσαν όλοι ανεξαιρέτως οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων να διέρχονται κατά την άφιξη τους απαραίτητα μέσα από τον Επιβατικό Σταθμό. Προκειμένου να τους χορηγούν διαφημιστικά έντυπα με τις τιμές των ειδών τους, ώστε επισκεπτόμενοι τα Κερκυραϊκά καταστήματα, να μπορούν να συγκρίνουν τις τιμές και συνεπώς να προτιμούν κατά την αναχώρησή τους, πού υποχρεωτικά γινόταν για λόγους ασφαλείας μέσω του επιβατικού σταθμού, να

προμηθεύονται τα αντίστοιχα είδη σε χαμηλότερες τιμές.

Με δεδομένο πλέον, ότι μετά την ανάληψη των καθηκόντων μας, δεν ήταν πλέον εφικτή η διανομή των τιμοκαταλόγων τους, είτε στις αποβάθρες κατά την άφιξη των πλοίων, είτε εντός των λεωφορείων του Οργανισμού, όπως μέχρι τότε κατά κανόνα συνέβαινε.

Η πρώτη μας ρύθμιση αφορούσε την ενίσχυση του έργου της μεταφοράς των επιβατών, όχι πλέον με μισθωμένα από το ΚΤΕΛ λεωφορεία, αλλά με δωρεάν διάθεση 2-3 λεωφορείων από τις εταιρείες που είχαν αναλάβει το έργο της μεταφοράς της εκδρομής, τα οποία μέχρι τότε παρέμεναν εκτός του περιβάλλοντος του ελεγχόμενου χώρου, αναμένοντας την έξοδο των επιβατών. Η διάθεση για λόγους, προφανώς αμοιβαίου συμφέροντος, δωρεάν των λεωφορείων αυτών από τις εταιρείες που είχαν αναλάβει την μεταφορά των εκδρομών, περιόριζε πλέον σημαντικά το αντίστοιχο κόστος του Ο.Λ.ΚΕ.

Εκδηλώθηκε τότε άμεσα η άρνηση του Τελωνείου, να περάσουν τα άδεια αυτά λεωφορεία μέσα στον ελεγχόμενο χώρο, επειδή είχε χαρακτηριστεί με την αριθμός Κ4198/449/Α6019/15.1.2004 απόφαση του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών «Υποκείμενος Τελωνειακός Περίβολος».

Μετά την άρνηση του Τελωνείου Κερκύρας να επιτρέψει την είσοδο τους, ζητήσαμε εγγράφως (25.4.2005) και προφορικά στην Αθήνα την παρέμβαση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής προς το Υπουργείο των Οικονομικών για την επίλυση του ανακύψαντος προβλήματος.

Πράγματι μέσα σε τρεις μόνο ημέρες ο Γ.Γ του Υ.Ε.Ν Γεώργιος Βλάχος, πρώην Γενικός Διευθυντής του τέως Υπουργείου Συντονισμού, έστειλε τον ομόλογο του Γενικό Γραμματέα Τελωνείων και Ε.Φ.Κ, το από 28.4.2005 έγγραφο με θέμα «Είσοδος Τουριστικών Λεωφορείων στο Λιμένα Κέρκυρας».

1. Στα πλαίσια της συλλογικής προσπάθειας των συναρμοδίων Υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την υλοποίηση της Εθνικής Τουριστικής Πολιτικής και την προώθηση της κρουαζιέρας και του θαλάσσιου τουρισμού, παρακαλείσθε όπως δοθούν άμεσα εντολές προς το Τελωνείο Κέρκυρας προκειμένου να υποβοηθήσει τα έργα του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας στην

εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται το λιμάνι της Κέρκυρας με χιλιάδες τουρίστες, εβδομαδιαίως. Η συνέργεια αυτή προϋποθέτει την άμεση συνεργασία του Τελωνείου με τους εμπλεκόμενους φορείς (Κ.Α.Κέρκυρας και Αστυνομική Δ/νση Κέρκυρας (Υ.Ε.Δ) και τον χωρίς καθυστέρηση έλεγχο όλων των τουριστικών λεωφορείων που έχουν την έγκριση του Οργανισμού Λιμένα για την δραστηριοποίηση τους εντός του υποκειμένου σε τελωνειακό έλεγχο χώρου, για την μεταφορά των τουριστών από/προς τα κρουαζιερόπλοια προς/από τον επιβατικό σταθμό, όπου και πραγματοποιείται ο έλεγχος των επιβατών. Η μέχρι σήμερα άρνηση συνεργασίας του Τελωνείου, έχει δημιουργήσει προβλήματα στην μεταφορά των Τουριστών, με αποτέλεσμα δυσμενή σχόλια στον τρόπο λειτουργίας του λιμένα.

2. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια προέρχονται από Ελληνικούς ή Κοινοτικούς λιμένες και ότι η μη συνεργασία του Τελωνείου Κέρκυρας, θα έχει ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό του λιμένα Κέρκυρας από τους λιμένες προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων, με ότι αυτό συνεπάγεται για την ανάπτυξη του νησιού της Κέρκυρας, της Εθνικής Οικονομίας και του Τουρισμού.

3. Παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες και για την ενημέρωση της Υπηρεσίας μας.

Μετά την πάροδο λίγων ημερών και συγκεκριμένα στις 4.5.2005 το Τελωνείο Κέρκυρας μας έστειλε το παρακάτω έγγραφο.

Σας γνωρίζουμε ότι η Υπηρεσία μας για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων, θα επιτρέψει την είσοδο δύο (2) η τριών (3) τουριστικών λεωφορείων στον Υποκείμενο Χώρο του Λιμένα όπου ελλιμενίζονται τα κρουαζιερόπλοια.

Ενώ τρεις περίπου μήνες αργότερα και συγκεκριμένα στις 28 Ιουλίου 2005, η Γενική Δ/νση Τελωνείων και Ε.Φ.Κ του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, σε συνέχεια του από 28.4.2005 εγγράφου του Υ.Ε.Ν, έδωσε σχετικές οδηγίες στο Τελωνείο Κέρκυρας, αναφορικά με την είσοδο τουριστικών λεωφορείων στο λιμένα Κέρκυρας. Οδηγίες που ουσιαστικά δικαίωναν τις θέσεις του Οργανισμού

μας!

«Α. Σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3 και 6 του Ε.Τ.Κ (Ν.2960/01) ο Τελωνειακός Περίβολος αποτελείται από χώρους εκτός του Τελωνειακού καταστήματος και των Τελωνειακών αποθηκών, οι οποίοι είναι υποκείμενοι σε τελωνειακό έλεγχο, εποπτεία ή φρούρηση για τα εμπορεύματα, τις αποσκευές των επιβατών και τα μεταφορικά μέσα που εισέρχονται ή εξέρχονται από ή προς τρίτες χώρες. Ο τελωνειακός περίβολος περιλαμβάνει και δημόσιους χώρους των λιμένων, τα όρια του οποίου καθορίζονται με απόφαση του προϊσταμένου της Τελωνειακής Αρχής που εγκρίνεται από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών. Στην αποκλειστική αρμοδιότητα της τελωνειακής υπηρεσίας ανήκει η εποπτεία, ο έλεγχος και η φύλαξη όπου απαιτείται, των χώρων που έχουν αναγνωρισθεί ως τελωνειακοί περίβολοι και κατ' επέκταση ο έλεγχος της ταυτότητας των προσώπων που εισέρχονται ή κυκλοφορούν στο χώρο αυτό, σε συνδυασμό με τους διενεργούμενους ελέγχους.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η Τελωνειακή Υπηρεσία δεν πρέπει να υπεισέρχεται σε θέματα διοίκησης και λειτουργίας του λιμανιού, εκτός εάν συγκεκριμένες ενέργειες επηρεάζουν την άσκηση της τελωνειακής επιτήρησης και ελέγχου. Με βάση τα ανωτέρω, είναι δυνατόν, μέσα στα πλαίσια άσκησης της κατά τόπον αρμοδιότητάς σας, να απαγορεύεται η να υπόκειται σε περιορισμούς η είσοδος προσώπων ή οχημάτων στον Τελωνιακό Περίβολο, που εγκυμονούν κινδύνους για την άσκηση της τελωνειακής επιτήρησης.

Β. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 193 του Καν. 2454/93, όλοι οι έλεγχοι και οι διατυπώσεις, όσον αφορά τις αποσκευές των προσώπων που χρησιμοποιούν σκάφη αναψυχής, γίνονται ανεξάρτητα από την προέλευση ή τον προορισμό των σκαφών, σε οποιοδήποτε Κοινοτικό Λιμάνι. Με βάση τα ανωτέρω, το Τελωνείο σας μέσα στα πλαίσια της κατά τόπον αρμοδιότητάς του και βάσει των υπαρχουσών υπηρεσιακών δυνατοτήτων μπορεί να πάρει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να εξασφαλί-

σει τον προβλεπόμενο από τις διατάξεις τελωνειακό έλεγχο των αποσκευών των διακινουμένων μέσα στο χώρο αυτό ταξιδιωτών.

Γ. Κατόπιν των ανωτέρω, η υπηρεσία μας έχει την άποψη ότι: Η υπηρεσία σας μπορεί να ζητά ενημέρωση από τον φορέα διοίκησης του λιμανιού για τα πρόσωπα και τα οχήματα που εισέρχονται στον Τελωνειακό Περίβολο και να θέτει απαγορεύσεις ή περιορισμούς για την είσοδο αυτών, εάν τεκμηριώνεται ότι από την είσοδο των προσώπων αυτών θα διαταραχθεί η άσκηση της τελωνειακής επιτήρησης (πρόσωπα κατηγορούμενα ή καταδικασθέντα για τελωνειακές παραβάσεις κ.λπ.). Προς την κατεύθυνση αυτή παρακαλείται ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας, στον οποίον κοινοποιείται το παρόν να παρέχει κάθε δυνατή συνδρομή και πληροφόρηση στην αρμοδία Τελωνειακή Αρχή για την απρόσκοπτη εκτέλεση των από μέρους της τελωνειακών εργασιών εντός του τελωνειακά ελεγχόμενου χώρου στο λιμάνι Κέρκυρας.

Πάντως η αναγραφή ή μη διαφημιστικών ενδείξεων στα λεωφορεία δεν επηρεάζει την άσκηση της τελωνειακής επιτήρησης, η δε πτυχή του ανταγωνισμού δεν ανήκει στην αρμοδιότητα της Τελωνειακής Υπηρεσίας.

Δηλαδή με απλά λόγια μπορεί να κάνετε την δουλειά σας με τελωνειακούς ελέγχους όπου κρίνεται αυτό αναγκαίο, αλλά όχι με ολικές απαγορεύσεις που παρεμποδίζουν την εν γένει λειτουργία του λιμένος.

Εν προκειμένω ο Οργανισμός μας, πριν το κρουαζιερόπλοιο εισέλθει στο λιμάνι, είχε στη διάθεση του από τον πλοίαρχο του πλοίου, τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων για τις εκδρομές, καθώς και τα στοιχεία όλων των προσώπων που θα συμμετείχαν σε αυτές. Στοιχεία που επισύναπτε στην άδεια που χορηγούσε για την είσοδο των κενών λεωφορείων στον ελεγχόμενο χώρο και έγκαιρα κοινοποιούσε στις Λιμενικές και Τελωνειακές αρχές, για να τους διευκολύνει στο έργο τους.

Σε χιλιάδες όμως διακινούμενους συγχρόνως τουρίστες μέσα στο

λιμάνι, δεν υπήρχε καμία δυνατότητα συνολικών ελέγχων, αλλά μόνο δειγματοληπτικών.

Επιπρόσθετα οι τουρίστες από τα κρουαζιερόπλοια κατά την για λίγες μόνον ώρες παραμονή τους στην Κέρκυρα, αποβιβάζονταν χωρίς αποσκευές.

Παρά όμως την βελτίωση αυτή, με την συνεχή αύξηση του αριθμού των επιβατών κρουαζιερόπλοιων, το πρόβλημα της εξυπηρέτησης των επιβατών έπρεπε να αντιμετωπισθεί εκ νέου, με νέο δεδομένο ότι η εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας (ISPS) στον τομέα εξωτερικού του λιμένος ανήκε στην αρμοδιότητα του Οργανισμού, ο οποίος με εταιρία Security έλεγχε τις εισόδους και εξόδους του χώρου αυτού.

Συγχρόνως είχε διευκρινιστεί ότι δεν απαιτείται ο έλεγχος (ISPS) των επιβατών που αποβιβάζονται από κρουαζιερόπλοια που προέρχονταν από Κοινοτικά Λιμάνια, με δεδομένο ότι είχαν ελεγχθεί στο προηγούμενο λιμάνι και επιπρόσθετα τα ίδια τα κρουαζιερόπλοια είχαν πιστοποιητικά ασφαλείας και εφαρμόζαν τα προβλεπόμενα από την ισχύουσα νομοθεσία μέτρα ασφαλείας.

Οπότε δημιουργήσαμε ειδικό χώρο, εντός του Υποκείμενου χώρου, για την στάθμευση κατά των δυνατών όλων των λεωφορείων των εκδρομών και την απευθείας έξοδο τους από την κεντρική πύλη.

Η ρύθμιση μας αυτή που μηδένιζε πλέον τις καθυστερήσεις των εκδρομών, ήταν επόμενο να αντιμετωπίσει την σφοδρή αντίδραση των Κ.Α.Ε. και του Τελωνείου Κέρκυρας.

Το τελωνείο μας απέστειλε τις 30.4.2008 νέο έγγραφο με θέμα «ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ».

Σε συνέχεια της από 2.4.2008 σχετικής διαταγής του Υπουργείου μας που απευθύνεται στον Οργανισμό σας, γνωρίζουμε ότι η Υπηρεσία μας δεν θα επιτρέψει πλέον την είσοδο τουριστικών λεωφορείων στον Τελωνειακό Περίβολο του νέου Επιβατικού Σταθμού Λιμένα Κέρκυρας για την παραλαβή τουριστών από τα κρουαζιερόπλοια.

Ύστερα από τα παραπάνω και στα πλαίσια της καλής συνεργα-

σίας με το Τελωνείο μας, παρακαλούμε όπως φροντίσετε για την ομαλή και απρόσκοπτη διέλευση των επιβατών μέσω της αίθουσας τελωνειακού ελέγχου του νέου επιβατικού σταθμού.

Απαγόρευση πού όχι μόνο ήταν αβάσιμη, δημιουργούσε σημαντικά προβλήματα στην προσπάθεια μας για βελτίωση του επιπέδου παροχής υπηρεσιών στους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων.

Ως εκ τούτου αγνοήσαμε την απαγόρευση του Τελωνείου και συνεχίσαμε να χορηγούμε τις άδειες για την συνολική είσοδο στον ελεγχόμενο χώρο των απαιτούμενων για τις εκδρομές κενών λεωφορείων και την απευθείας έξοδο τους από την κεντρική πύλη.

Άδειες εισόδου, πού με όλα τα απαιτούμενα στοιχεία κοινοποιούσαμε έγκαιρα στο Λιμεναρχείο και το Τελωνείο και τους καλούσαμε να προχωρήσουν στους απαιτούμενους ελέγχους στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους.

Η αντίδραση της Τελωνειακής Υπηρεσίας εκδηλώθηκε άμεσα στην πύλη εισόδου των κενών λεωφορείων με εκτεταμένους ελέγχους, που δημιουργούσαν σημαντικές καθυστερήσεις στην είσοδο τους.

Καλέσαμε στα γραφεία μας τον Νομάρχη Στέφανο Πουλημένο, τον πρόεδρο του Επιμελητηρίου και τους δημοσιογράφους, να παρακολουθήσουν μαζί μας από τον εξώστη του επιβατικού σταθμού, τις εφαρμοζόμενες στη πύλη του τομέα εξωτερικού από τα τελωνειακά όργανα διαδικασίες ελέγχου.

Βρεθήκαμε τότε μπροστά σε ένα εκπληκτικό περιστατικό. Την ώρα της εξόδου των λεωφορείων, τελωνειακός υπάλληλος, να σταματάει τα λεωφορεία και να καλεί τους έκπληκτους επιβάτες των, να κατεβούν και να περάσουν μέσα από τον επιβατικό σταθμό.

Ζήτησα τότε να μην κατέβει κανείς και αν θέλει να κάνει έλεγχο, να τον κάνει μέσα στα λεωφορεία.

Πρέπει να σημειωθεί ότι στο διάστημα των τριών και πλέον χρόνων, που για μεγάλα χρονικά διαστήματα παρακολουθούσα το πέραςμα άνευ αποσκευών των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων από τον Επιβατικό Σταθμό, ουδέποτε παρατήρησα, τον παραμικρό έλεγχο να γίνεται από την Τελωνειακή Υπηρεσία. Έλεγχος βέβαια ουσιαστικά ανέφικτος, λόγω και του μεγάλου αριθμού των διερχομένων

επιβατών.

Με την σύμφωνη γνώμη του Νομάρχη και του προέδρου του Επιμελητηρίου και προκειμένου να μη παραταθεί ο χρόνος της ταλαιπωρίας των επιβατών των λεωφορείων, έδωσε εντολή ο υπεύθυνος ασφαλείας του Οργανισμού στους Security της πύλης να την ανοίξουν και να βγουν τα λεωφορεία. Τότε βρεθήκαμε μπροστά σε νέα πρωτοφανή ενέργεια του τελωνειακού οργάνου. Να μπαίνει μπροστά στην πύλη και να φράζει με το σώμα του την έξοδο. Τις σκηνές βέβαια αυτές αποθανάτιζαν με φωτογραφικές μηχανές και videos οι επιβάτες των.

Πήγαμε τότε επιτόπου με τον Νομάρχη και τον Πρόεδρο του Επιμελητηρίου, να ζητήσουμε από τον τελωνειακό υπάλληλο να φύγει από την έξοδο και αν νομίζει ότι παρακωλύεται το έργο του, να προχωρήσει στις από τον τελωνειακό κώδικα προβλεπόμενες διαδικασίες.

Επειδή δεν υπήρξε η παραμικρή εκ μέρους του ανταπόκριση, ο Νομάρχης ανέλαβε την πρωτοβουλία να τον τραβήξει από την θέση του, ώστε να καταστεί δυνατή η έξοδος των λεωφορείων της εκδρομής!

Ακολούθησε η από 22.4.2008 διαμαρτυρία της 7ης Ένωσης Τελωνειακών υπαλλήλων προς το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

Την ίδια ακριβώς ημέρα, η Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ε.Φ.Κ του Υπουργείου έστειλε προς τον Οργανισμό μας, με αντίστοιχη κοινοποίηση προς τον Νομάρχη Κερκύρας και την 7η Ένωση Τελωνειακών υπαλλήλων, το αριθ. πρωτ. Ε.945/13/ΒΟΟ19 έγγραφο της, σε συνέχεια του από 29.2.2008 δικού μας εγγράφου και του αριθ. πρωτ. 1623/27.3.2008 εγγράφου του Τελωνείου Κέρκυρας.

Στο έγγραφο αυτό αφού αναφέρονται οι κείμενες Εθνικές και Κοινοτικές τελωνειακές διατάξεις για τα σκάφη αναψυχής, στα οποία εκτός των θαλαμηγών πού ως γνωστόν κινούνται ελεύθερα στο σύνολο της Ελληνικής Επικράτειας, ενέτασσε και τα κρουαζιερόπλοια, πού είχαν όμως χαρακτηριστικά τακτικής γραμμής, αφού τα δρομολόγια τους ήταν προκαθορισμένα και γνωστά σε όλες τις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές. Ενώ προηγούμενα ειδικά αναφαιρέτο ότι «για την

λειτουργία της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε από 1-1-1993 διαφοροποιήθηκαν οι τελωνειακοί έλεγχοι, όσον αφορά τις αποσκευές που κυκλοφορούν άμεσα από ένα σημείο σε άλλο του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας με πλοία τακτικής γραμμής, σε σχέση με τους ελέγχους που πραγματοποιούνται στις αποσκευές που εισέρχονται στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας με πλοία τα οποία δεν έχουν άδεια τακτικής γραμμής». Κατέληγε δε στο έγγραφο, «παρακαλούμε όπως στα πλαίσια καλής συνεργασίας σας με το Τελωνείο Κέρκυρας, διευκολύνεται την Τελωνειακή Υπηρεσία στο έργο της, για την αποφυγή τυχόν παρανόμων ενεργειών σε βάρος των συμφερόντων του Δημοσίου».

Τελικά και η ρύθμιση αυτή του Οργανισμού για τα κρουαζιερόπλοια που προέρχονταν από λιμάνια της Κοινότητας, συνεχίστηκε πλέον απρόσκοπτα προς όφελος της τοπικής και Εθνικής Οικονομίας.

Ενώ αντίθετα οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων που προέρχονταν από τρίτες χώρες, απαραίτητα κατά την άφιξη τους έπρεπε να περάσουν μέσα από τον επιβατικό σταθμό εξωτερικού.

12. Τροποποίηση Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα (Master Plan)

Το λιμάνι όταν αναλάβαμε το 2005 τα καθήκοντα μας διέθετε προγραμματικό σχέδιο, οι περιβαλλοντικοί όροι του οποίου είχαν εγκριθεί με την από 22.6.2001 Κ.ΥΑ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε-Υ.Ε.Ν, ύστερα από την 5.7.2000 υποβολή της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων των έργων του λιμένος από την τότε διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου.

Όμως μετά από εξέταση των νέων συνθηκών της αγοράς, των επί χρόνια αποτυχημένων προσπάθειών όλων των διοικήσεων του Οργανισμού και του προϋφιστάμενου Λιμενικού Ταμείου για την εξεύρεση λύσης στο πρόβλημα των «Καρνάγιων», της ασυμβατότητας του προβλεπόμενου να κατασκευασθεί εμπορικού κρηπιδώματος σε επαφή με την προβλήτα του τομέα εξωτερικού (κρουαζιερόπλοιων) και παραπλεύρως του νέου επιβατικού σταθμού εξωτερικού, αλλά και της νέας Λιμενικής Πολιτικής του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π επί Υπουργίας Μανώλη Κεφαλογιάννη, προχωρήσαμε στην τροποποίηση του.



Εικόνα 015

Στις 9.11.2006 με αριθ. Πρωτ.2567/5.0 υποβάλλαμε στην Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (Ε.Υ.ΠΕ) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε και στην Γ.Γ.Α.Α.Π του Υ.Ε.Ν τον φάκελο της προτεινόμενης τροποποίησης των έργων του υπάρχοντος προγραμματικού σχεδίου. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αφορούσαν τα παρακάτω έργα:

1. Την δημιουργία λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων, στη θέση παραπλεύρως του τομέα εξωτερικού του λιμένα, όπου προβλέπονταν η κατασκευή εμπορικού κρηπιδώματος και ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.

Στο δυτικό αυτό άκρο του λιμένα στη περιοχή «Κεφαλομάντουκο» προβλέπεται η κατασκευή μιας νέας λιμενολεκάνης, για τον ελλιμενισμό πολυτελών θαλαμηγών μεγάλου μεγέθους μήκους από 30 έως 140 μέτρα και μικρών κρουαζιερόπλοιων έως 150 μέτρα.

Το νέο αυτό έργο θα είναι σε επαφή με τον προβλήτα κρουαζιερόπλοιων και πολύ κοντά στον νέο επιβατικό σταθμό του λιμένα.



Εικόνα 016

Η λιμενολεκάνη που διακρίνεται με μπλε χρώμα έχει ορθογώνιο σχήμα με διαστάσεις 390 επί 320 μέτρα και οριοθετείται προς ανατολικά και βόρεια από τον προσηνεμο μόλο, νότια από ένα παραλιακό κρηπίδωμα μήκους 320 μέτρα και ωφέλιμο βάθος προ αυτού -5 μέτρα και δυτικά από τον υπήνεμο μόλο.

Πίσω από το κρηπίδωμα θα δημιουργηθεί με επίχωση ο αναγκαίος χερσαίος χώρος 39 στρεμμάτων για τις προβλεπόμενες λειτουργίες του λιμένα.

Η είσοδος του λιμένα χωροθετείται στο νοτιοδυτικό άκρο της χερσαίας ζώνης με την δημιουργία κόμβου εισόδου εξόδου προς και από την παραλιακή οδό που συνδέει την πόλη της Κέρκυρας με την Εθνική οδό Παλαιοκαστρίτσας.

2. Εγκατάσταση εξυπηρέτησης υδροπλάνων

Στη δυτική πλευρά του λιμένα Κέρκυρας, στην λιμενολεκάνη όπου ελλιμενίζονται τα Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου, προβλέπεται η κατασκευή εγκατάστασης για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων, καταργούμενης της επίχωσης της που προέβλεπε το προηγούμενο προγραμματικό σχέδιο.

Συγκεκριμένα θα τοποθετηθεί σε απόσταση 8 μέτρων από το δυτικό κρηπίδωμα της λιμενολεκάνης πλωτός προβλήτας μήκους 100 μέτρων, πλάτους 2,5 μέτρων και η πρόσβαση σε αυτόν από το κρηπίδωμα θα γίνεται μέσω δύο πεζογεφυρών.

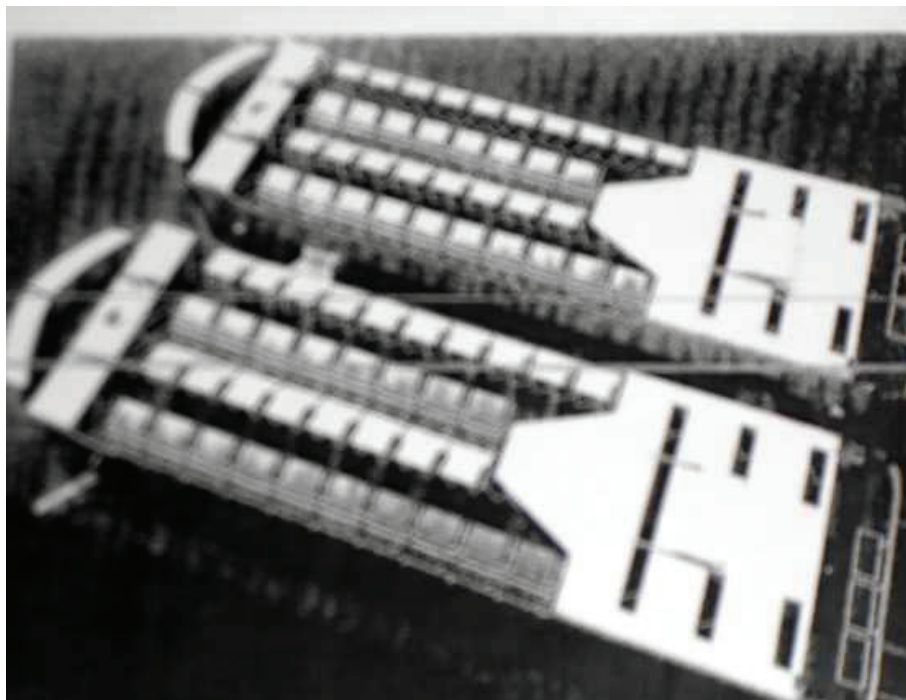
3. Κρηπίδωμα ελλιμενισμού πλωτών χώρων στάθμευσης

Για τον ελλιμενισμό πλωτών χώρων στάθμευσης οχημάτων, αλλά και γενικότερα για τις ανάγκες του λιμένος, προβλέπεται η κατασκευή των αναγκαίων κρηπιδωμάτων, μεταξύ του υπήνεμου μόλου του λιμένα και του υπό κατασκευή τουριστικού καταφυγίου στη θέση «Σπηλιά».

Μεταξύ των νέων κρηπιδωμάτων και του σημερινού αβαθή θαλάσσιου χώρου, θα γίνει επίχωση για την δημιουργία χερσαίου χώρου επιφάνειας 14 περίπου στρεμμάτων. Εναλλακτικά μέχρι την υλοποίηση του προτεινομένου κρηπιδώματος ελλιμενισμού πλωτών χώρων στάθμευσης οχημάτων, θα είναι δυνατή η προσωρινή εγκατάσταση πλωτού χώρου στάθμευσης 500 θέσεων στο υφιστάμενο κρη-

πίδωμα του λιμένα Β.Α του λιμένα Κέρκυρας.

Εικόνα πλωτών σταθμών στάθμευσης οχημάτων, που οι επικριτές της ιδέας να λυθεί με αυτό τον τρόπο το υπάρχον πρόβλημα έλλειψης χώρων στάθμευσης της πόλης μας, πολέμησαν με κάθε μέσο, επικαλούμενοι ακόμη και περιβαλλοντικούς λόγους!

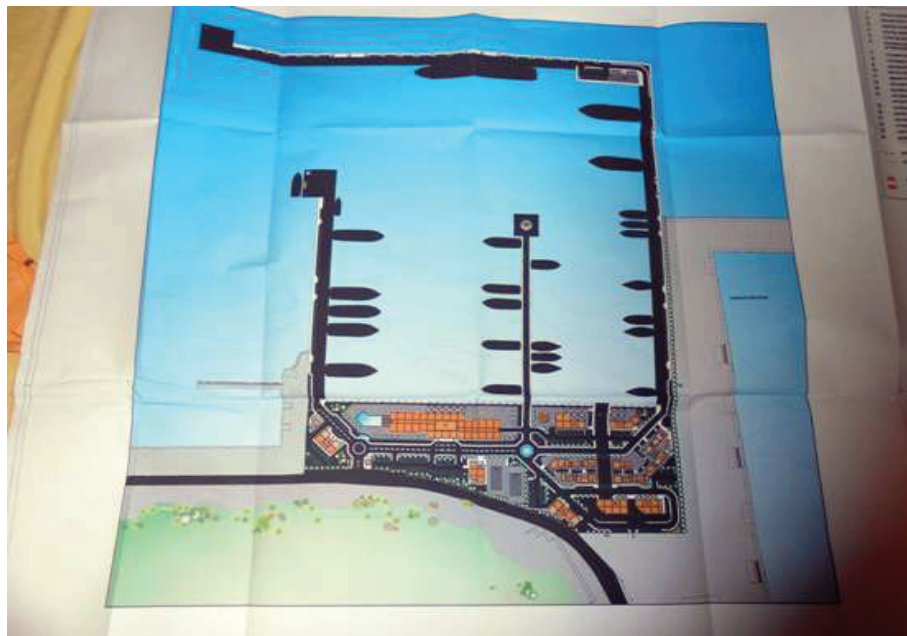


Εικόνα 017

Βέβαια ουδέποτε παραπονέθηκαν για τα υπάρχοντα από πολλά χρόνια στο χώρο αυτό, παροπλισμένα και καμένα πλοία και βέβαια για τα παρακείμενα ανοικτά πορθημεία.

4. Τροποποίηση όρων- περιορισμών δόμησης και χρήσεων του Προγραμματικού σχεδίου λιμένα Κέρκυρας.

Οι προτεινόμενες χρήσεις γης, όπως και οι όροι και περιορισμοί δόμησης στην νέα ζώνη λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων, περιλαμβάνοντο στο φάκελο της πρότασης του Οργανισμού λιμένος.



Εικόνα 018

Εμβαδόν χερσαίας ζώνης: 39.800 τετραγωνικά μέτρα. Υφιστάμενη δόμηση 1.174,75 τ.μ. Προτεινόμενος συντελεστής δόμησης 0,2. Μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση 7.800 τ.μ. Προτεινόμενος συντελεστής κάλυψης 0.15. Μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη 5.850 τ.μ. Προτεινόμενα ύψη 7.5 συν στέγη

Προτεινόμενες χρήσεις γης: Γραφεία υπηρεσιών, εστιατόρια/αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, ξενοδοχείο, WC/Λουτρά. Υπόστεγα συντήρησης σκαφών, σταθμός καυσίμων, αποθήκες και κτίρια Η/Μ υποδομών, χώροι στάθμευσης.

Ενώ οι προτεινόμενες χρήσεις γης, όπως και οι όροι και περιορισμοί δόμησης στο χερσαίο χώρο του κρηπιδώματος ελλιμενισμού των πλωτών χώρων στάθμευσης που περιλαμβάνοντο επίσης στον φάκελο της πρότασης του Οργανισμού λιμένος:

Εμβαδόν χερσαίας ζώνης 14.000 τ.μ. Υφιστάμενη δόμηση -. Προτεινόμενος συντελεστής δόμησης 0.05. Μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση 700 τ.μ. Προτεινόμενος συντελεστής κάλυψης 0.05. Μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη 700 τ.μ. Προτεινόμενες χρήσεις γης: Επιβατι-

κός σταθμός εσωτερικού. Αναψυκτήρια. Συγκρότημα WC. Προτεινόμενα ύψη 7,5 μ συν στέγη.

Μετά την υποβολή του φακέλου τροποποίησης του Προγραμματικού Σχεδίου του Λιμένου, αρχίζει μία περιπέτεια, που θα χρειαζόταν ένας ολόκληρος τόμος βιβλίου τουλάχιστον 1000 σελίδων, για να μπορεί να περιγραφούν με σαφήνεια όσα ακολούθησαν. Αντιφατική νομοθεσία με ασαφής αρμοδιότητες, υπεύθυνοι υπηρεσιών που ξεφύτρωναν σαν μανιτάρια και έδιναν την εντύπωση ότι ψαχνόμαστε για να εμποδίσουμε κάθε αναπτυξιακή προσπάθεια. Επί 10ετίες η γραφειοκρατία είχε φροντίσει, να εξοπλιστεί με νομοθετικές προβλέψεις, που την καθιστούσαν κυρίαρχη να προβάλει ανυπέρβλητα εμπόδια κατά το δοκούν, σε κάθε αναπτυξιακή πρωτοβουλία. Οι εκάστοτε Υπουργοί Πολιτισμού και Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε ουδέποτε είχαν καταφέρει να σπάσουν ένα κατεστημένο και διάχυτες γραφειοκρατικές ηγεμονικές νοοτροπίες.

Από την πολύχρονη επαφή μου ως βουλευτής και πολύ περισσότερο βέβαια ως διευθύνων σύμβουλος ενός Δημοσίου Οργανισμού Κοινής Ωφέλειας, είχα την ... τύχη να έχω επί 5 περίπου χρόνια συνεχή επαφή ειδικότερα με τις υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ, στα πλαίσια των προσπαθειών μου να χειρίζομαι προσωπικά και σε καθημερινή βάση τα Αναπτυξιακά Προγράμματα του Λιμένου, πολλές φορές διερωτώμαι για τα αποθέματα ψυχικών αντοχών που διέθετα. Οφείλω βέβαια να παραδεχτώ ότι συνάντησα λίγες αλλά φωτεινές εξαιρέσεις, όπως των δύο γενικών γραμματέων του ΥΠ.ΠΟ Χρήστου Ζαχόπουλου και Θεόδωρου Δραβίλα, οι οποίοι κατάφεραν επιτυχώς να παρακάμψουν αδικαιολόγητες και αβάσιμες απαιτήσεις υπαλλήλων του Υπουργείου τους, όταν ζήτησα την παρέμβαση τους.

Στο σημείο αυτό όμως οφείλω να παραδεχτώ την τελείως διαφορετική αντιμετώπιση που βρήκα μπροστά μου, από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και εν μέρει του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Ειδικότερα στο Υ.Ε.Ν, επί Υπουργίας Μανώλη Κεφαλογιάννη, με Γενικό Γραμματέα τον Γεώργιο Βλάχο, τον διευθυντή της Γενικής Γραμματείας Λιμένων Αρχιπλοίαρχο Μανώλη Παπαδημητράκη, τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Λιμενικής Πολιτικής Πλοίαρχο Γιάννη Πρωτόπαπα κ.ά., νόμιζες ότι βρισκόσουν σε προηγμένο Ευρωπαϊκό

ϊκό Κράτος.

Έντιμοι στην συνεργασία τους, ευγενής, ικανοί, καλοπροαίρετοι, που προσπαθούσαν να βρίσκουν λύσεις και να παρακάμπτουν αβάσιμα και αδικαιολόγητα εμπόδια πού οι νομοθετικές ελλείψεις και οι σε πολλές περιπτώσεις αντιφατική και ασαφής νομοθεσία, συνεχώς δημιουργούσαν. Ελπίζω με τις περιληπτικές κατ'ανάγκη αναφορές στο βιβλίο μου, να δώσω μία εικόνα των όσων αντιμετώπισα τα πέντε αυτά χρόνια.

Στις 11.12.2006 με αριθ. Πρωτ.110094/11.2/2006 η Ε.Υ.Π.Ε/Υ.Π.Ε. ΧΩ.Δ.Ε μας ζήτησε να τις στείλουμε συμπληρωματικά στοιχεία του φακέλου της τροποποίησης που της είχαμε υποβάλει.

Στις 28.12.2006 με τον α.π 2835/1.4.2 έγγραφο μας στείλαμε στην Ε.Υ.Π.Ε τα συμπληρωματικά στοιχεία που μας ζήτησε.

Στις 23.1.07 α.π 8216/09.07 ο σχετικός φάκελος διαβιβάστηκε από τη Γ.Γ.Α.Α.Π/ Υ.Ε.Ν στους παρακάτω αποδέκτες κατ' εφαρμογή του άρθρου 13 της Κ.Υ.Α ΗΠ/11014/703/Φ 104.

Στη διεύθυνση στο Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε/Γ.Γ.Δ.Ε/ΓΔΣΕ/ΔΔΕ &ΕΑ(Δ4), στη διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, στη Γενική Διεύθυνση Αναστήλωσης Μουσείων και Τεχνικών Έργων του ΥΠ.ΠΟ (Γ.Δ.Α.Μ.Τ.Ε), με κοινοποίηση του εγγράφου στην Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος Ε.Υ.Π.Ε/Υ.Π.Ε. ΧΩ.Δ.Ε, για να ενημερωθούν, ενόψει της εξέτασης του θέματος σε προσεχή συνεδρίαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ).

Στις 31.1.2007 α.π 6907/223/31.01.2007 η Γ.Δ.Α.Μ.Τ.Ε/ΥΠ.ΠΟ της οποίας ο προϊστάμενος Θεοφιλόπουλος Αλέξανδρος εκπροσωπούσε στην Ε.Σ.Α.Λ το Υπουργείο Πολιτισμού, ζήτησε τις απόψεις των συναρμοδίων υπηρεσιών του ΥΠ.ΠΟ, της Η' Εφορείας Προϊστορικών & Κλασικών Αρχαιοτήτων, της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων, της Υπηρεσίας Νεοτέρων Μνημείων &Τεχνικών Έργων Ηπείρου και της 21^{ης} Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων Κερκύρας.

Στις 7.2.2007 με το α.π 267 η Υπηρεσία Νεωτέρων Μνημείων Ηπείρου, απάντησε στο από 31.1.2007 παραπάνω έγγραφο της Γ.Δ.Α.Μ.Τ.Ε/ΥΠ.ΠΟ ότι «δεν έχει κατ' αρχάς αντίρρηση, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της για την τροποποίηση έργων προγραμμα-

τικού σχεδίου λιμένα Κέρκυρας».

Στις 12.2.2007 α.π Φ4/3/569 η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, απαντώντας στο από 31.1.2007 παραπάνω έγγραφο της Γ.Δ.Α.Μ.Τ.Ε./ΥΠ.ΠΟ, διατύπωσε σοβαρότατες αντιρρήσεις σε προτεινόμενα έργα της τροποποίησης του Προγραμματικού Σχεδίου του Λιμένα Κέρκυρας. Το περιεχόμενο του εγγράφου αυτού επειδή χρήζει ιδιαίτερης αναφοράς και σχολιασμού, θα το παραθέσω αυτούσιο στη συνέχεια.

Στις 13.2.2007 με α.π 802 η Η' Εφορεία Προϊστορικών & Κλασικών Αρχαιοτήτων Κερκύρας, με προϊστάμενη την εξαίρετη ως άνθρωπο και επιστήμονα αρχαιολόγο Αικατερίνη Κάντα- Κίτσου, απάντησε στο από 31.1.2007 παραπάνω έγγραφο της Γ.Δ.Α.Μ.Τ.Ε./ΥΠ.ΠΟ ότι «η Υπηρεσία μας δεν έχει, καταρχήν, αντίρρηση από πλευράς αρμοδιοτήτων της για την χορήγηση έγκρισης της Τροποποίησης Έργων Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα Κέρκυρας».

Στις 15.2.2007 η Ε.Υ.ΠΕ με α.π 124347 ενημέρωνε την γραμματεία της Ε.Σ.Α.Λ, ότι σε συνέχεια των συμπληρωματικών στοιχείων που ζήτησε και έλαβε από τον Ο.Λ.ΚΕ, αναφορικά με την Τροποποίηση του Προγραμματικού Σχεδίου του Λιμένα Κέρκυρας, «προτίθεται, κατόπιν της σύμφωνης γνώμης της ΕΣΑΛ, να προβεί στην τροποποίηση της Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του Λιμένα Κέρκυρας».

Στις 16.2.2007 με α.π13807/425 η Γ.Δ.Α.Μ.Τ.Ε./ΥΠ.ΠΟ, διαβίβασε στην Ε.Σ.Α.Λ τις απαντήσεις των τριών Εφορειών και Υπηρεσιών που είχε ήδη λάβει σε συνέχεια του από 31.1.2007 σχετικού εγγράφους της, επιφυλασσύμενη να διαβιβάσει και την απάντηση της 21^{ης} Ε.Β.Α Κερκύρας όταν θα περιέλθει στην Υπηρεσία της.

Το περιεχόμενο του από 12.2.2007 εγγράφου της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων αναφορικά με την προτεινόμενη τροποποίηση του Προγραμματικού Σχεδίου του Λιμένα Κέρκυρας, έχει ως εξής.

- 1) Όσον αφορά την κατασκευή του «Λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων», ο χώρος στον οποίον προβλέπεται η εν λόγω κατασκευή είναι σήμερα ο χώρος των παραδοσιακών ναυπηγείων της Κέρκυρας, που επί σειρά δεκαετιών λειτουργούν και κατασκευάζουν ξύλινα πλοία, Σημειώνεται ότι στην αρχική μελέτη (του παλαιού Προ-

γραμματικού Σχεδίου του Λιμένος), υπήρξε η πρόβλεψη του εκσυγχρονισμού και της αναδιαμόρφωσης της συγκεκριμένης περιοχής, χωρίς όμως την αλλαγή της χρήσης της, δηλαδή ως ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Στην τροποποιημένη μελέτη δεν γίνεται ουδεμία αναφορά για την υφιστάμενη χρήση του χώρου και απλώς αναφέρεται στην μετατροπή του σε λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων. Επίσης η μετατροπή του συγκεκριμένου χώρου σε λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων, απαιτεί πολύ μεγαλύτερες επιχώσεις, πάντα σύμφωνα με την μελέτη και κυρίως προς την ακτή δημιουργώντας μία χερσαία ζώνη τουλάχιστον 39.000 τ.μ. Επιπλέον απαιτείται επέκταση προς την θάλασσα κατά τουλάχιστον 200 μέτρα του ανατολικού κρηπιδώματος, κατά 490 μέτρα του βόρειου και κατά 200 μέτρα του δυτικού κρηπιδώματος.

- 2) Ό αφορά την «εγκατάσταση εξυπηρέτησης υδροπλάνων», η Ε.Ε.Α από πλευράς αρμοδιοτήτων της δεν έχει αντίρρηση για την έγκριση της συγκεκριμένης τροποποίησης.
- 3) Όσον αφορά την τροποποίηση που αναφέρεται στη μελέτη ως «κρηπίδωμα ελλιμενισμού πλωτών parking, η Ε.Ε.Α από πλευράς αρμοδιοτήτων της δεν θα είχε αντίρρηση για την κατασκευή του, αν και τίθεται το θέμα της έκτασης και του όγκου των προβλεπομένων επιχώσεων σε ένα χώρο, όπου ήδη κατασκευάζεται καταφύγιο τουριστικών σκαφών και βρίσκεται σε άμεση οπτική επαφή με την κηρυγμένη από το ΥΠ.ΠΟ ως μνημείο, στο σύνολο της πόλης της Κέρκυρας.

Εν κατακλείδι η Ε.Ε.Α από την πλευρά αρμοδιοτήτων της, προτείνει για τον «λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων» να ζητηθούν πρόσθετα στοιχεία από τον φορέα για τις πιθανές εναλλακτικές λύσεις, για την διάσωση των παραδοσιακών ναυπηγείων που βρίσκονται στην περιοχή.

Να εγκριθεί η «εγκατάσταση εξυπηρέτησης υδροπλάνων».

Να εγκριθεί η κατασκευή «κρηπίδωμα ελλιμενισμού πλω-

τών parking» με την πιθανότητα μείωσης της προβλεπόμενης συνολικής επιφάνειας.

Το έγγραφο αυτό πού φέρει «ως εισηγητή τον Κερκυραίο Δ.Κουρκουμέλη, γιο του εξαίρετου Κερκυραίου Πιέρου Κουρκουμέλη ιδιαίτερα αγαπητού στην Κερκυραϊκή Κοινωνία για την ευγένεια και το ήθος του, υπερέβαινε καταρχήν τις αρμοδιότητες της Ε.Ε.Α και περιείχε παρατηρήσεις που στηριζόταν σε μη πραγματικά δεδομένα.

Για τους λόγους αυτούς ανεκλήθη επί της ουσίας αργότερα στις 16.10.2007 με το α.π Φ4/3-2/5270 έγγραφο της ίδιας Εφορείας πού υπέγραφε η προϊσταμένη της Καλλιόπη Πρέκα-Αλεξανδρή, το περιεχόμενο του οποίου έχει ως παρακάτω.

Σε συνέχεια του απ Φ4/3-2/4945/03-10-07 εγγράφου μας και του εγγράφου μας Φ4/3/569/12-02-07 προς την Γενική Διεύθυνση Αναστήλωσης Μουσείων και Τεχνικών Έργων με τις απόψεις μας για την εξέταση του θέματος “Λιμένας Θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων» από την ΕΣΑΛ, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα.

Η Εφορεία μας από πλευράς αρμοδιοτήτων της δεν θα είχε καταρχήν αντίρρηση ως προς την υλοποίηση του θαλάσσιου τμήματος του έργου, επειδή στο συγκεκριμένο θαλάσσιο χώρο δεν έχουν διαπιστωθεί ενδείξεις για την ύπαρξη ορατών αρχαιοτήτων
...

Το έγγραφο αυτό το απέστειλε η Ε.Ε.Α προς το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης Δ/νση Τουριστικών Λιμένων, στα πλαίσια της γνωμοδότησης χωροθέτησης του εν λόγω λιμένα από την αρμόδια Διυπουργική Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων, με παράλληλη κοινοποίηση στις άλλες συναρμόδιες Εφορείες και Υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού.

Πριν φτάσουμε όμως στην ανάκληση, χάθηκε πολύτιμος χρόνος, όπως θα διαπιστωθεί αργότερα στη συνέχεια του βιβλίου μου, για την επιτυχία της προσπάθειας μας να κατασκευασθεί με σύμβαση παραχώρησης η εν λόγω Μαρίνα, πού θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμη στην Τοπική και Εθνική Οικονομία.

Απαιτήθηκαν επίσης αμέτρητες ώρες προσωπικής μου εργασίας

και παρεμβάσεων στην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Πολιτισμού, για να τεκμηριωθεί η αλήθεια, ότι ο χώρος στον οποίον προβλέπεται η εν λόγω κατασκευή στα «Καρνάγια» δεν ήταν ο χώρος των παραδοσιακών ναυπηγείων της Κέρκυρας.

Είναι απόλυτα χαρακτηριστική η απόφαση 56 τις 27/2/1997 της τότε Λιμενικής Επιτροπής Κέρκυρας για την ανάθεση σε Δικηγόρο υποθέσεων του Α.Τ.Κ «περί μελέτης των ενοικιάσεων των ναυπηγείων και ενδεχομένως δια δικαστικές προβάσεις», διότι σύμφωνα με την εισήγηση του αιμνήστου προέδρου της Σπύρου Δένδια

αφ' ενός μεν έχουν καταληφθεί χώροι αυθαιρέτως υπό των ενοικιαστών ναυπηγοξυλουργών και αφ' ετέρου οι περισσότεροι εξ' αυτών έχουν παύσει να χρησιμοποιούν τους ενοικιασθέντας χώρους για την άσκηση του επαγγέλματος των ναυπηγοξυλουργών και τούς έχουν μετατρέψει σε χώρους παραχειμιάσεως σκαφών αναψυχής, υπενοικιάζοντας τους ανωτέρω χώρους έναντι υψηλού μισθώματος ως και ο κ. Λιμενάρχης άλλοτε μας βεβαίωσε.

Δυστυχώς την αρχική αυτή άποψη της Ε.Ε.Α, συμμερίστηκαν αβασάνιστα και άλλες υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ και τμήμα της τοπικής μας πολιτικής ηγεσίας, πού θεώρησε κατάλληλη την ευκαιρία, για μικροκομματικούς λόγους, να πλήξουν εμένα προσωπικά και να δείξουν στον Κερκυραϊκό λαό την δική τους «κοινωνική ευαισθησία»!

Επίσης η 21^η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων (Ε.Β.Α) με έδρα την Κέρκυρα με την υπογραφή της προϊσταμένης της αρχαιολόγου Διαμάντω Ρηγάκου, απάντησε στις 22.1.2007 με το α.π 205 έγγραφο της, στο από 31-1-2007 έγγραφο της Γ.Δ.Α.Μ.Τ.Ε/ΥΠ.ΠΟ.

Έγγραφο πού φέρει ημερομηνία προγενέστερη του σχετικού εγγράφου που της είχε στείλει η Γ.Δ.Α.Μ.Τ.Ε/ΥΠ.ΠΟ!

Επιπρόσθετα το έγγραφο αυτό, το κοινοποίησε και στο τμήμα Αρχαιολογικών Χώρων, Μνημείων και Αρχαιογνωστικής Έρευνας του ΥΠ.ΠΟ-ΔΒΜΑ, υπηρεσία του ΥΠ.ΠΟ πού προηγούμενα δεν είχε συμπεριλάβει στο από 31-1-2007 έγγραφο της η Γ.Δ.Α.Μ.Τ.Ε/ΥΠ.ΠΟ.

Η Εφορεία μας ύστερα από διενέργεια αυτοψίας εισηγείται τα ακόλουθα:

Α) Δεν έχουμε αντίρρηση για την δημιουργία λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων, καθώς και εγκατάσταση εξυπηρέτησης υδροπλάνων, εφ' όσον η ελαχίστη απόσταση των έργων αυτών από τις ενετικές οχυρώσεις της Πόλης (Νέο Φρούριο, Λόφος Αβράμη) καθώς και από τα όρια του τμήματος της Πόλης της Κέρκυρας, που είναι κηρυγμένο ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο (με την Υ.Α 29925/828/27.5.80 (ΦΕΚ 512/Β/4-6-80) είναι περίπου 600 μέτρα και τα προαναφερθέντα μνημεία αρμοδιότητός μας δεν επηρεάζονται αρνητικά από τα εν λόγω έργα, αν και στο χώρο που προβλέπεται να κατασκευασθεί ο Λιμένας θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων βρίσκεται ο χώρος των παραδοσιακών ναυπηγείων της Κέρκυρας και διατηρούμε επιφύλαξη ως προς την αλλαγή της χρήσης του και τις τεράστιες επιπτώσεις που θα απαιτηθούν.

Επίσης τα εν λόγω έργα απέχουν (ελάχιστη απόσταση) 250 μέτρα από τον Οικισμό Μαντούκι στον οποίον βρίσκονται μεμονωμένοι Ναοί αρμοδιότητός μας καθώς και ένας μεγάλος αριθμός κτιρίων (κατοικιών) που είναι μεμονωμένα κηρυγμένα ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία (ορισμένα έχουν οπτική επαφή με το λιμάνι) και ελέγχονται από την Υπηρεσία Νεωτέρων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Ηπείρου, η οποία είναι αρμόδια για την σχετική γνωμοδότηση.

Δεδομένου όμως ότι η παραλιακή ζώνη του λιμένα Κέρκυρας, εντός της οποίας προτείνεται να εκτελεστούν τα προαναφερθέντα έργα, επίκειται να ενταχθεί στην περιφερειακή ζώνη προστασίας του τμήματος της Πόλης, που έχει προταθεί για ένταξη στα Μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO, σας γνωρίζουμε ότι:

- α) για οποιαδήποτε νέα κατασκευή (γραφεία υπηρεσιών, αποθήκες, κτίρια υποδομών, αναψυκτήρια, λουτρά WC, εμπορικά καταστήματα, ξενοδοχείο, χώρος στάθμευσης οχημάτων κ.ά.) η άλλη χρήση στην χερσαία ζώνη του λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων απαιτείται προηγουμένως σχετική έγκριση της Εφορείας μας και,

β) στη θέση εξυπηρέτηση υδροπλάνων προτείνουμε την αξιοποίηση των υφισταμένων γειτονικών κτιρίων για την εγκατάσταση δεξαμενών καυσίμων η για όποιες νέες λειτουργίες προκύψουν καθώς και την χρήση του παρακείμενου χώρου ελεγχόμενης στάθμευσης οχημάτων. Σε περίπτωση που κριθεί αναγκαία η δημιουργία νέου σταθμού καυσίμων με υπογείες δεξαμενές θα προηγηθεί η σχετική έγκριση από την Εφορεία μας.

Β). Η εφορεία μας δεν εγκρίνει την κατασκευή κρηπιδώματος ελλιμενισμού πλωτών χώρων στάθμευσης (parking) στην περιοχή μεταξύ του υπήνεμου μόλου και του Τουριστικού καταφυγίου Σπηλιάς για τους ακόλουθους λόγους.

Η εν λόγω κατασκευή βρίσκεται εντός των ορίων του τμήματος της πόλης Κέρκυρας που είναι κηρυγμένο διατηρητέο ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο με την Υ.Α 29925/828/27.5.80 (ΦΕΚ 512/Β/4-6-80) ΚΑΙ ΣΕ ΑΠΟΣΤΑΣΗ 30μ. από το Νέο Φρούριο της Κέρκυρας που είναι κηρυγμένο ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο με το Β.Δ 18-8-38 (ΦΕΚ 331/Α/15-9-38) και με την Υ.Α 15794/19-12-61 (ΦΕΚ 35/Β/2-2-62).

Η κατασκευή του εν λόγω κρηπιδώματος στη συγκεκριμένη θέση για ελλιμενισμό πλωτών πάρκινγκ 1000 θέσεων στάθμευσης και η διαμόρφωση του χερσαίου χώρου μεταξύ των νέων κρηπιδωμάτων που θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Εσωτερικού και αναψυκτηρίου καθώς και συγκροτήματος WC, θα έχουν άμεση οπτική επαφή με το Νέο Φρούριο και με τμήμα της Παλιάς Πόλης της Κέρκυρας προσβάλλοντας αισθητικά τα εν λόγω μνημεία, αλλά και τον περιβάλλοντα χώρο τους. Επίσης θα αλλοιωθεί ο γραφικός χαρακτήρας του περιβάλλοντα χώρου του Νέου Φρουρίου, όπου σήμερα στη συγκεκριμένη θέση ελλιμενίζονται μικρά τουριστικά σκάφη καθώς και η μορφή του, λόγω της μεγάλης έκτασης και του όγκου των προβλεπόμενων από την μελέτη επιχώσεων. Ακόμη θα αυξηθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η ρύπανση ακριβώς δίπλα στο Νέο Φρούριο. Δεδομένης μάλιστα της προτεινόμενης

ένταξης της Πόλης της Κέρκυρας στα Μνημεία της Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO, η επιδείνωση της αισθητικής εικόνας γύρω από το Νέο Φρούριο δεν θα συντελέσει στην επίτευξη του στόχου αυτού. Ήδη ο περιβάλλον χώρος του Νέου Φρουρίου επιδεινώνεται με την κατασκευή του νέου υπήνεμου μόλου και την κατασκευή των κρηπιδωμάτων για τον ελλιμενισμό των Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου της γραμμής Κέρκυρας Ηγουμενίτσας, έργο για το οποίο ουδέποτε γνωμοδότησε η Εφορεία μας.

Για όλους τους παραπάνω λόγους δεν εγκρίνουμε το εν λόγω έργο και προτείνουμε την μόνιμη εγκατάσταση πλωτού πάργκιγκ στα υφιστάμενα κρηπιδώματα του λιμένα Β.Α του Λιμεναρχείου (στη θέση της προτεινόμενης από την μελέτη προσωρινής εγκατάστασης του) η την εξεύρεση άλλης θέσης χώρου στάθμευσης, που δεν προσβάλει αισθητικά κανένα μνημείο αρμοδιότητος μας.

Η απλή ανάγνωση του εγγράφου αυτού, δημιουργεί την εντύπωση ότι η κυρία Δ. Ρηγάκου αισθάνεται στα πλαίσια του Σχεδίου Διαχείρισης της UNESCO, «παντοδύναμη» να επιβάλει «τροχοπέδη» σε αναπτυξιακές και εκσυγχρονιστικές επιλογές, που κατά την δική της προσωπική αντίληψη, μπορούν να αποδειχθούν επικίνδυνες και ασύμβατες, με την οικουμενική πλέον εμβέλειας μνημειακό χαρακτήρα της παλαιάς πόλης της Κέρκυρας.

Δυνατότητα που βέβαια πού δεν περιορίζεται πλέον με το Σχέδιο διαχείρισης, στην έκταση των 70 εκταρίων, που αποτελεί ουσιαστικά την άλλοτε περιτοιχισμένη πόλη Κέρκυρα, όπως αυτή έχει αναπτυχθεί στα τέλη της Ενετοκρατίας τον 18^ο αιώνα, αλλά επεκτείνεται:

Στη ζώνη επιρροής 162 εκταρίων που περιβάλλει την προηγούμενη και η οποία συγκεντρώνει μαρτυρίες (αρχαιολογικούς χώρους, βυζαντινά μνημεία, ιστορικά προάστια), για την διαρκή εγκατάσταση στην πόλη της Κέρκυρας διαφορετικών πολιτισμών, από την προϊστορία έως σήμερα.

Τα παραπάνω δε όρια, δεν είναι αποκλειστικά τα όρια εφαρμογής του σχεδίου.

Το Σχέδιο Διαχείρισης προγραμματίζει σύνολο παραλλήλων δράσεων στην περιοχή της ευρύτερης πόλης της Κέρκυρας, οι οποίες

λόγω της διαφορετικής τους εμβέλειας, επηρεάζουν κατά περίπτωση μία μεγαλύτερη η μικρότερη περιοχή. Σε τελευταία δε ανάλυση το σχέδιο διαχείρισης έχει επιπτώσεις όχι μόνο στην πόλη της Κέρκυρας, αλλά σε ολόκληρο το Νησί και στην υπόλοιπη Περιφέρεια Ιονίων Νήσων.

Δηλαδή με αυτό το Σχέδιο Διαχείρισης που συνέταξαν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, τους παραχωρήθηκε ουσιαστικά, το δικαίωμα του Κερκυραϊκού Λαού, να διαχειριστούν με τις δικές τους θέσεις και απόψεις, κάθε πρόταση για αειφόρο ανάπτυξη του Νησιού του!!!

Τελικά το θέμα της εξέτασης του φακέλου τροποποίησης έργων του Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) του Λιμένα Κέρκυρας απασχόλησε την ΕΣΑΛ στη 31η συνεδρίαση της στις 16.2.2007 και με την απόφαση της 2/16-02-07 ανέβαλε την εξέταση του φακέλου προκειμένου να τις υποβάλουμε συμπληρωματικά στοιχεία, πού ζήτησε στην εν λόγω συνεδρίαση η διεύθυνση Δ4/ΥΠΕΧΩΔΕ.

Τα αιτηθέντα συμπληρωματικά στοιχεία (Τίτλος Τεύχους ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ, ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ-ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ, εστάλησαν από τον ΟΛΚΕ και φέρουν τον α.π 6440/02-04-2007 εισαγωγής στο ΥΕΝ/ΓΓΑΠΠ. Στη συνέχεια η πρόταση μας αυτή συζητήθηκε στη συνεδρίαση της Ε.Σ.Α.Λ, με βάση τα στοιχεία της παρακάτω εισήγησης:

Η προτεινόμενη τροποποίηση αφορά την προώθηση ορισμένων επί μέρους παρεμβάσεων που είναι αναγκαίες στον Λιμένα Κέρκυρας με βάση τα σημερινά και μελλοντικά δεδομένα. Συγκεκριμένα η προτεινόμενη τροποποίηση στοχεύει στην ανάδειξη των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων του λιμένα, στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και στην ανάπτυξη σύγχρονων επιχειρηματικών λειτουργιών.

Προτείνονται τρεις επί μέρους αλλαγές/ προσθήκες στο υφιστάμενο Προγραμματικό Σχέδιο, μέσω των οποίων αναδεικνύεται η νέα στρατηγική του λιμένα ως εξής.

-Λιμενικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης θαλαμηγών και μικρών

κρουαζιερόπλοιων.

-Εγκατάσταση εξυπηρέτησης υδροπλάνων.

-Εγκατάσταση και λειτουργία πλωτών χώρων στάθμευσης.

Σύμφωνα με την πρόταση, για το έργο λιμενικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων, ο προϋπολογισμός κατασκευής του εκτιμάται στο ποσόν των 35.000.000 ευρώ, περιλαμβανομένων Γ.Ε & Ο.Ε, απροβλέπτων και ΦΠΑ. Το δυναμικό του προτεινόμενου λιμένα είναι 98 σκάφη, με τις θέσεις θαλαμηγούς μήκους 30 μέτρων να αποτελούν το 50% του συνόλου, ενώ θα μπορούν να ελλιμενιστούν και κρουαζιερόπλοια έως και 140 μέτρων.

Σύμφωνα με την πρόταση, για τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης υδροπλάνων, ο προϋπολογισμός των έργων εκτιμάται στο ποσόν των 600.000 ευρώ, περιλαμβανομένων Γ.Ε & Ο.Ε, απροβλέπτων και Φ.Π.Α.

Όσον αφορά τα νέα κρηπιδώματα για τον ελλιμενισμό των πλωτών χώρων στάθμευσης στο λιμένα Κέρκυρας, επισημαίνεται ότι προτείνονται να έχουν συνολικό μήκος 335 μέτρα (αντί των 360 της αρχικής πρότασης), με δύο μέτωπα για πλαγιοδέτηση πλωτών parking, μήκους 145 και 160 μέτρων (αντί των 165 της αρχικής πρότασης). Μεταξύ των νέων κρηπιδωμάτων και του σημεινού θαλασσίου μετώπου θα γίνει επίχωση και θα δημιουργηθεί χερσαίος χώρος συνολικής επιφάνειας 12 στρεμμάτων περίπου (αντί των 14 στρεμμάτων της αρχικής πρότασης). Επιπρόσθετα αναφέρεται ότι με την δημιουργία της συγκεκριμένης δραστηριότητας, αντιμετωπίζεται το οξύτατο πρόβλημα έλλειψης χώρων στάθμευσης οχημάτων με εξασφάλιση έως και 1000 θέσεων στάθμευσης σε μία επιτελική θέση, μεταξύ του κέντρου των θαλάσσιων μεταφορών και της παλαιάς πόλης της Κέρκυρας. Στη δημιουργούμενη νέα χερσαία έκταση, προτείνονται χρήσης σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα.

Τελική πρόταση χρήσεων γης- όρων & περιορισμών δόμησης στο χερσαίο χώρο κρηπιδώματος ελλιμενισμού πλωτών στάθμευσης.

Εμβαδόν χερσαίας ζώνης 12.000 τ.μ (αντί 14000 της αρχικής πρότασης).

Προτεινόμενος συντελεστής δόμησης 0.6 (αντί 0,65 της αρχικής πρότασης).

Μεγίστη επιτρεπόμενη δόμηση 720 τ.μ (αντί 700 της αρχικής πρότασης).

Προτεινόμενος συντελεστής κάλυψης 0,06 (αντί 0.05 της αρχικής πρότασης).

Προτεινόμενες χρήσεις γης. Επιβατικός σταθμός εσωτερικού. Αναψυκτήριο. Συγκρότημα WC. Προτεινόμενα ύψη 7,5 (+στέγη).

Σύμφωνα με την πρόταση, ο προϋπολογισμός των συγκεκριμένων έργων ανέρχεται στο ποσό των 1.800.000 ευρώ, περιλαμβανομένων Γ.Ε & Ο.Ε, απρόβλεπτων και ΦΠΑ.

Μετά τα παραπάνω η ΕΣΑΛ αποφασίζει:

ΑΠΟΦΑΣΗ 01/04-04-2007

Εγκρίνεται η ανωτέρω πρόταση με τις ακόλουθες προϋποθέσεις.

Με μέριμνα του ΟΛΚΕ ΑΕ και σε συνεργασία με τα αρμόδια Υπουργεία και Φορείς να εξευρεθεί κατάλληλη θέση λιμενικών υποδομών για την εξυπηρέτηση των αναγκών της Νήσου σε εμπορικές μεταφορές.

Μέχρι την υλοποίηση της νέας θέσης (Λιμένας θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων) να συνεχίσει υπό προϋποθέσεις η εξυπηρέτηση της εμπορικής κίνησης στον λιμένα όπως γίνεται μέχρι σήμερα.

Να εξετασθεί σε επόμενη φάση μελέτης η κυκλοφορία που αφορά στα κρουαζιερόπλοια, ώστε να προσδιοριστεί το απαραίτητο πλάτος της επέκτασης του λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων.

Να εξετασθεί η βέλτιστη θέση χωροθέτηση του κτιρίου επιβατικού σταθμού στον χώρο εξυπηρέτησης των Ε/Γ-Ο/Γ Εσωτερικού.

Πριν την εκτέλεση οποιουδήποτε έργου να ενημερωθούν οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού.

Να επεκταθεί το κτιριολογικό πρόγραμμα με τους χερσαίους χώρους του Λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων, ενώ ο συντελεστής δόμησης θα καθοριστεί τελικά με την συνεργασία των αρμοδίων πολεοδομικών υπηρεσιών του ΥΠΕΧΩΔΕ και άλλων συναρμόδιων υπηρεσιών.

Στις 17.4.2007 η Γ.Γ.Α.Α.Π του Υ.Ε.Ν με το αρ. Πρωτ. 8216/39/07 έγγραφο της προς το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε/ΓΔΠ/ΕΥΠΕ και τον Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε διαβίβασε το Πρακτικό της 32^{ης} Συνεδρίασης της Διυπουργικής Ε. Σ.Α.Α με την αριθ. 01-04-2007 Απόφαση της Επιτροπής.

Στη συνεδρίαση αυτή της 04-04-2007 ήταν παρόντα 11 από τα 13 τα μέλη της Ε.Σ.Α.Α, όπως αυτά είχαν οριστεί με την αριθ. 8216/10/2006 Απόφαση Υ.Ε.Ν (ΦΕΚ 48Β/21-01-2006) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Μεταξύ των παρόντων μελών επισημαίνουμε την παρουσία των παρακάτω:

1. ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΥ Αλέξανδρου εκπροσώπου του ΥΠ. ΠΟ, ο οποίος στη συνεδρίαση αυτή κατέθεσε το Α.Π ΥΠ-ΠΟ/ΓΔΑΜΤΕ/27305/Β46/04-04-2007 έγγραφο με τις απόψεις της Γενικής Διεύθυνσης Αναστύλωσης Μουσείων και Τεχνικών Έργων.
2. ΑΛΚΑΛΑΙ-ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΤΙΛΑΝΤΑ, εκπροσώπου Δημοσίων Έργων του ΥΠ/ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε
3. ΤΟΛΕΡΗ Επαμεινώνδα, εκπρόσωπος Περιβάλλοντος και Χωροταξίας του ΥΠ/ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε
4. ΜΑΡΚΑΤΟΥ Αναστασία, εκπρόσωπος Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, η οποία ανέφερε ότι όσον αφορά στη ζώνη με χρήση «Λιμένας εξυπηρέτησης θαλαμηγών/ μικρών κρουαζιερόπλοιων», δεδομένου ότι αφορά σε χρήσεις-λειτουργίες που άπτονται των αρμοδιοτήτων του Ν. 2160/1993 δηλαδή Τουριστικών Λιμένων, θα πρέπει να γνωμοδοτήσει η αρμόδια Διυπουργική Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων.

Σύμφωνα με τις διατάξεις παρ. 3, του άρθρου 35 Ν. 3153/03 (ΦΕΚ Α' 153/19-06-2003), για την έκδοση της απόφασης προέγκρισης χωροθέτησης όλων των λιμενικών έργων, που προβλέπεται από το άρθρο 14 παρ. 2 (γ) του Ν. 2971/2001, όπως αυτή αντικαταστάθηκε από την προκαταρκτική περιβαλλοντική μελέτη και αξιολόγηση σύμφωνα με το άρθρο 6. παρ. 3 του Ν. 3010/2002, απαιτείται σύμφωνη γνώμη της κατά το άρθρο δέκατο ένατο του Ν. 2932/2001, Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων. Η σύμφωνη αυτή γνώμη υποκαθιστά τις γνωμοδοτήσεις των συναρμοδίων υπηρεσιών, που προβλέπονται στο άρθρο 14 παρ. 2 του Ν. 2971/2001 και κατά την διαδικασία της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης.

Το θέμα όμως της έγκρισης της τροποποίησης του προγραμματικού σχεδίου του λιμένα Κέρκυρας δεν είχε τελειώσει με την απόφαση της διυπουργικής Ε.Σ.Α.Λ στην οποία εκπροσωπούντο 12 συναρμόδια Υπουργεία και Υπηρεσίες και θα εξακολουθούσε για μεγάλο χρονικό διάστημα ακόμα να κλωθογυρίζει στα αμέτρητα γρανάζια της Ελληνικής γραφειοκρατίας.

Μετά την απόφαση της Ε.Σ.Α.Λ, το Δ.Σ του Οργανισμού στις 26.6.2007 ομόφωνα (απουσίαζε ο Γ. Τρεπεκλής) αποφάσισε την προκήρυξη Ανοικτού Διεθνούς Δημόσιου Διαγωνισμού, για την ανάθεση με σύμβαση παραχώρησης της χρήσης και εκμετάλλευσης τμήματος της λιμενικής ζώνης για την εγκατάσταση και λειτουργία δύο (2) πλωτών σταθμών οχημάτων στον λιμένα Κέρκυρας. Στο σκεπτικό της απόφασης καταγράφεται και η σχετική αιτιολόγηση της. «Ο Λιμένας Κέρκυρας αποτελεί σημαντικό κόμβο για το εμπόριο και τον τουρισμό στην Κέρκυρα και γενικότερα στα Ιόνια Νησιά, ενώ παράλληλα λόγω της γειτνίασης του με τον αστικό ιστό της πόλης της Κέρκυρας, λειτουργεί και ως χώρος πού φιλοξενεί δραστηριότητες παρελκόμενες της λειτουργίας της πόλης.

Τα προβλήματα στάθμευσης, τόσο στη ζώνη λιμένα όσο και στην πόλη και ιδιαίτερα στις περί τον λιμένα αστικές ζώνες, είναι σε όλους μας γνωστά. Δεδομένης της διαθεσιμότητας ελάχιστων χώρων σε απόσταση κατάλληλη για να εξυπηρετηθούν ταυτόχρονα οι λειτουργίες του λιμένα και της πόλης, η αξιοποίηση για αυτό τον σκοπό

τμημάτων της λιμενικής ζώνης, μπορεί να δώσει μία ικανοποιητική λύση στο πρόβλημα.

Ο ΟΛΚΕ Α.Ε ως υπεύθυνος για την εκμετάλλευση και αξιοποίηση των χώρων της λιμενικής ζώνης και για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της, υποστηρίζει σταθερά αυτή τη λύση.

Το ενδεχόμενο κατασκευής νέων έργων επέκτασης των χερσαίων χώρων του λιμένα για την δημιουργία σταθμών οχημάτων, παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα, καθώς τα έργα αυτά είναι υψηλού κόστους, η επιβάρυνση κατά την κατασκευή τους τόσο στον λιμένα όσο και στην πόλη είναι σημαντική, ενώ το τελικό αποτέλεσμα είναι βαρύ και δύσκαμπτο και μη αναστρέψιμο για την μελλοντική εικόνα της πόλης. Η πρακτική της ανάθεσης στον ιδιωτικό τομέα παροχής υπηρεσιών στάθμευσης έναντι ανταλλάγματος με παραχώρηση της χρήσης για ορισμένο χρονικό διάστημα, αποτελεί πλέον συνήθη και επιτυχημένη πρακτική ιδιαίτερα σε αστικές ζώνες με αυξημένη κίνηση οχημάτων. Το κύριο πλεονέκτημα είναι η αξιοποίηση της τεχνογνωσίας του ιδιωτικού τομέα για την καλύτερη δυνατή σχέση ποιότητας υπηρεσιών / κόστους, σε σχέση με τη ζήτηση υπηρεσιών στάθμευσης οχημάτων, ώστε να δημιουργούνται πρόσθετα έσοδα για τον δημόσιο φορέα, ενώ ταυτόχρονα η χρήση των υπηρεσιών να παραμένει ελκυστική για το κοινό. Στα πλαίσια των ανωτέρω, ο ΟΛΚΕ Α.Ε προτίθεται να αναθέσει σε ιδιωτικούς φορείς παροχής υπηρεσιών στάθμευσης οχημάτων, για την εξυπηρέτηση του λιμένα και της πόλης. Για τον σκοπό αυτό θα αξιοποιήσει ένα τμήμα της λιμενικής ζώνης για την εγκατάσταση δύο (2) πλωτών σταθμών που θα είναι νεότευκτοι και σχεδιασμένοι για να φιλοξενήσουν αυτή την δραστηριότητα.. Η ανάθεση του δικαιώματος σε ένα ιδιωτικό φορέα παροχής υπηρεσιών στάθμευσης, με σκοπό τη χρηματοδότηση, εγκατάσταση και λειτουργία πλωτών σταθμών στάθμευσης οχημάτων έναντι οικονομικού ανταλλάγματος προς τον Οργανισμό, αποτελεί σύμφωνα με τα παραπάνω δεδομένα την βέλτιστη λύση, που θα καλύψει τους παρακάτω στόχους:

- Την εξυπηρέτηση των χρηστών με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

- Την παραγωγή εσόδων για τον Οργανισμό.
- Την αποφυγή διάθεσης κεφαλαίων από τον Οργανισμό, από τις δαπάνες εγκατάστασης του σταθμού και τις συνακόλουθες δαπάνες για την λειτουργία του.
- Την αποφυγή περαιτέρω δέσμευσης χερσαίων χώρων της ζώνης λιμένα, αλλά και χώρων του αστικού ιστού.
- Την αξιοποίηση της υφισταμένης τεχνολογίας, αλλά και την εφαρμογή καινοτόμων λύσεων, στην αντιμετώπιση τοπικών προβλημάτων».

Η προκήρυξη της δημόσιας αυτής σύμβασης (διαγωνισμού) δημοσιεύτηκε στον τύπο και στο ειδικό τεύχος της Ε.Ε στις 30.6.2007, με εκτιμώμενη αξία χωρίς ΦΠΑ 40.000.000 ευρώ, διάρκειας 480 μήνες. Προθεσμία παραλαβής προσφορών η αιτήσεων συμμετοχής 03/09/2007 και ώρα 14.00 και άνοιγμα των προσφορών 03/09/2007 και ώρα 14.00. Κριτήριο ανάθεσης η χαμηλότερη τιμή.

Η προκήρυξη περιελάμβανε επίσης όλα τα προβλεπόμενα στοιχεία από την οδηγία 2004/18/EK της Ε.Ε, για να συμπληρωθεί σωστά μέσω Internet το αναρτημένο ερωτηματολόγιο, που τελικά της εξασφάλισε τον απαιτούμενο κωδικό NUTS GR 222 δημοσίευσης στο ειδικό τεύχος δημοπρασιών της Ε.Ε.

Τεύχη του διαγωνισμού ζήτησαν και πήραν αρκετές εταιρίες, οι οποίες και έστειλαν εκπροσώπους τους για να διαπιστώσουν επί τόπου τις υπάρχουσες συνθήκες. Διατύπωσαν δε από την αρχή τις επιφυλάξεις τους για την εξασφάλιση ικανής ετήσιας πληρότητας οχημάτων, προκειμένου να ανταποκριθούν στο μεγάλο κόστος κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης της εγκατάστασης.

Με δεδομένο ότι θα ήταν δύσκολο να εφαρμοστεί η προβλεπόμενη από το σχέδιο διαχείρισης της UNESCO απαγόρευση στάθμευσης οχημάτων στην παλιά πόλη της Κέρκυρας και ενδεχομένως και στην ζώνη προστασίας της.

Για τους λόγους αυτούς ο διαγωνισμός τελικά υπήρξε άγονος. Ούτε βέβαια υπήρχαν οι προϋποθέσεις επανάληψης του διαγωνισμού, αφού κανείς από τους καθ' ύλη αρμόδιους, δεν φέρεται διατε-

θειμένος ακόμη και σήμερα, να εφαρμόσει τα προβλεπόμενα από το σχέδιο διαχείρισης, που συνέταξαν οι υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ και του Δήμου Κερκυραίων.

Ο δε Υπουργός ΥΠ.ΠΟ Παύλος Γερουλάνος προφανώς σε συνεννόηση η με υπόδειξη της Υφυπουργού Άντζελας Γκερέκου και βέβαια με εισήγηση της προϊσταμένης της 21^{ης} Ε.Β.Α Δ. Ρηγάκου, δεν ξέρω βέβαια με ποιά νόμιμη διαδικασία ανακάλεσε τις αποφάσεις των προκατόχων του Υπουργών!

Γεγονός όμως παραμένει ότι έκτοτε έχουν περάσει περισσότερο από τρία χρόνια και δεν διαφαίνεται στον ορίζοντα εναλλακτική λύση του προβλήματος στάθμευσης των οχημάτων που εισέρχονται στο δομημένο ιστό της πόλης Κέρκυρας.

Την ίδια ημέρα (30.6.2007) με τη δημοσίευση στις εφημερίδες της προκήρυξης για τούς πλωτούς σταθμούς στάθμευσης οχημάτων, καταχωρήθηκε επίσης στον Ελληνικό τύπο και στο τεύχος δημοπρασιών της Ε.Ε, η διακήρυξη προεπιλογής (Α΄ ΦΑΣΗ) του Κλειστού Δημόσιου Διεθνούς Διαγωνισμού για την ανάθεση με Σύμβαση Παραχώρησης του Έργου:

«Μελέτη- Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία-Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Λιμένα Σκαφών Αναψυχής Κερκύρας και Λειτουργία-Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Καταφυγίου Τουριστικών Σκαφών στη θέση Σπηλιά του Λιμένα Κερκύρας».

Η σύμβαση παραχώρησης θα συναφθεί μεταξύ αφενός της Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε, ως Κυρίου του Έργου και Αναθέτουσας Αρχής και αφετέρου του Παραχωρησιούχου με αντικείμενο: τη μελέτη, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία και την συντήρηση των εγκαταστάσεων του λιμένα Σκαφών Αναψυχής Κέρκυρας για χρονική περίοδο, όπως αυτή θα καθορισθεί με τα συμβατικά τεύχη της Β΄ Φάσης του Διαγωνισμού καθώς και την λειτουργία συντήρηση και εκμετάλλευση του Καταφυγίου Τουριστικών Σκαφών στη θέση Σπηλιά του Παλαιού Λιμένα Κέρκυρας, με αντάλλαγμα την χρήση των εγκαταστάσεων του καταφυγίου για περίοδο που έχει καθορισθεί σύμφωνα με την υπ΄ αριθ. Τ/6048/(ΦΕΚ-830)/25.6.2003 Απόφαση χωροθέτησης & και παραχώρησης του στην ΟΛΚΕ Α.Ε, που προσδιορίζεται σε 33 έτη από την έκδοση της απόφασης αυτής, όπως θα εξειδικευθεί

στα συμβατικά της Β' Φάσης του διαγωνισμού. Εκτιμώμενη Αξία συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ 35.000.000 ευρώ. Προθεσμία για την υποβολή υποψηφιοτήτων 03/09/2007 και ώρα 14.00.

Ο Διαγωνισμός είναι διεθνής, Κλειστός και θα διεξαχθεί σε δύο φάσεις ως ακολούθως:

Α' Φάση: Προεπιλογή υποψηφίων (Παρούσα Φάση)

Β' Φάση : Υποβολή Δεσμευτικών Προσφορών.

Η Αναθέτουσα Αρχή θα προεπιλέξει ως επτά (7) υποψηφίους για την υποβολή δεσμευτικών προσφορών στη Β' Φάση. Οι προεπιλεγέντες υποψήφιοι θα κληθούν να παραλάβουν με ειδική πρόσκληση τη προκήρυξη της Β' Φάσης. Η συνολική προθεσμία της περιόδου μελετών – κατασκευών του έργου εκτιμάται σε είκοσι οκτώ (28) μήνες από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της Σύμβασης Παραχώρησης.

Με δελτίο τύπου στις 03/09/2007 που δημοσιεύτηκε στον τοπικό τύπο, ενημερώσαμε την κοινή γνώμη, για τις εταιρείες που συμμετείχαν στην Α' φάση του διαγωνισμού.

Στον διαγωνισμό εκδήλωσαν ενδιαφέρον και υπέβαλλαν προσφορές οι παρακάτω επτά (7) εταιρείες η όμιλοι εταιρειών:

1. ΣΕΙΡΙΟΣ Α.Ε.Β.Ε
2. LAMDA DEVELOPMENT- DESCON HOLDINGS LTD
3. ΓΑΝΤΖΟΥΛΑΣ ΑΤΕΕ
4. J & P ΑΒΑΕ- ΒΙΟΤΕΡ Α.Ε- ΚΟΡΦΟΥ ΓΟΥΩΤΕΡΠΑΡΚ Α.Ε
5. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΒ Α.Ε- ΚΟΣΜΟΣ ΓΙΩΤΙΝΓ ΑΕ
6. ΛΟΡΔΟΣ ΤΖΕΙΚΟΜΠ ΡΟΘΤΣΙΛΔ (LORD JAKOB ROTHSCILD) – ΠΗΤΕΡ ΜΑΝΚ)- ΤΙΜΟΘΥ ΤΣΑΝΤΓΟΥΙΚ (TOMOTHY CHADWICK)- ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΣΤΑΡΑΣ.
7. ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε- ΚΛΕΑΡΧΟΣ ΡΟΥΤΣΗΣ Α.Ε.- ΤΡΙΤΩΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ Α.Ε.

Τελικά προεπιλέγησαν πέντε (5) οι υπ' αριθ. 1,2,4,5,6.

Μετά από εργασία μηνών της επιτροπής του διαγωνισμού με το υπ' αριθ. 1607/5.0/27.8.2009 έγγραφο μας, τους καλέσαμε να παραλάβουν τις 3 Σεπτεμβρίου 2009 την Διακήρυξη της Β' Φάσης του Διαγωνισμού με τα Παραρτήματα της που περιλαμβάνουν και το Τεύχος του Σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης, για την υποβολή της προσφοράς σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα έγγραφα αυτά. Η σημειωθείσα μεγάλη καθυστέρηση στην χορήγηση στους προεπιλεγέντες αναδόχους της Διακήρυξης της Β' Φάσης του Διαγωνισμού, οφείλεται κατά βάση και στις μεγάλες καθυστερήσεις που σημειώθηκαν στην εξασφάλιση των αδειών χωροθέτησης και περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου της Μαρίνας στα «Καρνάγια», απαραίτητης προϋπόθεσης για την ολοκλήρωση του εν λόγω διαγωνισμού. Μετά την παραλαβή της Διακήρυξης από τους προεπιλεγέντες υποψήφιους αναδόχους του διαγωνισμού, μας υπεβλήθησαν αρκετά διευκρινιστικά ερωτήματα, όπως προβλέπονταν από τη διακήρυξη, στα οποία απαντήσαμε μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες. Γεγονός που φανέρωνε το συνεχιζόμενο ενδιαφέρον των επενδυτών.

Ενώ η δικαστική διαδικασία για την έξωση των «ενοικιαστών» του χώρου που βρισκόταν στο τελικό στάδιο, δεν δημιουργούσε ουσιαστικό πρόβλημα, αφού στα συμβατικά τεύχη της Β' Φάσης του διαγωνισμού, είχε συμπεριληφθεί αναλυτική ενημερωτική έκθεση του νομικού συνεργάτη του ΟΛΚΕ για το στάδιο της δικαστικής διαδικασίας. Ο δε ανάδοχος του έργου θα αναλάμβανε την ολοκλήρωση της.

Ο Οργανισμός Λιμένος με τους δύο αυτούς διεθνείς διαγωνισμούς με συμβάσεις παραχώρησης, για την προώθηση των οποίων δεν διέθετε προηγούμενη εμπειρία, δούλεψε σκληρά για να ανταποκριθεί στις πολύπλοκες διαδικασίες και επέτυχε να τους οδηγήσει στο τελικό τους στάδιο. Όμως ο χρόνος κατάθεσης των τελικών δεσμευτικών οικονομικών και τεχνικών προσφορών για τη μεγάλη Μarina στα Καρνάγια, συνέπεσε με την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση, που δημιούργησε νέα οικονομικά δεδομένα στη χώρα μας, με συνέπεια οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές να μη καταθέσουν προσφορές, ζητώντας να μειωθούν οι οικονομικές απαιτήσεις του

Οργανισμού. Ακόμη ζήτησαν μερικές τροποποιήσεις στη διατύπωση ορισμένων άρθρων του σχεδίου της σύμβασης που τους είχαμε χορηγήσει, ύστερα από σχετική απαίτηση των Τραπεζών, προκειμένου να τύχουν σχετικής δανειοδότησης.

Για τον καθορισμό του ελάχιστου ενιαίου σταθερού ετήσιου ανταλλάγματος, ο ΟΛΚΕ ανέθεσε σε εξειδικευμένο γραφείο τη σύνταξη σχετικής μελέτης σκοπιμότητας.

Σύμφωνα με την προμελέτη, «το Ενιαίο Σταθερό Αντάλλαγμα (ΕΣΑ) προς την ΟΛΚΕ Α.Ε. για τα προτεινόμενα εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης, έπρεπε να κυμαίνεται από 1.9 εκατομμύρια ευρώ μέχρι 3,3 εκ. ευρώ κατ' έτος, με έναρξη καταβολής το 1^ο έτος λειτουργίας της Μαρίνας και περίοδο ωρίμανσης από 4 έως 5 έτη. Η μέση τιμή ανταλλάγματος προκύπτει 2,62 εκ. ευρώ κατ' έτος.

Παράλληλα προτείνεται ο επενδυτής να καταβάλει για τα πρώτα έτη της λειτουργίας του Καταφύγιου, μετά την παράδοση του από την σε εξέλιξη εργολαβία και μέχρι την λειτουργία του έργου ως ενιαίου, ένα «Ετήσιο Σταθερό Αντάλλαγμα (ΕΣΑ)» της τάξης των 100.000-150.000 ευρώ, που αντιστοιχεί στο 40% περίπου των εσόδων του αναδόχου από το Καταφύγιο.

Το ποσόν που προτείνεται να ζητηθεί στο πλαίσιο του διαγωνισμού ως ελάχιστα ίδια κεφάλαια του επενδυτή, το οποίο θεωρείται ότι πιστοποιεί τη δέσμευση του για την υλοποίηση του έργου, είναι της τάξης των 5.000.000 ευρώ. εφ' όσον τεθεί η προϋπόθεση αυτή στον διαγωνισμό, το δυνατό ζητούμενο ενοίκιο προς την ΟΛΚΕ Α.Ε θα πρέπει να μειωθεί, προκειμένου για την ικανοποίηση των λοιπών συνθηκών, ως προς την απόδοση και την κάλυψη των δανειακών κεφαλαίων. Προτείνεται εν τέλει η υιοθέτηση από την ΟΛΚΕ ΑΕ ενός ελάχιστου ζητούμενου «Ενιαίου Σταθερού Ανταλλάγματος» (ΕΣΑ), κάτω από τη μέση τιμή που προσδιορίστηκε και συγκεκριμένα της τάξης των 2,2 έως 2,3 εκ. ευρώ/έτος, ώστε στην διαδικασία του διαγωνισμού, να δοθεί η ευκαιρία στους διαγωνιζόμενους για πλειοδοσία επί του ποσού αυτού.

Ανεξάρτητα από τις αποφάσεις για το ύψος του ανταλλάγματος και των ιδίων κεφαλαίων, ως επιπλέον όφελος του ΟΛΚΕ παραμένει η υλοποίηση ενός τόσο σημαντικού έργου για την πόλη και το νησί

της Κέρκυρας, μέσω του οποίου αναβαθμίζεται η κοινωνικοοικονομική τους εικόνα και το επίπεδο της τουριστικής αγοράς στην οποία απευθύνονται και το οποίο έργο στο τέλος της σύμβασης παραχώρησης, περιέχεται στην κυριότητα του».

Τελικά ο ΟΛΚΕ καθόρισε ως ελάχιστο ετήσιο μίσθωμα το ποσόν των 2.000.000. ευρώ.

Το αρχικά όμως έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον από τα μέλη των Βασιλικών Οικογενειών των Εμιράτων πού είχαν εκφράσει την επιθυμία τους να φθάνουν μέχρι την καρδιά της Ευρώπης με τα κόττερ τους, πού ως γνωστόν προέκυψε από την εκεί επίσκεψη του Υπουργού Υ.ΕΝ Μανώλη Κεφαλογιάννη, παρότι συνεχίστηκε για πολλούς ακόμη μήνες με την επίσκεψη στην Κέρκυρα υψηλόβαθμων αντιπροσωπιών, άρχιζε σιγά –σιγά να ατονεί.

Σε σχετική τηλεφωνική ερώτηση μου προς τον πρόεδρο της Αμερικανοαραβικής εταιρίας Dubai Ports, μου γνωστοποιήθηκε ότι λόγω των πολύπλοκων διαδικασιών του διαγωνισμού, θα συνεργαζόταν με μία από τις προεπιλεγείσες εταιρίες της Α΄ Φάσης του διαγωνισμού.

Ο τελικός προϋπολογισμός του έργου είχε ανέλθει στα 35.500.000 ευρώ, επειδή στο αρχικό ποσό προστέθηκαν οι 500.000 ευρώ για την ριζική ανακαίνιση των παλαιών εκδοτηρίων στο παλιό λιμάνι «Καφε Γιαλί», που σημειωτέον από χρόνια βρίσκονται σε κατάσταση ετοιμορροποίας, με ότι κινδύνους αυτό συνεπάγεται για την άνωθεν διερχόμενη οδό Αρσενίου και τα παρακείμενα πολυώροφα κτίρια.

Διαπίστωση βέβαια που είχαμε κάνει στην αρχή της θητείας μας, αλλά που δυστυχώς οι δικαστικές διαδικασίες στις οποίες κατέφυγαν δύο από τους παλιούς ενοικιαστές τους, δεν μας επέτρεπαν να παρέμβουμε στα πρώτα χρόνια της δικής μας θητείας στον Οργανισμό. Βέβαια στη συνέχεια το έργο αυτό εντάχθηκε, όπως προηγούμενα αναφερθήκαμε στο διεθνή διαγωνισμό με σύμβαση παραχώρησης για τις Μαρίνες.

Είναι και αυτή, η έλλειψη χώρων υγιεινής στην ευρύτερη περιοχή της προκυμαίας του ιστορικού κέντρου της πόλης Κέρκυρας, μία διάσταση που κανείς από τους πολέμιους των αναπτυξιακών πρωτοβουλιών του Οργανισμού ποτέ δεν υπολόγισε.

Εν τω μεταξύ και ενώ βρισκόταν σε εξέλιξη η διεξαγωγή του δια-

γωνισμού του τόσο σημαντικού έργου για την Τοπική και την Εθνική Οικονομία και νέες γενικές διευθύνσεις του ΥΠ.ΠΟ διεκδικούσαν να έχουν άποψη, για την τροποποίηση των έργων του επιχειρησιακού σχεδίου του λιμένας Κέρκυρας!

Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση της Γ.Δ.Α.Π.Κ- ΔΙΚΠΑ Τμήμα Αρχαιολογικών Χώρων Μνημείων και Αρχαιογνωστικής Έρευνας.

Η οποία στις 3-7-2007 με το α.π ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ41/57801/2774 έγγραφο της ζητούσε τις απόψεις της Η' ΕΠΚΑ για την τροποποίηση του Master PLAN του λιμένας Κέρκυρας!

Η οποία βέβαια απάντησε στις 06.07.2007 με το α.π 2915 έγγραφο της, «ότι έχουμε ήδη καταθέσει τις απόψεις μας επί του θέματος, με το υπ' αρ. 802/13-03-2007 έγγραφο μας προς την Γενική Δ/ση Αναστήλωσης Μουσείων και Τεχνικών Έργων του ΥΠ.ΠΟ, η οποία και μας είχε αποστείλει το από 31-01-2007 το σχετικό φάκελο Τροποποίησης των Έργων του Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα Κέρκυρας προς έγκριση.

Η Υπηρεσία μας, από πλευράς αρμοδιότητας της, δεν έχει αντίρρηση για την χορήγηση της έγκρισης στο παραπάνω έργο ...»

Μετά την έγκριση από την ΕΣΑΛ και εν συνεχεία από την ΕΥΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ, της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης, ο Οργανισμός μας συντάσσει πλέον με βάση και τις ενσωματωθείσες στην απόφαση της προϋποθέσεις, την Οριστική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τα προτεινόμενα έργα του λιμένα Κέρκυρας και την στέλνει στην ΕΥΠΕ/ ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία με την σειρά της με το α.π 130112/18.6.2007 έγγραφο της την στέλνει για γνωμοδότηση στις συναρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.

Στις 9.7.2007 η Η Ε.Κ.Π.Α με το α.π 2933 έγγραφο της στέλνει στην 21^η ΕΒΑ, με κοινοποίηση στη Γ.Δ.Α.Π.Κ- ΔΙΚΠΑ Τμήμα Αρχαιολογικών Χώρων Μνημείων και Αρχαιογνωστικής Έρευνας σε συνέχεια του από 03-07-2007 εγγράφου της, το τεύχος της μελέτης για την τροποποίηση της Απόφασης Έγκρισης Περ/κών Όρων των Έργων Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα Κέρκυρας.

Στις 12/7/2007 το Νομαρχιακό Συμβούλιο με την αρ.111- 12/2007 απόφαση του γνωμοδοτεί θετικά για την Μ.Π.Ε του έργου «Τροπο-

ποίηση Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα Κέρκυρας».

Στις 17.7.2007 η Ε.Ε.Α με το α.π Φ4/3/3295 έγγραφο της με φερόμενο χειριστή του θέματος και πάλι τον Δ.Κουρκουμέλη και με υπογραφή της Προϊσταμένης της Καλλιόπη Πρέκα- Αλεξανδρή, απαντάει στην ΕΥΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ, επανερχόμενη στο περιεχόμενο του προηγούμενου α.π Φ/4/3/569/12-2-2007 έγγραφου της.

Κατόπιν των ανωτέρω η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων δεν δύναται να εισηγηθεί επί της ΜΠΕ έργου, έως ότου διευκρινισθούν από τον φορέα του έργου, τα θέματα που τίγονται με το παραπάνω σχετικό έγγραφο μας!

Στις 6-8-2007 η 21^η Ε.Β.Α με προϊστάμενη την κυρία Δ. Ρηγάκου απευθύνεται με το α.π 1527/6-8-2007 έγγραφο της στο Υπουργείο Πολιτισμού Διεύθυνση Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων Τμήμα Αρχαιολογικών Χώρων, Μνημείων και Αρχαιογνωστικής Έρευνας, με περιεχόμενο που θα παραθέσω αυτούσιο, για να επιβεβαιωθούν και σε αυτό το έγγραφο, τα όσα υποστήριξα προηγούμενα, για την εικόνα που μου δημιούργησαν οι θέσεις της αναφορικά με την τροποποίηση έργων του Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα Κέρκυρας.

Σχετικά έγγραφα του παραπάνω εγγράφου:

- 1) Η υπ' αρ.205/22-1-2007 εισήγηση της Εφορείας μας προς την Γενική Δ/νση Αναστήλωσης Μνημείων και Τεχνικών Έργων του Υπουργείου Πολιτισμού.
- 2) Το υπ' αρ. πρ. Φ4/3/569/12-2-2007 έγγραφο της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων.
- 3) Το υπ' αρ. πρ. ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ4157801/2774/3-Ο7-2007 ΕΓΓΡΑΦΟ της ΔΙΚΠΑ του ΥΠΠΟ.
- 4) Το υπ' αρ. πρ. 2915/6-7-2007 έγγραφο της Η' ΕΠΚΑ
- 5) Το υπ' αρ. πρ. 2933/9-7-2007 έγγραφο της Η' ΕΠΚΑ
- 6) Το υπ' αρ. Φ4/3/3295/17-7-2007 έγγραφο της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων.

Κοινοποιήσεις του παραπάνω εγγράφου:

- 1) Η' ΕΠΚΑ
- 2) Υ.ΝΕ.Μ.Τ.Ε. Ηπείρου
- 3) Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων.
- 4) ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ.

Σε συνέχεια των ανωτέρω (3) και (5) σχετικών εγγράφων, σας υποβάλουμε το τεύχος της μελέτης για την τροποποίηση της Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων των Έργων Προγραμματικού Σχεδίου λιμένα Κέρκυρας και σας γνωρίζουμε ότι η Εφορεία μας κατέθεσε τις απόψεις της για το εν λόγω θέμα στην αναφερόμενη στο ανωτέρω (1) σχετικό εισήγηση της προς την Γενική Δ/νση Αναστήλωσης Μνημείων και Τεχνικών Έργων, φωτοαντίγραφο της οποίας σας αποστέλλουμε συνημμένα.

Σημειώνουμε δε ότι η Υπηρεσία μας εμμένει στις απόψεις αυτές, δεδομένου μάλιστα ότι η παλιά πόλη της Κέρκυρας, στην οποίαν εντάσσεται το μεγαλύτερο τμήμα των έργων του λιμένος (το δε υπόλοιπο στο Μαντούκι), εντάχθηκε πρόσφατα στον κατάλογο των Μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής κληρονομιάς της UNESCO με περιφερειακή ζώνη προστασίας την περιοχή του Μαντουκιού.

Η Εφορεία μας ιδιαίτερα επιμένει στην μη κατασκευή κρηπιδώματος ελλιμενισμού πλωτών χώρων στάθμευσης (parking) στην περιοχή μεταξύ του υπήνεμου μόλου και του τουριστικού καταφυγίου της Σπηλιάς λόγω της άμεσης σχέσης και γειτνίασης με το Νέο Φρούριο της Κέρκυρας.

Τέλος επισημαίνουμε ότι απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των συναρμοδίων Εφορειών, από τις οποίες η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων με τα ανωτέρω (2) και (3) σχετικά αναφέρει ότι δεν δύναται να εισηγηθεί επί του θέματος, αν δεν λάβει τις διευκρινίσεις που έχει ζητήσει.

Μετά τα ανωτέρω παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες.

Συνημμένα:

- Τεύχος μελέτης
- Φωτοαντίγραφο των ανωτέρω σχετικών εγγράφων
- Φωτογραφίες της 21^{ης} ΕΒΑ».

Θα προσθέσω μόνο, ότι στα όρια του σχεδίου διαχείρισης της UNESCO, τόσο της ζώνης ένταξης της παλιάς πόλης, όσο και της ζώνης προστασίας της, δεν περιλαμβάνεται η λιμενική ζώνη!

Με νέο έγγραφο της στις 3-10-2007 με α.π Φ4/3-2/4945 η Ε.Ε.Α με υπογραφή της αναπληρώτριας Προϊστάμενης κυρίας Αγγελικής Σίμωση, την επομένη ακριβώς ημέρα 02-10-2007 της συνεδρίασης της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων, στην οποία συζητήθηκε η «ωροθέτηση του Τουριστικού Λιμένα Σκαφών Αναψυχής Κέρκυρας» και που η ίδια συμμετείχε ως εκπρόσωπος του ΥΠ.ΠΟ, απευθυνόμενη στην 21^η ΕΒΑ, επανέρχεται στο ίδιο θέμα με τίτλο του εγγράφου της «Επανεισήγηση χωροθέτησης Τουριστικού Λιμένα Σκαφών Αναψυχής Κέρκυρας», που κοινοποιεί εκτός άλλων και στη Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, και υποστηρίζει:

Σχετικά με το ίδιο θέμα σας πληροφορούμε τα ακόλουθα. Στη σύσκεψη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων στις 02-10-2007 συζητήθηκε και η έγκριση του Έργου «Χωροθέτηση του Τουριστικού Λιμένα Σκαφών Αναψυχής Κέρκυρας» το οποίον εντάσσεται στο Προγραμματικό Σχέδιο του Λιμένα Κέρκυρας.

Για την υπόθεση η Εφορεία σας είχε εκφράσει αναλυτικά τις απόψεις της στο αρ. πρωτ.205/22-01-07 έγγραφο της και μάλιστα διατηρούσατε επιφυλάξεις για τον χώρο που προβλέπεται να κατασκευασθεί ο «Λιμένας Θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων» επειδή εκεί βρίσκεται ο χώρος των παραδοσιακών ναυπηγείων της Κέρκυρας και αλλάζει η χρήση του, από τις τεράστιες επιχώσεις που θα απαιτηθούν. Δεδομένου ότι η παραλιακή ζώνη του λιμένα της Κέρκυρας εντός της οποίας προτείνεται να εκτελεστεί το προαναφερθέν έργο, επίκειται να ενταχθεί στην περιφερειακή ζώνη προστασίας του τμήματος της πόλης,

που έχει προταθεί να συμπεριληφθεί στα Μνημεία Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO.

Παρακαλούμε σε συνεργασία με τις δύο συναρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟ (Η' ΕΠΚΑ και Υ.ΝΕ.Μ.Τ.Ε.Η), που κοινοποιείται το παρόν να εκφράσετε τις απόψεις σας αναλυτικά επί του συγκεκριμένου έργου με γνώμονα πάντα την προστασία και την ανάδειξη των παραδοσιακών ναυπηγείων, αλλά και της επικείμενης κήρυξης και τμήματος της Πόλεως της Κέρκυρας ως Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO.

Η Δ/ση Τουριστικών Λιμένων, πού κοινοποιείται το παρόν, παρακαλείτε να στείλει τον φάκελο της Μελέτης στις τρεις συναρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ (Η' ΕΠΚΑ, 21^η Ε.Β.Α, Υ.ΝΕ.Μ.Τ.Ε.Η).

Στην εν λόγω συνεδρίαση τις 02-10-2007 στην Διυπουργική Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων, ζήτησα να την παρακολουθήσω και να εκθέσω τις απόψεις μου. Στη σχετική παρέμβαση μου παρουσίασα διάφορα στοιχεία, με τα οποία τεκμηρίωνα την θέση του ΟΛΚΕ, ότι ο χώρος των ναυπηγείων δεν ήταν παραδοσιακός. Υπήρξαν, σύμφωνα με μαρτυρίες κατοίκων της περιοχής Μαντούκι, στο παρελθόν παραδοσιακά ναυπηγεία ξύλινων σκαφών, αλλά όχι στο συγκεκριμένο χώρο πού είναι σήμερα, αλλά σε άλλο χώρο πλησίον του κτιρίου των παλαιών σφαγείων. Η κυρία όμως Αγγελική Σίμωση «πεισματικά» διατηρούσε, χωρίς στοιχεία, την αρχική θέση της Ε.Ε.Α, ενώ όλοι οι εκπρόσωποι των άλλων Υπουργείων δεν είχαν καμία αντίρρηση για την προτεινόμενη χωροθέτηση του χώρου, σύμφωνα με την πρόταση του ΟΛΚΕ.

Τελικά εκδόθηκε η αρ.7630/17.4.2008 Απόφαση του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης Αριστόβουλου Σπηλιωτόπουλου που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 168/13.5.2008 για την «Χωροθέτηση Τουριστικού Λιμένα Σκαφών Αναψυχής Κέρκυρας». Απόφαση που έλαβε υπ' όψη εκτός άλλων και: Τα «τα υπ' αριθμ. 204/12.9.2007, 205/2.10.2007, 206/22.2.2008 Πρακτικά της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, στην οποίαν παρέστησαν οι εκπρόσωποι ΥΠ.ΠΟ, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, Υ.Ε.Ν, ΥΠ.ΕΘ.Α/Γ.Ε.Ν, ΥΠ.ΟΙ &

ΟΙΚ., ΥΠ.ΤΟΥΡ.ΑΝ. και σύμφωνα με τα οποία τα προαναφερόμενα μέλη ομόφωνα γνωμοδότησαν θετικά για την χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής εντός της ζώνης λιμένα Κέρκυρας.

Της από 22.2.2008 συνεδρίασης της Διυπουργικής Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων πού τελικά γνωμοδότησε θετικά για την χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα στα «Καρνάγια», είχε προηγηθεί το α.π 272/1.6.20/13.1.2008 έγγραφο μας προς τη Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, με το οποίο τους γνωστοποιούσαμε και νέα στοιχεία για την εξέλιξη του θέματος αυτού.

Συγκεκριμένα η 21^η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων με το α.π 2430/18-1-2008 έγγραφο της προς την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων πού κοινοποιήθηκε στην Γ.Γ.Λ.Λ.Π του ΥΕΝΑΝΠ, από την οποίαν λάβαμε γνώση αφού παραδόξως δεν είχε κοινοποιηθεί στον Οργανισμό μας, διατύπωνε νέα θέση για το εν λόγω θέμα της Μαρίνας στα «Καρνάγια». Σημείωνε δε χαρακτηριστικά ότι

Όσον αφορά την προστασία του χώρου των παραδοσιακών ναυπηγείων, όπου προβλέπεται να κατασκευασθεί ο «λιμένας θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων», σας επισημαίνουμε ότι για τον εν λόγω χώρο, είναι καθ' ύλη αρμόδια η Υπηρεσία Νεωτέρων Μνημείων και Τεχνικών έργων Ηπείρου. Στην οποίαν κοινοποιείται το παρόν και η οποία παρακαλείται για τις δικές της ενέργειες.

Η εν λόγω όμως υπηρεσία ήδη πριν από ένα περίπου χρόνο με το α.π 267/7-2-2007 έγγραφο της προς την Γ.Δ.Α.Μ.Τ.Ε του Υπουργείου Πολιτισμού, αναφορικά με την «Τροποποίηση Έργων Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα Κέρκυρας» είχε γνωμοδοτήσει ότι «δεν έχει αντίρρηση, αρκεί να μην επηρεαστεί από την εκτέλεση εργασιών το διατηρητέο κτίριο, πρώην Βιομηχανικό συγκρότημα ΑΕΒΕΚ».

Στο ίδιο έγγραφο μας προς το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης, σημειώναμε ότι και οι αρχικές επιφυλάξεις της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων για την διάσωση των «παραδοσιακών ναυπηγείων» δεν επιβεβαιώθηκαν στο α.π Φ4/3-2/5270/16-10-2007 νεώτερο

έγγραφο της προς την διεύθυνση σας, στο οποίο με χαρακτηριστική «άνεση» μετά από περίπου 8 μήνες ανασκεύασε τις μέχρι τότε θέσεις της με την διατύπωση

η Εφορεία μας σε συνέχεια του α.π Φ4/569/12-2-2007 εγγράφου της, από πλευράς αρμοδιοτήτων της, δεν θα είχε καταρχήν αντίρρηση ως προς την υλοποίηση του θαλάσσιου τμήματος του έργου ...

Ακόμη στο από 13.1.2008 έγγραφο μας προς την Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του ΥΠΕΧΩΔΕ αναφορικά με την βασιμότητα των ισχυρισμών περί «παραδοσιακών ναυπηγείων», παρείχαμε και νέα αποδεικτικά στοιχεία επιβεβαίωσης της δικής μας θέσης.

Σας ενημερώνουμε ότι μετά από σχετικό αίτημα του Οργανισμού μας, η Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού, μας χορήγησε το α.π 4177/7-2-2008 απόσπασμα χάρτου υπό κλίμακα 1/40.000 λήψης 1969, στον οποίον απεικονίζεται ο συγκεκριμένος χώρος των «παραδοσιακών ναυπηγείων», χωρίς την ύπαρξη ναυπηγικών εγκαταστάσεων!!! Ακόμη προσθέτουμε ότι τα υπάρχοντα σήμερα στον εν λόγω χώρο κτίσματα κατασκευάστηκαν μετά το 1969, είναι δομημένα από σύγχρονα υλικά (σκυρόδεμα ελλενίτ κ.ά.) άνευ αδείας και για τα οποία ήδη από το 2006, η Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου, έχει εκδώσει τα σχετικά πρωτόκολλα κατεδάφισης αυθαιρέτων κτισμάτων.

Στις 9.10.2007 η Ε.Υ.Π.Ε/ΥΠΕΧΩΔΕ με το α.π οικ. 133693 έγγραφο της προς την Ν.Α Κέρκυρας, επέστρεψε τη σχετική θετική γνωμοδότηση του Νομαρχιακού Συμβουλίου, επειδή δεν είχε τηρηθεί η εκ του σχετικού νόμου προβλεπόμενη προθεσμία για την δημοσιοποίηση του φακέλου της προτεινόμενης τροποποίησης του Master Plan του λιμένος Κέρκυρας και ζητούσε να επαναληφθεί από την αρχή η σχετική διαδικασία δημοσιοποίησης.

Το εν λόγω έγγραφο της το κοινοποίησε στον ΟΛΚΕ με την παράκληση:

«1. Να διαβιβάσουμε στην ΕΥΠΕ δύο αντίγραφα της μελέτης του έργου, όπως αυτή εγκρίθηκε με την 1/4.4.2007 Απόφαση της ΕΣΑΛ.

1. όπως διαβιβάσουμε στις αρμόδιες Εφορείες Αρχαιοτήτων τα

απαιτούμενα συμπληρωματικά στοιχεία, σύμφωνα με τα έγγραφα από 6.8.2007 και 17.7.07 αντίστοιχα έγγραφα της 21^{ης} Ε.Β.Α και της ΕΕΑ».

Στις 16.10.2007 όπως ήδη αναφερθήκαμε προηγούμενα η Ε.Ε.Α με υπογραφή της προϊσταμένης της Καλλιόπης Πρέκας, απέστειλε το από 16.10.2007 έγγραφο της προς την Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων, με το οποίο ανακάλεσε τις προηγούμενες απόψεις της Εφορείας της περί ύπαρξης «παραδοσιακού χώρου» στα Καρνάγια.

Οπότε κατέστη δυνατή η έγκριση της χωροθέτησης από τη Διυπουργική Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Τουριστικών Λιμένων του «Λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων». Στη συνέχεια ο Υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης εξέδωσε την α.π 7630/17.4.08 Απόφαση Χωροθέτησης του ως άνω Τουριστικού Λιμένα, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 168/ΤΕΥΧ. ΑΑΛ/13.5.08.

Στις 11.4.2008 το όλο θέμα της «Έγκρισης η μη μελέτης «Τροποποίησης έργων Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Λιμένα Κέρκυρας» συζητήθηκε στο ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ του ΥΠ.ΠΟ στην αρ. 12/11.4.2008 συνεδρίαση του. Στη συνεδρίαση αυτή ζήτησα να συμμετάσχω και να εκθέσω τις απόψεις του ΟΛΚΕ. Αίτημα μου που έγινε δεκτό.

Μεταφέρω αυτούσια την σχετική μου τοποθέτηση, όπως αυτή καταχωρήθηκε στα επίσημα πρακτικά του Κ.Α.Σ. (σελίδα 62-64 ΚΑΣ/11-4-2008).

Στο σημείο αυτό προσέρχεται ο κ. Αλέκος Δεσύλλας- Διευθύνων Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας.

Ο κ. Α. Δεσύλλας αναφέρει ότι ο Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας από το τέλος του 1996 είχε ζητήσει την τροποποίηση της Κοινής Υπουργικής Απόφασης «Έγκριση περιβαλλοντικών όρων για τον Λιμένα Κέρκυρας» που αφορούσε παρεμβάσεις, κατά τη δική τους άποψη, επί το ηπιότερο.

Ζητήθηκαν όλες οι εγκρίσεις αρχικά, διότι πέρασε από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, με την έγκριση του Υπουργείου Πολιτισμού, τον εκπρόσωπο και όλες τις γνωμοδοτήσεις των τεσσάρων Εφορειών και, εν συνεχεία υπήρξε ένα δεύτε-

ρο έγγραφο από την ΕΥΠΕ, (Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος), που το κοινοποιούσε στη Γενική Διεύθυνση Διεύθυνση Αρχαιοτήτων του Υπουργείου απευθείας, καθώς και στην Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων. Υπήρξαν και από εκεί γνωμοδοτήσεις και τελικά εκφράστηκε από την 21η ΕΒΑ μία επιφύλαξη μόνο όσον αφορά σε δύο πλωτά παρκινγκ που ήθελαν να κάνουν στη Κέρκυρα, καθώς υπάρχει το πρόβλημα με την UNESCO. Το πρόβλημα του χώρου στάθμευσης είναι ασφυκτικό, καθώς λόγω των συστημάτων «ISPS» δεν μπορούν να παρκάρουν αυτοκίνητα. Για να δοθεί λύση στο πρόβλημα της στάθμευσης να κάνουν στο τέλος της παλιάς πόλης, στο παλιό λιμάνι της Κέρκυρας, δύο πλωτά παρκινγκ 700 θέσεων. Για τον λόγο αυτό έκανα δύο μικρά κρηπίδωματα, τα οποία ήταν ενδιάμεσα από τον προσήνεμο μόλο του τουριστικού καταφυγίου, κοιτάζοντας τη θάλασσα που είναι δεξιά, στην προκυμαία του ιστορικού κέντρου και από το λιμάνι εσωτερικού που είναι αριστερά. Ουσιαστικά η παρέμβαση αυτή δεν δημιουργούσε κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα. Υπήρξε κάποια επιφύλαξη, επειδή αυτά είναι κοντά στο Φρούριο, αλλά η έκταση είναι πάρα πολύ μικρή. Εκεί ήθελαν, πρωτίστως να δημιουργήσουν μικρούς χώρους υγιεινής, διότι ολόκληρη η προκυμαία του ιστορικού κέντρου δεν έχει και αυτό αποτελεί μεγάλο πρόβλημα, καθώς δεν υπάρχει χώρος για να γίνουν, ενώ ταυτόχρονα, δίνεται διέξοδος στο παρκινγκ της πόλεως.

Ο κ. Πέτρος Θέμελης, Ομότιμος Καθηγητής Αρχαιολογίας στο Πανεπιστήμιο Κρήτης, ζητά από τον κ. Α. Δεσύλλα να δείξει επί χάρτου που είναι τα πλωτά παρκινγκ σύμφωνα με την τροποποίηση που έγινε.

Ο κ. Α. Δεσύλλας υποδεικνύει τις θέσεις στον χάρτη, τον προσήνεμο μόλο του τουριστικού καταφυγίου, τις πλατείες και το λιμάνι το οποίο έχει ήδη κατασκευαστεί. Οι εν λόγω χώροι είναι ενδιάμεσα. Επισημαίνει ότι υπάρχει ένα γενικότερο περιβαλλοντικό πρόβλημα στη περιοχή διότι έχουν συσσωρευτεί παροπλισμένα πλοία και υπάρχουν αναφορές για ρύπανση. Καθένας από αυτούς τους χώρους θα χωρά 350 αυτοκίνητα. Είναι καλαίσθητοι

χώροι και η συγκεκριμένη είναι μία πρακτική που εφαρμόζεται στην Ευρώπη, σε πόλεις όπως η Κέρκυρα, όπου δεν διαθέτουν χώρους, ώστε να μπορούν να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης.

Κατόπιν ερωτήσεων του κ. Π. Θέμελη, ο κ. Α. Δεσύλλας ενημερώνει τα μέλη του Συμβουλίου ότι τα πλωτά παρκινγκ κατασκευάζονται χωρίς μπετόν, όπως ακριβώς τα φεριμπόουτ, χωρίς την ανωδομή. Είναι πιο καλαίσθητα και είναι χαμηλά, κινούνται και σταθεροποιούνται με άγκυρα.

Ο κ. Α. Δεσύλλας πληροφορεί τα μέλη του Συμβουλίου ότι το «ISPS» είναι το σχέδιο ασφαλείας των λιμένων που ισχύει αυτήν την στιγμή για τα κρουαζιερόπλοια που έρχονται στην Κέρκυρα, θα πρέπει να κάνουν διατυπώσεις για να μπουν μέσα. Μέσα στους πλωτούς χώρους ο Δήμος διεκδικεί θέσεις στάθμευσης (στους χώρους του κεντρικού Λιμένα) τις οποίες ο Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας δεν μπορεί να δώσει, για αυτό θέλησαν να δημιουργήσουν χώρους στάθμευσης και μέσα στην πόλη, ώστε να βρεθεί μία λύση για το σημαντικό αυτό πρόβλημα, διότι η πίεση γίνεται ασφυκτική τις ημέρες του Πάσχα. Κατόπιν ο κ. Δεσύλλας αναφέρεται σε επικείμενη σύσκεψη στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, ώστε να ανοίξουν οι πύλες και να εξυπηρετηθεί ο κόσμος τις ημέρες του Πάσχα, αλλά αυτό γίνεται κατά παράβαση των κειμένων διατάξεων, ενώ οι επιθεωρήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις Ηνωμένες Πολιτείες είναι ασφυκτικές, το οποίο σημαίνει ότι τα πλοία που είναι στο «ISPS» και έχουν δικά τους συστήματα και πιστοποιητικά ασφαλείας δεν μπορούν να μπουν στο λιμάνι, διότι χάνουν το πιστοποιητικό τους.

Ο κ. Πέτρος Θέμελης ρωτά εάν τα αυτοκίνητα θα μπαίνουν στα πλωτά παρκινγκ με ράμπες. Ο κ. Δεσύλλας απαντά ότι θα μπαίνουν όπως στα φεριμπόουτ.

Ο κ. Μανώλης Κορρές, Καθηγητής Αρχιτεκτονικής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, ρωτά εάν τα οχήματα που κυκλοφορούν στο λιμάνι είναι συνήθως μικρά, εάν υπάρχουν πολλά φορτηγά που εξυπηρετούν το διαμετακομιστικό εμπόριο, εάν

υπάρχουν τροχόσπιτα, εάν δηλαδή, είναι για μικτή χρήση. Πρωτά ακόμη, εάν για παράδειγμα για τα φορτηγά θα μπορούσαν εναλλακτικά να έχουν στην ενδοχώρα κάποιες θέσεις εκτόνωσης, ώστε να μη συγκεντρώνονται όλα στο λιμάνι.

Ο κ. Δεσύλλας απαντά ότι στην πόλη της Κέρκυρας δεν υπάρχουν πλέον ελεύθεροι χώροι και αυτά τα φορτηγά τα οποία ταξιδεύουν επιτρέπεται να μπουν στο λιμάνι για ένα δώρο. Το κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι πλέον ασφυκτικό. Τα πλωτά παρκινγκ κατά βάση δεν προορίζονται για φορτηγά, διότι αυτά δεν θα μπουν μέσα εφ' όσον πρόκειται να ταξιδεύσουν, διαφορετικά θα βγουν εκτός πόλεως. Τα πλωτά παρκινγκ είναι για τα Ι.Χ αυτοκίνητα κατά βάση, τα οποία σήμερα μένουν στους δρόμους και στα πεζοδρόμια και αυτή είναι η πραγματικότητα. Επειδή έχω ενασχόληση με το αντικείμενο δεν βλέπει δυνατότητα εξεύρεσης λύσης, διότι ακόμα και αν γίνει υπόγειο παρκινγκ στην πλατεία, το αυτοκίνητο θα πρέπει να φθάσει στο κέντρο, οπότε το κυκλοφοριακό επιδεινώνεται, ενώ ο χώρος της δικής τους πρότασης επικοινωνεί κατευθείαν με την πόλη, με το βόρειο και νότιο συγκρότημα και την πλευρά του Φρουρίου.

Αναφέρει ακόμη, ότι σε συζήτηση με τον Δήμαρχο Κερκυραίων, εκείνος τον πληροφόρησε ότι η κ. Κολέτα, εκπρόσωπος της UNESCO, την οποίαν ο Δήμαρχος ξενάγησε, επισκέφθηκε όλους αυτούς τους χώρους και για το συγκεκριμένο σημείο δεν έκανε κάποια ιδιαίτερη παρατήρηση. Η κ. Δ. Ρηγάκου προσθέτει ότι η κ. Κολέτα ασχολήθηκε ιδιαίτερα και έδειξε μεγάλη ευαισθησία στο θέμα του λιμανιού.

Η Λυδία Παλαιοκρασσά Καθηγήτρια Κλασικής Αρχαιολογίας στο Πανεπιστήμιο Αθηνών, ρώτησε εάν μπροστά από το παρκινγκ υπάρχει κάποιος κόμβος. Ο κ. Δεσύλλας απαντά ότι δεν υπάρχει και ακριβώς εκεί εντοπίζεται κυκλοφοριακό πρόβλημα, παρακάτω προς την πόλη, μπροστά από το μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη και το σιντριβάνι που είναι οι πλατείες, χώροι που περιλαμβάνονται στη λιμενική ζώνη, αλλά χρησιμοποιείται άτυπα από τον Δήμο για στάθμευση αυτοκινήτων.

Η κ. Α. Παλαιοκρασσά ερωτά εάν έχει γίνει κυκλοφοριακή μελέτη, γιατί είναι ένας δρόμος ήδη επιβαρυνμένος καθώς και πώς θα γίνεται η είσοδος και η έξοδος των αυτοκινήτων που, ενδεχομένως, επιβαρύνουν την κατάσταση ακόμη περισσότερο.

Ο κ. Δεσύλλας υποδεικνύει στον χάρτη τη θέση όπου θα δημιουργηθεί ένας χώρος για να μπορούν τα αυτοκίνητα να εισέλθουν, να βγουν δηλαδή από την κυκλοφορία, ενώ όλοι οι ελιγμοί θα γίνονται μέσα με έναν κόμβο. Επιπλέον, αυτή η διάταξη αφαιρεί αυτοκίνητα από τον δρόμο γιατί είναι παρκαρισμένα δεξιά-αριστερά και πάνω στο πεζοδρόμιο, ενώ έτσι θα διανοιχθεί χώρος ώστε να εισέλθουν για να προσεγγίσουν το πλωτό παρκινγκ.

Ο κ. Α. Δεσύλλας αναφέρει ότι το συγκεκριμένο σημείο υπάρχει σήμερα, ένας κυματοθραύστης σε κακή κατάσταση, είναι παλιός και έχει πλωτά σκάφη, παροπλισμένα, τα οποία δεν μπορούν να τα απομακρύνουν, παρόλο που έχουν κατασχεθεί. Προσθέτει ότι επί των ημερών του ως βουλευτής, κατάφερε και απομάκρυναν τα κατασχεμένα και είναι το μοναδικό λιμάνι που το έκανε και χρειάστηκαν διαδικασίες δύο χρόνων, ώστε να απαλλαγεί το λιμάνι από αυτά τα οποία βρίσκονταν στο Β.Δ τμήμα του.

Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου κ. Θεόδωρος Δραβίλλας, ρωτά τον κ. Α. Δεσύλλα εάν εκτιμά ότι υπάρχει εναλλακτική τοποθεσία για να χωροθετηθεί το παρκινγκ.

Ο κ. Α. Δεσύλλας απαντά ότι αν γίνεται λόγος για την ξηρά και χερσαίες εγκαταστάσεις, δεν γνωρίζει εναλλακτική τοποθεσία. Γνωρίζει από χρόνια τις διαδικασίες ώστε να γίνει στην πλατεία Σαρόκου ένα υπόγειο παρκινγκ, αλλά για να προσεγγιστεί η πλατεία Σαρόκου που βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, σημαίνει επιδείνωση του προβλήματος και επομένως δεν βλέπει λύση. Παλαιότερα είχε προτείνει τα ανοιχτά περιφερειακά, όμως τώρα έχουν καταληφθεί οι χώροι διότι δεν υπήρξε πρόβλεψη δέσμευσης των, καθώς πάρα κάτω από τα εν λόγω σημεία γίνεται ο βιολογικός καθαρισμός και αυτοί οι χώροι έχουν παραχωρηθεί και δεν υπάρχει ελεύθερος χώρος. Επίσης, επισημαίνει την άποψη ότι το να γίνει ένα περιφερειακό παρκινγκ σε απόσταση 3 και

4 χιλιομέτρων, είναι προφανές ότι δεν θα το χρησιμοποιήσει κανείς. Επομένως, τα πλωτά θεωρεί ότι είναι η μοναδική λύση που υπάρχει αυτήν την στιγμή και δεν δημιουργεί πρόβλημα. Ο θαλάσσιος δε αυτός χώρος δεν ανανεώνεται και εκεί βρίσκονται τα παροπλισμένα σκάφη, που με την ευκαιρία αυτή πρέπει να απομακρυνθούν.

Ο κ. Π. Θέμελης ρωτά αν μπορεί να μειωθεί ο χώρος ο όγκος των παρκινγκ. Ο κ. Δεσύλλας δείχνει το σχέδιο που θα γίνει το ισόγειο των 700 τ.μ, όπου θα γίνουν επίσης χώροι υγιεινής και εκδοτήρια.

Ο κ. Μ. Κορρές ρωτά αν είναι εφικτή μια μετατόπιση των πλωτών η τουλάχιστον μέρος αυτών των εγκαταστάσεων Ν.Δ, δηλαδή αριστερά η θα υπάρξει πρόβλημα με την κυκλοφορία κατά μήκος της παραλιακής.

Ο κ. Α. Δεσύλλας απαντά ότι είναι δύο οι λόγοι που δεν το επιτρέπουν. Ο πρώτος είναι ότι τα λιμάνια είναι για να εξυπηρετούν αυτούς που ταξιδεύουν και επομένως το να ανοίξουν οι πόρτες και να εισέλθουν και άλλα αυτοκίνητα τις ώρες αιχμής θα επιβαρύνουν την κατάσταση. Ο δεύτερος αφορά την ασφάλεια, διότι τώρα ελέγχεται ολόκληρος ο χώρος, καθώς είναι κλειστός. Μία πόρτα υπάρχει, η οποία φρουρείται από τις δυνάμεις του Λιμενικού Σώματος και από την ασφάλεια που είναι υποχρεωμένος να έχει ο Οργανισμός, υποχρέωση που δεν μπορεί να παρακαμφθεί.

Στο σημείο αυτό αποχωρεί ο κ. Αλέκος Δεσύλλας- Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας.

Θα παραθέσω από τα σχετικά πρακτικά μερικές ακόμη τοποθετήσεις μελών του ΚΑΣ, που θεωρώ ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες, για την εξέλιξη του προβλήματος της έλλειψης των απαραίτητων χώρων στάθμευσης, που παραμένει ακόμη και σήμερα 2013 σε έξαρση στην πόλη μας.

Η κ. Δ. Ρηγάτου διευκρινίζει ότι στο σχέδιο διαχείρισης που έχει συνταχθεί από τον Δήμο και το Υπουργείο Πολιτισμού για την διαχείριση της πόλης της Κέρκυρας, το οποίο έχει υποβληθεί και

εγκριθεί από την UNESCO, προβλέπονται μελέτες για την ρύθμιση των σταθμεύσεων σε όλο το ιστορικό κέντρο. Άρα θα γίνουν μελέτες, θα χρηματοδοτηθούν μελέτες. Από ότι φαίνεται το προτεινόμενο πλωτό παρκινγκ δεν προορίζεται για την εξυπηρέτηση του λιμανιού, που θα είχε μία λογική μέσα σε αυτό το έργο. Είναι κυρίως για την εξυπηρέτηση της πόλης και συνεπώς καλό θα ήταν να μην εμπλακούν σε μία τέτοια συζήτηση, γιατί σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να ρυθμιστούν πάρα πολλά κυκλοφοριακά σ' αυτό το κομμάτι του ιστορικού κέντρου και επιπλέον εκεί βρίσκεται και η μία από τις πύλες που σώζεται, γιατί η μεγάλη Πόρτα Ρεάλε καταστράφηκε. Πρόκειται δηλαδή, για πολύ ευαίσθητο σημείο και εφόσον δεν εξυπηρετεί το λιμάνι το παρκινγκ αυτό, η κ. Δ. Ρηγάκου θεωρεί ότι δεν υπάρχει λόγος να συζητηθεί μέσα σε αυτό το πνεύμα. Θεωρεί ότι το πρόβλημα του παρκινγκ πρέπει να αντιμετωπιστεί, αλλά σε αυτό το προτεινόμενο σημείο, θα δημιουργήσει μία άσχημη εικόνα.

Ο κ. Μ. Κορρές Καθηγητής Αρχιτεκτονικής στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, αναφέρει ότι από τα λεγόμενα του κ. Δεσύλλα φάνηκε ότι αυτό το έργο θα εξυπηρετήσει κατά κύριο λόγο το λιμάνι. Από την άλλη, θεωρεί ότι οι χώροι στάθμευσης σε μία πολυσυμφορημένη αστική περιοχή είναι συγκοινωνιακά δοχεία, δηλαδή εάν ο ενδιαφερόμενος δεν βρίσκει στον ένα, αναγκάζεται και πηγαίνει ποιο μακριά και θεωρεί ότι θα εξυπηρετηθούν και οι κάτοικοι. Επιπλέον η εκσκαφή μεγάλων υπόγειων χώρων στάθμευσης μέσα στο ιστορικό αστικό ιστό δεν είναι τόσο εύκολη και είναι άκρως χρονοβόρα εργασία και θα επιδράσει πάρα πολύ στις θεμελιώσεις των σπιτιών που τα περισσότερα είναι παλαιά και θα διακινούνται επί μήνες και έτη φορτηγά με τα υλικά προϊόντα εκσκαφής, με τους βραδείς ρυθμούς που μπορεί να κινηθούν σε μία πολυσυμφορημένη πόλη. Αντιθέτως τα πλωτά παρκινγκ και γενικώς, λύσεις τόσο ελαφρές, όπως τα πλωτά μέσα έχουν εμφανή πλεονεκτήματα. Η δαπάνη είναι ασυγκρίτως μικρότερη για ένα πλωτό έναντι ενός μονίμου, με τους όρους που είναι γνωστοί από μεγάλες πόλεις και γι' αυτό θεωρεί ότι αυτό το παρκινγκ εί-

ναι ωφέλιμο. Η βλάβη που πιθανώς προκαλεί στο περιβάλλον είναι σχετικά μικρή διότι τα υλικά του και η χρωματική τονική του εμφάνιση είναι τέτοια που δεν συγχέεται με το οικοδομικό κεφάλαιο του ιστορικού οικισμού, πολύ περισσότερο συγγενεύει με τα πλωτά μέσα που βρίσκονται στο λιμάνι. Δηλαδή εντάσσεται στο τοπίο των πλωτών μέσων και όχι των κατασκευών και κατά την γνώμη του υπάρχουν πολλά θετικά υπέρ αυτής της προτάσεως».

Θα πρόσθετα ακόμα και την ενδιαφέρουσα επίσης τοποθέτηση του κ. Α. Ξυντάρη ο οποίος «συμφωνεί με την κ. Ρηγάκου, αλλά θεωρεί ότι το πλωτό αυτό παρκινγκ είναι ανά πάσα στιγμή αναστρέψιμο και ένα λιμάνι χρειάζεται πάντα ένα χώρο εξυπηρέτησης. Η υπάρχουσα λιμενική ζώνη δεν επαρκεί ούτε για το ένα τέταρτο της κίνησης. Όλα τα λιμάνια προκειμένου να λειτουργήσουν χρειάζονται μία πενταπλάσια έκταση απ' αυτή που έχουν σαν χώρο λιμένος, διαφορετικά δεν μπορούν να λειτουργήσουν. Επιπλέον όταν σχεδιάστηκαν αυτά τα λιμάνια, δεν υπήρχαν φέριμποτ, ούτε τριαξονικά, επομένως είναι εύλογο να μη επαρκούν οι χώροι των λιμανιών. Με το σκεπτικό ότι το πλωτό παρκινγκ είναι πλήρως αναστρέψιμο και ανά πάσα στιγμή μπορεί να απομακρυνθεί και να σταματήσει η όποια όχληση προς το μνημείο. Θεωρεί ότι μπορεί να αντιμετωπιστεί ως ενδιάμεσο στάδιο, μέχρι την υλοποίηση του προβλεπόμενου σχεδίου».

Ο κ. Ν. Μουρτζάς, έχοντας επισκεφθεί την Κέρκυρα σε περιόδους αιχμής θεωρεί την κυκλοφοριακή μελέτη απαραίτητη. Επομένως θεωρεί καλή λύση το πλωτό παρκινγκ, δεν είναι μεγάλη παρέμβαση και είναι αναστρέψιμη και επίσης είναι μία προσωρινή λύση για τα επόμενα χρόνια που θα γίνει ο γενικότερος σχεδιασμός.

Ο κ. Μ. Κορρές φέρνει ως παράδειγμα τον Τάραντα, το ιστορικό κέντρο του οποίου μοιάζει με την Κέρκυρα. Εκεί απαιτήθηκε η δημιουργία ζώνης για την εξυπηρέτηση του λιμένα και για να μη επιβαρυνθούν τα παλιά κρηπιδώματα, κατασκεύασαν ένα νέο πλωτό και όταν κινείται κάποιος επάνω σε αυτό βλέπει μέσα τις παλιές κατασκευές. Δεν είναι ανάγκη να προσκολληθούν τα μπαζώματα. Θεωρεί τα πλωτά παρκινγκ εξαιρετική λύση, ενδε-

χομένως με μία επιφύλαξη.

«Κατόπιν όλων των προαναφερθέντων το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, αφού έλαβε υπ' όψιν του τα ανωτέρω, καθώς και τις διατάξεις του Ν. 3028/02 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής κληρονομιάς»:

Α) Γνωμοδοτεί ομοφώνως:

Υπέρ της έγκρισης μελέτης «Τροποποίησης έργων του Προγραμματικού σχεδίου (Master Plan) Λιμένα Κέρκυρας με τους ακόλουθους όρους:

1. Επιτρέπεται η δημιουργία λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων, καθώς και εγκατάστασης εξυπηρέτησης υδροπλάνων, εφόσον η ελάχιστη απόσταση των έργων αυτών από τις ενετικές οχυρώσεις της πόλης της Κέρκυρας (Νέο Φρούριο. Λόφος Αβράμη), καθώς και από τα όρια του τμήματος της πόλης της Κέρκυρας, πού είναι κηρυγμένο ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο (Υ.Α 29925/828/27-5-1980, ΦΕΚ 512/Β/4-6-1980), ΕΙΝΑΙ 600μ. και το προαναφερόμενο μνημείο δεν επηρεάζεται αρνητικά από τα εν λόγω έργα ...».
2. Στη θέση εξυπηρέτησης υδροπλάνων να αξιοποιηθούν τα υφιστάμενα κτίρια για την εγκατάσταση δεξαμενών καυσίμων η για όποιες νέες λειτουργίες προκύψουν, καθώς και η χρήση του παρακείμενου χώρου ελεγχόμενης στάθμευσης οχημάτων. Σε περίπτωση που κριθεί αναγκαία η δημιουργία νέου σταθμού καυσίμων με υπόγειες δεξαμενές να προηγηθεί η σχετική έγκριση από την 21^η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων ...».

Στη συνέχεια εκδόθηκε η α.π 74983/3319 ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Β1/Φ52/28-7-2008 Απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού Μιχάλη Λιάπη περί έγκρισης της μελέτης «Τροποποίηση έργου Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Λιμένα Κέρκυρας» με τους όρους που είχε προηγούμενα γνωμοδοτήσει το Κ.Α.Σ.

Ειδικότερα στην παρ. 6 της απόφασης αναφέρεται: «Όσον αφορά το τουριστικό καταφύγιο της Σπηλιάς, θα εξετασθεί η δυνατότητα μείωσης του μήκους του δυτικού κρηπιδώματος, δηλαδή θα απαλει-

φθεί το καμπυλωτό τμήμα και θα κατασκευασθεί μικρό ορθογώνιο»!

Όρος βέβαια απαράδεκτος αφού υπεισέρχεται στα τεχνικά δεδομένα της μελέτης, η οποία είχε από χρόνια εγκριθεί και από το ΥΠ-ΠΟ και το έργο βρισκόταν από το 2007 υπό κατασκευή.

Υποχρεώθηκα να στείλω το α.π 177/1.4.13/6.2.2009 έγγραφο στην ηγεσία του ΥΠ.ΠΟ και για τους λόγους που αναλυτικά ανέφερα, ζήτησα να κινηθούν οι διαδικασίες απόλειψης από την Υπουργική απόφαση της παραγράφου 6.

Τελικά μετά από 2,5 χρόνια απίστευτων και αντιαναπτυξιακών διαδικασιών, εκδόθηκε η α.π οικ. 142054/10 Ιουλίου 2009 ΚΟΙΝΗ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΥΠΕΧΩΔΕ-ΥΠ. ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ-ΥΠ. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ-ΥΕΝΑΝΠ, περί τροποποίησης της με α.π 106560/22.6.2001 ΚΥΑ Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων για τα Έργα λιμένα Κέρκυρας. Στην οποία όμως «δεν περιλαμβάνεται η κατασκευή του προτεινόμενου Ξενοδοχείου στην μαρίνα, για το οποίο απαιτείται νέα περιβαλλοντική αδειοδότηση»!!!

Η τυπική πλέον διαδικασία υπογραφής της ως άνω ΚΥΑ, υπήρξε και αυτή ιδιαίτερα χρονοβόρα, παρά το γεγονός ότι παρακολουθούσα καθημερινά προσωπικά τις εξελίξεις. Διότι με τους συχνούς Κυβερνητικούς ανασχηματισμούς αυτής της περιόδου, συνέβη να έχουν υπογράψει π.χ. οι δύο από τους 4 Υπουργούς, οι οποίοι εν τω μεταξύ είχαν αντικατασταθεί, με συνέπεια η όλη διαδικασία έπρεπε να ξεκινήσει από την αρχή!

Οι εξωφρενικές αυτές διαδικασίες, οι οποίες βέβαια επανελήφθησαν, όπως θα αναφερθώ στη συνέχεια και στην περίπτωση της Γαρίτσας, τις περιγράψαμε συνοπτικά στο από 21.02.2009 δελτίο τύπου που εξέδωσε για τις διαδικασίες αυτές ο ΟΛΚΕ και δημοσιεύτηκε στις τοπικές Κερκυραϊκές εφημερίδες.

«Με την από 10 Ιουλίου 2009 Κοινή Απόφαση των Υπουργών ΠΕ. ΧΩ.ΔΕ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, εγκρίθηκε η τροποποίηση της από 22.6.01 υφιστάμενης ΚΥΑ. Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων για τα έργα του Λιμένα Κέρκυρας. Την εν λόγω τροποποίηση είχε ζητήσει ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας Α.Ε, με το από 9 Νοεμβρίου έγγραφο του, από την ειδική Υπηρεσία Περιβάλ-

λοντος (Ε.Υ.ΠΕ.) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε υποβάλλοντας σχετική μελέτη, προκειμένου να εντάξει στο Νέο Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) του Λιμένα Κέρκυρας:

- Τη δημιουργία λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων,
- Τη δημιουργία χώρου ελλιμενισμού για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων,
- Τη δημιουργία νέου σταθμού ανεφοδιασμού καυσίμων με υπόγειες δεξαμενές,
- Την κατασκευή κρηπιδώματος ελλιμενισμού πλωτών χώρων στάθμευσης (Parking).

Για την έγκριση της εν λόγω τροποποίησης μεταξύ άλλων προαπαιτήθηκαν:

- Έγκριση της Διυπουργικής Επιτροπής Σχεδιασμού & Ανάπτυξης Λιμένων,
- Γνωμοδότηση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Κέρκυρας,
- Απόφαση Οροθέτησης του λιμένα θαλαμηγών και μικρών κρουαζιερόπλοιων από το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης,
- Απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού για τα νέα έργα που εντάχθηκαν στην εν λόγω τροποποίηση,
- Έγκριση της Διεύθυνσης Λιμενικών Έργων/Γ.Γ.Δ.Ε του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε κ.ά.

Η έκδοση της εν λόγω Κοινής Υπουργικής Απόφασης έχει ιδιαίτερη βαρύτητα και σημασία για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του Λιμένα, αφού αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την δημοπράτηση- κατασκευή των νέων έργων που εντάχθηκαν στο Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) του Λιμένα Κέρκυρας.

Κατά κανόνα όταν προσπαθώ σε συναντήσεις με φιλικά πρόσωπα να εξηγήσω, γιατί υπήρχαν αυτές οι μεγάλες καθυστερήσεις, συχνά μου έλεγαν «γιατί τα λες τώρα και όχι τότε».

Η αλήθεια είναι ότι είχα κατά καιρούς αναφερθεί με κάθε λεπτο-

μέρεια και με ειλικρίνεια, μέσα από τα τοπικά ΜΜΕ, σε όλες τις δραστηριότητες του ΟΛΚΕ. Όμως λίγοι παρακολουθούσαν αυτού του είδους τις ανακοινώσεις. Ενώ μια σαφώς μεγαλύτερη μερίδα της κοινωνίας, αρκείτε στο να επαναλαμβάνει, συκοφαντίες ορισμένων κύκλων που είχαν συγκεκριμένες επιδιώξεις και σκοπιμότητες, «ότι ο ΔΕΣΥΛΛΑΣ δεν ξοδεύει χρήματα για να τα στέλνει στην Κυβέρνηση και να παίρνει μπόνους»! Οι «γνωστοί – άγνωστοι» αυτοί κύκλοι, γνωρίζουν πολύ καλά τον τρόπο να ασκούν «πιέσεις» για να εξυπηρετούν διαχρονικά τα συμφέροντά τους.

Είναι αδύνατον ο απλός πολίτης να αντιληφθεί τις μεθοδεύσεις αυτές, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που δεν έχει τις απαιτούμενες γνώσεις, όπως στην προκειμένη περίπτωση του Οργανισμού Λιμένος, που όταν ανέλαβα τα καθήκοντά μου, παρά το γεγονός ότι από διάφορες θέσεις είχα επί χρόνια ασχοληθεί με το Λιμάνι, στην αρχή δεν γνώριζα ούτε το 20% του αντικείμενου του!

Μετά την Κυβερνητική αλλαγή του Οκτωβρίου 2009, με Υφυπουργό Πολιτισμού την Άντζελα Γκερέκου, το αναπτυξιακό πρόγραμμα του ΟΛΚΕ, μπήκε σε νέα περιπέτειες. Συγκέντρωσε στο γραφείο της όλους τους φακέλους των νέων έργων που είχε προωθήσει η διοίκηση του Οργανισμού και ανέθεσε στον Κερκυραϊκής καταγωγής σύμβουλο της «Μαρίτσα» να τους ελέγξει και να εντοπίσει τις υπάρχουσες ελλείψεις τους.

Όταν το πληροφορήθηκα την πήρα στο τηλέφωνο, προσπάθησα να την ενημερώσω και αφού μου επιβεβαίωσε το γεγονός, με παρέπεμψε να μιλήσω μαζί του.

Τον πήρα στο τηλέφωνο δύο, τρεις φορές, όμως διαπίστωσα, παρά την προθυμία του και την ευγένεια του, ότι ήταν παντελώς άπειρος στο συγκεκριμένο αντικείμενο και δεν έδωσα συνέχεια.

Μετά από μερικούς μήνες, δυστυχώς φάνηκαν οι πρώτες άστοχες παρεμβάσεις του ΥΠ.ΠΟ.

Χωρίς καμία απολύτως αιτιολόγηση ο Υπουργός Πολιτισμού Πάυλος Γερουλάνος, με το α.π ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Β1/Φ52/4.3.2010 έγγραφο του προς την Γραμματεία του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (ΚΑΣ), διαβίβασε εκ νέου τον φάκελο της Τροποποίησης των Έργων του Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) του Λι-

μένα Κέρκυρας, για την κατά νόμο γνωμοδότηση του!

Χωρίς να αναφέρεται και χωρίς να ανακαλέσει ως είχε εκ του νόμου υποχρέωση την απόφαση του προκατόχου του Υπουργού Μιχάλη Λιάπη, ο οποίος ως γνωστόν είχε αποδεχτεί με την α.π ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Β1/Φ52/28.7.2008 Απόφαση του, την από 11-4-2008 γνωμοδότηση του ΚΑΣ!

Την ίδια δυστυχώς μεταχείριση επεφύλαξε το ΥΠ.ΠΟ και στο έργο της Γαρίτσας, όπως αναλυτικά θα αναφερθώ στη συνέχεια.

Για τις αναπτυξιακές όμως αυτές πρωτοβουλίες του Οργανισμού, είχαν προηγούμενα αναφερθεί με ιδιαίτερα θετικά σχόλια στη βουλή ο Υπουργός ΥΕΝΑΝΠ Μανώλης Κεφαλογιάννης και ο βουλευτής Κερκύρας Νίκος Δένδιας Συγκεκριμένα στις 20 Σεπτεμβρίου 2006, στη συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής & Εμπορίου της βουλής, αναφέρθηκαν, όπως προκύπτει από το από 25.9.2006 δελτίο τύπου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στο λιμάνι της Κέρκυρας.

Μανώλης Κεφαλογιάννης Υπουργός ΥΕΝΑΝΠ. «Το χαρακτηρίσε ως πρότυπο για την ανάπτυξη των λιμένων της υπόλοιπης Ελλάδας».

Νίκος Δένδιας βουλευτής Ν.Δ. «Πρέπει να πούμε ένα μεγάλο μπράβο στον διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας, τον Αλέκο Δεσύλλα, πρώην συνάδελφο μας, για τις τεράστιες προσπάθειες που έχει καταβάλει».

Ο προγραμματικός σχεδιασμός του Λιμένα Κέρκυρας, αναφέρεται και στο α.π 70/1.4.1/18.1.2008 έγγραφος μας προς τη Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής της Γ.Γ.Α.Α.Π/ΥΕΝΑΝΠ, σε συνέχεια του από 09.01.2008 σχετικού αιτήματος της.

Σε συνέχεια του α.π 8117.1/01/08/09-01 σχετικού αιτήματος σας, σας στέλνουμε συνοπτικό υπόμνημα αναφορικά με την υπάρχουσα κατάσταση, τους προγραμματισμούς και τις προοπτικές του Λιμένα Κέρκυρας, αλλά και γενικά τις απαιτούμενες θεσμικές παρεμβάσεις για την εύρυθμη λειτουργία των λιμένων και την αποδοτικότερη οικονομική τους εκμετάλλευση.

13. Προοπτικές Ανάπτυξης Λιμένα Κέρκυρας

Βασικό όραμα του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας είναι η δημιουργία των προϋποθέσεων για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων υψηλής ποιότητας, που σε συνδυασμό με την επίτευξη υψηλών δεικτών ασφαλείας, να ικανοποιούν τις σχετικές ανάγκες των χρηστών του Λιμένα. Παράλληλα βέβαια με την προστασία του περιβάλλοντος, την ενίσχυση του τουρισμού και την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του νομού.

Στους σκοπούς της εταιρείας συνοπτικά περιλαμβάνονται:

1. Η παροχή κάθε είδους υπηρεσιών στους χρήστες, η αναβάθμιση, η συντήρηση, η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός της υποδομής και της ανοδομής του λιμένα.
2. Η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και της καλύτερης δυνατής διακίνησης επιβατών, οχημάτων και φορτίων.
3. Η επίτευξη υψηλών δεικτών ασφαλείας, για την προστασία των λιμενικών εγκαταστάσεων, των πλοίων και των χρηστών του λιμένα.
4. Η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.
5. Η ανάληψη εκτέλεση προγραμμάτων, μελετών και έργων σχετικών με τις προβλεπόμενες από το καταστατικό του και το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δραστηριότητες, που χρηματοδοτούνται από Εθνικούς, Κοινοτικούς ή άλλους πόρους, που εντάσσονται στα πλαίσια της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής.
6. Η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και άλλης εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπη-

ρεσιών.

7. Η αναβάθμιση των υποδομών και των παρεχομένων υπηρεσιών, μέσω τεχνολογικού και οργανωτικού εξοπλισμού.
8. Η μέριμνα για την λειτουργική και αισθητική διάρθρωση του λιμένα.
9. Η εποικοδομητική συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα, τους τοπικούς φορείς, τους φορείς αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας και ευρύτερα με την κοινωνία που βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με τη Ζώνη Λιμένα.
10. Η αποφυγή δραστηριοποίησης σε ανταγωνιστικές δραστηριότητες με τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης κυρίως των γειτονικών λιμένων της χώρας μας.
11. Η δημιουργία μαρίνων- τουριστικών καταφυγίων και η επέκταση των υπαρχουσών υποδομών, για την υποδοχή μεγαλύτερου αριθμού κρουαζιερόπλοιων. Τομέας που η Κέρκυρα εμφανίζει σημαντικά στρατηγικά πλεονεκτήματα, όπως είναι η γεωγραφική της θέση, η πολιτιστική της υποδομή και παράδοση. Στα πλαίσια αυτά θα ζητηθεί αρμοδίως, η επέκταση της ζώνης λιμένα Β.Δ μέχρι τις εκβολές του «Ποταμού».
12. Στην εν λόγω επέκταση θα μπορούσε να χωροθετηθεί ένα μικρού μεγέθους εμπορικό λιμάνι και μία επισκευαστική ζώνη μικρών σκαφών, πίσω από τις εγκαταστάσεις του Βιολογικού Καθαρισμού Λυμάτων του Δήμου Κερκυραίων. Με το δεδομένο ότι η σημερινή χρήση του λιμένα Κέρκυρας για εμπορικές δραστηριότητες, δεν είναι συμβατή με τον κυρίαρχο χαρακτήρα του. Πού είναι επιβατικός και τουριστικός.
13. Η συνεργασία και η συμμετοχή σε προγράμματα της Ε.Ε, για την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος, την ανταλλαγή πληροφοριών κ.ά , από κοινού με άλλα Κοινοτικά ή μη λιμάνια της Αδριατικής.
14. Το σχέδιο δράσεων – ανάπτυξης εργασιών συντίθεται:

- Δράση υλοποίησης των επενδύσεων του Master –Plan
- Δράση περαιτέρω ανάπτυξης και επέκτασης των εργασιών

Περιγραφή της δράσης:

Το φυσικό αντικείμενο της δράσης είναι η υλοποίηση των έργων της λιμενικής υποδομής, που περιέχονται στον αναθεωρημένο προγραμματικό σχεδιασμό του ΟΛΚΕ Α.Ε.

Στόχοι της δράσης είναι:

- Η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός της υπάρχουσας λιμενικής υποδομής.
- Η παροχή περισσότερο αποτελεσματικών και λειτουργικών λιμενικών υπηρεσιών.
- Η δημιουργία υποδομής για την υποδοχή περισσότερων και μεγαλύτερων πλοίων ακτοπλοΐας και αναψυχής.

Έργα εντασσόμενα στη δράση:

- Επέκταση προσήνεμου μόλου και καθαίρεση του αποσπασμένου κυματοθραύστη, έργο που βρίσκεται σε εξέλιξη και μέχρι σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες εκσκαφών θεμελίωσης και μέρους των εκσκαφών της λιμενολεκάνης των ελιγμών των πλοίων. Η απορρόφηση του έργου εκτιμάται μέχρι σήμερα περίπου στο 5%. Για τη λειτουργία του έργου απαιτείται η εκτέλεση συμπληρωματικών εκσκαφών της λιμενολεκάνης συνολικής δαπάνης 2.587.765,08 ευρώ, που δεν έχουν προβλεφθεί στην αρχική μελέτη του έργου.
- “Υπήνεμος Μόλος – Κρηπιδώματα Ε/Γ-Ο/Γ Εσωτερικού”, έχει μέχρι σήμερα εκτελεσθεί το σύνολο των λιμενικών εργασιών και των εργασιών ανωδομής πλην των ασφαλτοστρώσεων. Η απορρόφηση του έργου εκτιμάται στο 95%. Για τη λειτουργία του έργου απαιτείται συμπληρωματική δαπάνη 879.994,16 ευρώ, προκειμένου να εκτελεστούν οι απαιτούμενες σκυροδετήσεις για την διαμόρφωση ραμπών φορτοεκφόρτωσης και ηλεκτρομηχανολογικών εργασιών που δεν είχαν προβλεφθεί στην αρχική μελέτη του έργου, που συντάχθηκε επί της θητείας της

προηγούμενης διοίκησης του Οργανισμού.

- Δημιουργία τουριστικού καταφυγίου στη θέση «Σπηλιά» στο χώρο του παλιού Λιμένος, χωρητικότητας 80 σκαφών μήκους 12-25 μ. Έργο που βρίσκεται σε εξέλιξη, με προβλεπόμενο χρόνο περαίωσης το τέλος του 2008.
- Νέος λιμένας σκαφών αναψυχής στη θέση «Καρνάγια» για τον ελλιμενισμό 100 σκαφών μήκους 30-140 μ. Το έργο προβλέπεται να εκτελεστεί με τη μέθοδο σύμβασης- παραχώρησης και ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη η 1η φάση του διεθνούς διαγωνισμού.
- Έχει ήδη χωροθετηθεί ο χώρος ελλιμενισμού υδροπλάνων και ήδη γίνονται συζητήσεις για τριετή παραχώρηση του, με αντάλλαγμα την δημιουργία της αναγκαίας υποδομής και καταβολής ετήσιου μισθώματος.
- Κατασκευή και λειτουργία δύο (2) πλωτών πάρκινγκ αυτοκινήτων δυναμικότητας 350 θέσεων το καθένα, με τη μέθοδο της σύμβασης παραχώρησης. Ο διεξαχθείς διαγωνισμός απέβη άγονος, γιατί οι επενδυτές έκριναν ασύμφορη την επένδυση. Εξετάζεται από τον ΟΛΚΕ Α.Ε η δυνατότητα να δοθούν πρόσθετα κίνητρα στους επενδυτές, όπως η εκμετάλλευση υπαρχόντων στη ζώνη λιμένα καταστημάτων.
- Θέση σε λειτουργία τουριστικού τρένου μέσα στη Ζώνη Λιμένα για την μεταφορά των επιβατών κρουαζιερόπλοιων, από το κτίριο του επιβατικού σταθμού εξωτερικού στο νέο λιμάνι, στο Παλιό λιμάνι που βρίσκεται σε απόσταση 2 χλμ. Στην προκυμαία του ιστορικού κέντρου της πόλης της Κέρκυρας.
- Απαραίτητες θεσμικές παρεμβάσεις:
- Τροποποίηση της από 04/02/2003 Σύμβασης Παραχώρησης, για τον περιορισμό της ζώνης λιμένα από χώρους μη αναγκαίους για την λειτουργία και εκμετάλλευση του Λιμένα και συγχρόνως η επέκτασης της Β.Δ, για την δημιουργία μικρού εμπορικού λιμένα και επισκευαστικής μονάδας μικρών σκαφών.

- Για την εύρυθμη λειτουργία και οικονομική εκμετάλλευση της Ζώνης Λιμένα, πρέπει να αρθούν οι ερμηνευτικές νομικές αμφισβητήσεις που έχουν ήδη προκύψει σε δύο βασικά ζητήματα.
 1. Στη λήψη μέτρων προστασίας των χώρων της ζώνης λιμένα.
 2. Στην εφαρμογή των διατάξεων περί εμπορικών μισθώσεων στους χώρους της Χερσαίας ζώνης Λιμένα. Έχει ήδη προταθεί από τον Οργανισμό μας στο Υ.Ε.Ν.Α&Ν.Π η προσθήκη τριών νέων παραγράφων στο άρθρο 24 του Ν. 2932/200Ι, με την κατάθεση της συνταχθείσας από εμάς σχετικής τροπολογίας.
- Για την κάλυψη της ανάγκης δωρεάν μεταφοράς επιβατών-τουριστών σε χώρο πλησιέστερα προς την παλαιά πόλη της Κέρκυρας , μέσα όμως στα όρια της Ζώνης Λιμένα με ιδιόκτητα λεωφορεία του ΟΛΚΕ Α.Ε, απαιτείται η τροποποίηση της Υπουργικής Απόφασης του Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών με αριθ. Δ/16900/2250/1976/ ΦΕΚ 8288/24-06-1976, «περί τροποποιήσεως και κωδικοποιήσεως εις ενιαίο κείμενο των εν ισχύει κανονιστικών αποφάσεων. Περί χορηγήσεων αδειών κυκλοφορίας λεωφορείων Ι.Χ.», προκειμένου να περιληφθούν και οι Οργανισμοί Λιμένα, περιοριστικά βέβαια μέσα στα όρια της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα.
- Για την ελαχιστοποίηση των δαπανών λειτουργίας χώρων ελεγχόμενης στάθμευσης στη ζώνη λιμένα, που έχουμε δημιουργήσει για την εξυπηρέτηση των χρηστών του, απαιτείται η έκδοση και διάθεση μέσω τρίτων καρτών ελεγχόμενης στάθμευσης. Απαιτείται όμως με βάση την κείμενη Νομοθεσία η έκδοση Απόφασης του Υπουργού Οικονομίας & Οικονομικών για τις Ζώνες λιμένων αντίστοιχη με την αριθμ. 1049940/337/0015/ΠΟΛ. 1104/25-04-1994 Απόφαση για τα «εκδιδόμενα Φορολογικά στοιχεία για την διάθεση καρτών ελεγχόμενης στάθμευσης οχημάτων σε Δημοτικές θέσεις»
- Σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 93 του Ν.3542/ΦΕΚ 50α τα πρόστιμα από τις διοικητικές παραβάσεις του Κ.Ο.Κ εκτός

της παράνομης στάθμευσης που επιβάλλονται από όργανα των Λιμενικών Αρχών μέσα στα όρια της Ζώνης Λιμένα διανεμόνται στους Ο.Τ.Α, ενώ θα έπρεπε να αποτελούν έσοδα των Οργανισμών Λιμένων, προκειμένου να καλύπτεται μέρος των δαπανών κατασκευής και συντήρησης των, η προμήθεια εξοπλισμού και υλικών για την διασφάλιση της λειτουργικότητας και της τάξης στους χώρους των λιμένων και ειδικότερα για την προστασία των διακινούμενων επιβατών, φορτίων και πλοίων που εισέρχονται στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης του Οργανισμού (Ν.2575/1998 ΦΕΚ 234/2008).

- Ως γνωστόν ο Οργανισμός Λιμένος καταβάλλει υπέρ του Δημοσίου ετήσιο μίσθωμα για τη χωροθέτηση του Τουριστικού Καταφυγίου στη «Σπηλιά», ενώ για την ίδια ζώνη υπάρχει και η υποχρέωση καταβολής ετήσιου μισθώματος 2% επί του κύκλου εργασιών του, που απορρέει από την σύμβαση παραχώρησης στον ΟΛΚΕ της Ζώνης Λιμένα.
- Μέσα στα όρια της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα και εκτός της περιφραξης του Κεντρικού Λιμένα, όπως είναι γνωστόν διέρχεται μία από τις βασικές οδικές αρτηρίες εισόδου και εξόδου στην πόλη της Κέρκυρας. Για την ασφαλιότητα της λόγω εκτεταμένων φθορών, απαιτείται το ποσόν των 500.000 ευρώ.
- Απαιτείται επίσης η ενημέρωση των Λιμενικών Αρχών για τις αρμοδιότητες των Οργανισμών Λιμένων, για την άρση των συχνά επαναλαμβανόμενων αμφισβητήσεων, από τις εκάστοτε διοικήσεις των Λιμεναρχείων που επικεντρώνονται στη φράση, «οι Οργανισμοί Λιμένα είναι Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου, δηλαδή απλά Ανώνυμες Εταιρείες»!

Δυστυχώς όμως οι θεσμικές προτάσεις μας, παρά το γεγονός ότι συνοδευόταν και από τα σχέδια των τροπολογιών και των Υπουργικών αποφάσεων που είχαμε συντάξει και τις προσωπικές μας παρεμβάσεις σε όλα τα επίπεδα της γραφειοκρατίας, δεν υλοποιήθηκαν στη διάρκεια της θητείας μας στον ΟΛΚΕ. Τον Αναπτυξιακό μας όμως σχεδιασμό, μπορέσαμε να τον παρουσιάσαμε σε αρκετές ημε-

ρίδες, τόσο στην Ελλάδα, όσο και στο εξωτερικό.

Μεταξύ άλλων ημερίδων, συμμετείχα ως εισηγητής στη 2η Έκθεση Νέων & Ειδικών μορφών Τουρισμού ACTIVETRIP 2009 που διοργάνωσε ο Όμιλος ΕΞΠΡΕΣ-Καλοφωλιά στην Πάτρα με θέμα «Οι μαρίνες και ο ρόλος τους στην ανάπτυξη του θαλάσσιου Τουρισμού- Η περίπτωση της Πάτρας και άλλων πόλεων - Εμπειρίες και προοπτικές».

Στην εισήγηση μου κατέθεσα τις εμπειρίες μου αναφορικά με τις χρονοβόρες διαδικασίες που απαιτούνται για την έγκριση των σχετικών μελετών και την ολοκλήρωση των διαδικασιών περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Ζήτησα να αναμορφωθεί και να απλοποιηθεί το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο. Αναφέρθηκα επίσης στις προοπτικές ανάπτυξης του Θαλάσσιου Τουρισμού στη χώρα μας και ειδικότερα στις πρωτοβουλίες του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας για την κατασκευή των δύο (2) Μαρίνων αστικού τύπου στη «Σπηλιά» και στα «Καρνάγια», προκειμένου να αξιοποιηθεί η πλεονεκτική θέση της Κέρκυρας, ως πύλη εισόδου στις Ελληνικές Θάλασσες από Ιταλία και Αδριατική και ευρύτερα από την δυτική λεκάνη της Μεσογείου. Τόνισα επίσης την ανάγκη επιτάχυνσης της δημιουργίας «Μαρινών» στη χώρα μας, προκειμένου να καλυφθεί η υπάρχουσα αυξημένη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού θαλαμηγών στη Μεσογειακή λεκάνη, για την οποία ήδη καταβάλλονται σημαντικές προσπάθειες από άλλα Μεσογειακά Κράτη».

Ενώ η ευρύτερη γνωστοποίηση του αναπτυξιακού μας προγράμματος στο θαλάσσιο τουρισμό, προκάλεσε το ενδιαφέρον ακόμη και Ιταλικών λιμένων όπως του Μπρίντιζι, της Ανκόνα κ.ά, οι οποίοι με κάλεσαν να τα επισκεφθώ για να τους μεταφέρω τις εμπειρίες μου από διαγωνισμούς με σύμβαση παραχώρησης, οι αντιδράσεις στην Κέρκυρα δεν περιορίστηκαν μόνο για τα «Καρνάγια», αλλά επεκτάθηκαν και για το Τουριστικό Καταφύγιο της «Σπηλιάς».

Ο τίτλος της εφημερίδας «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ» της 29ης Σεπτεμβρίου 2008 είναι απόλυτα χαρακτηριστικός του αρνητικού κλίματος που δημιουργήθηκε.

«ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΑΡΙΝΑ ΣΤΗ ΣΠΗΛΙΑ ΘΑ ΖΗΤΗΣΕΙ Η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΚΕΡΚΥΡΑΙ-

ΩΝ. Γιατί κρύβει την πόλη.

- Προβλέπεται η κατασκευή λιθοδομής ύψους 3 μέτρων.
- Αιχμές Γ. Μάμαλου για την έγκριση της μελέτης από το Κ.Α.Σ.».

Αναμόρφωση της μελέτης στο έργο της υπό κατασκευής μαρίνας στο «Καφε Γυαλι» αναμένεται να ζητήσει στην αποψινή συνεδρίαση του Δ.Σ Κερκυραίων ο αντιδήμαρχος Γ. Μάμαλος, θεωρώντας ότι ο χώρος όπως διαμορφώνεται προσβάλει την εικόνα της περιοχής. Μιλώντας στην «Ε» δήλωσε επίσης απορία για την έγκριση της μελέτης από το κατά τα άλλα αυστηρό και νομότυπο Κ.Α.Σ. Σύμφωνα με τον Γ. Μάμαλο, η μελέτη του έργου προβλέπει την κατασκευή ογκώδους λιθοδομής (δηλαδή τοίχους από πέτρες) ύψους τριών μέτρων πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, πού όταν διαμορφωθεί, θα αλλοιώσει οπτικά ένα από τα χαρακτηριστικότερα σημεία της ενταγμένης στον κατάλογο της UNESCO παλιάς πόλης.

Είχε προηγηθεί συλλογή υπογραφών με ταυτόσημες απόψεις με πρωτοβουλία συμπολιτών μας, που συγγενικά τους πρόσωπα διέθεταν σκάφη αναψυχής και είχαν διοικητική ανάμειξη στη παρακείμενο μικρό καταφύγιο σκαφών Αναψυχής στο «Μανδράκι», πού βρίσκεται πίσω από το Νέο Φρούριο».

Προσπάθησα να εξηγήσω μέσα από τα τοπικά ΜΜΕ την αβασιμότητα των επιφυλάξεων που είχαν διατυπωθεί, αλλά ως συνήθως οι κριτικές βρίσκουν εύκολα αποδοχή και υποστήριξη σε μερίδα συμπολιτών μας που δεν έχουν την δυνατότητα να αντιληφθούν την βασιμότητα η μη των επιχειρημάτων, που κατά κόρον καθημερινά ανακυκλούνται.

Επειδή τα «πυρά» εστιαζόταν ως συνήθως αποκλειστικά στο πρόσωπο μου και μάλιστα για μία μελέτη που είχε συνταχτεί χρόνια πριν, επί των ημερών της προηγούμενης διοίκησης του Οργανισμού και είχε τύχει όλων των προβλεπομένων από την νομοθεσία εγκρίσεων. Η νέα Διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος αποδεχόμενη την σκοπιμότητα και την μεγάλη χρησιμότητα του έργου, φρόντισε να ολο-

κληρωθεί η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης με την θετική γνωμοδότηση του Νομαρχιακού Συμβουλίου και των άλλων αρμοδίων υπηρεσιών, την εν συνεχεία έγκριση της από την Π.Ι.Ν, την εξασφάλιση της χρηματοδότησης του έργου από το Γ ΚΠΣ, την σύνταξη των τευχών δημοπράτησης και την προβλεπόμενη έκδοση αδείας εκτέλεσης του έργου με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Για τους παραπάνω λόγους επί του περιεχομένου του υπομνήματος των συμπολιτών μας, πριν απαντήσω εγγράφως, ζήτησα με το αριθ. πρωτ. 833/22.04.09/ έγγραφο μας τις απόψεις της μελετητικής εταιρείας «MARNET».

Παραθέτω αυτούσια την σχετική από 15.5.2009 απαντητική επιστολή της, την οποίαν και κοινοποίησα στην συνέχεια στους συμπολίτες μας, που είχαν μας είχαν υποβάλει το σχετικό υπόμνημα.

Στο παραπάνω σχετικό έγγραφο σας επισυνάπτετε υπόμνημα πολιτών της Κέρκυρας σχετικά με το «Τουριστικό Καταφύγιο» στη θέση «Σπηλιά», το οποίο αναφέρεται σε οπτική όχληση από τον προσήνεμο και υπήνεμο μώλο του καταφυγίου. Επιπλέον επισυνάπτονται σχόλια ατόμων, επί διαφόρων θεμάτων σχετικών με το παραπάνω έργο.

Όπως είναι γνωστόν, οι διαδικασίες για την δημιουργία Τουριστικού Καταφυγίου στη θέση «Σπηλιά» του λιμένα έχουν αρχίσει από δεκαετίας και πλέον με πρωτοβουλία του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας Α.Ε και για το έργο έχουν εκδοθεί όλες οι προβλεπόμενες από την ισχύουσα νομοθεσία εγκρίσεις και άδειες. Κατά την διαδικασία αδειοδότησης του έργου (Απόφαση έγκρισης χωροθέτησης, Έγκρισης περιβαλλοντικών όρων), έχουν κατά σειρά γνωμοδοτήσει θετικά το Δημοτικό Συμβούλιο Κέρκυρας και το Νομαρχιακό Συμβούλιο Κέρκυρας, καθώς και οι αρμόδιες τοπικές και κεντρικές υπηρεσίες διαφόρων Υπουργείων (Υπουργείου Πολιτισμού, Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ΥΠ.ΧΩ.Δ.Ε κ.λπ.).

Επιπλέον το Τουριστικό καταφύγιο είναι ενταγμένο και στο νέο Προγραμματικό Σχέδιο (MASTER PLAN) του Λιμένα Κέρ-

κυρας, το οποίο έχει εγκριθεί από την Ε.Σ.Α.Λ μετά από τις θετικές γνωμοδοτήσεις των αρμοδίων υπηρεσιών. Τα έργα του Προγραμματικού Σχεδίου (το μεγαλύτερο μέρος των οποίων έχει υλοποιηθεί ή υλοποιείται) έχουν παρουσιασθεί κατ' επανάληψη την τελευταία δεκαετία σε δημόσιες εκδηλώσεις του ΟΛΚΕ στην Κέρκυρα και έχουν τύχει ευρύτατης υποδοχής. Είναι χαρακτηριστικό ότι η περίπτωση του Λιμένα Κέρκυρας, αποτελεί πρότυπο ανάπτυξης λιμένα, λόγω ακριβώς της ένταξης όλων των αναγκαίων έργων και επεμβάσεων σε ένα ολοκληρωμένο Προγραμματικό Σχέδιο, προσαρμοσμένο στις υφιστάμενες και μελλοντικές ανάγκες, αλλά και στις ευρύτερες κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές συνθήκες. Σε σχέση με το ειδικότερο θέμα της προβλεπόμενης στάθμης των εξωτερικών λιμενικών έργων, επισημαίνεται καταρχήν ότι για την δημιουργία συνθηκών ασφαλούς ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής στη συγκεκριμένη θέση, επιβάλλεται η κατασκευή προσήνεμου και υπήνεμου μόλου, για την προστασία από τους προσπίπτοντες κυματισμούς. Για τον ακριβή προσδιορισμό των κυματικών συνθηκών στο λιμένα Κέρκυρας, ο οποίος είναι αναγκαίος για τον άρτιο σχεδιασμό των λιμενικών έργων, εκπονήθηκε Ειδική Μελέτη Κυματικής Διαταραχής με Εφαρμογή Μαθηματικών Μοντέλων (MARNET Νοέμβριος 1998). Στα πλαίσια της μελέτης αυτής το σημαντικό ύψος κύματος με περίοδο επιστροφής 20 έτη για την βορειοδυτική διεύθυνση προσδιορίστηκε σε $H=1,90$ μ.. Κατ' επέκταση σύμφωνα με τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς για το σχεδιασμό των εξωτερικών λιμενικών έργων με πρηνή, ελήφθη υπόψη το H 20ετίας, το οποίο ανέρχεται σε 2,5 μ περίπου.

Η επιλογή της στάθμης στέψης των +3.0 μέτρων είναι απολύτως αναγκαία με δεδομένο το ανωτέρω κύμα σχεδιασμού (το οποίον σημειωτέον δεν είναι καν το δυσμενέστερο για την θέση του έργου, καθώς από Α-ΝΑ διεύθυνση τα ύψη του κυματισμού είναι ακόμη μεγαλύτερα). Τονίζεται ότι η εγκεκριμένη γεωμετρία των εξωτερικών λιμενικών έργων, επελέγη μετά από συστηματική δι-

ερεύνηση, η οποία είχε στόχο να μειωθεί στο ελάχιστο η οπτική όχληση που αναπόφευκτα προκύπτει από την υλοποίηση του προσήνεμου και του υπήνεμου μόλου, με σύγχρονη εξασφάλιση της ασφαλούς λειτουργικότητας των έργων αυτών. Ταυτόχρονα σοβαροί περιορισμοί ετέθησαν και σε σχέση με την οικονομία της κατασκευής, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερα δυσμενών συνθηκών θεμελίωσης των έργων (πολύ χαλαρές στρώσεις μεγάλου πάχους). Δυστυχώς η βυθομετρία της περιοχής του έργου δεν επιτρέπει την περαιτέρω μείωση της στάθμης στέψης των μόλων, καθώς αυτή θα οδηγούσε σε ιδιαίτερα αντισυμβατική λύση και μάλιστα χωρίς να είναι διόλου βέβαιο ότι θα επιτυγχανόταν μειωμένη οπτική όχληση (ένα αυξημένο πλάτος στέψης είναι δυνατό να προκαλέσει εξίσου μεγάλη οπτική όχληση).

Επιπλέον για την ασφαλή λειτουργία του πλωτού προβλήτα, ο οποίος προβλέπεται να εγκατασταθεί στην εσωτερική παρειά του υπήνεμου μόλου, επιβάλλεται η πλήρης προστασία του από ενδεχόμενη υπερπήδηση των κυματισμών. Με την επιλεγείσα στάθμη στέψης και τα συγκεκριμένα πάχη των στρώσεων θωράκισης, επιτυγχάνεται στάθμη στέψης του πυρήνα πάνω από την μέση στάθμη θαλάσσης, γεγονός που συντελεί στην οικονομία της κατασκευής { κατασκευή με χερσαία μηχανικά μέσα), ενώ παράλληλα αποτρέπεται η διείσδυση του κυματισμού στην λιμενολεκάνη από τα κενά της θωράκισης. Πρέπει ακόμα να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την εκπονηθείσα γεωτεχνική μελέτη, λόγω του πολύ χαλαρού εδάφους θεμελίωσης, αναμένονται καθιζήσεις των εξωτερικών λιμενικών έργων. Ένα τμήμα των αναμενόμενων σύμφωνα με την ανωτέρω μελέτη καθιζήσεων, θα ολοκληρωθεί σε μακρύτερο από την κατασκευή του έργου χρονικό ορίζοντα, οπότε τελικά η στέψη των μόλων αναμένεται να διαμορφωθεί σε στάθμη χαμηλότερη κατά 20-30 εκατοστά του μέτρου από την προβλεπόμενη στη μελέτη, ήτοι στο +2,70 περίπου.

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η επιλογή της συγκεκριμένης στάθμης στέψης του προσήνεμου και του υπήνεμου μόλου είναι επιβεβλημένη, η δε μείωση της δεν είναι εφικτή, καθώς αυτό θα

έθετε σοβαρά προβλήματα ασφάλειας των κατασκευών και των ελλιμενιζόμενων σκαφών. Για λόγους σύγκρισης αναφέρεται ότι η στάθμη στέψης του προστατευτηρίου τοίχου στο πρόσφατα ολοκληρωθέν έργο του υπήνεμου μόλου του λιμένα είναι +2,70 μ, ενώ ακόμη και η στάθμη κυκλοφορίας του υφιστάμενου προβλήτα κρουαζιερόπλοιων αλλά και της κατασκευαζόμενης επέκτασης αυτού είναι στο +2.0 μ. Η αναπόφευκτη συνεπώς οπτική όχληση από την υλοποίηση των μόλων του καταφυγίου δεν θα είναι ουσιαστικά διαφορετικής κλίμακας από τα υπόλοιπα υφιστάμενα και νέα- έργα του λιμένα Κέρκυρας. Επιπροσθέτως η κατασκευή των μόλων αποκλειστικά από λίθινα υλικά (φυσικούς ογκόλιθους) συντελεί στην επίτευξη καλύτερου φυσικού αποτελέσματος».

Όμως και νέα προβλήματα προέκυψαν στην εξέλιξη της κατασκευής του καταφυγίου. Η ανάδοχος του έργου εταιρεία «ανησυχούσα» για τη σαθρότητα του εδάφους στις θέσεις θεμελίωσης του προσήνεμου και υπήνεμου μόλου, προχώρησε σε νέα γεωτεχνική έρευνα που περιελάμβανε 4 γεωτρήσεις, καθώς και στη λήψη νέων βυθομέτρων. Με βάση τα στοιχεία της νέας γεωτεχνικής έρευνας και των νέων βυθομέτρων, κατέθεσε πρόταση στη Περιφέρεια Ιονίων Νήσων περί αναπροσαρμογής των διατομών της θεμελίωσης του προσήνεμου και του υπήνεμου μόλου. Μετά από συνεννόηση μας με την διεύθυνση ελέγχου κατασκευών της Π.Ι.-Ν και τους μελετητές του έργου, τα νέα αυτά στοιχεία εστάλησαν εγγράφως στις 15.9.2008 στη Μαρνέτ Α.Ε για γνωμάτευση.

Οι συντάξαντες την αρχική μελέτη του έργου απάντησαν στη ΠΙΝ με το από 25.11.2008 έγγραφο τους.

Α. Νέα γεωτεχνική έρευνα στη θέση του έργου.

Από την σύγκριση των αποτελεσμάτων της νέας γεωτεχνικής έρευνας που διενέργησε τον Ιούνιο του 2008 η «Τρίτων Ε.Π.Ε», με τα αντίστοιχα αποτελέσματα της γεωτεχνικής έρευνας του Φεβρουαρίου 2003 της «Μαρνέτ ΑΤΕ & Κάστωρ ΕΠΕ», διαπιστώθηκε η σε γενικές γραμμές συμφωνία τους.

Β. Πρόταση προσαρμογής.

Αναφορικά με την πρόταση προσαρμογής της θεμελίωσης του προσήνεμου και του υπήνεμου μόλου, σε σχέση με όσα περιελάμβανε η αρχική μελέτη του έργου, η προτεινόμενη τροποποίηση είναι βάσιμη μόνο αν επιβεβαιωθούν τα βυθομετρικά στοιχεία που προέκυψαν από την νέα έρευνα.

«Ως προς τα νέα βυθομετρικά στοιχεία επισημαίνεται ότι η αρχική μελέτη του έργου εκπονήθηκε σε τοπογραφικό και βυθομετρικό διάγραμμα που χορηγήθηκε από την ΟΛΚΕ Α.Ε (τότε Λιμενικό Ταμείο Κερκύρας). Το τοπογραφικό υπόβαθρο στο οποίο βασίσθηκε η πρόταση προσαρμογής της θεμελίωσης του προσήνεμου και του υπήνεμου μόλου παρουσιάζει πολύ σημαντικές διαφορές. Αποτύπωση πυθμένα βάσει πρόσφατων βυθομετρήσεων, σε σύγκριση με το ανωτέρω βυθομετρικό διάγραμμα που χορηγήθηκε από την ΟΛΚΕ Α.Ε (επί των ημερών της προηγούμενης διοίκησης του Οργανισμού). Συγκεκριμένα στο νέο βυθομετρικό διάγραμμα τα βάθη τόσο στη θέση του προσήνεμου όσο και του υπήνεμου, είναι σημαντικά μεγαλύτερα σε σύγκριση με αυτά του βυθομετρικού υπόβαθρου της αρχικής μελέτης, με την διαφορά να φθάνει η και τοπικά να υπερβαίνει τα 5 μέτρα.

Εφ' όσον η ανωτέρω διαφοροποίηση των βαθών της θάλασσας στη θέση των δύο μόλων επιβεβαιωθεί, τότε είναι αναγκαία η προσαρμογή των διατομών του έργου.

Λαμβάνοντας υπόψη τα νέα βυθομετρικά στοιχεία και μετά από έλεγχο της υποβληθείσης από τον ανάδοχο νέας μελέτης θεμελίωσης, κρίνουμε αποδεκτές τις προταθείσες τροποποιήσεις στις διατομές του προσήνεμου και του υπήνεμου μόλου».

Μετά την Κυβερνητική αλλαγή του Οκτωβρίου του 2009, ως γνωστόν υπέβαλα άμεσα την παραίτηση μου, όπως και το σύνολο των υπολοίπων μελών του Δ.Σ του Οργανισμού. Στο διάστημα που μεσολάβησε μέχρι την αντικατάστασή μας προσπάθησα κατ' επανάληψη να έλθω σε επαφή με τον αντικαταστάτη του Σωτήρη Βόσδου στην Π.Ι.Ν για να προχωρήσουν τα έργα του λιμένος, αλλά δε υπήρξε καμία ανταπόκριση εκ μέρους του, ούτε βέβαια και από πλευράς της συμπολίτισσας Υφυπουργού Πολιτισμού Άντζελας Γκερέκου. Η τε-

λευταία μάλιστα, όπως και σε άλλο σημείο του βιβλίου μου σημείωσα, προσπάθησε με κάθε τρόπο να εμποδίσει την εξέλιξη των έργων που βρισκόταν υπό εκτέλεση στο λιμάνι η είχαν ήδη προγραμματιστεί η κατασκευή τους. Βρήκε δε πρόθυμο συμπαραστάτη την προϊσταμένη της 21ης Ε.Β.Α Δ. Ρηγάκου η οποία προφανώς ήθελε να δικαιωθούν οι διατυπωθείσες στο παρελθόν θέσεις της αναφορικά με τα έργα του λιμένος. Ειδικά η Άντζελα Γκερέκου, παρά το γεγονός ότι είχαμε από πάρα πολλά χρόνια πολύ καλές προσωπικές σχέσεις, ουδέποτε αποδέχθηκε τις συνεχείς προσκλήσεις μας να επισκεφθεί τα γραφεία μας, προκειμένου να την ενημερώσουμε προσωπικά για τις πρωτοβουλίες του Οργανισμού και να της λύσουμε κάθε ενδεχόμενη απορία. Περιορίστηκε μόνο να μεταφέρει μέσω της διαδικασίας των ερωτήσεων στη βουλή, κακόβουλες πληροφορίες. όπως ότι τις αποκαταστάσεις των εκτεταμένων ζημιών τις 4.12.2008 στο παραλιακό πεζοδρόμιο της Γαρίτσας, τις κάναμε με μάρμαρα Ιωαννίνων! Ακολούθησε προσωπικά η αυτοψία της Δ. Ρηγάκου, για να διαπιστωθεί ότι πράγματι, σε ένα σημείο κοντά στη «σκάλα του Δημάρχου» είχαν τοποθετηθεί μάρμαρα κάποτε στο παρελθόν, στη διάρκεια της θητείας προηγούμενων διοικήσεων του Οργανισμού η του προκατόχου του Λιμενικού Ταμείου. Ενώ αντίθετα στις προσκλήσεις μας για ενημέρωση ανταποκρίθηκαν κατ' επανάληψη, όλοι οι άλλοι βουλευτές του νομού, οι εκάστοτε Δήμαρχοι Κερκυραίων, όπως και οι εκπρόσωποι άλλων θεσμικών η μη φορέων.

Μετά την αποχώρηση μας από τον ΟΛΚΕ, οι εργασίες του καταφυγίου της «Σπηλιάς» σταμάτησαν για μεγάλο χρονικό διάστημα, παρά το γεγονός ότι είχε ήδη πριν την αποχώρηση του Γ.Γ. Σωτήρη Βόσδου από την ΠΙΝ, εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση του από το ΕΣΠΑ και βέβαια με το ενδιαφέρον του τότε Υπουργού Δικαιοσύνης Νίκου Δένδια, ρυθμίστηκε το πρόβλημα της προμήθειας αδρανών υλικών από την απέναντι Ηπειρωτική ακτή.

Όμως και νέες καθυστερήσεις στην επανέναρξη των εργασιών σημειώθηκαν στη συνέχεια, από την απόφαση της Π.Ι.Ν να αναθέσει σε εταιρία την διεξαγωγή και τρίτης γεωτεχνικής έρευνας του υπεδάφους στις θέσεις θεμελίωσης των δύο κυματοθραυστών. Η οποία βέβαια επαναβεβαίωσε, όπως εξάλλου αναμένετο, τα στοιχεία

των δύο προηγούμενων γεωτεχνικών ερευνών. Για να υπάρχει όμως δικαιολόγηση της άσκοπης και άστοχης αυτής έρευνας, υποχρεώθηκε η μελετητική εταιρία, να μειώσει, μόνο σχεδιαστικά και χωρίς την υποβολή αναθεωρημένων τεχνικών υπολογισμών, ελάχιστα και ανεπαίσθητα βέβαια το πλάτος της στέψης του προσήνεμου μόλου, όπως είχε αρχικά υπολογιστεί στη μελέτη του έργου.

Πιέσεις, για τροποποιήσεις των διατομών των δύο κυματοθραυστών του έργου, προφανώς για να δικαιωθούν όλοι εκείνοι που είχαν ασκήσει προηγούμενα αβάσιμες κρητικές και βέβαια να αναδειχθούν οι «ευθύνες Δεσύλλα», είχαν ασκηθεί και προηγούμενα με το α.π 18394/04.10.2010 έγγραφο της Δ.Ε.ΚΕ/Π.Ι.Ν.

Γεγονός που προκύπτει από τη α.π 140/28/25.10.2010 απαντητική επιστολή προς την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων της Μαρνετ Α.Τ.Ε, που είχε απορρίψει τις σχετικές προτάσεις για μείωση του ύψους των διατομών η την κατασκευή τους από σκυρόδεμα. Μεταφέρω αυτούσιο το κείμενο του παραπάνω εγγράφου των μελετητών, για να γίνουν απόλυτα κατανοητά τα κίνητρα της νέας Διοίκησης της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων.

«Σε απάντηση του ανωτέρω εγγράφου σας και μετά από συνεννόηση με τον ΟΛΚΕ (Κύριο του Έργου και Εργοδότη της εκπονηθείσας από το γραφείο μας αρχικής μελέτης του έργου της Γαρίτσας), σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Το Νοέμβριο του 2008 προτάθηκε από τον ανάδοχο και έγινε από εμάς αποδεκτή η προσαρμογή των διατομών του προσήνεμου και του υπήνεμου μόλου του έργου. Η τροποποίηση αυτή έγινε μετά από συμπληρωματική γεωτεχνική έρευνα και μελέτη και νέα βυθομέτρηση που πραγματοποιήθηκε από τον ανάδοχο του έργου. Όπως αναφέρεται στο με το από 25.11.2008 έγγραφο μας, τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τη συμπληρωματική αυτή γεωτεχνική έρευνα, ήταν σε γενικές γραμμές σε συμφωνία, με τα αντίστοιχα δυσμενή αποτελέσματα της αρχικής γεωτεχνικής έρευνας του έργου και με τις προτεινόμενες παραμέτρους αντοχής και συμπίεστότητας του εδάφους («Γεωτεχνική Έρευνα και Μελέτη Τουριστικού Καταφυγίου στη θέση Σπηλιά» ΜΑΡΝΕΤ Α.Τ.Ε & ΚΑΣΤΩΡ Ε.Π.Ε Φεβρουάριος 2003). Η δε προσαρμογή της θεμελίωσης του έργου κρίθηκε κατά

την άποψη μας αναγκαία, κυρίως επειδή τα βάθη που προέκυψαν από τη νέα βυθομέτρηση, τόσο στη θέση του προσήνεμου όσο και του υπήνεμου μόλου, είναι σημαντικά μεγαλύτερα σε σύγκριση με αυτά του βυθομετρικού διαγράμματος που μας είχε χορηγηθεί από τον ΟΛΚΕ (2003) και επί του οποίου είχε βασισθεί η εκπόνηση της αρχικής μελέτης.

Στη συνημμένη στο ανωτέρω σχετικό έγγραφο σας «Μελέτη εφαρμογής μέτρων βελτίωσης του χαρακτηρισθέντος συμπίεστου εδάφους θεμελίωσης λιμενικού έργου» έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

Σε σχέση με το ενδεχόμενο εφαρμογής της στο συγκεκριμένο έργο, μετά από αξιολόγηση (σε συνεργασία με το γραφείο μελετών ΚΑΣΤΩΡ ΕΠΕ που συμμετείχε στην εκπόνηση της αρχικής μελέτης θεμελίωσης του έργου) της υποβληθείσης από τον Ανάδοχο μελέτης, κρίνεται αναγκαίο να διατυπωθούν οι παρακάτω επιφυλάξεις, αναφορικά με τα αποτελέσματα της μεθόδου:

- α) Η επιφανειακή πολύ μαλακή στρώση του πυθμένα (πάχους 3 – 5 μέτρα ανάλογα με τη θέση) χαρακτηρίζεται από πολύ χαμηλές αντοχές και πλαστικότητα.

Πρόκειται για ένα πολύ μαλακό αργιλικό υλικό, με πολύ μικρό φαινόμενο βάρους και μεγάλο ποσοστό φυσικής υγρασίας (άργιλος κατηγορίας CH και CL).

Επ' αυτού προβλέπεται η διάστρωση άμμου πάχους 1 μέτρου, η τοποθέτηση στη συνέχεια των κατακόρυφων πλαστικών στραγγιστήρων μήκους 12 μέτρων (εκ των οποίων το πρώτο 1 μέτρο θα βρίσκεται εντός της άμμου και τα επόμενα 3 – 5 μέτρα θα βρίσκονται στη πολύ μαλακή επιφανειακή στρώση) και τέλος η διάστρωση του υλικού του μόλου (λιθορριπή 0,1- 100 κιλά) σε πρώτη φάση μέχρι τη στάθμη -13 (στο προσήνεμο μόλο) δηλαδή σε πάχος 4 – 5 μέτρα. Με τη διάστρωση του παραπάνω υλικού εκτιμάται ότι, παρά τη χρήση γεωφάσματος, υπάρχει κίνδυνος βαριά υλικά να κατεισδύσουν στην επιφανειακή πολύ μαλακή στρώση του πυθμένα (δημιουργώντας έτσι τοπικές συγκεντρώσεις υλικού, εν είδος «φακών» μέσα σε αυτήν), με προφανή συνέπεια την παραμόρφωση των στραγγι-

στήρων μέσα στη μαλακή στρώση. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την μειωμένη απόδοση των στραγγιστηρίων σε πλήθος θέσεων και την επιμήκυνση του απαιτούμενου χρόνου αναμονής καθιζήσεων και αύξηση της αντοχής της πολύ μαλακής στρώσης. Επιπλέον με αυτές της συνθήκες καθίσταται αβέβαιη η επίτευξη των προβλεπομένων από την μελέτη πολύ σημαντικών αυξήσεων της αντοχής του υπεδάφους, με κίνδυνο οι επιτυγχανόμενοι τελικά συντελεστές ασφαλείας του έργου έναντι θραύσης του εδάφους θεμελίωσης, να παραμείνουν κατώτεροι των απαιτούμενων.

- β) Η απόλυτη αναγκαία (δεδομένης και της ανωτέρω ιδιαιτερότητας) συστηματική παρακολούθηση των επιτυγχανομένων καθιζήσεων και της βελτίωσης αντοχής του υπεδάφους, παρουσιάζουν σημαντικές δυσχέρειες, λόγω του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της απροστάτευτης περιοχής και τα μεγάλα βάθη της θάλασσας τα οποία στην ακραία περίπτωση υπερβαίνουν τα -18,00 μέτρα.
- γ) Η εφαρμογή της προτεινόμενης μεθόδου (χωρίς εξυγίανση της πολύ μαλακής στρώσης του πυθμένα, συνεπάγεται μεγάλη αύξηση του συνολικού χρόνου αποπεράτωσης του έργου ...).
- δ) Σύμφωνα με την υποβληθείσα μελέτη και εφ' όσον επιβεβαιωθούν οι προβλέψεις της, οι αναμενόμενες μακροχρόνιες καθιζήσεις είναι τέτοιες ώστε δεν εξασφαλίζεται η δυνατότητα κατασκευής άκαμπτων κατασκευών στην ανωδομή του έργου, όπως το αναφερόμενο στη μελέτη κρηπίδωμα (αντί έργου με πρανή) σε περίπτωση που ο κύριος του έργου (ΟΛΚΕ Α.Ε.) αποφασίσει κάτι σχετικό (στη νέα μελέτη έχουν εκτιμηθεί μακροχρόνιες καθιζήσεις 44 εκατοστών στο προσήνεμο και 28 εκατοστά στον υπήνεμο μόλο).

Επισημαίνεται επίσης ότι στην υποβληθείσα μελέτη τροποποιείται σημαντικά η στάθμη στέψης του έργου (+ 2.00 μ αντί + 3.00 μ) στην αρχική μελέτη και στη μελέτη του Νοεμβρίου του 2008.

Η επιλογή αυτή, πέραν της επιβάρυνσης του κόστους του έργου, λόγω της αύξησης της ποσότητας της απαιτούμενης λιθορριπής, δεν

τεκμηριώνεται με βάση τις κυματικές συνθήκες σχεδιασμού του έργου, ενώ παράλληλα δεν μειώνει ουσιαστικά την οπτική όχληση που αυτό προκαλεί.

Τέλος σύμφωνα με την υποβληθείσα μελέτη ο κύριος λόγος για την τροποποίηση της θεμελίωσης του προσήνεμου και του υπήνεμου μόλου, είναι η μείωση του κόστους του έργου, χωρίς ωστόσο να έχουν δοθεί και υποβληθεί προς αξιολόγηση φάκελος συγκεκριμένων οικονομικών στοιχείων για την επιτυγχανόμενη οικονομία. Στα πλαίσια αυτά θεωρούμε ότι για την τελική επιλογή της μεθόδου θεμελίωσης του προσήνεμου και του υπήνεμου μόλου, θα πρέπει να εκτιμηθούν οι προαναφερθείσες τεχνικές αβεβαιότητες, σε συνδυασμό με τις σοβαρές συνέπειες της μεγάλης αύξησης του χρόνου αποπεράτωσης του έργου, όπως η απώλεια εσόδων της ΟΛΚΕ Α.Ε, από την καθυστέρηση της λειτουργίας του Καταφυγίου και η συνεχιζόμενη επιβάρυνση της αισθητικής και της λειτουργικότητας του συγκεκριμένου τμήματος του λιμένα και της πόλης της Κέρκυρας».

Μία σειρά απόλυτα τεκμηριωμένων απαντήσεων, από μία αξιολογη και υπεύθυνη εταιρία όπως η Μαρνετ Α.Τ.Ε, προς όλους εκείνους τους ειδήμονες και μη που ατεκμηρίωτα, επιπόλαιοι και πολλές φορές με σκοπιμότητα, πετούσαν τις «κοτσάνες» τους.

Παράλληλα και ανεξήγητα για μένα, η ΠΙΝ ζήτησε από την ανάδοχο εταιρία, να αποχωρήσει από το έργο μόλις ολοκληρώσει τα έργα ξηράς, προκειμένου η κατασκευή των δυο κυματοθραυστών να ανατεθεί, μετά από διαγωνισμό, σε νέα κατασκευαστική εταιρία.

Οι χειρισμοί αυτοί της Π.Ι.Ν έχουν ως αποτέλεσμα ακόμη και σήμερα 9.6.2013, το έργο της Μαρίνας στη «Σπηλιά», πέραν της ολοκλήρωσης των έργων ξηράς, να είναι στην ουσία για 3,5 χρόνια σταματημένο.

Τις επιφυλάξεις μου για την δυσμενή αυτή εξέλιξη των εργασιών τις είχα, έγκαιρα, δημόσια εκφράσει με δύο άρθρα μου, που δημοσιεύτηκαν στον έντυπο και ηλεκτρονικό Κερκυραϊκό τύπο, στις οποίες ποτέ κανείς από τους υπεύθυνους χειριστές του εν λόγω έργου, δεν καταδέχθηκε να απαντήσει ...

Συγκεκριμένα στις 28.10.2010 δημοσιεύτηκε το άρθρο μου με τον

τίτλο:

ΣΤΟ ΧΡΟΝΟΝΤΟΥΛΑΠΟ Η ΜΑΡΙΝΑ ΤΗΣ ΣΠΗΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

«Η σημερινή πληροφόρηση μου από την σύσκεψη στα γραφεία του ΟΛΚΕ με την συμμετοχή εκπροσώπων της ΠΙΝ για την εξέλιξη των εργασιών της Μαρίνας στη Σπηλιά, δημιουργεί στην καλύτερη των περιπτώσεων, δυσμενείς προοπτικές αποπεράτωσης της, τουλάχιστον σε ορατό χρονικό διάστημα.

Μετά από απραξία ενός τουλάχιστον χρόνου από την Κυβερνητική αλλαγή του Οκτωβρίου του 2009, τα όσα αποφασίστηκαν στην εν λόγω σύσκεψη, δημιουργούν έντονο προβληματισμό, κατά πόσον εξακολουθεί να υπάρχει η πολιτική βούληση, για την ολοκλήρωση του ως άνω έργου.

Γιατί η εκ νέου δημοπράτηση των υπολειπομένων από την υπάρχουσα σύμβαση εργασιών, προκειμένου να συμπεριληφθούν στη μελέτη, είτε η συμπύκνωση με στραγγιστήρια της επίχωσης είτε οι πρόσθετες εργασίες εξυγίανσης του υπεδάφους έδρασης των δύο κυματοθραυστών, λόγω της διαπιστωμένης σαθρότητας του, στην ουσία σηματοδοτούν την ματαίωση του έργου. Ισχυρισμός που ενισχύεται από την επιδίωξη να ολοκληρωθεί με την υπάρχουσα εργολαβία μόνο τμήμα του έργου, αποκλειστικά δηλαδή ότι προβλέπεται από την συγκεκριμένη μελέτη και αφορά την τελική διαμόρφωση των κρηπιδωμάτων και την ασφαλτόστρωση του περιφραγμένου χώρου του εργοταξίου, χωρίς την κατασκευή των δύο κυματοθραυστών. Η κατασκευή των οποίων προβλέπεται να αντιμετωπισθεί στα πλαίσια ενός νέου έργου. Η κατάτμηση όμως αυτή του έργου σε δύο χρονικά αποκλίνοντα υποέργα, θα δημιουργήσει απρόβλεπτες συνθήκες για την ασφάλεια του πρώτου υποέργου, αφού δεν θα κατασκευαστούν συγχρόνως οι δύο κυματοθραύστες που θα προστατεύουν το λιμάνι από τους κυματισμούς. Επιπρόσθετα θα πρέπει να συνυπολογιστούν και οι παρακάτω πιθανές συνέπειες.

- Η μέχρι σήμερα δαπάνη των εκτελεσθέντων ήδη εργασιών και των όσον προβλέπεται να γίνουν για την τελική διαμόρφωση των κρηπιδωμάτων και του περιβάλλοντος χώρου του υπάρχοντος εργο-

ταξίου, είναι πιθανόν να βαρύνουν αποκλειστικά το Ελληνικό Δημόσιο. Γιατί η μη ολοκλήρωση του έργου, θα έχει ως επακόλουθο, την απώλεια της συνολικής χρηματοδότησης του έργου από το Γ' ΚΠΣ.

- Θα απαιτηθεί σημαντικός χρόνος για την τροποποίηση της μελέτης, για τις διαδικασίες έγκρισης της νέας ενδεχομένως περιβαλλοντικής αδειοδότησης, για την σύνταξη των νέων τευχών δημοπράτησης, για την διενέργεια του νέου διαγωνισμού και βέβαια την εξασφάλιση αποκλειστικά από Εθνικούς πόρους της απαιτούμενης πίστωσης για την ολοκλήρωση της Β' φάσης των εργασιών.

- Με δεδομένες όμως τις τραγικές δημοσιονομικές συνθήκες της χώρας μας, το όλο έργο είναι πιθανόν να οδηγηθεί στο χρονοντούλαπο.

- Ενώ αντίθετα κάνοντας χρήση της υπάρχουσας Κοινοτικής οδηγίας 18/2004, που έχει ήδη ενσωματωθεί στο Εθνικό Δίκαιο, της οποίας έχουν κάνει χρήση άλλες Μεσογειακές χώρες, οι επιπλέον απαιτούμενες συμπληρωματικές εργασίες, θα μπορούσαν να αντιμετωπισθούν στα πλαίσια της εγκατεστημένης εργολαβίας. Με αντίστοιχη χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ, που ως γνωστό είχε ενταχθεί, με απόφαση του προηγούμενου Γενικού Γραμματέα της ΠΙΝ Σωτήρη Βόσδου. Οι υπεύθυνοι όμως για την πορεία του έργου οφείλουν, πριν πάρουν τις τελικές τους αποφάσεις, να ενημερώσουν με επίσημη αναλυτική ανακοίνωση τον Κερκυραϊκό λαό και να περιμένουν την νέα Περιφερειακή Διοίκηση να πάρει την τελική απόφαση».

Στις 27.12.2011 ένα και πλέον χρόνο μετά την δημοσίευση του παραπάνω άρθρου μου, επειδή το έργο εξακολουθούσε να παραμένει σταματημένο, προχώρησα στη δημοσίευση και νέου άρθρου μου με τον τίτλο:

ΧΡΟΝΙΚΑ ΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΗ Η ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ

«Δύο και πλέον χρόνια μετά την Κυβερνητική αλλαγή του 2009, ο χρόνος αποπεράτωσης της Μαρίνας στη «Σπηλιά» εξακολουθεί να παραμένει απροσδιόριστος. Παρά το γεγονός ότι από διετίας και πλέον έχει λυθεί το πρόβλημα της προμήθειας των αδρανών υλικών και το έργο έχει εξασφαλισμένες πιστώσεις από το Γ' ΚΠΣ και το

ΕΣΠΑ.

Ούτε βέβαια υπήρχαν επίσημες ανακοινώσεις, που να προσδιορίζουν τους λόγους της μεγάλης αυτής καθυστέρησης στην εξέλιξη ενός τόσο σημαντικού έργου.

Τις ανησυχίες μας εντείνανε οι δηλώσεις του Ευρωπαϊού Επίτροπου Περιφερειακής Ανάπτυξης Γιοχάνες Χαν για τα έργα του Γ' ΚΠΣ που έχουν παγώσει, όπως η Μαρίνα της «Σπηλιάς».

Συγκεκριμένα ο αρμόδιος επίτροπος της Ε.Ε, τόνισε την ανάγκη άμεσης ολοκλήρωσης των εργασιών του Γ' ΚΠΣ, για να μη υποχρεωθεί η Ελλάδα να επιστρέψει τα κονδύλια που έχουν εκταμιευθεί.

Η προτεινόμενη κατά πληροφορίες ολοκλήρωση των εργασιών με νέα εργολαβία, είναι δυνατόν να προσδώσει και νέες σημαντικές καθυστερήσεις στην αποπεράτωση του σημαντικού αυτού έργου.

Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τη μη επαναδημοπράτηση επί δύο και πλέον χρόνια της Μαρίνας στα «Καρνάγια», στερεί την Κερκυρα από δύο Μαρίνες Αστικού Τύπου, που θα συμπλήρωναν μαζί με την αξιόλογη Μαρίνα στα «Γουβιά», την δυνατότητα ελλιμενισμού στο Νησί μας, σκαφών αναψυχής παντός τύπου και μεγέθους. Επιπρόσθετα με τον διαγωνισμό της Μαρίνας στα «Καρνάγια». Θα καλύπτετο αδαπάνως για τον Δήμο Κερκυραίων και η ανάγκη δημιουργίας 120 τ.μ χώρων υγιεινής στα παλιά εκδοτήρια στο «Καφέ Γυαλί», που θα εξυπηρετούσαν τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής της Σπηλιάς.

Η πρωτοπορία αυτή των διοικήσεων του Οργανισμού έναντι ανταγωνιστικών περιοχών του Ελλαδικού χώρου και της ευρύτερης περιοχής της Αδριατικής, τείνει να εκλείψει συνεπεία μικροκομματικών αντιλήψεων, ενδεχομένως εγωισμών και μυωπικών οραματισμών.

Θεωρώ ότι είναι απαραίτητη, μια πλατειά και σε βάθος ενημέρωση του Κερκυραϊκού λαού, που πιστεύω είναι δυνατόν να οδηγήσει στο άνοιγμα νέων οριζόντων για την τοπική και την περιφερειακή μας Οικονομία».

14. Επίσκεψη Επιτρόπου Περι/κής Ανάπτυξης Danuta Hubner

Στις 27.2.2009 η αρμόδια Επίτροπος για την Περιφερειακή Ανάπτυξη της Ε.Ε Danuta Hoobner επισκέφθηκε τα γραφεία του ΟΛΚΕ, συνοδευόμενη από στελέχη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ελληνικής Κυβέρνησης με επικεφαλής τον Γ.Γ του Υπουργείου Οικονομίας Δημοσθένη Δημοσθενόπουλο, για να εξετάσει την πορεία των συγχρηματοδοτούμενων έργων στο λιμάνι της Κέρκυρας. Μετά την ολοκλήρωση της επίσκεψης και της αναλυτικής παρουσίασης των δραστηριοτήτων του Οργανισμού μας και των απαντήσεων μου σε σειρά εξειδικευμένων ερωτήσεων που μου υπέβαλε, παρουσία πάντοτε και των εκπροσώπων των ΜΜΕ, δεν έκρυψε την έκπληξη της.

Της ζήτησα τότε να βγούμε στην βεράντα του Επιβατικού Σταθμού για να της δείξω και εκ του φυσικού, τα όσα προηγούμενα της παρουσίασα με ηλεκτρονικά μέσα στα γραφεία μας.

Μετά το πέρας και αυτής της παρουσίασης, μού έκαμε δύο συγκεκριμένες ερωτήσεις, στις απαντήσεις μου δεν έκρυψε και πάλι την έκπληξη της.

Με ρώτησε «πόσο χρονικό διάστημα κατείχα την θέση του διευθύνοντος συμβούλου του Οργανισμού και από πού με φέρανε».

Για τα αποτελέσματα της επίσκεψης της, ο Γενικός Γραμματέας της Π.Ι.Ν μού έστειλε την παρακάτω από 5-3-2009 ευχαριστήρια επιστολή.

Αξιότιμε κ. Δεσύλλα.

Κατόπιν της επίσκεψης στην Κέρκυρα της Επιτρόπου Περιφερειακής ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης κ. D. Hubner, κατά την διάρκεια της οποίας επισκέφθηκε τις εγκαταστάσεις του ΟΛΚΕ, θα θέλαμε να σας ευχαριστήσουμε για την φιλοξενία σας και την

άρτια παρουσίαση εκ μέρους σας του χώρου και της λειτουργίας του Λιμένα. Η επίσκεψη στον ΟΛΚΕ, όπως και στα υπόλοιπα συγχρηματοδοτούμενα από την Ε.Ε έργα που παρουσιάστηκαν, συνέβαλε ουσιαστικά στην κατάδειξη της αποτελεσματικής αξιοποίησης των ευρωπαϊκών κονδυλίων και στην επιτυχία της επίσκεψης της Επιτροπής.

Το έργο του ΟΛΚΕ της περιόδου 2005-2009, που πολλοί ακόμα και σήμερα επιχειρούν να απαξιώσουν, προσπάθεια ευτελισμού που χρονικά ξεκίνησε για πρώτη φορά στα πλαίσια των διαδικασιών ανάθεσης των εργασιών για την αποκατάσταση των εκτεταμένων ζημιών που συνέβησαν στο παραλιακό πεζοδρόμιο της Γαρίτσας, λόγω των γνωστών ακραίων καιρικών φαινομένων στις 4.2.2008, περιληπτικά βέβαια το παρουσιάζει το επίσημο ενημερωτικό φυλλάδιο που δόθηκε από την Γενική Γραμματεία Επενδύσεων & Ανάπτυξης του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών και την Π.Ι.Ν, στην αρμόδια Επίτροπο της Ε.Ε.

«Το λιμάνι της Κέρκυρας λειτουργεί με την μορφή ανώνυμης εταιρείας κρατικής ιδιοκτησίας, στην οποία έχουν παραχωρηθεί, έναντι μισθώματος, η αποκλειστική χρήση και εκμετάλλευση για περίοδο 40 χρόνων που λήγει το 2042, τα γήπεδα και οι εγκαταστάσεις της ζώνης λιμένα.

Ο κύκλος εργασιών της σύμφωνα με τον ισολογισμό του 2007 με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα ανέρχεται σε 3.449.000 ευρώ, με κερδοφορία προ φόρων 811.000 ευρώ.

Ο βασικός προορισμός του λιμένα είναι η εξυπηρέτηση της επιβατικής και τουριστικής κίνησης, καθώς και της εμπορικής αποκλειστικά για τις ανάγκες του νομού.

Η επιβατική και εμπορική κίνηση εξυπηρετούνται κυρίως με ακτοπλοϊκές συνδέσεις με Ηγουμενίτσα-Πάτρα, με τους Ιταλικούς λιμένες Μπρίντιζι, Μπάρι και Βενετία και με το λιμάνι Αγίων Σαράντα Αλβανίας, με συνολική κίνηση 1.818.607 επιβατών το 2008 και 516.849 οχημάτων. Η κίνηση στο λιμάνι παρουσιάζει κατακόρυφη αύξηση σε περιόδους αιχμής, όπως για παράδειγμα

την περίοδο του Πάσχα.

Επιπρόσθετα το λιμάνι παρουσιάζει σημαντική κίνηση κρουαζιερόπλοιων που αυξάνεται συνεχώς από 308 πλοία και 264.871 επιβάτες το 2003, σε 409 και 437.858 επιβάτες το 2008, ήτοι αύξηση 32,8% και 65,3% αντίστοιχα. Ο Οργανισμός του Λιμένα Κέρκυρας συμμετέχει μαζί με Ελληνικά και Ιταλικά Λιμάνια, Νομαρχίες και Περιφέρειες σε αρκετά Ευρωπαϊκά προγράμματα του INTERREG (Interact (σχέδιο Iona's), PELAGOS, INTRARADAR, ADRION, GIPSY, SEGINS κ.ά., η υλοποίηση των οποίων αναβάθμισε την λειτουργία του λιμένος και ενίσχυσε την ασφάλεια του.

Στρατηγικός στόχος του Οργανισμού λιμένα είναι να μετατραπεί το Λιμάνι της Κέρκυρας σε μεγάλο Τουριστικό Λιμάνι της Μεσογείου. Στην κατεύθυνση αυτή, το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Οργανισμού προβλέπει, τα δύο συγχρηματοδοτούμενα έργα στα πλαίσια του INTERREG, δηλαδή του προσήνεμου και υπήνεμου μόλου, καθώς επίσης και την δημιουργία υποδομών για τον θαλάσσιο Τουρισμό, με δύο μαρίνες αστικού τύπου συνολικής δυναμικότητας 200 μεσαίου και μεγάλου μεγέθους σκαφών, την δημιουργία δύο πλωτών σταθμών στάθμευσης οχημάτων 700 συνολικά θέσεων, υποδομή για ελλιμενισμό υδροπλάνων κ.ά.

15. Συγχρηματοδοτούμενο Έργο Λιμένα Κέρκυρας

Το έργο είναι ενταγμένο στο Πρόγραμμα- Κοινοτική Πρωτοβουλία INTERREG III Α Ελλάδα- Ιταλία 2000-2006 και συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης κατά 50%, φορέας υλοποίησης του έργου είναι η Π.Ι.Ν

Ημερομηνία ένταξης 13/12/2005.

Το έργο υλοποιείται με δύο υπό-έργα.

1. Υπήνεμος Μώλος – Κρηπιδώματα Ε/Γ- Ο/Γ Εσωτερικού

Ημερομηνία Δημοπράτησης: 6/8/2003

Ημερομηνία Σύμβασης: 29/12/2003

Ημερομηνία Περαιώσης: 21/3/2008

Το τελικό κόστος του υπό-έργου ανήλθε στα 10.102.607,82 ευρώ.

Στο σημείο αυτό θα προσθέσω στα πλαίσια του βιβλίου μου και άλλα συμπληρωματικά ενημερωτικά στοιχεία του έργου.

Από τα παραπάνω στοιχεία εμφανίζεται ότι το έργο είχε δημοπρατηθεί και συμβασιοποιηθεί επί της θητείας της προηγούμενης διοίκησης του Οργανισμού, με πιστώσεις του Εθνικού Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.). Η έναρξη όμως των εργασιών έγινε επί της δικής μου θητείας στον Οργανισμό, όπως και η ένταξη του στο Κοινοτικό Πρόγραμμα INTERREG III Α ΕΛΛΑΔΑ – ΙΤΑΛΙΑ 2000-2006, γεγονός που του εξασφάλιζε σαφώς ταχύτερη ροή χρηματοδότησης.

Λόγω της προοπτικής ένταξης του έργου στο παραπάνω Κοινοτικό Πρόγραμμα, η μελέτη του έργου έπρεπε να το εμφανίζει ως κυματοθραύστη για την προστασία του λιμένος από τους προσπίπτοντες Ανατολικούς και Ν.Α κυματισμούς και όχι ως λιμάνι για την εξυπηρέτηση πλοίων εσωτερικών γραμμών. Γιατί το παραπάνω διασυνορι-

ακό πρόγραμμα Ελλάδα – Ιταλία είχε στόχο την αμοιβαία εξυπηρέτηση των επιβατών των Ελλαδικών και Ιταλικών λιμένων.

Για τον λόγο αυτόν η μελέτη δημοπράτησης του, δεν περιελάμβανε όλα εκείνα τα απαραίτητα στοιχεία, όπως ράμπες για την πρυμνοδέτηση πορθμείων, εγκαταστάσεις δικτύων ύδρευσης και ηλεκτρικού φωτισμού και βέβαια κόμβο κυκλοφοριακής σύνδεσης του με την έξωθεν της περίφραξης του λιμένος διερχόμενη οδό Ξενοφώντος Στρατηγού.

Βασικές ελλείψεις της μελέτης, οποίες όμως έπρεπε να είχαν αποτελέσει αντικείμενο μελέτης από την αρχή της εκπόνησης της. Δηλαδή να συνταχθεί από την αρχή η μελέτη με τις προδιαγραφές Λιμένα Εσωτερικού και εν συνεχεία να παρουσιασθεί ως κυματοθραύστης για την δημοπράτηση. Όστε ανάλογα να είχε σχεδιαστεί για να καλύπτει όλες τις ανάγκες και τις προβλέψεις ενός Λιμένα – Εσωτερικού.

Με αυτόν τον τρόπο στη φάση της κατασκευής του έργου, θα είχε ληφθεί πρόνοια για τις επόμενες απαιτούμενες συμπληρώσεις και θα είχε αποφευχθεί το «ράβε – ξήλωνε», που κατ' ανάγκη ακολούθησε για την μετατροπή του κυματοθραύστη σε λιμένα Εσωτερικού. Παρά το γεγονός ότι από την αρχή διαγνώσαμε αυτές τις ελλείψεις, δεν είχαμε δυνατότητα παρέμβασης, διότι όταν αναλάβαμε είχε ήδη υπογραφεί η σύμβαση με την ανάδοχο Εταιρία και κατ' ανάγκη έπρεπε να περιμένουμε την αποπεράτωση των προβλεπόμενων από την σύμβαση εργασιών και την παραλαβή του έργου! Όταν συντελέστηκε όμως η προσωρινή έστω παραλαβή των εργασιών, ο ΟΛΚΕ είχε φροντίσει να έχει ήδη έτοιμη συμπληρωματική μελέτη, καθώς και τα τεύχη για την μετατροπή του κυματοθραύστη σε λιμάνι εσωτερικού, εξασφαλισμένη πίστωση από το πρόγραμμα ΟΑΛΑΑ του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, ύστερα από συντονισμένες κοινές προσπάθειες μου με τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων Σωτήρη Βόσδου.

Συγκεκριμένα με την αριθ. 101/7.8.2007 πράξη του, το Δ.Σ του Οργανισμού ανέθεσε την εκπόνηση της μελέτης Η/Μ εγκαταστάσεων του υπήνεμου μόλου και στις 13.8.2007 υπεγράφει η σχετική σύμβαση με τον μελετητή.

Στις 4.12.2007 με το α.π 5104/5.0 έγγραφο μας προς την Π.Ι.Ν,

σε συνέχεια προηγούμενων συνεννοήσεων μας και με παράλληλη κοινοποίηση του κοινοποίηση του 1. Στη Διαχειριστική Αρχή INTERREG III A' Ελλάδα – Ιταλία 2. Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, ζητούσαμε να συμπεριληφθεί ως υποέργο στο αρχικό έργο για να καταστεί δυνατή η δημοπράτηση του.

... σε συνέχεια των σχετικών συνεννοήσεων μεταξύ Π.Ι.-Ν./Δ.Ε.Κ.Ε, ΟΛΚΕ Α.Ε και της Διαχειριστικής Αρχής του INTERREG IIIA' Ελλάδα – Ιταλία, σας διαβιβάζουμε συνημμένα τις απαιτούμενες Τεχνικές Μελέτες που δεν είχαν προβλεφθεί στην αρχική μελέτη του αρχικού έργου «Υπήνεμος Μόλος – Κρηπιδώματα Ε/Γ- Ο/Γ Εσωτερικού». όπως οι απαιτούμενες σκυροδετήσεις για την διαμόρφωση ραμπών φορτοεκφόρτωσης, ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες και συμπληρωματικές ασφαλτοστρώσεις, συνολικής δαπάνης 879.994,16 ευρώ συμπεριλαμβανομένων Γ.Ε & Ο.Ε 18%, απροβλέπτων 15% και ΦΠΑ 19%. Παρακαλούμε για τις ενέργειες σας προς τη Διαχειριστική Αρχή του INTERREG IIIA' Ελλάδα-Ιταλία, προκειμένου να περιληφθεί το Υποέργο στο αρχικό έργο με την αντίστοιχη τροποποίηση του Τ.Δ.Ε και της σχετικής απόφασης ένταξης για να καταστεί δυνατή η δημοπράτηση του.

Στη συνέχεια μετά την εξασφάλιση της πίστωσης 900.000 ευρώ από το Κοινοτικό πρόγραμμα ΟΑΛΑΑ/ΥΠΕΧΩΔΕ και την εν συνεχεία δημοπράτηση του, υπήρχαν πλέον όλες οι προϋποθέσεις για την έναρξη των εργασιών.

Για τον λόγο αυτό άμεσα μετά την προσωρινή παραλαβή του αρχικού έργου, εγκαταστάθηκε ο νέος εργολάβος και ξεκίνησε την εκτέλεση των συμπληρωματικών εργασιών. Όμως λόγω προβλημάτων που ανέκυψαν στην πορεία εκτέλεσης των εργασιών μεταξύ του Αναδόχου και της επιβλέπουσας το έργο τεχνικής υπηρεσίας της Π.Ι.-Ν, καθυστέρησε η πληρωμή του αναδόχου για τις ήδη εκτελεσθείσες από αυτόν εργασίες, με συνέπεια να παρέλθει η προθεσμία λήξης του Κοινοτικού Προγράμματος ΟΑΛΑΑ της χρηματοδότησης και να μη μπορεί να πληρωθεί ο ανάδοχος και ως εκ τούτου οι εργασίες σταμάτησαν. Έκτοτε δεν γνωρίζω σε ποιές ενέργειες προχώρησε

η νέα Διοίκηση του ΟΛΚΕ και τής Π.Ι.Ν για να εξασφαλίσουν νέα πίστωση. Σε κάθε περίπτωση θα μπορούσε ο ΟΛΚΕ, να είχε δώσει προτεραιότητα στην χρηματοδότηση του έργου από το σημαντικό αποθεματικό που του αφήσαμε να διαχειριστεί και όχι να χρηματοδοτήσει άλλες προτεραιότητες, κατά την γνώμη μας μη αναγκαίες!

Στα τέλη Ιουνίου 2009 και στα πλαίσια της πολεμικής που ασκείτο σε βάρος μου με αφετηρία τον τρόπο ... Αποκατάστασης των Ζημιών στην παραλιακή λεωφόρο Γαρίτσας, ο προκάτοχος μου διευθύνων σύμβουλος στον ΟΛΚΕ, σε συνέντευξη του σε τοπικό τηλεοπτικό κανάλι, αναφέρθηκε μεταξύ άλλων και στο έργο του Υπhνεμου μόλου. Στις διατυπωθείσες θέσεις του, απάντησα με το από 30.6.2009 άρθρο μου στον Κερκυραϊκό τύπο, με τον τίτλο: ΕΡΓΑ & ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ.

Αναφερόμενος στις θέσεις που ανέπτυξε σε πρόσφατη τηλεοπτική εκπομπή ο πρώην Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΛΚΕ Α.Ε Νίκος Καλοδίκης, χωρίς καμία διάθεση αντιπαλότητας, αλλά αντίθετα με κάθε εκτίμηση προς το πρόσωπο του και στο έργο που προσέφεραν οι προηγούμενες διοικήσεις του Οργανισμού Λιμένος, παραθέτω τις αντίστοιχες με όσα ισχυρίστηκε θέσεις μου.

Τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις του Διευθύνοντος Συμβούλου μιας Ανώνυμης Εταιρείας του Δημόσιου Τομέα καθορίζονται σαφώς από τις κείμενες διατάξεις και δεν επαφίενται στη διακριτική ευχέρεια, στη βούληση και στην υποκειμενική αντίληψη και εκτίμηση του εκάστοτε προσώπου που καλύπτει αυτή τη θέση.

Οι δε ευθύνες που απορρέουν από την εφαρμογή αυτών των διατάξεων δεν μεταβιβάζονται σε υπαλλήλους, πέραν βέβαια εκείνων των ευθυνών που οι Νόμοι και οι Εσωτερικοί Κανονισμοί ενός Οργανισμού με σαφήνεια και ευκρίνεια προσδιορίζουν. Ειδικότερα η διοίκηση, η λειτουργία και η διαχείριση ενός λιμένα, ως ενιαίο και αδιαίρετο σύνολο, προσδιορίζουν το επίπεδο ανταγωνιστικότητας του, σε σχέση με άλλα ομοειδή λιμάνια του ευρύτερου γεωγραφικού χώρου.

Ανταγωνιστικότητα που καθορίζεται από τη βέλτιστη δυνατή σχέση της τιμολογιακής πολιτικής του λιμένα, με τα αντίστοιχα επίπεδα των παρεχομένων στους χρήστες του λιμένα υπηρεσιών'

Ανταγωνιστικότητα που βέβαια δεν αποτελεί ένα στατικό μέγεθος, αλλά μεταβλητό και για το λόγο αυτό, απαιτείται συνεχής παρακολούθηση όλων των παραμέτρων που την συνθέτουν και την προσδιορίζουν και συνεχής και αδιάλειπτη προσπάθεια, να παραμένει πάντοτε στα μέγιστα δυνατά επίπεδα.

Το δε επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών δεν αναβαθμίζεται αποκλειστικά και μόνο με τον σχεδιασμό και την εκτέλεση έργων υποδομής, αλλά εξαρτάται και από άλλους παράγοντες, όπως:

- Η ένταξη των σε ένα κατάλληλο, ορθολογικό και ασφαλές πλαίσιο λειτουργίας του Λιμένα.
- Από τη συνεχή και ιδιαίτερα δαπανηρή συντήρησή τους.
- Από ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού, συμπλήρωσης και επέκτασής τους κ.ά.

Όλα αυτά βέβαια από κοινού με την πρόβλεψη αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών (Γαρίτσα), καθώς και των προστιθέμενων νέων αναγκών (ασφάλεια – αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης – νέες απαιτήσεις του θεσμικού πλαισίου, που συνεχώς βελτιώνεται και με την ενσωμάτωση Ευρωπαϊκών Κανονισμών και Οδηγιών), προϋποθέτουν πάνω από όλα την ύπαρξη ιδίων οικονομικών πόρων του ΟΛΚΕ Α.Ε. Είναι δε, περισσότερο από ποτέ γνωστό και κατανοητό ότι οι Εθνικοί και Κοινοτικοί πόροι θα είναι πλέον ιδιαίτερα περιορισμένοι, αλλά και η χορήγηση τους προϋποθέτει άρτιες μελέτες και πολύπλοκες – χρονοβόρες διαδικασίες περιβαλλοντικών και άλλων αδειοδοτήσεων, οι δε σχετικές δαπάνες πρέπει να καλύπτονται από το ταμείο του ΟΛΚΕ Α.Ε.

Κατά συνέπεια δεν αποτελεί συντηρητική αντίληψη η προσπάθεια εξασφάλισης ικανοποιητικών πόρων που θα εισρέουν στο ταμείο του Οργανισμού, αλλά αναγκαιότητα που επιβάλλεται όχι μόνο από την νομική υποχρέωση σύνταξης των ετήσιων ισολογισμών σύμφωνα με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, που ως γνωστόν απεικονίζουν με ακρίβεια την οικονομική κατάσταση της Εταιρείας, αλλά συγχρόνως και ηθική υποχρέωση έναντι της Κοινωνίας της Κέρκυρας, που απαιτεί το λιμάνι της, να συνεχίσει διαρκώς να βελτιώνεται και να ενισχύει όλο και περισσότερο την τοπική οικονομία.

Όσον δε αφορά τώρα τα όσα ειπώθηκαν στην ίδια τηλεοπτική εκπομπή για τον Υπήνεμο Μόλο, δηλαδή το Λιμάνι Ε/Γ – Ο/Γ Εσωτερικού, θα πρέπει να διευκρινιστούν τα παρακάτω:

Ο σχεδιασμός και η μελέτη του έργου έπρεπε από την αρχή να επιλύει τα προβλήματα λειτουργίας και κυκλοφοριακής σύνδεσης, με το υπάρχον οδικό δίκτυο του λιμένα και ευρύτερα της λιμενικής ζώνης, έστω και αν άλλοι λόγοι επέβαλαν την κατασκευή του σε δύο φάσεις. Όστε κατά την διάρκεια κατασκευής της Α' φάσης, να υπάρξει η πρόβλεψη των έργων της Β' φάσης, προκειμένου να αποφευχθεί το «ράβε – ξήλωνε που αναγκαστικά σε κάποιο βαθμό θα ακολουθούσε. Για να μιλάμε δε με πραγματικούς όρους και όχι με γενικότητες εντυπωσιασμού:

1. Λιμάνι Εσωτερικού χωρίς τον προηγούμενο σχεδιασμό, έστω της θέσης των ραμπών πρυμνοδέτησης, αποτελεί σοβαρή τεχνική και λειτουργική ανακολουθία.
2. Οι ίδιοι λόγοι ισχύουν και για την ακριβή θέση των πυλώνων φωτισμού, των παροχών ρεύματος και ύδατος και του αναγκαίου Υποσταθμού της ΔΕΗ, που θα καθόριζαν την ακριβή τοποθέτηση στην Α' φάση των εργασιών την ακριβή διέλευση των σωληνώσεων και των αγωγών.
3. Η ύπαρξη στο χώρο του εν λόγω λιμένα αγωγού υπερχείλισης του παντοροϊκού δικτύου αποχέτευσης της ΔΕΥΑΚ, έπρεπε στη φάση εκπόνησης της μελέτης, να αντιμετωπισθεί σε συνεργασία με την ΔΕΥΑΚ.
4. Τα όσα δε ειδικότερα ειπώθηκαν για τον απαιτούμενο κόμβο κυκλοφοριακής σύνδεσης με την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου στη συμβολή της με την «τάφρο» του Νέου Φρουρίου και την οδό προς την αφετηρία του υπεραστικού ΚΤΕΛ, τεχνικά τουλάχιστον μόνο «επιφανειακά» μπορούν να χαρακτηρισθούν. Γιατί η ύπαρξη ενός επιπλέον κυκλοφοριακού κόμβου (του τρίτου κατά σειρά) σε μία απόσταση 800 μέτρων στην ίδια οδό και χωρίς το υφιστάμενο πλάτος της οδού να επιτρέπει την δημιουργία λωρίδας αναμονής για τα οχήματα που θα εισέρχονται η τα εξέρχο-

νται στο Λιμένα, θα επιβάρυνε χωρίς αμφιβολία το ήδη σοβαρό κυκλοφοριακό πρόβλημα της περιοχής.

5. Όσον δε αφορά την ταχύτητα με την οποία εκτελέστηκαν τα προβλεπόμενα από την μελέτη έργα αυτή οφείλεται κατά βάση στην ένταξη του έργου στο Διασυνοριακό Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα INTERREG IIIA η οποία έγινε το 2005 επί της δικής μας θητείας στον Οργανισμό, ενώ αντίθετα η δημοπράτηση του με πιστώσεις του Εθνικού Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, ίσως βεβιασμένα, η ροή των χρηματοδοτήσεων θα είχε κατά πολύ χαμηλότερους ρυθμούς και επομένως θα απαιτείτο πολύ μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, για την εκτέλεση των προβλεπόμενων από τη μελέτη επί μέρους εργασιών.

Για την πληρέστερη ενημέρωση της κοινής γνώμης, θα πρέπει ακόμη να ειπωθεί, ότι μετά από την σύνταξη της συμπληρωματικής μελέτης, των Η/Μ εγκαταστάσεων, των ραμπών πρυμνοδέτησης, των αυτόματων με προπληρωμένη κάρτα μηχανημάτων παροχής νερού και ρεύματος, την εξασφάλιση της πίστωσης των 900.000 ευρώ από το Κοινοτικό Πρόγραμμα ΟΑΛΑΑ του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, την εν συνεχεία δημοπράτηση των εργασιών και την εγκατάσταση του αναδόχου, οι ως άνω προβλεπόμενες εργασίες αναμένεται να ολοκληρωθούν μέχρι το τέλος του 2009, οπότε το έργο θα τεθεί σε λειτουργία.

Θα πρέπει επίσης να επισημανθούν, οι θέσεις που διατυπώθηκαν στην ίδια τηλεοπτική εκπομπή για ελλειμματικούς προϋπολογισμούς για να μη αποδίδονται φόροι στο Δημόσιο, είναι ταυτόσημες με τις θεωρήσεις του παρελθόντος που ανέβασαν στα γνωστά ύψη τα ελλείμματα των Δημοσίων Οργανισμών.

Το ερώτημα που αυτόματα τίθεται είναι με ποιους ιδίους πόρους θα μπορούσε ο ΟΛΚΕ να χρηματοδοτήσει τα απαιτούμενα συμπληρωματικά έργα του Λιμένα Κέρκυρας, για τα οποία είχε υπογραφεί υπεύθυνη δήλωση από τον τότε διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού Λιμένος, όπως ο ίδιος ισχυρίστηκε στην ίδια τηλεοπτική εκπομπή. Μήπως με τα ελλείμματα της διαχείρισης του 2003 και του 2004;

Από την πλευρά μας ευχόμαστε ο διάλογος αυτός για τα διαχρο-

νικά από όλες τις Διοικήσεις ΟΛΚΕ εκτελεσθέντα και εκτελούμενα στη Λιμενική Ζώνη έργα να συνεχιστεί, ώστε να υπάρξει πλήρης και τεκμηριωμένη ενημέρωση την κοινής γνώμης και όχι αποσπασματική, ευκαιριακή και με ενδεχόμενες σκοπιμότητες παραπληροφόρηση της. Αλλά και για να επισημανθούν κατά το δυνατόν βέβαια να αποφευχθούν, οι όποιες τυχόν, αστοχίες σε κάθε επόμενο αναπτυξιακό σχεδιασμό».

Δυστυχώς στην πρόταση μας αυτή δεν δόθηκε, όχι από δική μας υπαιτιότητα, συνέχεια.

Επίσης θα πρέπει να επισημανθεί ότι η προηγούμενη διοίκηση του ΟΛΚΕ, δεν είχε μεριμνήσει, όταν παρέδωσε στην Π.Ι.Ν με προγραμματική σύμβαση το χώρο του εργοταξίου για την εκτέλεση του έργου, να κινήσει συγχρόνως τις διαδικασίες, για την απομάκρυνση από το χώρο αυτό των παλαιών εγκαταστάσεων διάθεσης καυσίμων.

Χώρος που είχε παραχωρηθεί στην μισθώτρια εταιρία από τον Ε.Ο.Τ και που επί σειρά ετών, με άγνωστες διαδικασίες ανανεώνονταν.

Δεχθήκαμε πιέσεις είτε με την επιστολή εξωδίκων από τον μισθωτή, είτε από την προσωπική επίσκεψη στα γραφεία ανώτερου στελέχους της Εταιρείας Τουριστικής Ανάπτυξης Α.Ε, να του αποδοθεί και πάλι ο ίδιος χώρος η να του δοθεί άλλος σε διαφορετικό σημείο του Κεντρικού Λιμένα, για να συνεχίσει την δραστηριότητα του.

Στις «απειλές» ότι σε αντίθετη περίπτωση θα μας κατήγγειλαν στην Δικαιοσύνη, απαντήσαμε: «Οι Δημόσιες εκτάσεις μισθώνονται με ανοιχτούς διαγωνισμούς και είναι ευπρόσδεκτη η κίνηση σας να καταφύγετε στη Δικαιοσύνη, για να αποκαλυφθεί η νομιμότητα η όχι των μέχρι σήμερα ενεργειών σας». Οπότε έκτοτε ουδείς μας ενόχλησε.

Αντίθετα εμείς με το έγγραφο μας με αρ. πρωτ. 1244/09.07.2009 απευθυνθήκαμε στη Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης (Γραμματεία Συμβάσεων & Παραχωρήσεων) με παράλληλη κοινοποίηση στο Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π/Γ.Γ.Λ.Λ.Π/Δ.Λ.Π – Τμήμα Α' και στη Δ/νση Δημοσίων έργων της Π.Ι.Ν και ζητήσαμε «την ταχύτερη δυνατή απομάκρυνση των υπαρχουσών εγκαταστάσεων που είναι πλέον ουσιαστικά εγκαταλειμμένες και κατά ουσία αχρηστευμένες, η να παρασχεθεί

η εξουσιοδότηση στον Οργανισμό μας να τις απομακρύνει με δικές του δαπάνες, προκειμένου ο χώρος αυτός να δοθεί σε χρήση του νέου Λιμένα Εσωτερικού».

Παρά όμως τις τηλεφωνικές μου επαφές με τον Πρόεδρο, τον διευθύνοντα σύμβουλο και την προϊσταμένη της Ε.Τ.Α Α.Ε μέχρι την μετά δίμηνο περίπου υποβολή της παραίτησης μου, παρά τις υποσχέσεις δεν υπήρξαν αποτελέσματα και ενδεχομένως δεν υπάρχουν μέχρι σήμερα 4 περίπου χρόνια από όταν κινήσαμε τις σχετικές διαδικασίες!

2. Προσήνεμος Μώλος

Ημερομηνία Δημοπράτησης: 15/9/2005
 Ημερομηνία Σύμβασης: 28/2/2006
 Ημερομηνία Περαιώσης: 21/3/2009 (πρόβλεψη)
 Ο επιλέξιμος προϋπολογισμός του υπό-έργου ανέρχεται στα 12.261.049,59.

Το δεύτερο αυτό υποέργο περιλαμβάνει: Καθαίρεση του υφιστάμενου κυματοθραύστη μήκους 178 μ. Επέκταση του προσήνεμου μόλου κατά 423 μ, πλάτους 12,00 μ. και ωφέλιμο βάθος -10μ. Εκβάθυνση λιμενολεκάνης μέχρι τη στάθμη -11μ, σε έκταση 110.000 τ.μ. Δίκτυα ύδρευσης, ηλεκτροφωτισμού και πυρόσβεσης. Ο προϋπολογισμός της μελέτης του υποέργου ανέρχεται σε 23.700.000 ευρώ. Χρηματοδοτείται και αυτό από το διασυνοριακό πρόγραμμα INTERREG IIIA' /Ελλάδα – Ιταλία 2000-2006 και συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης κατά 50%.

Μέχρι την Κυβερνητική μεταβολή του Οκτωβρίου του 2009 και την άμεση υποβολή της παραίτησης μας από την θέση του διευθύνοντος συμβούλου του Οργανισμού Λιμένα, είχαν ολοκληρωθεί οι παρακάτω εργασίες:

Η θεμελίωση του συνολικού μήκους της επέκτασης του προσήνεμου μόλου. Η ολοκλήρωση των εργασιών εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης. Η επέκταση των δικτύων ύδρευσης, ηλεκτροφωτισμού και πυρόσβεσης μέχρι το τέλος της υπάρχουσας προβλήτας και η καθαί-

ρεση του υπάρχοντος στο μέσο της λιμενολεκάνης παλαιού κυματοθραύστη μήκους 178 μέτρων.

Η καθαίρεση του παλαιού κυματοθραύστη που δυσχέραινε τους ελιγμούς των πλοίων και υπήρχε σοβαρός κίνδυνος επανάληψης ατυχημάτων που είχαν συμβεί στο παρελθόν, αποτελούσε μόνιμο και πιεστικό αίτημα των Εφοπλιστικών Ενώσεων και της Ένωσης των πλοιάρχων του Εμπορικού Ναυτικού. Η Εφοπλιστική Ένωση απειλούσε να βγει η Κέρκυρα από τα δρομολόγια των πλοίων του, η δε Ένωση των πλοιάρχων εκ του λόγου αυτού, αλλά και της έλλειψης κατάλληλων προσκρουστήρων στη υπάρχουσα μεγάλη προβλήτα, στις ετήσιες δημοσιεύσεις πού έκανε όλα τα προηγούμενα χρόνια για τα επικίνδυνα λιμάνια της χώρας, περιελάμβανε πάντοτε και το λιμάνι της Κέρκυρας. Μετά όμως την καθαίρεση του αποσπασμένου παλαιού κυματοθραύστη και την τοποθέτηση νέων προσκρουστήρων, το λιμάνι της Κέρκυρας διεγράφη οριστικά από όλες τις επόμενες δημοσιεύσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι στις τρεις επιστροφές μου με πλοία από την Βενετία λόγω της συμμετοχής του Οργανισμού σε κοινό Ευρωπαϊκό πρόγραμμα με το Λιμάνι της, οι πλοίαρχοι των πλοίων σχεδόν με υποχρέωσαν να παρακολουθήσω από την γέφυρα την επικινδυνότητα του ελιγμού εισόδου στο λιμάνι μας.

Στα συνεχή και πιεστικά αιτήματα μου προς την επιβλέπουσα το έργο Τεχνική Υπηρεσία της Π.Ι.Ν να δώσει εντολή στην ανάδοχο εταιρία για την κατά προτεραιότητα καθαίρεση του, η μόνιμη απάντηση ήταν ότι λόγοι προστασίας των ελλιμενισμένων πλοίων από τους Β.Δ ανέμους επέβαλαν την κατεδάφιση μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της επέκτασης της μεγάλης προβλήτας. Ζήτησα τότε σε συνεργασία με το Περιφερειακό Τμήμα Κερκύρας του Τ.Ε.Ε, να ορισθεί ειδικός πραγματογνώμονας από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος για να γνωματεύσει αν ο κίνδυνος πρόσκρουσης των πλοίων στον κυματοθραύστη ήταν μεγαλύτερος και σοβαρότερος, από τα όποια προβλήματα μπορούσαν να δημιουργήσουν στα πλοία οι προσπίπτοντες κυματισμοί από τους Β.Δ ανέμους. Η έκθεση του πραγματογνώμονα του Τ.Ε.Ε δικαίωσε τις θέσεις μου. Τις θέσεις αυτές στη συνέχεια απεδέχθησαν ομόφωνα και οι εκπρόσωποι των χρηστών του λιμένα, σε σύσκεψη πού έγινε στα γραφεία

του Οργανισμού. Με αυτά τα δεδομένα πλέον η Τεχνική Υπηρεσία της Π.Ι.Ν έδωσε της εντολή στην ανάδοχο Εταιρία για την απομάκρυνση του!

Η μελέτη της επέκτασης της μεγάλης προβλήτας που είχε ανατεθεί και ολοκληρωθεί από προηγούμενες διοικήσεις του Λιμένος, που η ανάγκη χρηματοδότησης της από Κοινοτικό Πρόγραμμα επέβαλε να εμφανισθεί ως κυματοθραύστης, παρουσίαζε δύο σημαντικότητες ελλείψεις:

1. Το μικρό πλάτος της των 12.00 μέτρων έπρεπε απαραίτητα να συνδυασθεί με ακρομώλιο στο τέρμα της για τον ελιγμό επιστροφής των οχημάτων.
2. Έπρεπε απαραίτητα επίσης να κατασκευασθεί με προδιαγραφές χρησιμοποίησης της και για πρυμνοδέτηση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων του εξωτερικού και όχι μόνο για παραβολή των κρουαζιερόπλοιων.

Η σημαντική αυτή παράλειψη που υπήρχε στην υπάρχουσα παλαιά προβλήτα εξωτερικού, είχε ως συνέπεια, να παρουσιασθούν σημαντικότητες υποσκαφές στην εξωτερική της πλευρά, που ευτυχώς τις εντοπίσαμε και τις αποκαταστήσαμε έγκαιρα και προλάβουμε αναπόφευκτες σημαντικές ζημιές.

Παράλληλα προχωρήσαμε στη σύνταξη μελέτης και την εν συνεχεία εκτέλεση των εργασιών, με χρηματοδότηση των από ιδίους πόρους του Οργανισμού, «Κατασκευής ράμπας πρυμνοδέτησης Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων του Εξωτερικού στη Β.Δ πλευρά του υπάρχοντος κρηπιδώματος και προστασίας με πλάκες ποδός από ενδεχόμενες υποσκαφές, λόγω της πρυμνοδέτησης των πλοίων εξωτερικού.

Η νέα ράμπα πρυμνοδέτησης στη υπάρχουσα παλαιά προβλήτα εξωτερικού.

Οι εργασίες όμως του έργου της επέκτασης της προβλήτας δεν ολοκληρώθηκαν μέσα στις προβλεπόμενες από την σύμβαση προθεσμίες και τελικά σταμάτησαν ανεξήγητα για τρία περίπου χρόνια μετά την Κυβερνητική μεταβολή του Οκτωβρίου του 2009, ενώ το έργο είχε εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από Ευρωπαϊκούς πόρους και είχαν λυθεί τα υπάρχοντα προβλήματα, όπως της προμήθειας των

αδρανών υλικών και του μηχανήματος κατασκευής και πόντισης των κυψελωτών τεχνικών ογκολίθων.

Προβλήματα που περιγράφονται με σαφήνεια στο από 13.7.2009 έγγραφο – υπόμνημα προς την Π.Ι.Ν της αναδόχου κοινοπραξίας «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε – ΑΤΟΜΟΝ Α.Ε», σε συνέχεια του α.π 15062/6.7.2009 εγγράφου της Διεύθυνσης Δημοσίων Έργων της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, αναφορικά με το χρονοδιάγραμμα των εργασιών του έργου «Λιμένας Κέρκυρας – Προσήνεμος Μόλος», που υπόγραφε ο Γ.Γ της Π.Ι.Ν Σωτήρης Βόσδου και κοινοποιήθηκε στον ΟΛΚΕ Α.Ε.

Λόγω της καθυστέρησης στην πρόοδο των εργασιών υπήρχε κίνδυνος να χαθεί η χρηματοδότηση του έργου. Όπως προκύπτει από το παραπάνω έγγραφο της ΠΙΝ, καταβάλλοντο συντονισμένες προσπάθειες από κοινού με τον Σωτήρη Βόσδου, άσκησης πιέσεων προς την ανάδοχο κοινοπραξία για να ολοκληρώσει τις εργασίες και προς την Υπηρεσία Διαχείρισης Προγραμμάτων της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας JNTERREG IIIA' για να μη προχωρήσει στην απένταξη του έργου.

«Με το από 2.7.2009 έγγραφο της Δ/νσης Δημοσίων έργων, σας ζητήθηκε δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των εργασιών του υποέργου «Λιμένας Κέρκυρας – Προσήνεμος μόλος» και σχετικών συνεννοήσεων του Διευθύνοντος Συμβούλου του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας με την Υπηρεσία Διαχείρισης Προγραμμάτων της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας JNTERREG IIIA', σας γνωστοποιούμε επί προσθέτως τα εξής:

Προκειμένου να εισηγηθούμε την συνέχιση της χρηματοδότησης του εν λόγω έργου, μέσα στα πλαίσια της προθεσμίας ολοκλήρωσης των εργασιών που σας έχει ήδη χορηγηθεί, παρακαλούμε όπως ανυπερθέτως μέχρι 10 Ιουλίου τρέχοντος μηνός μας υποβάλλετε δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης του έργου.

Ειδικότερα να μας γνωρίσετε εγγράφως την ημέρα έναρξης των εργασιών σκυροδέτησης Τ.Ο καθώς και όλων των υπολειπομένων εργασιών για την ολοκλήρωση του και την δυνατότητα άμεσης απόδοσης συνολικά του έργου σε χρήση. Επίσης σας καλούμε για παρουσίαση του χρονοδιαγράμματος στις

αρμόδιες Υπηρεσίες και την Πολιτική ηγεσία.

Το από 13.7.2009 απαντητικό έγγραφο – υπόμνημα της αναδόχου Κοινοπραξίας έχει ως εξής:

«Όπως σας έχουμε ενημερώσει από παλαιότερες επιστολές μας, η προμήθεια των αδρανών υλικών (λιθορριπών) του έργου, μετά μάλιστα και το κλείσιμο των μοναδικών λειτουργούντων λατομείων της Κέρκυρας, γινόταν από Λατομείο της Θεσπρωτίας το οποίο μάλιστα για μεγάλο χρονικό διάστημα ήταν κλειστό η υπολειτουργούσε λόγω νομικών προβλημάτων της Λατομικής του Ζώνης. Λόγω λοιπόν της προμήθειας των αδρανών υλικών εκτός Κέρκυρας και λόγω των νομικών προβλημάτων πού υπήρχαν στο Λατομείο από το οποίο προμηθευόμαστε τα αδρανή υλικά, υπήρχε μεγάλη καθυστέρηση στην προμήθεια των αδρανών υλικών και για το λόγο αυτό μάλιστα είχατε εγκρίνει τις σχετικές παρατάσεις του ανωτέρω έργου..

Η καθυστέρηση αυτή της προμήθειας των αδρανών υλικών, όπως ήταν φυσικό μετακύλησε τον χρόνο ολοκλήρωσης του πρίσματος θεμελίωσης του έργου, καθώς και την έναρξη της κατασκευής των ειδικών κυψελωτών κιβωτίων (Caissons). Ειδικότερα για τα κυψελωτά κιβώτια, θα θέλαμε να σας αναφέρουμε ότι λόγω του μεγάλου όγκου και βάρους και των ειδικών τεχνικών προδιαγραφών κατασκευής, ο τρόπος κατασκευής και πόντισης τους, είναι τελείως διαφορετικός από τον τρόπο κατασκευής και πόντισης τεχνικών ογκολίθων από σκυρόδεμα. Ειδικότερα ο τρόπος αυτός (με τον οποίον κατασκευάστηκαν και όλα τα λιμενικά έργα στην Ελλάδα που έχουν Caisson, όπως λιμάνι Μυκόνου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας κ.λπ.), απαιτεί χρήση ειδικής δεξαμενής, με σύστημα ολισθαίνοντα μεταλλότυπου για οπλισμένο σκυρόδεμα (Caissoniera) μέσα στην οποία κατασκευάζονται ένα – ένα τα Caisson και στη συνέχεια με τη βύθιση της δεξαμενής αυτά επιπλέον, ρυμουλκούνται και τοποθετούνται στις θέσεις τους. Τέτοια ειδική δεξαμενή στον Ελλαδικό Χώρο δεν υπάρχει και όλα τα παραπάνω λιμενικά έργα κατασκευάστηκαν με Caisson, είχαν μισθώσει την ειδική αυτή δεξαμενή από το εξωτερικό (Ιταλία η Ισπανία).

Η εταιρεία μας έχει έλθει σε επαφή (από την υπογραφή της σύμβασης) με τις ξένες εταιρείες που διέθεταν τέτοιο εξοπλισμό. Όμως λόγω του περιορισμένου αριθμού αυτών και λόγω της καθυστέρησης που προέκυψε από τα προβλήματα των λατομείων, δεν είχαμε τις απαραίτητες δεσμεύσεις για το χρονικό διάστημα που θα έπρεπε να διατεθούν.

Έτσι αποφασίσαμε (μέσω των μητρικών εταιρειών των μελών της Κ/ξίας μας, (ΑΚΤΩΡ & ΒΙΟΤΕΡ) να προχωρήσουμε και να επενδύσουμε στην κατασκευή μιας τέτοιας πλωτής δεξαμενής και του ειδικού μεταλλότυπου, προκειμένου να εκτελέσουμε το έργο, αφού δεν υπήρχε διαθεσιμότητα από τις εταιρείες του εξωτερικού. Η μελέτη και κατασκευή του ειδικού αυτού εξοπλισμού, ξεκίνησε αρχές του 2008 και ήδη βρίσκεται στο στάδιο της ολοκλήρωσης του (επισυνάπτονται σχέδια και φωτογραφίες).

Η καθυστέρηση στην ολοκλήρωση της κατασκευής οφείλεται σε λόγους ανωτέρας βίας, που υπήρχε από τις συνεχιζόμενες απεργίες στην επισκευαστική ζώνη περάματος (διάστημα 4 μηνών) όπου γίνεται η κατασκευή.

Με τα σημερινά δεδομένα, η ειδική πλωτή δεξαμενή για την κατασκευή των CAISSON του έργου, αναμένεται να αφιχθεί στο έργο στα τέλη Αυγούστου με αρχές Σεπτεμβρίου (2009), προκειμένου να αρχίσουν οι εργασίες κατασκευής.

Η έναρξη της κατασκευής των κυψελωτών κιβωτίων προβλέπεται στις αρχές Σεπτεμβρίου.

Λαμβάνοντας υπ' όψη ότι με την μέθοδο κατασκευής του ολισθαίνοντα μεταλλότυπου και τη χρήση της πλωτής δεξαμενής για την πόντιση των κυψελωτών κιβωτίων. Θα έχουμε παραγωγή 4 με 5 Caisson το μήνα, ώστε για την κατασκευή των 15 κιβωτίων θα χρειαστούν 3 με 4 μήνες. Άρα το πέρας της κατασκευής και πόντισης των Caisson θα είναι έως τις 31.12.2009, ενώ παράλληλα με την πόντιση τους, θα κατασκευάζονται και οι ανωδομές του έργου. Εν τω μεταξύ ολοκληρώνονται οι εργασίες του πρίσματος των λιθορριπών για την τοποθέτηση των Caisson».

Παρά το γεγονός ότι υπήρχαν πλέον όλες οι προϋποθέσεις για την ολοκλήρωση του τόσο σημαντικού έργου, κανείς από τους υπευ-

θύνους της νέας από τον Οκτώβρη του 2009 πολιτικής και διαχειριστικής τοπικής ηγεσίας, δεν έδωσε ποτέ καμία εξήγηση για τη πολύχρονη καθυστέρηση. Ενώ άλλα λιμενικά έργα στη χώρα μας προχωρούσαν κανονικά.

Για την μεγάλη σημασία της γρήγορης αποπεράτωσης του έργου είναι χαρακτηριστική η από 14 Νοεμβρίου του 2008 επιστολή του «Συνδέσμου Ταξιδιωτικών & Ναυτικών Πρακτόρων Κερκύρας» προς τον Γ.Γ της Π.Ι.Ν Σωτήρη Βόσδου, με παράλληλη κοινοποίηση σε μένα. Μεταφέρω αυτούσιο τμήμα του κειμένου.

«Η σαιζόν στις αφίξεις των Κρουαζιερόπλοιων φθάνει στο τέλος της και γνωρίζετε την σοβαρή αύξηση αφίξεων πλοίων και επιβατών σε σύγκριση με την πτωτική πορεία αφίξεων του αεροδρομίου μας.

Αυτή την άφιξη ευελπιστούμε να κρατήσουμε και για το 2009 που ανεξαρτήτως της οικονομικής κρίσης που μαστίζει τις Ηνωμένες Πολιτείες και ο μέγιστος αριθμός των κρουαζιεροπλοίων είναι Αμερικάνοι, βλέπουμε σήμερα ότι οι εταιρείες συνεχίζουν να έχουν στα προγράμματα τους την Μεσόγειο και το λιμάνι της Κέρκυρας ...

Στην αύξηση των προσεγγίσεων συνέβαλαν μεταξύ άλλων παραγόντων και τα έργα υποδομής και ασφάλειας που μέχρι σήμερα έγιναν από την Περιφέρεια και τον ΟΛΚΕ στο λιμάνι μας και επί του προκειμένου επιθυμούμε να ζητήσουμε την προσωπική σας παρέμβαση στη συνέχεια της κατασκευής επέκτασης του προβλήτα. Γνωρίζουμε λόγοι οικονομικοί αλλά και η ορισμένη διάθεση αδρανών υλικών το έργο εξελίσσεται με πολύ αργούς ρυθμούς και ενώ ελπίζαμε ότι για το 2009 τουλάχιστον 150 μέτρα νέου προβλήτα θα είχε ολοκληρωθεί σήμερα, με τις δυσκολίες αυτές το έργο φαίνεται σαν όνειρο ...».

Το περιεχόμενο του ενημερωτικού φυλλαδίου του ΥΠ.ΟΙ και της Π.Ι.Ν περιορίστηκε στο έργο του λιμένα Κέρκυρας και στα προγράμματα που χρηματοδοτούντο από το INTERREG IIIA/ Ελλάδα - Ιταλία.

16. Τουριστικό Καταφύγιο Σπηλιάς

Κατασκευάζεται στο χώρο του παλαιού Λιμένος που βρίσκεται στην προκυμαία του ιστορικού κέντρου της πόλης της Κέρκυρας, το οποίο μαζί με τα δύο Φρούρια του οικιστικού ιστού της πόλης, περιλαμβάνονται από 2ετίας στον κατάλογο των μνημείων παγκόσμιας κληρονομιάς της Unesco.

Πρόκειται για τουριστικό καταφύγιο αστικού τύπου ελλιμενισμού 90 περίπου σκαφών μεσαίου και μεγάλου μεγέθους από 12-25 μέτρα μήκους.

Προβλέπεται να καλύψει μέρος της υπάρχουσας ζήτησης, κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες, λόγω και της γεωγραφικής θέσης της Κέρκυρας ως πύλη εισόδου στις Ελληνικές θάλασσες από Ιταλία και Αδριατική και ευρύτερα από την Δυτική λεκάνη της Μεσογείου.

Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 8.500.000 ευρώ, χρηματοδοτείται από πιστώσεις του περιφερειακού προγράμματος Ιονίων Νήσων του Γ Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (ΚΠΣ). Έχει μέχρι σήμερα εκτελεστεί το 20% περίπου του έργου, έχουν απορροφηθεί 1.648.300 ευρώ, με προβλεπόμενο χρόνο περαίωσης τις 22 Οκτωβρίου 2009.

Παρετάθη η αρχική προθεσμία κατά 10 μήνες λόγω προβλήματος, συνεπεία δικαστικής εμπλοκής, στην προμήθεια αδρανών υλικών από το λατομείο της αναδόχου εταιρίας στη «Σαγιάδα» Ηπείρου.

Το τουριστικό καταφύγιο της Σπηλιάς θα έχει:

- Θαλάσσια ζώνη 35 στρέμματα
- Θαλάσσιο μέτωπο 230 μέτρα
- Λιμενολεκάνη 16 στρέμματα
- Ωφέλιμο βάθος -3.50 μέτρα

Δεν προβλέπεται η ανέγερση κτιρίων και η διοικητική του λειτουργία θα εξυπηρετηθεί από τη διαμόρφωση των υφιστάμενων πα-

λαιών εκδοτηρίων (Καφε Γιαλί) τα οποία θα διαμορφωθούν προκειμένου να δημιουργηθεί γραφείο 120 τ.μ, κυλικείο-αναψυκτήριο 120 τ.μ και λουτρά – WC 120 τ.μ.

17. Πλωτοί σταθμοί οχημάτων

Πρόκειται για δύο πλωτούς σταθμούς οχημάτων δυναμικότητας έκαστος 350 θέσεων στάθμευσης, που θα συμβάλλουν ουσιαστικά στη βελτίωση του κυκλοφοριακού της πόλης Κέρκυρας και θα καλύψουν την προβλεπόμενη από το σχέδιο διαχείρισης της UNESCO, απαγόρευση στάθμευσης οχημάτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης.

Το έργο προϋπολογισμού 40 εκ. ευρώ πρόκειται να υλοποιηθεί στα πλαίσια διεθνούς διαγωνισμού με σύμβαση παραχώρησης της χρήσης του για 20 χρόνια.

18. Μαρίνα Μεγάλων Σκαφών Αναψυχής

Προκειμένου να καλυφθεί η ζήτηση ελλιμενισμού μεγάλων σκαφών αναψυχής από 30-140 μέτρων μήκους, σχεδιάστηκε νέα Μαρίνα δυναμικότητας 98 σκαφών προϋπολογισμού 40 εκ. ευρώ, που θα κατασκευαστεί με σύμβαση παραχώρησης για 30 χρόνια στα πλαίσια Δημόσιου Διεθνούς Διαγωνισμού.

Ήδη έχει ολοκληρωθεί η Α' φάση του διαγωνισμού και μέσα στο επόμενο χρονικό διάστημα πρόκειται να προχωρήσει η Β' φάση με την κατάθεση των δεσμευτικών τεχνικών και οικονομικών προσφορών.

Τα έργα περιλαμβάνει:

Προσήνεμο μώλο σχήματος Γ το ανατολικό τμήμα του οποίου είναι μήκους 390 μ, το βόρειο 490μ, το πλάτος 16μ, το ωφέλιμο βάθος -5μ. και ακρομώλιο 32 επί 32 μέτρα.

Ο υπήνεμος μώλος θα έχει μήκος 250 μ, πλάτος 16μ, ωφέλιμο βάθος-5 μέτρα, στάθμη κυκλοφορίας + 1,50 και ακρομώλιο 32 επί 32 μέτρα.

Προβλέπεται επίσης η ανέλκυση και καθέλκυση μικρών σκαφών κυρίως συνοδευτικών των μεγάλων θαλαμηγών.

Στη χερσαία ζώνη του 38.400 τ.μ αναπτύσσονται κτιριακές εγκαταστάσεις, στεγασμένοι και υπαίθριοι χώροι για την εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας.

Προβλέπονται χώροι στάθμευσης για 260 οχήματα, πράσινο και δεντροφυτεμένος χώρος.

Στη χερσαία ζώνη της μαρίνας καθορίζονται 8 οικοδομικά τετράγωνα με μέγιστο εμβαδόν εκμετάλλευσης 7.800 τ.μ, μέγιστο εμβαδόν κάλυψης 5.500 τ.μ και συντελεστής κάλυψης 0,14, μέγιστο ύψος κτιρίων 4,50 μέτρα συν ύψος στέγης και 7,50 μ. συν ύψος στέγης.

Στα 8 οικοδομικά τετράγωνα θα στεγαστούν τα γραφεία διοίκησης και οι λοιπές υπηρεσίες της μαρίνας, συγκρότημα πισίνας και υπαίθριοι χώροι αναψυχής, Πύργος ελέγχου, Εστιατόριο, Αναψυ-

κτήριο- Μπαρ, κτίριο υποστήριξης αθλητικών δραστηριοτήτων, γήπεδα τένις, σούπερ μάρκετ, συγκρότημα καταστημάτων κ.ά.

Επίσης δημιουργείται σταθμός καυσίμων, χώρος παραλαβής λυμάτων των σκαφών, καθώς και δεξαμενή ελαιωδών καταλοίπων.

Προβλεπόμενες επιφάνειες κτιριακών εγκαταστάσεων.

ΚΤΙΡΙΟ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
	τ.μ.	τ.μ.	τ.μ.
Φυλάκιο εισόδου	20		20
Κτίριο διοίκησης και υπηρεσιών	225	125	350
Ξενοδοχείο	2200	1700	3900
Πύργος Ελέγχου	25	75	100
Εστιατόριο	300	100	400
Αναψυκτήριο – Μπαρ	250		250
Καταστήματα (ναυτιλιακών ειδών κ.ά.)	1100		1100
Συγκρότημα Γυμναστηρίου, Χώρων υγιεινής	250	120	370
Σουπερ Μάρκετ	275	175	450
Συγκρότημα συντήρησης μικρών σκαφών, Αποθηκών	700		700
Χώροι υγιεινής (wc,ντους,πλυντήρια)	130		130
Κτίρια εκτός Ο.Τ (σταθμός καυσίμων κ.λπ.)	30		30
ΣΥΝΟΛΟ	5.550	2295	7.800

19. Ανάπλαση οδού Εθνικής Αντίστασης

Η εξέλιξη του έργου αυτού, αποτέλεσε την αφορμή να εκτοξεύονται ακόμη και σήμερα αβάσιμες και υποκριτικές επικρίσεις σε βάρος μου.

Τους πρώτους μήνες μετά την ανάληψη των καθηκόντων μου στον ΟΛΚΕ, διαπίστωσα την ανάγκη να ανακατασκευαστεί το εκτός της περίφραξης του λιμένος περιμετρικό πεζοδρόμιο, που ξεκινάει από την κεντρική πύλη του λιμένος και καταλήγει στο τέλος της περίφραξης στη ανατολική πλευρά των «Καρνάγιων». Κατά μήκος του πεζοδρομίου, που σημειωτέον είχε μικρό πλάτος περίπου 1.10μ, είχαν τοποθετηθεί στο απώτερο παρελθόν ευκάλυπτοι, οι ρίζες των οποίων ως γνωστόν αναπτύσσονται οριζοντίως, με συνέπεια από πάρα πολλά χρόνια να έχουν καταστρέψει το πεζοδρόμιο και το είχαν καταστήσει μη προσπελάσιμο στο διερχόμενο κοινό. Το πρώτο δε τμήμα του από την κεντρική πύλη μέχρι τη στροφή απέναντι από τα παλιά «σφαγεία» περιλαμβάνεται στη ζώνη λιμένα, ενώ το υπόλοιπο από τη στροφή απέναντι από τα παλιά «σφαγεία» και μέχρι το πέρας της περίφραξης του ΟΛΚΕ, είναι εκτός της λιμενικής ζώνης και συνεπώς ανήκε κατά χρήση στον Δήμο Κερκυραίων.

Ζητήσαμε την συνδρομή στο κόσψιμο των ευκαλύπτων του Δήμου Κερκυραίων και παραβρέθηκε στη σχετική συνεδρίαση της 2 Νοεμβρίου 2005 ο αρμόδιος Αντιδήμαρχος Σπύρος Ιωάννου. Στη συνέχεια τους στείλαμε και το α.π 2138/1.6.8/9.11.2005 έγγραφο μας, στο οποίο παρακαλούσαμε τον Δήμαρχο Κερκυραίων Γιάννη Τρεπεκλή, «να αναλάβει πρωτοβουλία διαλόγου με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, προκειμένου να αντιμετωπισθεί με πλήρη διαφάνεια το θέμα της ανακατασκευής του εξωτερικού της περίφραξης πεζοδρομίου (από κεντρική πύλη μέχρι τα Καρνάγια), αλλά και να προστατευθεί το τοίχιο της περίφραξης και των επ' αυτού αλλά και των πλησίον του υπαρχόντων συστημάτων ασφαλείας (C4I), σύμφωνα και με το από 8.11.2008 σχετικό έγγραφο του Λιμεναρχείου Κερκύρας. Στη

συνέχεια επί των ημερών της νέας Δημοτικής Αρχής που διαδέχτηκε τον Γιάννη Τρεπεκλή, τους στείλαμε το α.π 3097/1.6.8/9.2.2007 παρακάτω έγγραφο μας.

«Σε συνέχεια του παραπάνω εγγράφου μας και ενώ βρίσκεται σε ολοκλήρωση το έργο της ανακατασκευής του τμήματος του εξωτερικού πεζοδρομίου από την κεντρική είσοδο του λιμένα μέχρι την στροφή απέναντι από τα παλιά «σφαγεία» που είναι στη ζώνη ευθύνης του Οργανισμού μας, θέλουμε να σας επισημάνουμε ότι η προηγούμενη Δημοτική Αρχή είχε κάνει διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και είχε αναλάβει τη δέσμευση για την ανακατασκευή του, που επιβάλλεται να γίνει για λόγους ασφαλείας των διερχομένων πεζών, αλλά και για λόγους προστασίας του τοιχείου της περιφραξής και των παρακείμενων εγκαταστάσεων ασφαλείας του Λιμένα. Είμαστε στην διάθεση σας για κάθε επί του θέματος συνεργασία».

Ύστερα από το έγγραφο μας αυτό οι τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου ζήτησαν με το α.π 428/26.03.2007 έγγραφο τους από την Υπηρεσία Πρασίνου του Δήμου να προχωρήσει στην εκρίζωση των ευκαλύπτων του πεζοδρομίου από τα παλιά «σφαγεία» μέχρι τα «Καρνάγια» για να καταστεί δυνατή η ανακατασκευή του. Επειδή όμως έκτοτε πέρασαν έκτοτε άπρακτοι 6 μήνες με το α.π 4734/1.6.8/01.10.2007 έγγραφο μας ζητήσαμε και πάλι από τον Δήμο Κερκυραίων την κοπή των ευκαλύπτων.

Μετά από διάστημα ενός μηνός και πλέον με το α.π 5058/1.6.8/15.11.2007 έγγραφο μας, ζητήσαμε και πάλι από τον Δήμο Κερκυραίων την κοπή των δέντρων. Στις 15.11.2007 με το α.π 5068/1.6.8 έγγραφο μας ζητήσαμε εκ νέου από τον Δήμο να κόψει τα δέντρα. Στις 16.3.2009 με το α.π 401/1.6.8 έγγραφο μας ζητήσαμε για μία ακόμη φορά από τον Δήμο την κοπή των δέντρων, που ανήκαν στην δική του αρμοδιότητα. Στο ίδιο έγγραφο προσθέταμε: «Σας γνωρίζουμε ότι μετά την εκρίζωση των δέντρων, προτιθέμεθα στα πλαίσια μεταξύ μας προγραμματικής σύμβασης, να προχωρήσουμε στην αποκατάσταση του πεζοδρομίου με δαπάνη του Οργανισμού μας».

Στη συνέχεια ο Δήμος αποφάσισε να προχωρήσει στην κοπή των δέντρων, όμως κατά την διάρκεια της κοπής των επενέβη, μετά από

μήνυση οικολόγων η Αστυνομία, σταμάτησε τις διαδικασίες συνέλαβε τους υπεύθυνους και τούς παρέπεμψε με την διαδικασία του αυτοφώρου στην Εισαγγελία, επειδή δεν είχαν την προβλεπόμενη από τον νόμο άδεια για την κοπή τους.

Δεν γνωρίζω τι μεσολάβησε στη συνέχεια και οι οικολόγοι άλλαξαν την μηνυτήρια αναφορά τους και κατονόμασαν ως υπευθύνους της κοπής την γεωπόνου του Δήμου και εμένα! Ο οποίος ούτε ανάμειξη είχα, αφού οι ευκάλυπτοι βρισκόταν σε χώρο εκτός της ζώνης ευθύνης του ΟΛΚΕ, αλλά ούτε βρισκόμουν επί τόπου κατά την διάρκεια της κοπής. Τελικά βρέθηκα συγκατηγορούμενος μαζί με την γεωπόνου του Δήμου. Μετά από δύο αναβολές της δίκης και ενώ είχα ήδη αποχωρήσει από τον ΟΛΚΕ, καθίσαμε και πάλι στο εδώλιο του κατηγορούμενου. Κατά την διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας, ζήτησα από την κυρία Πρόεδρο να μου δώσει τον λόγο, για να υποβάλλω την ερώτηση, πως βρέθηκα κατηγορούμενος. Η Πρόεδρος απάντησε, σας παρέπεμψε η Αστυνομία μετά από μήνυση οικολόγων. Τότε μπόρεσα να καταθέσω: «Το ότι με παρέπεμψε η Αστυνομία σημαίνει ότι τα δέντρα βρίσκονταν εκτός λιμενικής ζώνης, γιατί διαφορετικά θα έπρεπε να με παραπέμψει το Λιμεναρχείο πού είχε την αρμοδιότητα». Μετά την αθώωση μας, ο Δήμος Κερκυραίων προχώρησε στην ολοκλήρωση της κοπής των ευκαλύπτων!!!

Στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα και συγκεκριμένα στις αρχές του 2008 η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση στα πλαίσια του εκτελούμενου έργου «ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ & ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΟΔΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ», είχε αρχίσει να καταλαμβάνει τμήμα της ζώνης λιμένα μπροστά από τα «Καρνάγια». Με σειρά εγγράφων μας ζητούσαμε να μας γνωστοποιήσει τις εγκρίσεις και τις αδειοδοτήσεις πού είχε πάρει από την Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου, για τις επεμβάσεις της στην λιμενική ζώνη του λιμένα Κέρκυρας. Τελικά μετά από 6 και πλέον μήνες μας έστειλε το α.π ΤΥ/22349/18.8.2009 έγγραφο της, σε απάντηση του από 22.7.2009 τελευταίου χρονικά εγγράφου μας, με το παρακάτω περιεχόμενο:

«Σε απάντηση του από 22.7.2009 εγγράφου σας, σας ενημερώνουμε ότι οποτεδήποτε θελήσετε μπορείτε να επισκεφθείτε την Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών της Ν.Α η να προσέλθετε στη Συνεδρίαση του

Νομαρχιακού Συμβουλίου προκειμένου να ενημερωθείτε για την ως σήμερα πορεία του έργου «Ανάπλαση Περιοχής και ανακατασκευή οδού Εθνικής Αντιστάσεως» καθώς επίσης και για τις συμπληρωματικές εργασίες οι οποίες πρέπει να γίνουν για την ολοκλήρωση του και για τις οποίες είμαστε σίγουροι ότι η συμβολή σας θα είναι θετική». Σε απάντηση του παραπάνω εγγράφου της Γενικής Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών της Ν.Α τους στείλαμε το α.π 1554/1.5.2/19.8.2009' παρακάτω έγγραφο μας, πού κοινοποιήσαμε στον Γενικό Γραμματέα της Π.Ι.Ν, στον Νομάρχη, στον Δήμαρχο Κερκυραίων, στον Κεντρικό Λιμενάρχη Κέρκυρας και στη Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου.

Της αποστολής του εγγράφου μας αυτού είχε προηγηθεί με πρωτοβουλία του Γ.Γ της ΠΙΝ Σωτήρη Βόσδου, ευρεία σύσκεψη στο γραφείο του, με την συμμετοχή του Νομάρχη Στέφανου Πουλημένου, του Δ/ντή Τ.Υ της Ν.Α Νικήτα Καραλή και άλλων υπηρεσιακών παραγόντων, αναφορικά με το εν λόγω έργο.

«Σε συνέχεια του παραπάνω σχετικού σας εγγράφου, θέλουμε να σας γνωστοποιήσουμε και εγγράφως, τα όσα διεξοδικά σας αναλύσαμε στην σχετική με το εν θέματι έργο, σύσκεψη στο γραφείο του Γενικού Γραμματέα της Π.Ι.Ν. Στην ως άνω σύσκεψη ως γνωστόν τέθηκε το θέμα της παραχώρησης, σύμφωνα με τα σχέδια που μας παρουσιάστηκαν, τμήματος της Λιμενικής Ζώνης (πλάτους 5-6 μέτρων), πού ως γνωστόν έχει καθοριστεί με την Υπουργική Απόφαση 3413/21-01-2001 Φ.Ε.Κ 1447/22-10-2001, δυνάμει του άρθρου 21 παρ.15 του Ν.2932/2001 (Φ.Ε.Κ 125α /27.06/2001).

Ειδικότερα το καθεστώς που διέπει τους χερσαίους χώρους της Ζώνης Λιμένα καθορίζεται από το άρθρο 22 παρ.1 του Ν. 2971/2001 (285α) όπου ρητά αναγράφεται ότι «... οι χώροι και όλα τα εν γένει κτήματα που περιλαμβάνονται στη Ζώνη Λιμένα είναι κοινόχρηστα δημόσια κτήματα και ανήκουν στο Δημόσιο κατά κυριότητα, η χρήσης όμως ανήκει στον οικείο Φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του Λιμένα».

Επιπρόσθετα σύμφωνα με το άρθρο 18 του ως άνω Ν. 2971/2001, για την έναρξη εκτέλεσης έργων στην Ζώνη Λιμένα, απαιτείται άδεια της αρμοδίας Λιμενικής Αρχής. Κατανοούμε και συμμεριζόμαστε

απολύτως την αναγκαιότητα ολοκλήρωσης του εν λόγω έργου, πλην όμως η παραχώρηση του αιτούμενου τμήματος της Λιμενικής Ζώνης εκφεύγει ολοκληρωτικά της δικαιοδοσίας του ΟΛΚΕ Α.Ε, στον οποίον ως γνωστόν έχει παραχωρηθεί με την από 04/02/2003 Σύμβαση Παραχώρησης η αποκλειστική χρήση και εκμετάλλευση των χώρων της Ζώνης Λιμένα και όχι η κυριότητα των. Είμαστε στη διάθεσή σας για κάθε περαιτέρω πληροφόρηση».

Στη παραπάνω επίσης σύσκεψη τους ενημέρωσα ότι, παρά το γεγονός ότι για τις επί του τοιχίου και παραπλεύρως αυτού εγκαταστάσεις του συστήματος ασφαλείας (C4I), ο Οργανισμός μας δεν είχε καμία απολύτως αρμοδιότητα, θεωρούσα απίθανο να εξασφάλιζαν άδεια μετακίνησης του, δεδομένου ότι τότε η ανάδοχος του έργου Ζήμενς δεν είχε παραδώσει το έργο και βρισκόταν σε δικαστική διένεξη με το Ελληνικό Κράτος.

Παρά τις ξεκάθαρες αυτές θέσεις μας, υπήρχε διάχυτη η φημολογία στην Κερκυραϊκή κοινωνία ότι «ο Δεσύλλας δεν αφήνει την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση να προχωρήσει το έργο».

Διαδόσεις που απέκτησαν την μορφή χιονοστιβάδας, όταν η επόμενη διοίκηση του Οργανισμού κατεδάφισε το τοιχίο και κατασκεύασε νέο πεζοδρόμιο εντός της Λιμενικής Ζώνης. Μάταια προσπαθώ να εξηγήσω ακόμη και σήμερα, ότι οι επεμβάσεις αυτές έγιναν κάτω από διαφορετικές συνθήκες, οι οποίες όμως δικαίωσαν απολύτως τις προηγούμενως διατυπωθείσες θέσεις μας.

1. Ότι τα δέντρα δεν υπήρχαν πλέον στο πεζοδρόμιο.

2. Ο Οργανισμός Λιμένος δεν παραχώρησε ούτε σπιθαμή από την Ζώνη Λιμένα για την διαπλάτυνση της οδού.

3. Το σύστημα ασφαλείας C4I δεν μετακινήθηκε από την θέση του. Απλά το υπάρχον τοιχίο περιφράξης κατεδαφίστηκε, το νέο τοποθετήθηκε περίπου 1-2 μέτρα εσωτερικά του εξωτερικού ορίου της λιμενικής ζώνης και στο χώρο αυτό της Λιμενικής Ζώνης κατασκευάστηκε νέο πεζοδρόμιο. Ο χώρος δε που καταλάμβανε το παλαιό πεζοδρόμιο που δεν ανήκε στη λιμενική ζώνη και μόνο αυτός, χρησιμοποιήθηκε για την διαπλάτυνση της οδού! Με απλά λόγια δαπανήθηκαν από τον Οργανισμό Λιμένος μερικές εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ, για να αυξηθεί το πλάτος του οδοστρώματος του τμήματος

της οδού από τα «Καρνάγια» μέχρι την στροφή απέναντι από τα παλαιά «σφαγεία» περίπου ένα μέτρο!

Διαπλάτυνση που κατά την ταπεινή μου άποψη δεν είναι αναγκαία, όπως μπορεί να διαπιστώσει και ο κάθε ενδιαφερόμενος, συγκρίνοντας το σημερινό πλάτος του οδοστρώματος του μικρού αυτού τμήματος της οδού, με τα αντίστοιχα πλάτη των υπολοίπων ένθεν και ένθεν τμημάτων της οδού Εθνικής Αντιστάσεως. Ενώ αντίθετα οι χώροι του Λιμένος που βρίσκεται σε επαφή με τον οικιστικό ιστό της πόλης, είναι απολύτως αναγκαίοι για την κάλυψη μελλοντικών ενδεχομένων αναγκών του.

Η όλη δε εξέλιξη του έργου αυτού, αν μη τι άλλο ανέδειξε και την προχειρότητα της συμπληρωματικής μελέτης για την επέκταση της κατασκευασθείσης οδού του εμπορικού κέντρου, όπως αποδείχθηκε με το «ράβε ξήλωνε» της διαπλάτυνσης στα «Καρνάγια».

20. Αποκατάσταση Παράκτιου Τείχους ΝΑΟΚ, κρηπιδωμάτων, πεζοδρομίων & στηθαίων παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας

Ένα ακόμη έργο πού η περιγραφή και μόνο της υποχρεωτικής πορείας πού έπρεπε να ακολουθηθεί, των προβλημάτων πού ανέκυπταν συνεχώς, για την εξασφάλιση της έγκρισης των μελετών και της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, προκειμένου να μπορέσει να δημοπρατηθεί, θα δώσει την δυνατότητα να παρουσιασθεί απόλυτα παραστατικά το πολύμορφο «τέρας» της Ελληνικής γραφειοκρατίας, αλλά και των «ηγεμονικών» αντιλήψεων των υπηρεσιών του Υπουργείου Πολιτισμού.

Το σοβαρό πρόβλημα που αντιμετώπιζε από 10ετίες η Γαρίτσα, εκδηλώθηκε το 1992 με την κατάρρευση του παράκτιου τείχους στο κηπάριο έναντι του Ξενοδοχείου “Corfu Palace”. Ως βουλευτής τότε σε συνεργασία με τον πρόεδρο της Λιμενικής Γιάννη Κεφαλλωνίτη μπορέσαμε να εξασφαλίσουμε μία ιδιωτική χρηματοδότηση 2.000.000 δρχ, με την οποία το ΥΠ.ΠΟ προχώρησε σε πρώτο στάδιο στην προσωρινή αντιστήριξη του με ελκυστήρες από συρματοσχοίνα, για να μη επεκταθεί η ζημιά.

Συγκεκριμένα στις 9.3.1992 κατέθεσα στην Βουλή την αριθ. 6752 ερώτηση προς την Υπουργό Πολιτισμού Άννα Ψαρούδα Μπενάκη, αναφορικά με την στατική επάρκεια του τοιχίου στη θέση Ν.Α.Ο.Κ.

Το Λιμενικό Ταμείο Κερκύρας με τα υπ’ αριθ. 1619/6.9.1988, 1673/30.10.1990, 1015/11.7.1991, 1444/23.9.91, 2017/20.12.1991 και

317/11.3.1992 έγγραφα του έχει ζητήσει από το ΥΠ.ΠΟ Δ/ση Αναστύλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων, την εκπόνηση μελέτης αποκατάστασης του τοιχίου αντιστήριξης στη παραθαλάσσια περιοχή Ν.Α.Ο.Κ, που παρουσιάζει έντονα στοιχεία ετοιμορροπίας.

Ακόμη το Λιμενικό Ταμείο Κερκύρας με τα παραπάνω έγγραφα

του γνώρισε στο ΥΠ.ΠΟ, ότι αναλαμβάνει από δικούς του οικονομικούς πόρους, την απαιτούμενη δαπάνη για την αποκατάσταση του τοιχίου αυτού. Ερωτάται η Υπουργός Πολιτισμού να πληροφορήσει την Εθνική αντιπροσωπεία, αν προτίθεται η Δ/νση Ανασύλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων του ΥΠ.ΠΟ, να προχωρήσει στην εκπόνηση της μελέτης αποκατάστασης της ετοιμορροπίας του τοιχίου αντιστήριξης που βρίσκεται στη θαλάσσια περιοχή Ν.Α.Ο.Κ Κερκύρας.

Στις 13 Απριλίου μου απάντησε η Υπουργός με το υπ' αριθ. 1161 έγγραφο της προς τη Βουλή.

Μετά από επίσκεψη εκπροσώπων της Δ/νσης Αναστήλωσης Βυζαντινών & Μεταβυζαντινών Μνημείων επί τόπου στην Κέρκυρα, έγινε συνάντηση με εκπροσώπους του CORFU PALACE και του Λιμενικού Ταμείου Κέρκυρας και συμφωνήθηκε η συνεργασία των τριών φορέων, για την εκπόνηση μελέτης, αντιστήριξης και αποκατάστασης του τείχους που βρίσκεται στη θαλάσσια περιοχή Ν.Α.Ο.Κ και παρουσιάζει έντονα στοιχεία ετοιμορροπίας.

Όπως είναι γνωστόν η εν συνεχεία παρέμβαση του ΥΠ.ΠΟ, περιορίστηκε στην προσωρινή αντιστήριξη του τοιχίου με μεταλλική αντηρίδα και συρματόσχοινα και δεν προχώρησε, ως είχε υποχρέωση, στην σύνταξη της οριστικής μελέτης πλήρους αποκατάστασης του. Για αυτό τον λόγο επισκέφθηκα στη συνέχεια την νέα Υπουργό Πολιτισμού Ντόρα Μπακογιάννη, η οποία μου υποσχέθηκε την χορήγηση του ποσού των 20.000.000 δρχ και μου ζήτησε να έλθει σε επαφή μαζί της ο πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου για να συνεννοηθούν για τις προβλεπόμενες διαδικασίες για την χορήγηση του στο Λ.Τ.Κ. Πράγματι ο Γιάννης Κεφαλλονίτης επικοινωνήσε μαζί της και του επιβεβαίωσε την πρόθεση της αναλάβει το ΥΠ.ΠΟ την απαιτούμενη δαπάνη για την ανακατασκευή του τείχους. Η πρόωρη όμως πτώση της Κυβέρνησης Μητσοτάκη, δεν επέτρεψε την ολοκλήρωση των απαιτούμενων για την χρηματοδότηση διαδικασιών.

Πέρασαν έκτοτε 10 περίπου χρόνια, τα συρματόσχοινα παρέμεναν, οι δείκτες από γυαλί άρχισαν να σπάνε, γεγονός που σήμαινε ότι

υπήρχε σε εξέλιξη, η περαιτέρω μετακίνηση του τοιχίου. Επιπρόσθετα η υποσκαφή του κρηπιδώματος του παραλιακού πεζοδρομίου της Γαρίτσας συνεχιζόταν, με συνέπεια να παρουσιάζονται συνεχείς καθιζήσεις του δαπέδου του. Οι εκάστοτε αποκαταστάσεις του γινόταν με πρόχειρο τρόπο και με επικάλυψη σε ορισμένες περιπτώσεις με πλάκες μαρμάρου Ιωαννίνων κακής ποιότητας, όπως αποκαλύφτηκε με τις εκτεταμένες καταστροφές της 4ης Οκτωβρίου 2008, συνεπεία ακραίων καιρικών φαινομένων, με ανέμους έντασης έως και 10 μποφόρ, οι οποίοι προκάλεσαν την ανάπτυξη κυματισμών μεγάλου ύψους.

Στις αρχές του 2002 η τότε διοίκηση του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας, έκρινε απαραίτητη την αποκατάσταση του πεζοδρομίου και την προστασία του κρηπιδώματος της παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας, από την διάβρωση της θάλασσας και στις 15.4.2002 ανέθεσε στη Μαρνέτ Α.Τ.Ε & ΣΙΑ- συνεργαζόμενα γραφεία μελετών, την εκπόνηση της μελέτης «Αποκατάσταση παράκτιου τείχους στη θέση Ν.Α.Ο.Κ, κρηπιδωμάτων, πεζοδρομίων και στηθαίων παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας», προεκτιμηθείσης από την Υπηρεσία αμοιβής 161.408,66 ευρώ συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ, με συνολική προθεσμία εκπόνησης της μελέτης από την ανάδοχο εταιρία 180 ημέρες από την υπογραφή της σύμβασης. Προθεσμία βέβαια ενδεικτική, με δεδομένο ότι το πέρασμα από το πρώτο στο δεύτερο και από το δεύτερο στο τρίτο στάδιο για την εκπόνηση της, είχε ως προϋπόθεση την έγκριση του προηγούμενου σταδίου από μία σειρά αρμοδίων υπηρεσιών διαφόρων Υπουργείων!

Σύμφωνα με την σύμβαση η εκπόνηση της μελέτης θα εξελισσόταν σε τρία στάδια.

Το Α' Στάδιο περιελάμβανε:

- την βυθομετρική αποτύπωση της περιοχής του έργου
- την προκαταρκτική μελέτη λιμενικών έργων
- την προμελέτη αρχιτεκτονικών έργων
- την σύνταξη του φακέλου προέγκρισης χωροθέτησης του έρ-

γου.

Το Β' Στάδιο περιελάμβανε:

- την προμελέτη των λιμενικών έργων
- την οριστική μελέτη αρχιτεκτονικών έργων
- την μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου

Το Γ' Στάδιο περιελάμβανε:

- την οριστική μελέτη λιμενικών έργων
- την μελέτη εφαρμογής των αρχιτεκτονικών έργων
- την σύνταξη των τευχών δημοπράτησης του έργου.

Στις 20.11.2002 υπεγράφει η 1η Συμπληρωματική Σύμβαση μεταξύ ΟΛΚΕ- Συμπραττόντων Γραφείων Μελετών με αντικείμενο την γεωτεχνική μελέτη & έρευνα με εκτέλεση γεωτρήσεων) στην περιοχή του τείχους Ν.Α.Ο.Κ, με προεκτιμημένη αμοιβή 30.000 ευρώ μη συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ 18%, με προθεσμία σύνταξης του συνόλου της μελέτης 60 ημέρες από την υπογραφή της σύμβασης. Η αναλυτική αυτή περιγραφή μπορεί να είναι κουραστική για τον αναγνώστη του βιβλίου, όμως είναι απαραίτητη για να αποδειχθεί στη συνέχεια, πόσο άδικες και σε ορισμένες περιπτώσεις σκόπιμες κρητικές δεχθήκαμε στην μακρά πορεία για την ολοκλήρωση της.

Στις 12.09.2002 παραδόθηκε στον ΟΛΚΕ από τους μελετητές του έργου η τοπογραφική και βυθομετρική αποτύπωση και στις 20.02.2003 η γεωτεχνική μελέτη και έρευνα των έργων αποκατάστασης του παράκτιου τείχους στη θέση ΝΑΟΚ. Λίγο πριν από τις βουλευτικές εκλογές του 2004 συγκεκριμένα στις 26.2.2004, έγινε στο Ξενοδοχείο «Corfu Palace» η παρουσίαση των προκαταρκτικών προτάσεων του ΟΛΚΕ/μελετητών στους φορείς της Κέρκυρας και τους ζητήθηκε να εκφράσουν εγγράφως τις απόψεις των. Οι προτάσεις αφορούσαν τις παρακάτω παρεμβάσεις:

1. Την ανακατασκευή του λιθόκτιστου τείχους που είχε καταρρεύ-

σει στη θέση ΝΑΟΚ.

2. Την κατασκευή ύφαλου αναβαθμού από λιθορριπές και φυσικούς ογκόλιθους στο μέσο του κόλπου της Γαρίτσας με ανώτατη στάθμη στέψης 0.60-0.80 μέτρα κάτω από τη μέση στάθμη της θάλασσας, για την μακροπρόθεσμη προστασία του παραλιακού κρηπιδώματος από την δράση των κυματισμών.
3. Την επισκευή και αποκατάσταση του παραλιακού τοίχου.
4. Την αναβάθμιση του αλσουλίου απέναντι από το ξενοδοχείο «Corfu Palace» και την δημιουργία μικρού αναψυκτηρίου. Την αξιοποίηση του πόδα θεμελίωσης του τοίχους για περιοχή περιπάτου κ.λπ. Την δημιουργία εξέδρας εκδηλώσεων στο μέσο του κόλπου. Υποθαλάσσια σιντριβάνια στον τεχνικό ύφαλο και διατήρηση του υφιστάμενου πλακόστρωτου του πεζοδρομίου, στο μεγαλύτερο δυνατό τμήμα της έκτασης του.

Μετά από ένα περίπου χρόνο στις 14.2.2005 παραδόθηκε από τους μελετητές στον ΟΛΚΕ, η προκαταρκτική μελέτη των λιμενικών έργων και η προμελέτη των αρχιτεκτονικών, στις οποίες είχαν ληφθεί υπόψη οι απόψεις και οι παρατηρήσεις των τοπικών φορέων. Επίσης μετά από ένα περίπου χρόνο στις 16.02.2006 παραδόθηκε από τους μελετητές στον ΟΛΚΕ η προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΠΠΕ), στην οποία είχαν ενσωματωθεί οι παρατηρήσεις των τοπικών φορέων, την οποία και διαβιβάσαμε μέσα σε λίγες μόνο ημέρες με το α.π 457/28.02.06 έγγραφο μας στην Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (Ε.Υ.ΠΕ) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Από τις 28 Φεβρουαρίου 2006 που υποβάλαμε στην ΕΥΠΕ την Π.Π.Ε, μέχρι τις 15 Ιουλίου 2009 που εκδόθηκε η Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε-ΥΠ.ΠΟ-Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων του έργου της Γαρίτσας, πέρασαν περίπου 40 μήνες, στην διάρκεια των οποίων ουδέποτε εφησυχάσαμε. Παρακολουθούσα προσωπικά τις διαδικασίες, συζητούσα από κοντά με τους αρμόδιους υπαλλήλους τα διάφορα θέματα που παρεμβάλλονταν και τους παρείχα άμεσα κάθε διευκρίνιση και κάθε στοιχείο για την ταχύτερη προώθηση των επί μέρους εγκρίσεων. Δεν δίσταζα βέ-

βαια κάθε φορά πού υπήρχαν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις και τίθεντο παράλογες απαιτήσεις, να ζητάω την παρέμβαση των αρμοδίων προϊσταμένων, ακόμη και της πολιτικής ηγεσίας των Υπουργείων. Κρατούσα ημερολόγιο των παρεμβάσεων μου, η πλήρης δημοσίευση του οποίου θα μπορούσε να καλύψει ειδική έκδοση. Ένα ατελείωτο οδοιπορικό στη διάρκεια του οποίου με διακατείχε η αγωνία για πιθανή επικείμενη καταστροφή της Γαρίτσας. Είναι απόλυτα χαρακτηριστική η ομιλία μου τις 2 Δεκεμβρίου του 2008 στο ΚΑΣ του ΥΠ.ΠΟ, όπου προσπάθησα για μία ακόμη φορά να τους περιγράψω την επικινδυνότητα της κατάστασης. Οι φόβοι μου αυτοί δυστυχώς επιβεβαιωθήκανε δύο ημέρες αργότερα με τις σημαντικές ζημιές της 4ης Δεκεμβρίου του ίδιου έτους 2008.

Τελικά βέβαια μετά από όλες αυτές τις προσπάθειες ο χρόνος των σαράντα περίπου μηνών, ήταν συγκριτικά με άλλες ομοειδής περιπτώσεις πάρα πολύ μικρός!

Στον αναγνώστη του βιβλίου μου θα του δοθεί η δυνατότητα να αξιολογήσει τις δικές μας προσωπικές προσπάθειες για την ταχύτερη δυνατόν προώθηση και ολοκλήρωση των σχετικών διαδικασιών και να τις συγκρίνει με αντίστοιχες προσπάθειες άλλων κρατικών φορέων, σαφώς μεγαλύτερης οντότητας και επιρροής από τον Οργανισμό Λιμένα Κέρκυρας.

Αναφέρομαι σε δύο χαρακτηριστικές περιπτώσεις που την μελέτη των έργων είχε αναλάβει η ίδια μελετητική ομάδα.

- Για το έργο διαπλάτυνσης του Διαύλου Λευκάδας η μελέτη άρχισε το 2001 με φορέα ανάθεσης την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων (Π.Ι.Ν), επίσης μεγάλου αρχαιολογικού ενδιαφέροντος με κλασσικά, βυζαντινά και σύγχρονα μνημεία, απαιτήθηκαν περίπου 4 χρόνια μόνο για την Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων. Η οριστική μελέτη ολοκληρώθηκε το 2008 και εγκρίθηκε από ΓΕΝ/ΥΕΝ/ΥΠ.ΠΟ το 2009.

- Για το λιμάνι Σιγρίου Λέσβου (δυτική πύλη του Νησιού). Η μελέτη άρχισε το 1997, ενώ η τελική Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων εκδόθηκε το 2007, λόγω κυρίως της αρχαιολογικής (γεινίαση με βυζαντινό φρούριο) και οικολογικής ημασίας της (απολιθωμένο δάσος), μετά από πολλές αλλαγές στο σχεδιασμό του έργου. Μέχρι τουλάχιστον το 2010 η μελέτη δεν είχε κλείσει.

Η προσπάθεια μου για την ταχύτερη δυνατή χορήγηση των εγκρίσεων και αδειοδοτήσεων του έργου, έπρεπε παράλληλα να συνδυαστεί με την εξασφάλιση των αναγκαίων οικονομικών πόρων, γιατί μόνο με τον συνδυασμό των δύο αυτών προϋποθέσεων, θα μπορούσαμε να δημοπρατήσουμε το έργο. Όταν πλέον, όπως θα φανεί ξεκάθαρα στη συνέχεια, εξασφαλίσουμε και τις δύο αυτές προϋποθέσεις, το έργο τελικά δεν μπορέσαμε να το δημοπρατήσουμε, λόγω της Κυβερνητικής μεταβολής του Οκτωβρίου του 2009, την άμεση υποβολή της παραίτησης μου, αν και βέβαια πέρασαν έκτοτε 9 περίπου μήνες για την αντικατάστασή μου, αλλά και λόγω της προσωπικής ανάμειξης στο θέμα αυτό, της νέας Υφυπουργού Πολιτισμού Άντζελας Γκερέκου.

Η συνέχεια είναι γνωστή, «ο Δεσύλλας άφησε χρήματα στο ταμείο για να παίρνει μπόνους»! Τις συνέπειες όμως αυτών των αντιλήψεων, των σκόπιμων και υποκριτικών διαστρεβλώσεων, τις πληρώνουμε σήμερα όλοι μας και δυστυχώς σοβαρότερο πρόβλημα θα αντιμετωπίσει, για άγνωστο ακόμη χρονικό διάστημα, ο νέος κόσμος της χώρας μας.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα με την σειρά τους.

Τις 28.2.2006 με το α.π 457 έγγραφο μας υποβάλλαμε για έγκριση στην Ε.Υ.ΠΕ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε την Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Π.Π.Ε) του έργου της Γαρίτσας.

Τις 18.4.2006 με το α.π οικ. έγγραφο της η Ε.Υ.ΠΕ διαβίβασε την Π.Π.Ε για γνωμοδότηση στους παρακάτω αποδέκτες:

1. Υπουργείο Εθνικής Άμυνας- Γ.Ε.Ν Δ/νση Α2
2. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε: α) Δ/νση Χωροταξίας β) Δ/νση Λιμενικών Έργων (Δ4)/Γ.Γ.Δ.Ε
3. ΥΠ.ΠΟ: α) Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων β) Η' Ε.Π.Κ.Α.
4. Υ.Ε.Ν Δ/νση Λιμενικών Υποδομών.

«Στο πλαίσιο της διαδικασίας Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (Π.Π.Ε.Α) του έργου «Αποκατάσταση παράκτιου τείχους στη θέση Ν.Α.Ο.Κ. ...», σας διαβιβάζουμε την Π.Π.Ε για γνωμοδότηση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 της

11014/703/Φ104/14.3.2003 Κ.Υ.Α, εντός 15 ημερών από την παραλαβή της Π.Π.Ε.

Επισημαίνεται ότι μετά την παρέλευση της ως άνω προθεσμίας, ανεξάρτητα αν έχουν διαβιβαστεί η όχι οι προαναφερόμενες γνωμοδοτήσεις, η Υπηρεσία μας θα προχωρήσει στη διαδικασία Π.Π.Ε.Α για το έργο, η οποία συνίσταται σε θετική γνωμοδότηση η αρνητική απόφαση επί της ΠΠΕ, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν. 1650/86, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του Ν. 3010/02 και την ΚΥΑ 11014/703/Φ104/14.3.03». Οι προβλεπόμενες όμως ανατρεπτικές αυτές προθεσμίες όπως θα διαπιστωθεί στην συνέχεια, παρά τις συνεχείς διαμαρτυρίες μου, ουδέποτε τηρήθηκαν!

Η Η' Ε.Π.Κ.Α./ΥΠ.ΠΟ με προϊσταμένη την εξαιρετη Κερκυραία αρχαιολόγο Αικατερίνη Κάντα Κίτσου απάντησε μέσα στην προβλεπόμενη προθεσμία από την παραλαβή του εγγράφου της Ε.Υ.ΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ με το α.π 2872/12.5.2006 έγγραφο της, «ότι δεν έχουμε καταρχήν, αντίρρηση από πλευράς αρμοδιοτήτων μας, για την χορήγηση έγκρισης της μελέτης του έργου ...».

Η Εφορεία όμως Εναλίων Αρχαιοτήτων με χειριστή του θέματος τον συμπατριώτη μας Δ. Κουρκουμέλη, απάντησε εκπρόθεσμα με το α.π Φ4/3/1927/27.6.2006 έγγραφο της στην ΕΥΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ, θέτοντας και στην περίπτωση της Γαρίτσας, όπως και στην περίπτωση της τροποποίησης του Master Plan του Λιμένος Κέρκυρας. πού ήδη έχουμε αναφερθεί στις προηγούμενες σελίδες του βιβλίου μας, μία σειρά επιφυλάξεων, που κατά την δική μας άποψη, βρισκόταν εκτός των αρμοδιοτήτων της Ε.Ε.Α. Συγκεκριμένα στο παραπάνω έγγραφο η Ε.Ε.Α θέτει μία σειρά παρατηρήσεων και προϋποθέσεων, πέραν των αρμοδιοτήτων της που είναι η προστασία των ενάλιων αρχαιοτήτων, θέτοντας ζητήματα που δεν έθεσε η καθ' ύλη αρμόδια Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων και ούτε βέβαια οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης.

«... Όσον αφορά την αποκατάσταση του παράκτιου τείχους του Ν.Α.Ο.Κ και την επισκευή των κρηπιδωμάτων, πεζοδρομίων και στηθαίων παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας, κρίνεται ότι η επισκευή τους είναι καθ' όλα απαραίτητη, με την προϋπόθεση ότι κατά την διάρκεια των εργασιών θα τηρηθούν οι όροι που προβλέπονται στην

κειμένη νομοθεσία και στο νόμο 3028/02 καθώς και οι όροι που αναφέρονται στο σχετικό έγγραφο της Η' ΕΠΚΑ και κυρίως στην αποκατάσταση σε όλο του το μήκος του παράκτιου τείχους και των κρηπιδωμάτων στη σημερινή τους μορφή, χρησιμοποιώντας τα ίδια ακριβώς υλικά. Για να επιτευχθεί αυτό κρίνεται απαραίτητα στη μελέτη να υπάρχει απόλυτη αποτύπωση της υφισταμένης όψης των κρηπιδωμάτων σε όλο το μήκος τους, πριν από την οποιαδήποτε καθαίρεση, η δε αναφορά στη μελέτη «λίθινη επένδυση» δεν προδικάζει κατ' ουδέν τρόπο την επαναχρησιμοποίηση των υλικών ως έχουν. Επισημαίνεται επίσης ότι κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας σε διάφορα σημεία και κυρίως στο τμήμα από το Ναυτικό όμιλο Κέρκυρας (Ν.Α.Ο.Κ) έως την περιοχή της «Σκάλας του Δημάρχου», υπάρχουν στην θάλασσα δόμοι οι οποίοι προέρχονται από το κρηπίδωμα και μάλλον έχουν εγκαταλειφτεί εκεί από παλαιότερες επισκευές των κρηπιδωμάτων. Για τους δόμους αυτούς, οι οποίοι προφανώς ανήκουν στο κρηπίδωμα δεν αναφέρεται στη μελέτη, πώς και αν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν εκ νέου και με ποιόν τρόπο. Κρίνεται πάντως απαραίτητο στην υπό εκπόνηση Μ.Π.Ε και στην Οριστική Μελέτη του έργου, να υπάρχει σαφής αναφορά του τρόπου με τον οποίον θα χρησιμοποιηθούν οι εν λόγω λαξευμένοι δόμοι.

Όσον αφορά στο έργο πού προβλέπεται στη μελέτη της κατασκευής «υφάλου αναβαθμού προστασίας από τους κυματισμούς» μήκους 450 μέτρων και πλάτους 30 μέτρων σε απόσταση 150-200 μέτρων από την ακτή, πού αποσκοπεί στη μείωση της ενέργειας των κυματισμών που κατά την μελέτη προκαλούν ζημιές στο κρηπίδωμα, θα θέλαμε να σας παρατηρήσουμε τα ακόλουθα:

Είναι προφανές ότι το έργο αυτό θα περιορίσει την πρόσβαση από την θάλασσα σε ένα μεγάλο μέρος του όρμου της Γαρίτσας. Επίσης στη μελέτη οι επιπτώσεις πού θα έχει το εν λόγω έργο δεν είναι σαφείς. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι «δεδομένου ότι η παράκτια κυκλοφορία ιζημάτων στην περιοχή είναι σχετικά χαμηλή, οι επιπτώσεις ακτομηχανικής φύσης (π.χ πρόσχωση) αναμένεται να είναι περιορισμένες και εύκολα αντιμετωπίσιμες ...». Είναι επομένως προφανές ότι θα υπάρχουν επιπτώσεις, οι οποίες δεν είναι σαφείς και η αιτιολογία ότι είναι περιορισμένες και εύ-

κολα αντιμετωπίσιμες, δεν κρίνεται ιδιαίτερα σαφής. Είναι προφανές το μικρό βάθος στο μεγαλύτερο τμήμα του όρμου της Γαρίτσας, έχει δημιουργηθεί από την ενέργεια των κυματισμών και θεωρείται προφανές ότι η κατασκευή του υφάλου θα εντείνει το πρόβλημα επίχωσης του τμήματος του όρμου της Γαρίτσας. Σημειώνεται δε ότι και ο σύλλογος Αρχιτεκτόνων Κέρκυρας, έχει εκφράσει κάποιες επιφυλάξεις, σχετικά με την κατασκευή του εν λόγω έργου. Επίσης το έργο στη νότια απόληξη του, θα κατασκευαστεί σε μικρή σχετικά απόσταση από το σημείο που έχει εντοπιστεί η είσοδος του αρχαίου λιμένα του Αλκινόου Κέρκυρας και επομένως, ακόμα και αν δεν απαιτηθούν εκσκαφές για την κατασκευή του, θα πρέπει να μελετηθούν και να εκτιμηθούν με ιδιαίτερη προσοχή, οι οποιεσδήποτε μελλοντικές επιπτώσεις του στη γεωμορφολογία της περιοχής. Ακόμα θα θέλαμε να επισημάνουμε, ότι το εν λόγω έργο στο σύνολο του εντάσσεται στις κηρύξεις του Υπουργείου Πολιτισμού για την πόλη της Κέρκυρας, σύμφωνα με τις οποίες «ολόκληρη η περιοχή του Δήμου Κερκυραίων ως οργανωμένος αρχαιολογικός χώρος», κηρύξεις οι οποίες δεν μνημονεύονται στην εν λόγω μελέτη και επομένως η αναφορά στο ερωτηματολόγιο για το περιβάλλον ότι το έργο ΔΕΝ θα καταλήξει σε αλλαγή η καταστροφή κάποιας αρχαιολογικής περιοχής, δεν ευσταθεί.

Σημειώνουμε τέλος ότι, στην αρχική φάση της εκπόνησης της μελέτης, ενώ ερωτήθηκαν πλήθος φορέων της περιοχής, δεν απευθύνθηκε κάποιο αίτημα από τους μελετητές η τον ΟΛΚΕ, σχετικά με την πρόθεση εκπόνηση της μελέτης.

Είναι επομένως προφανές ότι στο επίπεδο στο οποίο κατατέθηκε η μελέτη είναι ελλιπής και δεν καλύπτει πλήρως τα θέματα της προστασίας της ενάλιας και γενικότερα πολιτιστικής κληρονομιάς. Ως εκ τούτου η ΕΕΑ, από πλευράς αρμοδιοτήτων της διατηρεί σαφείς επιφυλάξεις για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων και με την προϋπόθεση της κατάθεσης από τους μελετητές η τον φορέα του έργου εμπεριστατωμένων συμπληρωματικών στοιχείων, για την σκοπιμότητα, τις εναλλακτικές λύσεις για την κατασκευή του υφάλου και της αποκατάστασης της αρχικής μορφής των κρηπιδωμάτων του όρμου της Γαρίτσας».

Ο συντάκτης του εγγράφου αυτού κινήθηκε σε μία ιδεατή κατά την δική του προσωπική θεωρητική κατεύθυνση, χωρίς να λάβει υπόψη του τις τεχνικές παραμέτρους της μελέτης, του κατεπείγοντος χαρακτήρα του έργου, με την ταχέως εξελισσόμενη υποσκαφή του παράκτιου τείχους, πού καθιστούσε πιθανή την άμεση ολοσχερή καταστροφή του και την ως εκ τούτου μεγιστοποίηση της απαιτούμενης δαπάνης για την αποκατάσταση του.

Χαρακτηριστικό των όποιων ενδεχομένως προθέσεων του, είναι ότι δεν περιορίστηκε μόνο στην αποστολή της γνωμοδότησης πού του είχε ζητηθεί από την ΕΥΠΕ/ ΥΠΕΧΩΔΕ, αλλά την κοινοποίησε: Στην Γ.Δ.Α.Π.Κ./ΔΙΚΠΑ/ΥΠ.ΠΟ Τμήμα Αρχαιολογικών Χώρων Μνημείων & Αρχαιογνωστικής Έρευνας, στην Η' ΕΠΚΑ, στην 21η Ε.Β.Α, στο Υ.Ε.Ν, στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Κέρκυρας, με προφανή στόχο να επηρεάσει προς τις δικές του απόψεις τις γνωμοδοτήσεις τους.

Την ίδια στιγμή που εμείς αγωνιούσαμε για την τύχη της Γαρίτσας και με τα από 27.2.2006, 28.2.2006 και 19.4.2006 έγγραφα μας προς το Υ.Ε.Ν, την Π.Ι.Ν επισημαίναμε τον κίνδυνο κατάρρευσης και ζητούσαμε την εξεύρεση των απαιτούμενων πιστώσεων, η Ε.Ε.Α, αδιαφορώντας για την τύχη της Γαρίτσας, προσπαθούσε να επιβάλει τις εκτός αρμοδιότητας απόψεις της.

Ταυτόσημη τακτική με την αναθεώρηση του Επιχειρησιακού Σχεδίου του Λιμένος, πού στο τέλος υποχρεώθηκε η ίδια αυτή Υπηρεσία (Ε.Ε.Α), με νεώτερο έγγραφο της να περιοριστεί μόνο στη δική της αρμοδιότητα.

Επειδή στο έργο της Γαρίτσας δεν υπήρχε χρόνος διαθέσιμος, αναγκαστήκαμε να παραιτηθούμε προσωρινά από τον ύφαλο αναβαθμό, προκειμένου να προχωρήσει ταχύτερα, η υπόλοιπη μελέτη. Την απόφαση μας αυτή γνωστοποίησε στην Ε.Υ.ΠΕ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ η Γ.Γ.Λ.Π/Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π με το α.π 8211.03/Φ.76/71/06/ 13.07.2006 έγγραφο της, σε συνέχεια βέβαια προηγούμενης σχετικής απόφασης του Δ.Σ της Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε.

Τις αντιρρήσεις της Ε.Ε.Α για τον ύφαλο αναβαθμό, δεν συμμερίστηκε το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, όπου στη σχετική γνωμοδότηση του προς την Ε.Υ.ΠΕ με το α.π Φ542/1179/06

Σ5585/26.6.2006 έγγραφο του, ζήτησε μόνο να φωτοσημανθεί! Παράλληλα με το α.π 1647/25.07.2006 έγγραφο μας προς την Ε.Υ.ΠΕ που κοινοποιούσαμε στις Ε.Ε.Α και στην Η' ΕΠΚΑ, ενημερώναμε «ότι το αντικείμενο της μελέτης του έργου της Γαρίτσας θα περιορισθεί στην αποκατάσταση του παράκτιου τείχους στη θέση Ν.Α.Ο.Κ, στην προστασία της θεμελίωσης του και στην ανακατασκευή του πεζοδρομίου και των στηθαίων της παραλιακής λεωφόρου» και καταλήγαμε: «Παρακαλούμε για την ταχύτερη κατά το δυνατόν έγκρισή σας, λόγω του κατεπείγοντος του εν λόγω έργου».

Στις 7.9.2006 με το α.π 1974/5.0 έγγραφο μας αποστείλαμε στην Ε.Υ.ΠΕ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε τρία πρόσθετα αντίγραφα της Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου της Γαρίτσας που μας είχε ζητήσει, ενώ παράλληλα τους επισημαίναμε για μία ακόμη φορά «την ταχύτερη κατά το δυνατόν έγκρισή της, λόγω του κατεπείγοντος του έργου».

Αναφορικά πάντα με την ζητούμενη έγκριση της Π.Π.Ε, οι πρωτοβουλίες της Ε.Ε.Α συνέχιζαν να προσθέτουν και νέες καθυστερήσεις.

Στις 21.9.2006 η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων (Ε.Ε.Α) σε συνέχεια του από 27.6.2006 εγγράφου της, με νεώτερο μετά από δύο μήνες έγγραφο της με α.π Φ/4/4/3406/22.8-2006, διαβίβασε τον φάκελο της Π.Π.Ε στο Υπουργείο Πολιτισμού (ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΚΠΑ/Τμήμα Αρχαιολογιών Χώρων Μνημείων & Αρχαιογνωστικής Έρευνας), «για την εισαγωγή του θέματος στο αρμόδιο Συμβούλιο για την κατά νόμο γνωμοδότηση»!

Η τελευταία όμως αυτή Υπηρεσία στις 29.9.2006 με το α.π ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΚΠΑ/ΑΡΧ/Α1/Φ08/80008/3841 έγγραφο της, αφού παρέλαβε τον φάκελο της Π.Π.Ε από την Ε.Ε.Α, τον στέλνει στην Δ/νση Βυζαντινών & Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων του ΥΠ.ΠΟ. «Σας διαβιβάζουμε συνημμένα τον φάκελο της Π.Π.Ε λόγω δικής σας αρμοδιότητας και παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες. Στη συνέχεια παρακαλούμε όπως αποστείλετε το φάκελο στη Γενική Δ/νση Αναστήλωσης Μουσείων και Τεχνικών Έργων, προκειμένου να διατυπώσει τις απόψεις της για το εν λόγω έργο»!

Αλλά και πάλι το ατελείωτο «σήριαλ του Ανατολικού ζητήματος» της έγκρισης της Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

(Π.Π.Ε) του έργου της Γαρίτσας, συνέχιζε τη δαιδαλώδη πορεία του στα «άδυτα» του Υπουργείου Πολιτισμού.

Την σκυτάλη των καθυστερήσεων πήρε πλέον η Περιφερειακή Υπηρεσία 21η Ε.Β.Α, που έχει μάλιστα έδρα την Κέρκυρα.

Με το α.π 1002/2.10.2006 έγγραφο της προς τον Οργανισμό Λιμένος, σε συνέχεια των από 27.6.06 και 22.8.06 εγγράφων της Ε.Ε.Α και του από 11.9.2006 εγγράφου της Η' Ε.Π.Κ.Α. που της είχαν κοινοποιηθεί, μας ενημερώνει:

«Κατόπιν των παραπάνω σχετικών εγγράφων που κοινοποιήθηκαν στην Υπηρεσία μας, σας υπενθυμίζουμε ότι το παράκτιο τείχος στην περιοχή του Ν.Α.Ο.Κ (Ν.Α τμήμα της παλαιάς πόλης) καθώς και τμήμα της παραλιακής λεωφόρου της Γαρίτσας (Λεωφόρος Δημοκρατίας από σημείο συμβολής της με την οδό Βραίλα), εμπίπτουν από πλευράς αρχαιολογικής νομοθεσίας στις αρμοδιότητες και της Εφορείας μας, κήρυξη των Οχυρώσεων της Κέρκυρας με την 15794/19.12.61, ΦΕΚ 35/Β/2.2.62 και κήρυξη της παλαιάς πόλης της Κέρκυρας με την Υ.Α 29925/828/27.5.80, ΦΕΚ 512/Β/4.6.80. Ως εκ τούτου η πλήρης μελέτη του έργου αποκατάστασης του εν λόγω τείχους, σύμφωνα με τις προδιαγραφές μελετών και αρχαιολογικών έργων του ΥΠ.ΠΟ, καθώς και των επεμβάσεων στη παραλιακή λεωφόρο Γαρίτσας, θα πρέπει να μας υποβληθεί, ώστε να εισηγηθούμε σχετικά στα αρμόδια Συμβούλια του ΥΠ.ΠΟ.

Ειδικότερα για την παραλιακή Λεωφόρο της Γαρίτσας, σας πληροφορούμε ότι απαιτείται έγκριση της Υπηρεσίας μας, καθώς και ο ανασκαφικός έλεγχος για το σύνολο των επεμβάσεων σε όλη την έκταση της, εφ' όσον μεγάλο τμήμα της περιβάλλει την περιοχή «Ανεμόμυλος» Γαρίτσας, όπου βρίσκονται πολλά εκκλησιαστικά μνημεία αρμοδιότητος μας.

Όσο αφορά το παράκτιο τείχος και τον περιβάλλοντα χώρο του, θεωρούμε ότι ο αρχαιολογικός έλεγχος εκσκαφών τόσο από την Η' ΕΠΚΑ όσο από την Εφορεία μας θα πρέπει να γίνει μόνον κατόπιν της εγκρίσεως από το Υπουργείο Πολιτισμού της οριστικής μελέτης αποκατάστασης, δεδομένου ότι στην προκειμένη περίπτωση πρόκειται για τμήμα της οχύρωσης με σοβαρά στατικά προβλήματα, στα οποία εκτελέστηκαν άμεσα μέτρα προσωρινής αντιστήριξης το 1992-

1993, σύμφωνα με την επίβλεψη της Δ.Α.Β.Μ.Μ (υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΑΒΜΜ/41050/131/7.9.92 και ΥΠΠΟ/ΔΑΒΜΜ/59532 π.ε/74/8.6.92 εγκριτικές αποφάσεις).

Μετά τα παραπάνω, παρακαλούμε για την έγκαιρη υποβολή της εν λόγω μελέτης, ώστε να εξετάσουμε το θέμα και να εισηγηθούμε σχετικά σύμφωνα με κάθε κατά νόμο διαδικασία».

Βέβαια το έγγραφο της αυτό δεν παρέλειψε η 21η Ε.Β.Α να το κοινοποιήσει σε 7 ακόμη Εφορείες και Υπηρεσίες μεταξύ των οποίων και στο Πολεοδομικό Γραφείο του Δήμου Κερκυραίων.

Τελικά μετά από τον γραφειοκρατικό αυτό λαβύρινθο που δεν είχε τέλος, η Ε.Υ.ΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ κάνοντας χρήση, σε συνέχεια βέβαια και των δικών μου συνεχών παρεμβάσεων και διαμαρτυριών, μετά από παρέλευση μηνών της προθεσμίας των 15 ημερών που είχε θέσει με το από 18.4.2006 έγγραφο της για την παραλαβή των γνωμοδοτήσεων που είχε ζητήσει, μας απέστειλε την αριθ. 102235/18.9.2006 θετική γνωμοδότηση της για την Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου της Γαρίτσας, την οποίαν άμεσα διαβιβάσαμε με το α.π 2345/9.10.2006 έγγραφο μας στη μελετητική ομάδα, με συνημμένη την αλληλογραφία των διαφόρων Εφορειών και Υπηρεσιών του ΥΠ.ΠΟ.

Μετά την θετική γνωμοδότηση από την ΕΥΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ της Π.Π.Ε του έργου της Γαρίτσας και συγκεκριμένα στις 20.10.2006 με το α.π ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Β1/Φ52/80008/4451/20.10.2006 έγγραφο της, η Γενική Δ/ση Αρχαιοτήτων & Πολιτιστικής κληρονομιάς του ΥΠ.ΠΟ διαμαρτύρεται στην ΕΥΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ, γιατί η Π.Π.Ε δεν υποβλήθηκε στην 21η Ε.Β.Α προκειμένου να διατυπώσει και αυτή της απόψεις της!

Από το γεγονός αυτό και μόνο παρουσιάζεται η πολυπλοκότητα των διαδρομών του Υπουργείου Πολιτισμού για να εγκριθεί η ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ, που ακόμη και μια υπεύθυνη και δραστήρια Υπηρεσία όπως η Ε.Υ.ΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ που ήταν εκ του νόμου υπεύθυνη για την τελική έγκριση της, μπλέχτηκε μέσα σε αυτούς τους διαδρόμους του ΥΠ.ΠΟ.

Πιστεύω ότι ήλθε πλέον η στιγμή μετά την ΕΡΤ, η Κυβέρνηση θα πρέπει σοβαρά και υπεύθυνα, να ασχοληθεί με την εκ βάθρων αναδι-

οργάνωση του ΥΠ.ΠΟ.

Θα ήθελα επίσης στο σημείο αυτό να προσθέσω, την μεγάλη δυσκολία που αντιμετώπισα στις επαφές μου με τις Εφορίες και της Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ, λόγω της συχνής και μακροχρόνιας απουσίας των στελεχών τους, σε εκπαιδευτικά σεμινάρια, σε συσκέψεις κ.ά.

Μετά την έγκριση της ΠΠΕ το Δ.Σ του ΟΛΚΕ Α.Ε ανέθεσε με την αρ. 83/01-11-2006 πράξη του στην μελετητική ομάδα εκπόνηση του Β' σταδίου της μελέτης της Γαρίτσας.

Στις 14.3.2008 η μελετητική ομάδα μας παρέδωσε τις μελέτες του Β' σταδίου, ήτοι την προμελέτη λιμενικών έργων, την οριστική μελέτη αρχιτεκτονικών έργων και την οριστική Μ.Π.Ε (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων).

Στις 24.3.2008 με το α.π 564 έγγραφος μας διαβιβάσαμε την Μ.Π.Ε στην Ε.Υ.ΠΕ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε για να κινήσει τις σχετικές διαδικασίες έγκρισης της.

Με νεώτερο έγγραφο μας α.π 985/12.5.2008 ζητήσαμε από την ΕΥΠΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ, να επισπεύσει τις διαδικασίες που αφορούν το έργο «ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΤΕΙΧΟΥΣ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΝΑΟΚ, ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ, ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΗΘΑΙΩΝ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΓΑΡΙΤΣΑΣ», αφού η έγκαιρη κατασκευή του μείζονος σημασίας για την Κέρκυρα έργου, θα προλάβει τυχόν κινδύνους που θα προξηνηθούν από την τμηματική κατάρρευση του».

Στις 13.4.2008 η Ε.Υ.ΠΕ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε με το α.π 104095 έγγραφο της, διαβιβάζει τον φάκελο της Μ.Π.Ε για γνωμοδότηση στους παρακάτω φορείς και υπηρεσίες:

- Στο Νομαρχιακό Συμβούλιο Κέρκυρας «για τη δημοσιοποίηση του φακέλου της Μ.Π.Ε και στη συνέχεια την αποστολή στην Υπηρεσία μας της σχετικής γνωμοδότησης του Συμβουλίου, καθώς και τις διατυπωθείσες γνώμες και προτάσεις των πολιτών και φορέων εκπροσώπησης τους, καθώς και τα αποδεικτικά για την δημοσιοποίηση στοιχεία, εντός 35 ημερών από την παραλαβή του φακέλου».
- Στις παρακάτω υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ και του Υ.Ε.Ν «για να

εκφράσουν τυχόν παρατηρήσεις τους επί του περιεχομένου της Μ.Π.Ε: 1. Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων 2. Δ/νση Προϊστορικών και Κλασσικών Αρχαιοτήτων 3. Δ/νση Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων 4. Δ/νση Λιμενικών Υποδομών Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π.

Στις 11.6.2008 δηλαδή μετά από 2 μήνες η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, με το Φ4/4/2851 έγγραφο της γνωστοποιεί στην Ε.Υ. ΠΕ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ, «ότι με το α.π Φ4/4/3177/11.6.2008 έγγραφο την διαβίβασε στο Υπουργείο Πολιτισμού (ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΚΠΑ/Τμήμα Αρχαιολογικών Χώρων Μνημείων & Αρχαιογνωστικής Έρευνας) για την εισαγωγή του θέματος στο αρμόδιο Συμβούλιο για την κατά Νόμο γνωμοδότηση του.

Στις 18-6-2008 το Υ.Ε.Ν με το α.π 8221.Τ08/02/08 έγγραφο του προς την Ε.Υ.ΠΕ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, γνωμοδοτεί θετικά για την Μ.Π.Ε της Γαρίτσας και υποδεικνύει τα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να ληφθούν κατά την εκτέλεση του έργου.

Στις 20.6.2008 η Η' Ε.Π.Κ.Α. με το α.π 2256 έγγραφο της προς την Γ.Δ.Α.Π.Κ./ΔΙ.Π.Κ.Α. του ΥΠ.ΠΟ την ενημερώνει ότι δεν έχει κατ' αρχήν αντίρρηση από πλευράς αρμοδιοτήτων της για την έγκριση του έργου της Γαρίτσας και θέτει τις συνήθεις προϋποθέσεις, για την εξασφάλιση της προστασίας των αρχαιοτήτων στη διάρκεια της εκτέλεσης του έργου.

Στις 11.7.2008 το Νομαρχιακό Συμβούλιο Κέρκυρας με την αριθ. 58-10/2008 απόφαση του γνωμοδοτεί κατά πλειοψηφία θετικά, με την αποχή των Νομαρχιακών Συμβούλων Χ.Χαραλάμπους και Σ.Πελάη, για την Μ.Π.Ε του έργου της Γαρίτσας».

Στις 22.08.2008 η Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς Διεύθυνση Προϊστορικών & Κλασικών Αρχαιοτήτων με το α.π ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ8/60838/2709 έγγραφο της προς την Διεύθυνση Βυζαντινών & Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων, σε συνέχεια του α.π 2256/20.6.2008 εγγράφου της Η' ΕΚΠΑ, την ενημερώνει «ότι προκειμένου ο φάκελος να εισαχθεί στο Κ.Α.Σ. δεν υπάρχει κατ' αρχήν αντίρρηση από πλευράς της για την πραγματοποίηση του έργου στη θέση και την μορφή, όπως αυτή αποτυπώνεται στην υποβληθείσα Μ.Π.Ε».

Τελικά το θέμα «της Έγκρισης η μη της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε) του έργου «Αποκατάστασης Παρακτίου Τείχους στη θέση ΝΑΟΚ και κρηπιδωμάτων, πεζοδρομίων και στηθαίων παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας» στην πόλη της Κέρκυρας» εισάγεται στη συνεδρίαση 38 της 2.12.2008 του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (Κ.Α.Σ).

Όταν ενημερωθήκαμε για την εισαγωγή της Μ.Π.Ε στο Κ.Α.Σ ζητήσαμε να μας επιτρέψουν μαζί με τους εκπροσώπους της μελετητικής ομάδας, να παραστούμε στη συνεδρίαση και να εκθέσουμε τις απόψεις μας. Πράγματι το αίτημα μας έγινε δεκτό.

Θα μεταφέρω από τα επίσημα πρακτικά της συνεδρίασης τις πλέον ενδιαφέρουσες περικοπές, που ελπίζω να τις διαβάσουν όσοι για διάφορους λόγους, μας κατηγορούν ακόμα και σήμερα για ολιγωρία στο θέμα της Γαρίτσας.

«Ο εισηγητής κ. Διονύσιος Ποζιόπουλος Προϊστάμενος του Τμήματος Μελετών Μεταβυζαντινών Μνημείων της Δ/σης Αναστήλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων (Δ.Α.Β.Μ.Μ), επεξηγεί ότι πρόκειται για την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το έργο «Αποκατάσταση παράκτιου τείχους, κρηπιδωμάτων, πεζοδρομίων και στηθαίων παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας στη θέση Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος (Ν.Α.Ο.Κ) Κέρκυρας».

Το Συμβούλιο καλείται να ελέγξει κυρίως το τεχνικό-στατικό κομμάτι της μελέτης.. Η αρμόδια Εφορεία επίσης ασχολήθηκε στο παρελθόν, εάν θα τοποθετηθούν η όχι παγκάκια.

Ενδεικτικά η Γαρίτσα αποτελεί ορόσημο για την Κέρκυρα, καθότι είναι ο μεγάλος περίπατος της Κέρκυρας. Αποτελούσε από τον 19ο αιώνα τον δρόμο που έκαναν βόλτα οι Κερκυραίοι.

Η αρμόδια Εφορεία θέλησε να διατηρηθεί ο δρόμος για περίπατο, ο οποίος είναι αρκετά χιλιόμετρα. Ο κ. Ποζιόπουλος υποστηρίζει ότι θα ήταν λάθος να τοποθετηθούν κυλικεία και θα έπρεπε να αποφύγουν τα εμπόδια.

Παράλληλα, προβάλλει φωτογραφικό υλικό, σχετικό με την εν λόγω περιοχή και το δρόμο.

Ο κ. Ποζιόπουλος τονίζει ότι το στατικό θέμα πρέπει να ληφθεί περισσότερο υπόψη. Το παράκτιο τείχος – άγνωστη η χρονολογία

κατασκευής του – είναι μέρος των οχυρώσεων, οι οποίες έφταναν περίπου ως το σημερινό CORFU PALACE.

Υπήρχαν πολλά στατικά προβλήματα στο σημείο που βρίσκεται ο Ν.Α.Ο.Κ και μπροστά από το CORFU PALACE. Για τον λόγο αυτό το θέμα έχει απασχολήσει πάρα πολλά χρόνια τους αρχαιολόγους. Το 1992 είχαν γίνει διάφορες επεμβάσεις πρόχειρες με σχοινιά και συρματόσχοινα. Επίσης, είχε κατασκευασθεί σιδερένια αντηρίδα στη θάλασσα, για να μπορέσει να αντιμετωπισθεί αυτή η πολύ επικίνδυνη κατάσταση, όπου το τείχος- λόγω σπηλαιώσης- είχε παρουσιάσει μία πολύ έντονη κλίση. Στην παρούσα φάση με την ευκαιρία της αναδιαμόρφωσης της Γαρίτσας, παρουσιάστηκε παράλληλα μία σοβαρή μελέτη αποκατάστασης του εν λόγω τείχους. Το τείχος έχει αλλοιωθεί πολύ από την δράση των κυματισμών και τις καιρικές συνθήκες. Στο πίσω μέρος η κατάσταση είναι χειρότερη, ενώ επισφαλές θεωρείται και το μικρό πάρκο που βρίσκεται σε μικρή απόσταση. Στη νότια πλευρά- όπου βρίσκεται το φρούριο- δεν υπάρχουν τόσα προβλήματα, λόγω της ύπαρξης σκάλας. Στο παρελθόν επίσης κατασκευάσθηκε χωρίς ιδιαίτερο αποτέλεσμα μία θηριώδης αντηρίδα, η οποία έχει πλέον σκουριάσει.

Το τείχος βρίσκεται σε καλύτερη κατάσταση στο σημείο που δεν έχει άμεση επαφή με την θάλασσα και δεν δέχεται άμεσα τον κυματισμό, καθότι έχει κατασκευαστεί προβλήτα για την απόθεση των ιστιοπλοϊκών.

Αναφέρει επίσης ότι έχει αποκολληθεί όλο το στηθαίο. Η σπηλαιώση φτάνει μέχρι τον πυρήνα του τείχους και όταν έχει μεγάλο κυματισμό, όλα τα υλικά αποκολλούνται και χάνονται στη θάλασσα.

Ο κ. Ποζιόπουλος υπεισέρχεται στη συνέχεια στην πρόταση επέμβασης. Προτείνει την δημιουργία ενός μικρού πάρκου, καθότι σε όλη την παραλία δεν έχουν προβλεφθεί δέντρα.

Στη δεξιά πλευρά πρόκειται να πραγματοποιηθούν σημαντικές τομές και πάνω σε αυτές στηρίζονται οι βασικές παρατηρήσεις. Πιο συγκεκριμένα, αδειάζει ο τείχος στο εσωτερικό και τοποθετείται ένα πρίσμα με ελαφρά υλικά. Πρόκειται να τοποθετηθούν ριζοπάσσαλοι, οι οποίοι δημιουργούν ένα σημαντικό βάθρο για να στηριχθεί ο τείχος σε ένα κεφαλόδεσμο. Συνεπώς οι επεμβάσεις πραγματοποιή-

ούνται πάνω από την ισαλογραμμή και άρα το τείχος, παύει να είναι υποθαλάσσιος. Είχε μάλιστα προβλεφθεί για περίπατο και υπήρξε σκοπός να τοποθετηθούν παγκάκια.

Κατά την άποψη μου το τείχος δεν πρέπει να έχει τίποτα.

Ο κ. Ποζιόπουλος συμφωνεί με την παρατήρηση που ακούστηκε, ότι με αυτόν τον τρόπο το τείχος χαλάει και επανακατασκευάζεται και προσθέτει ότι το τείχος καταστρέφεται και ανασκευάζεται με αποτέλεσμα να γίνεται πάρα πολύ λεπτό.

Παρότι το τείχος δεν είναι βενετσιάνικο, ωστόσο είναι πάρα πολύ παλιό και δεν γίνεται χωρίς να το αφαιρέσουν. Το βασικό πρόβλημα είναι ότι το τείχος αποτελεί πλέον μία λιθεπένδυση κατά κάποιο τρόπο, γιατί τώρα προτείνεται ο νέος λιθόδημος τοίχος να είναι πλάτους 0,70 εκατ –ενώ τώρα είναι 1.5 μέτρο.

Υπάρχουν 2 με 2,30 μέτρα κρηπιδώματος και έτσι το τείχος καθίσταται μη υποθαλάσσιο.

Ο κ. Ποζιόπουλος συνεχίζει λέγοντας ότι τοποθετούνται οι πάσσαλοι με κεφαλόδεσμο και κατασκευάζεται κρηπίδωμα στην εξωτερική πλευρά. Πίσω από τον τοίχο αντιστήριξης θα κατασκευαστεί πρίσμα από λιθορριπή για την μείωση των έντονων πλάγιων ωθήσεων και για την εξασφάλιση της αποστράγγισης των υπογείων υδάτων. Επίσης προβλέπεται προσεκτική επίστρωση του δαπέδου του πάρκου με λίθινες πλάκες για την τελική διαμόρφωση του. Όλα αυτά υπογράφονται και αναφέρονται αναλυτικά σε λεπτομερή σχέδια, συνοδευόμενα από χάρτες γεωλογικούς και υδρογραφικούς. Πρόκειται για πλήρη μελέτη, στο σύνολο της όμως αποτελεί προμελέτη ως προς τους περιβαλλοντικούς παράγοντες, αλλά υπάρχει βασική αντίρρηση, ως προς το να μη γίνει το τείχος χερσαίο.

Για την εν λόγω μελέτη ζητήθηκε η γνώμη της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων, της Η' Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών αρχαιοτήτων, της 21ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, η οποία είναι και η περισσότερο αρμόδια, για να καταλήξει στην γνώμη της Διεύθυνσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων.

Η Δ.Α.Β.Μ.Μ λαμβάνοντας υπόψη και τις παρατηρήσεις των Αρμοδίων Εφορειών και Διευθύνσεων, που προαναφέρθηκαν, προτείνει την έγκριση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, με τις πα-

ρακάτω παρατηρήσεις.

1. Να υποβληθεί για έγκριση από το ΥΠΠΟ η πλήρης οριστική μελέτη του έργου, σύμφωνα με τις προδιαγραφές μελετών και αρχαιολογικών έργων του ΥΠ.ΠΟ και σύμφωνα με τις παρατηρήσεις επί της παρούσας μελέτης. Στην οριστική μελέτη να περιλαμβάνεται πλήρης ιστορική, αρχαιολογική και αρχιτεκτονική τεκμηρίωση της κατασκευής και του περιβάλλοντος χώρου όπου αυτή εντάσσεται, αναλυτική τεκμηρίωση παθολογίας και της κατάστασης διατήρησης της, αναλυτική περιγραφή των προτάσεων και των υλικών που θα χρησιμοποιηθούν με πρόβλεψη να μη αλλοιώνεται η μορφή και ο υφιστάμενος τρόπος κατασκευής της, καθώς και να διατηρείται η φυσιογνωμία της εν λόγω περιοχής.
2. Επειδή στη μελέτη εκτιμάται ότι το πάχος του τείχους στη θέση Ν.Α.Ο.Κ είναι περίπου 1,5 μέτρο, το νέο τείχος να γίνει με πάχος αντίστοιχο με το υπάρχον και όχι ως υπένδυση 0,70 μ.
3. Το τοιχίο ποδός πού προτείνεται τόσο στη θέση ΝΑΟΚ, όσο και κατά μήκος της λεωφόρου Γαρίτσας, να φθάνει ως τη στάθμη χαμηλότερης αμπώτιδος, έτσι ώστε να μη αλλοιωθεί ο επιθαλάσσιος χαρακτήρας του τείχους και η σημερινή μορφή του παραλιακού μετώπου». Ακολούθησε διάλογος μεταξύ του εισηγητή και μελών του Κ.Α.Σ.

Στο σημείο αυτό προσήλθαν ο κ. Αλέκος Δεσύλλας, Διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας, ο κ. Νίκος Φλώριος, εκπρόσωπος του γραφείου μελετών λιμενικών έργων και ο κ. Κωστής Σκρούμπελος, εκπρόσωπος του αρχιτεκτονικού γραφείου. Κατόπιν της παρουσίασης των παραστάσεων στο Συμβούλιο ο Πρόεδρος του Συμβουλίου κ. Θόδωρος Δραβίλας τους ερωτά εάν έχουν λάβει γνώση της εισήγησης, η οποία είναι καταρχήν θετική, αλλά με κάποιους όρους.

Ο κ. Α. Δεσύλλας απαντά ότι έχουν λάβει κάποια ενημέρωση, διότι πριν από είκοσι μέρες επισκεφθήκαμε με τον κ. Ν. Φλώριο την διεύθυνση Αναστήλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημεί-

ων. Εν συνεχεία ο κ Ν. Φλώριος τον ενημέρωσε ότι υπήρχαν κάποιες παρατηρήσεις. Ο κ. Α. Δεσύλλας επεξηγεί ότι το εν λόγω Μνημείο δεν χρησιμοποιείται ως λιμενική εγκατάσταση, απλά υπάρχει μέσα στη λιμενική ζώνη. Σχετικά με το εν λόγω τοιχίο έχει δημιουργηθεί μία κατάσταση πριν από δεκαπέντε με είκοσι χρόνια. Εκείνη την περίοδο είχε παρέμβει το Υπουργείο Πολιτισμού και είχε κάνει κάποιες προσωρινές αντιστηρίξεις, οι οποίες ουσιαστικά δεν υπάρχουν στην παρούσα φάση και η υποσκαφή συνεχίζεται με αποτέλεσμα ο Οργανισμός να έχει τεράστια προβλήματα στην περιοχή αυτή, διότι το πεζοδρόμιο της Γαρίτσας είναι στον αέρα και δεν μπορεί να γίνει καμία παρέμβαση.

Επιπλέον έχουν συμβεί και κάποια μικροατυχήματα, αλλά εκείνο που είναι ανησυχητικό είναι ότι έχουν φύγει οι δείκτες, τα τζάμια, τα οποία είχε τοποθετήσει το ΥΠ.ΠΟ πριν από δεκαπέντε χρόνια και τα συρματόσχοινα έχουν σπάσει. Επίσης έχει υποσκαφθεί όλο το τμήμα μέχρι το εργοστάσιο «Δεσύλλα» με συνέπεια να έχει υποχωρήσει από κάτω όλο το έδαφος και οι πλάκες να βρίσκονται πλέον στον αέρα. Για το λόγο αυτό η εκτέλεση του έργου είναι σημαντική. Προσθέτει ότι ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας είναι μία μικρή Δ.Ε.Κ.Ο. Δεν γνωρίζει αν ο Οργανισμός έχει την υποχρέωση να αναλάβει το εν λόγω έργο. Επαναλαμβάνει ότι ο Οργανισμός δεν έχει έσοδα από την συγκεκριμένη περιοχή.

Επισημαίνει όμως, ότι με βάση το ενδιαφέρον τους για την Κέρκυρα, χρηματοδότησαν μελέτη κόστους άνω των 200.000 ευρώ.

Επισημαίνει ότι όσο ανεβαίνει το κόστος, το έργο πρέπει να αντιμετωπισθεί από το Περιφερειακό Πρόγραμμα του Ε.Σ.Π.Α, καθότι σύμφωνα με τον προϋπολογισμό της μελέτης θα στοιχίσει περισσότερο από 2.500.000 ευρώ. Εάν μάλιστα το αντιμετωπίζετε ως αναστήλωση μνημείου, θα πρέπει να συμβάλει και το ΥΠ.ΠΟ από τους κεντρικούς πόρους του ΕΣΠΑ. Διαφορετικά όσο ανεβαίνει το κόστος του έργου από τις τροποποιήσεις, τόσο μεγαλύτερη δυσκολία παρουσιάζεται στην αντιμετώπιση του. Ο κ. Πρόεδρος σχολιάζει την άποψη του κ. Α.Δεσύλλα, ότι η πρόταση του έχει μία λογική υπέρβαση.

Ο κ. Α. Δεσύλλας επαναλαμβάνει ότι στην περιοχή του μνημείου,

δεν υπάρχει λιμενική εγκατάσταση και συνεπώς δεν υπάρχουν πλοία. Ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας έχει το νέο Λιμάνι, το οποίο απέχει από εκεί περισσότερο από δύο χιλιόμετρα. Αποτελεί απλά από παλιά λιμενική ζώνη, επειδή εκεί βρισκόταν οι βάρκες και τα καΐκια.

Τον λόγο παίρνει ο κ. Ν. Φλώριος, ο οποίος επισημαίνει ότι όντως ως προς τις παρατηρήσεις, είχαν συζητηθεί δύο θέματα σε προφορικό επίπεδο με την Δ.Α.Β.Μ.Μ. Το πρώτο αφορούσε τον πόδα και την μείωση του ύψους του στο επίπεδο της θάλασσας, επέμβαση για την οποία ελέγχθη ότι μπορεί να πραγματοποιηθεί.

Το δεύτερο αφορούσε το πάχος του τοίχου, εάν δηλαδή ο στόχος είναι να αποκατασταθεί ο τοίχος σε όλο το πάχος, καθότι προκύπτει το θέμα ότι όσο μεγαλώνει το πλάτος στο επίπεδο του θεμελίου – ο τοίχος αυτός πραγματικά στη βάση του, πρέπει να έχει πολύ μεγάλο πλάτος, ίσως και 2μ.- αντίστοιχα μεγαλώνει και το πλάτος του κεφαλόδεσμου. Το αποτέλεσμα είναι ότι πιθανώς θα χρειαστεί και δεύτερη σειρά πασσάλων, αλλά ούτε και ένας τοίχος τόσο λεπτός, του οποίου πολλές πέτρες είναι πολύ βαθιές.

Ο κ. Ν. Φλώριος σχολιάζει ότι στο υψηλότερο κυρίως τμήμα του είναι 70 πόντοι.

Ο κ. Ποζιόπουλος συστήνει την δημιουργία μιας τομής – σε ένα σημείο που δεν είναι τόσο επικίνδυνο και θα πρέπει να συμπεριληφθεί στην οριστική μελέτη. Πιστεύει ότι μπορεί να βρεθεί μία λύση, η οποία θα αποτελεί τον συγκερασμό της οικονομίας και της έννοιας του αρχαίου.

Ο κ. Ν. Φλώριος διευκρινίζει ότι δεν είναι σίγουρο ότι μπορεί να διατεθεί αυτή η πληροφόρηση στη φάση της οριστικής μελέτης. Εκφράζει επίσης την φοβία του ότι με την διενέργεια της τομής, μπορεί να αποκολληθεί ολόκληρος ο τοίχος.

Ο κ. Α. Δεσύλλας σχολιάζει ότι δεν θέλει να υπεισέλθει στην ουσία των παρατηρήσεων, παρά το γεγονός ότι είναι πολιτικός μηχανικός. Προσθέτει ότι σίγουρα αποτελεί καθαρό θέμα αναστήλωσης ενός μνημείου, όμως με τις επιπλέον επεμβάσεις δημιουργείται χρονική υστέρηση ως προς την πραγματοποίησή τους. Η ολοκλήρωση της οριστικής μελέτης λιμενικών έργων, της μελέτης εφαρμογής των αρχιτεκτονικών, τα τεύχη δημοπράτησης, οι χρόνοι δη-

μοπράτησης απομακρύνονται περισσότερο και συνεπώς εκφράζει την αμφιβολία του για αν θα προλάβουν χρονικά την χρηματοδότηση του Ε.Σ.Π.Α. Δημιουργείται πλέον θέμα αν μέχρι τότε θα έχει περισωθεί το μνημείο η θα έχει επιδεινωθεί στην πάροδο του χρόνου. Προσθέτει επίσης ότι- παρότι δύσκολο- γίνεται μία μάχη για την εξασφάλιση 2.500.000 ευρώ που είναι ο προϋπολογισμός του έργου, και αν προστεθούν επιπλέον επεμβάσεις και τροποποιήσεις, το κόστος θα ανέβει αρκετά υψηλότερα και υπάρχει πάντα ο επιπλέον χρόνος για την προετοιμασία των μελετών. Ο κ. Δ. Ποζιόπουλος υποστηρίζει για ένα τόσο μεγάλο έργο η διενέργεια ερευνητικής τομής – για να κατανοήσουν πώς είναι το θέμλιο είναι κάτι πολύ μικρό. Επιπλέον, η διενέργεια τομής δεν έχει δυσκολία και εκτός αυτού χωρίς αυτήν δεν είναι δυνατόν να γίνει κατανοητό το υλικό δόμησης του τοίχου και συνεπώς η οριστική μελέτη δεν θα είναι ολοκληρωμένη. Τέλος διαβεβαιώνει τον κ. Νίκο Φλώριο ότι δεν υπάρχει κίνδυνος κατάρρευσης του τείχους.

Κατόπιν της τελευταίας διαβεβαίωσης του κ. Δ. Ποζιόπουλου αναφορικά με την ασφάλεια του μνημείου, ο κ. Νίκος Φλώριος συμφώνησε στην διενέργεια ερευνητικής τομής.

Ο κ. Α. Δεσύλλας επιμένει στην άποψη του, ότι δηλαδή πρόκειται για λιμενική ζώνη, όχι όμως για λιμάνι. Εκφράζει προς το Συμβούλιο τη θέληση του για παραίτηση του Οργανισμού από το εν λόγω εγχείρημα- όπως έχουν δηλώσει και προς το ΥΠ.ΠΟ- υποστηρίζοντας ότι οι επεμβάσεις από το συγκεκριμένο σημείο και στο εξής, αποτελούν καθαρά αντικείμενο αναστήλωσης μνημείου, η οποία αποτελεί μέριμνα του ΥΠ.ΠΟ.

Προσθέτει ότι έχουν προσπαθήσει και έχουν διαθέσει αρκετά χρήματα. Πρόκειται για μία μικρή Δ.Ε.Κ.Ο και συνεπώς οι οικονομικές δυνατότητες είναι περιορισμένες και – και με την διενέργεια δοκιμαστικών εκσκαφών- θα δημιουργηθούν περαιτέρω προβλήματα και περαιτέρω επιδείνωση της υφιστάμενης κατάστασης.

Ο κ. Ν. Μουρτζάς επισημαίνει στον κ. Δεσύλλα ότι, κατά πρώτον, το σημαντικό είναι η αποκατάσταση των ζημιών, αποκαθιστώντας το μνημείο. Και αυτό αποτελεί ζήτημα το οποίο δεν επιδέχεται εκπτώσεις.

Κατά δεύτερον αναφέρει ο συγκεκριμένος χώρος βρίσκεται στη δικαιοδοσία του Λιμενικού Ταμείου. Συνεπώς η υποχρέωση να αναστηλωθεί ανήκει σε αυτούς. Συμπληρώνει ότι δεν είναι λογικό να τίθεται θέμα παραίτησης εκ μέρους τους, διότι μπορεί να επέμβει το ΥΠ.ΠΟ και σε θέμα δικής του αρμοδιότητας να επέμβει ο εισαγγελέας. Συνεχίζει επισημαίνοντας ότι το έργο ανήκει στην αρμοδιότητα του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας, διότι καθώς τα πλοία πλησιάζουν να ελλιμενιστούν στον λιμένα, δημιουργούν κυματισμό, με επακόλουθο να δημιουργούν πρόβλημα στο μνημείο. Τονίζει ότι το Συμβούλιο θέτει τους όρους αποκατάστασης του μνημείου, αλλά επαναλαμβάνει ότι πρόκειται για μνημείο και δεν γίνονται εκπτώσεις σε τέτοιου είδους θέματα. Συνεπώς το συγκεκριμένο μνημείο θα αποτυπωθεί, θα πραγματοποιηθεί η αρίθμηση των λίθων και το τείχος θα αποκατασταθεί κατά τον ίδιο τρόπο δόμησης που έχει και στη παρούσα φάση, χωρίς να είναι λεπτότερο η παχύτερο.

Οκ. Ν. Σκρούμπελος καταθέτει στο Συμβούλιο την σύμφωνη γνώμη του, με τα λεγόμενα του Ν. Μουρτζά. Σχολιάζει ότι πρόκειται για δύο διαφορετικά θέματα. Το ένα θέμα είναι η αποκατάσταση του μνημείου, η οποία πρέπει να προχωρήσει και το δεύτερο θέμα είναι αυτό που έθεσε ο Πρόεδρος. Κλείνοντας προσθέτει ότι είναι προφανές ότι πρέπει να γίνει η αποκατάσταση για πολλούς λόγους, κατά πρώτον για το θέμα του μνημείου και κατά δεύτερον για τα θέματα της ασφάλειας της περιοχής και του χώρου.

Στη συζήτηση υπεισέρχεται ο κ. Μανώλης Κορρές, Καθηγητής Αρχιτεκτονικής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, ο οποίος εκφράζει την κατανόηση του για την άποψη του κ. Δεσύλλα. Σχολιάζει ότι είναι λογικό, όταν μία μελέτη γίνει λεπτομερέστερη και αυξηθούν οι απαιτήσεις της, ταυτόχρονα αυξάνονται ο χρόνος και η δαπάνη, που πρέπει να διατεθούν για το έργο. Υπενθυμίζει όμως παράλληλα προς τον κ. Αλέκο Δεσύλλα ότι το έργο θα αρχίσει από τα τμήματα που είναι περισσότερο επικίνδυνα, τα πλέον δηλαδή επισφαλή. Στη συνέχεια θα προχωρήσει στα λιγότερα επικίνδυνα, για να απομείνουν αυτά τα οποία είναι πολύ λιγότερο επισφαλή. Αυτό σημαίνει ότι ο χρόνος και τα χρήματα θα χρησιμοποιηθούν με ιεραρχικό τρόπο και στο τέλος το αποτέλεσμα θα είναι ανάλογο της μελέτης

και της προσπάθειας. Τονίζει ότι όλοι όσοι εμπλέκονται στο έργο θα νιώσουν πολύ μεγάλη ικανοποίηση, όταν παρακολουθούν την πραγματοποίηση του και με την ολοκλήρωσης των τμημάτων του θα εισπράξουν την ηθική αμοιβή, ότι συνέβαλαν στην πραγματοποίηση ενός έργου για την πόλη της Κέρκυρας, το οποίο θα είναι ορατό, διότι αποκαθίσταται συγχρόνως και η επιφάνεια.

Στο σημείο αυτό απεχώρησαν ο κ. Αλέκος Δεσύλλας, Διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας, ο Ν. Φλώριος, εκπρόσωπος του γραφείου μελετών λιμενικών έργων και ο Κ. Σκρούμπελος, εκπρόσωπος του Αρχιτεκτονικού γραφείου.

Κατόπιν όλων των προαναφερθέντων, το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, αφού έλαβε υπόψη του τα ανωτέρω, καθώς και τις διατάξεις του Ν. 3028/02 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς», γνωμοδοτεί ομόφωνα:

Υπέρ της έγκρισης της μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε) του έργου «Αποκατάσταση Παρακτίου Τείχους στη θέση Ν.Α.Ο.Κ και κρηπιδωμάτων, πεζοδρομίων και στηθαίων παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας» στην πόλη της Κέρκυρας, σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους:

1. Να υποβληθεί για έγκριση από το Υπουργείο Πολιτισμού η πλήρης οριστική μελέτη του έργου σύμφωνα με τις προδιαγραφές μελετών και αρχαιολογικών έργων του ΥΠΠΟ και σύμφωνα με τις παρακάτω παρατηρήσεις επί της παρούσας μελέτης. Στην οριστική μελέτη να περιλαμβάνεται πλήρης ιστορική, αρχαιολογική και αρχιτεκτονική τεκμηρίωση της κατασκευής και του περιβάλλοντος όπου αυτή εντάσσεται, αναλυτική τεκμηρίωση της παθολογίας και της κατάστασης διατήρησης της, αναλυτική περιγραφή των προτάσεων και των υλικών που θα χρησιμοποιηθούν, με πρόβλεψη να μην αλλοιώνεται η μορφή και ο υφιστάμενος τρόπος κατασκευής της, καθώς και να διατηρείται η φυσιογνωμία της εν λόγω περιοχής.
2. Το νέο τείχος να γίνει με πάχος αντίστοιχο με το υπάρχον και όχι ως επένδυση πάχους 0,70μ. επειδή στη μελέτη εκτιμάται ότι το πάχος του τείχους στη θέση Ν.Α.Ο.Κ είναι περίπου 1,50μ.

3. Το τοιχίο ποδός που προτείνεται τόσο στη θέση Ν.Α.Ο.Κ, όσο και κατά μήκος της λεωφόρου Γαρίτσας, να φθάνει έως την στάθμη της χαμηλότερης αμπότιδας, έτσι ώστε να μην αλλοιωθεί ο επιθαλάσσιος χαρακτήρας του τείχους και η σημερινή του παραλιακού μετώπου. Να επενδυθεί με λίθους παρόμοιους με τους υπάρχοντες, τόσο στο μέτωπο του τοιχίου προς την θάλασσα, όσο και η άνω παρειά του.
4. Να γίνει περισυλλογή και επαναχρησιμοποίηση όλων των δόμων που βρίσκονται πεσμένοι πέριξ και μέσα στη θάλασσα, σε όλο το μήκος της περιοχής επέμβασης.
5. Να διατηρηθούν όλοι οι αγωγοί όμβριων, κάτω από τα κρηπιδώματα του παραλιακού μετώπου.
6. Πριν από την έναρξη οποιονδήποτε ανασκαφικών εργασιών η εργασίας διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου, να προηγηθεί αίτηση προς την Η' Ε.Π.Κ.Α και την 21η Ε.Β.Α για την χορήγηση σχετικής άδειας. Να προβλεφθεί ειδική δαπάνη στο έργο για την πρόσληψη αρχαιολόγου, ο οποίος υπό την εποπτεία των παραπάνω αρμοδίων υπηρεσιών, να παρακολουθήσουν το σύνολο των εκσκαφικών εργασιών.
7. Να προβλεφθεί στον προϋπολογισμό του έργου ειδική δαπάνη για την διενέργεια αυτοψιών, σε κάθε περίπτωση που η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων κρίνει, ότι αυτές απαιτούνται.
8. Σε περίπτωση που αποκαλυφθούν ευρήματα αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, οι εργασίες να διακοπούν προσωρινά, σύμφωνα με τις οδηγίες των αρμοδίων Υπηρεσιών και να ακολουθήσει ανασκαφική έρευνα από ειδικό συνεργείο, με δαπάνη του έργου, η οποία είναι δυνατόν να επεκταθεί και πέραν των ορίων του. Μόνο μετά το πέρας της ανασκαφής να γνωμοδοτήσουν οι αρμόδιες υπηρεσίες για την πορεία των εργασιών στο συγκεκριμένο τμήμα του έργου και να γίνει κάθε αναγκαία τροποποίηση στη μελέτη, προκειμένου να εξασφαλιστεί η προστασία και ανάδειξη ευρημάτων».

Η επισήμανση που είχα κάνει στο ΚΑΣ δύο ημέρες νωρίτερα αλλά και από όταν τον Απρίλη του 2005 ανέλαβα στον ΟΛΚΕ, για τον άμεσο κίνδυνο επέκτασης των ζημιών στην παραλιακή λεωφόρο Γαρίτσας, όπως ο αναγνώστης του βιβλίου έχει ήδη διαπιστώσει από την παράθεση των σχετικών στοιχείων αλλά και από τις προσωπικές επισημάνσεις στα ραδιοτηλεοπτικά μέσα της Κέρκυρας, είχαν αφήσει ασυγκίνητες όλες τις αρμόδιες άμεσα η έμμεσα αρχές.

Μόλις όμως το βραδύ της 3ης Δεκεμβρίου 2008 δηλαδή σε λιγότερο από 30 περίπου ώρες από τις επισημάνσεις επικινδυνότητας που είχα κάνει στο Κ.Α.Σ, παρουσιάστηκαν οι εκτεταμένες ζημιές στο παραλιακό πεζοδρόμιο της Γαρίτσας, οι πάντες κινητοποιήθηκαν άμεσα και ζητούσαν από τον ΟΛΚΕ, την εδώ και τώρα αποκατάσταση των!

Μετά την συνεδρίαση της 2ας Δεκεμβρίου στο ΚΑΣ, βρισκόμουν να στην Αθήνα για θέματα του Οργανισμού και ιδιαίτερα είχα συνάντηση με τους μελετητές του έργου της Γαρίτσας, για να γίνουν οι απαιτούμενες τροποποιήσεις της μελέτης σύμφωνα με τις υποδείξεις του Κ.Α.Σ, το απόγευμα της Πέμπτης 4 Δεκεμβρίου ενημερώθηκα για τις ζημιές.

Το πρωί της Παρασκευής πήρα την πρώτη πτήση για την Κέρκυρα και με την αποβίβαση στο αεροδρόμιο, επισκέφθηκα την Γαρίτσα για να σχηματίσω και προσωπική εικόνα των καταστροφών. Εκεί ενημερώθηκα για την κατεπείγουσα συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου στις 11.30 π.μ. της ίδιας ημέρας Παρασκευής στο Φαληράκι, στην οποία κλήθηκα για να ενημερώσω τα μέλη του. Ενώ με εξαιρετικώς επείγον έγγραφο του την ίδια ημέρα ο Δήμαρχος Κερκυραίων Σωτήρης Μικάλεφ προς τον Οργανισμό Λιμένος, ζητούσε την «άμεση αντιμετώπιση της κατάστασης».

Ανάλογο ενδιαφέρον εκδήλωσε την ίδια ημέρα 4 Δεκεμβρίου και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, όπου με έγγραφο του αρμόδιου Αντινομάρχη Τ.Υ Κώστα Λέσση προς τον ΟΛΚΕ ζητούσε «Με δεδομένο ότι η αρμοδιότητα συντήρησης και προστασίας του παραλιακού πεζοδρομίου και κρηπιδότοιχου ανήκει σε εσάς, παρακαλούμε να μας γνωρίσετε, τι μέτρα προτίθεσθε να λάβετε για την άμεση αντιμετώπιση του κινδύνου».

Στη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου ενημέρωσα τα μέλη του για την υπάρχουσα κατάσταση καθώς για το στάδιο της μελέτης και της περιβαλλοντικής αδειοδότησης και ζήτησα την συνδρομή όλων για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Τους τόνισα χαρακτηριστικά, ότι η Γαρίτσα τυπικά υπάρχει στη λιμενική ζώνη αφού δεν χρησιμοποιείται πλέον ως λιμενική εγκατάσταση, όμως είναι ο παραδοσιακός περίπατος των Κερκυραίων και πρέπει να βοηθήσουμε όλοι για την ταχύτερη κατά το δυνατόν αποκατάσταση των ζημιών.

Την ίδια ημέρα Παρασκευή το τεχνικό προσωπικό του Οργανισμού πήρε όλα τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη ατυχημάτων, με την σήμανση του χώρου και την απαγόρευση της χρήσης του πεζοδρομίου. Όμως το πρόβλημα της επέκτασης των ζημιών επί της παραπλεύρως διερχόμενης επαρχιακής οδού, παρέμενε υπαρκτό και έπρεπε άμεσα να αντιμετωπιστεί. Η τεχνική υπηρεσία του Οργανισμού δεν δέχτηκε να εργαστεί την επόμενη ημέρα Σάββατο, κάνοντας χρήση του πενθημέρου. Ζήτησα την συνδρομή του φίλου μου πολιτικού μηχανικού Παναγιώτη Τζίμα, που με την εταιρία του εκτελούσε το έργο της ανάπλασης της οδού Εθνικής Αντίστασης. Ο εξαίρετος αυτός μηχανικός και άνθρωπος μου προσέφερε χωρίς κανένα δισταγμό την συνεργασία του και μάλιστα τελείως αφιλοκερδώς! Έτσι την επόμενη ημέρα το πρωί, από κοινού αντιμετωπίσαμε την κατάσταση για να μη επεκταθούν οι ζημιές στην παρακείμενη οδό, κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες. Έβρεχε καταρρακτωδώς και στην περιοχή της Γαρίτσας υπήρχε πολύ μεγάλος κυματισμός. Προμηθεύτηκα από το κατάστημα Καρβούνη μεγάλους σάκους και παρακάλεσα έμπορο, να μου στείλουν σάκους τσιμέντου στο παρακείμενο του λιμένος εργοτάξιο του Τζίμα, όπου με την βοήθεια του προσωπικού του, των μηχανημάτων του και της αποθήκης αδρανών υλικών που διέθετε, γεμίσαμε τους σάκους με μίγμα τσιμέντου και αδρανών υλικών και τους τοποθετήσαμε στις παρυφές των ορυγμάτων προς τον κρηπιδότοιχο και προς τον δρόμο, προκειμένου να σταματήσουμε προσωρινά βέβαια την επέκταση των ζημιών. Σάκοι βέβαια που απομακρύνθηκαν, όταν ξεκινήσαμε σύμφωνα με την μελέτη που είχαμε στα χέρια μας την σταδιακή αποκατάσταση των ζημιών. Όμως την κριτική δεν την αποφύγαμε. «Αποκαθιστούν τις ζη-

μίες με τσουβάλια».

Την επομένη Δευτέρα με έγγραφο μου α.π 3170/08.12.2008 ενημέρωνα τα δύο εποπτεύοντα τον Οργανισμό μας Υπουργεία Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π και Οικονομίας & Οικονομικών, για το μέγεθος των ζημιών και ζητούσα την συνδρομή τους «για την επίσπευση των σχετικών διαδικασιών αδειοδότησης του έργου και για την εξασφάλιση της απαιτούμενης πίστωσης των 3.000.000 ευρώ, προκειμένου να επιτευχθεί η πλήρης αποκατάσταση του εν λόγω προβλήματος στον κόλπο της Γαρίτσας, στον οποίον δεν ασκείται από τον Οργανισμό μας Λιμενική δραστηριότητα».

Την ίδια ημέρα 8.12.2008 με το α.π 3165 έγγραφο μου, προς την Λιμενική Αστυνομία, με κοινοποίηση στην Αστυνομική Διεύθυνση Κέρκυρας, ενημέρωσα για τα μέτρα που ο Οργανισμός είχε ήδη πάρει και ζήτησα την απαγόρευση της κυκλοφορίας του κοινού επί του πεζοδρομίου.

Επίσης με το α.π 3171/10.12.2008 έγγραφο μας απαντήσαμε στο από 5-12-2008 έγγραφο της Νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.

Σε συνέχεια του εγγράφου σας, σας ενημερώνουμε ότι σύμφωνα με την από 4-2-2003 Σύμβαση Παραχώρησης του Ελληνικού Δημοσίου προς την Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε, ο Οργανισμός μας φέρει την ευθύνη και τη δαπάνη της τρέχουσας συντήρησης των παραχωρουμένων και ότι σε περίπτωση φθορών η ζημιών στα παραχωρούμενα, όπως συμβαίνει στη συγκεκριμένη περίπτωση, η ΟΛΚΕ Α.Ε. και το Δημόσιο θα βαρύνονται από κοινού, ο δε επιμερισμός της δαπάνης αποκατάστασης των εγκαταστάσεων που επλήγησαν, θα γίνεται ανάλογα αν αυτές εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο της δραστηριότητες της Ο.Λ.ΚΕ η το δημόσιο συμφέρον. Όπως δε είναι γνωστόν στη συγκεκριμένη περιοχή δεν ασκείται από την ΟΛΚΕ Α.Ε λιμενική δραστηριότητα.

Επιπρόσθετα σας γνωστοποιούμε ότι ο Οργανισμός προχώρησε άμεσα στην σήμανση του εν λόγω χώρου και στην πλήρη απαγόρευση της κυκλοφορίας του κοινού επί του εν επαφή με το κρηπίδωμα παραλιακού πεζοδρομίου της Γαρίτσας. Ενώ παράλληλα προχωράει κατά το δυνατόν στην προσωρινή αποκατάσταση των

γενομένων στις 4.12.2008 ζημιών, με βασικό στόχο την μη επέκταση τους, στην παραπλεύρως διερχόμενη επαρχιακή οδό Κερκύρας – Κανονίου. Παρακαλούμε για την συνεργασία σας και την ουσιαστική συνδρομή σας για την προστασία της παραλιακής λεωφόρου, προς αποφυγήν τυχόν ατυχημάτων.

Αντίστοιχου περιεχομένου ήταν και το από 10.12.2008 έγγραφο μας προς την Π.Ι.Ν.

Παράλληλα για να επιταχύνουμε το χρόνο ολοκλήρωσης της μελέτης και της περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου της Γαρίτσας, αναλάβαμε την ευθύνη χωρίς να έχουμε ακόμη στα χέρια μας το πρακτικό της γνωμοδότησης του Κ.Α.Σ, που βέβαια δεν ήταν δεσμευτική για τον Υπουργό Πολιτισμού, να δώσουμε στους μελετητές έγγραφη πλέον εντολή για την εκπόνηση του Γ' σταδίου της μελέτης, σύμφωνα με τις υποδείξεις της εισήγησης του Δ. Ποζιόπουλου.

Το περιεχόμενο του α.π 3220/12.10.2008 εγγράφου μας, με συνημμένη την εισήγηση στο Κ.Α.Σ, έχει ως εξής.

Σε συνέχεια της συνεδρίασης του Κ.Α.Σ τις 02-12-2008 αναφορικά με την έγκριση του Β' σταδίου της μελέτης «Αποκατάσταση παράκτιου τείχους ... Γαρίτσας», σας διαβιβάζουμε την σχετική εισήγηση του προϊσταμένου της Δ.Α.Β.Μ.Μ. Δ. Ποζιόπουλου και σας ενημερώνουμε ότι σύμφωνα με την πληροφόρηση που έχουμε, έγινε αποδεκτή στο σύνολο της από το Κ.Α.Σ.

Κατά συνέπεια λόγω της κατεπείγουσας ως γνωστόν ανάγκης ολοκλήρωσης της μελέτης, προκειμένου να επισπευτεί ο απαιτούμενος χρόνος για την έκδοση της Κ.Υ.Α για την οριστική περιβαλλοντική αδειοδότηση του εν λόγω έργου, παρακαλούμε να προχωρήσετε σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την από 14-4-2002 μεταξύ μας σύμβαση στην εκπόνηση του Γ' σταδίου της μελέτης ήτοι:

- στην οριστική μελέτη λιμενικών έργων*
- στην μελέτη εφαρμογής των αρχιτεκτονικών*
- και στην σύνταξη των τευχών δημοπράτησης του,*

σύμφωνα με τις υποδείξεις της εισήγησης στο Κ.Α.Σ.

Επιπρόσθετα στην εκπόνηση του Γ' σταδίου της μελέτης θα πρέπει να περιληφθεί και η αναστήλωση των τμημάτων του κρηπιδώματος, που έχουν ως γνωστόν υποστεί σημαντικές ζημιές συνεπεία των ακραίων καιρικών φαινομένων της 04-12-2008.

Στη συνέχεια με το α.π 3210/15.12.2008 έγγραφο μας προς την Δ/νη Αναστήλωσης Βυζαντινών & Μεταβυζαντινών Μνημείων του ΥΠ.ΠΟ, το οποίο κοινοποιούσαμε στην Δ/νη Βυζαντινών & Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων του ΥΠ.ΠΟ και στον Γενικό Γραμματέα του ΥΠ.ΠΟ Θεόδωρο Δραβίλλα ζητούσαμε, σε συνέχεια προσωπικών επαφών μου και σειράς τηλεφωνημάτων και εγγράφως «την συνεργασία και την συνδρομή σας στην αντιμετώπιση του ως άνω προβλήματος».

Το πλήρες περιεχόμενο του εν λόγω εγγράφου έχει ως εξής.

Σε συνέχεια της συνεδρίασης του Κ.Α.Σ στις 02.12.2008 αναφορικά με τη μελέτη «Αποκατάστασης ... Γαρίτσας, σας ενημερώνουμε ότι συνέπεια των ακραίων καιρικών φαινομένων της Πέμπτης 04.12.2008, το κρηπίδωμα της παραλιακής ζώνης και το εν επαφή πεζοδρόμιο στην περιοχή «Γαρίτσα» της Κέρκυρας από τη θέση έναντι του Ξενοδοχείου «Corfu Palace» και μέχρι τον κόμβο «Δεσύλλα» μήκους περίπου ενός χιλιομέτρου, που ως γνωστόν βρίσκεται μέσα στα όρια της λιμενικής ζώνης, υπέστη πρόσθετες ζημιές πέραν εκείνων της περιόδου 92-93 και των διαχρονικά από 10ετίες ζημιών. Οι δε εκάστοτε παρεμβάσεις είχαν μόνο προσωρινό χαρακτήρα για την αποκατάσταση της βατότητας του πεζοδρομίου. Επίσης είναι γνωστόν στις υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού ότι η κατάρρευση του κρηπιδώματος στο αλσύλλιο έναντι του Ξενοδοχείου «Corfu Palace» που συνέβη την περίοδο 92-93, αντιμετωπίστηκε και πάλι προσωρινά, χωρίς ουδέποτε να επιχειρηθεί -μέχρι σήμερα- η αναστήλωση του. Ο Οργανισμός άμεσα τοποθέτησε σήμανση του χώρου, απαγόρευσε την κυκλοφορία του κοινού επί του πεζοδρομίου και προχώρησε

κατά το δυνατόν στη δημιουργία προσωρινών αναχωμάτων από μερικώς αδόμητα υλικά, για την μη επέκταση των ζημιών στην παραπλεύρως διερχόμενη επαρχιακή οδό.

Επίσης σας ενημερώνουμε ότι σύμφωνα με το άρθρο 6 της από 04.02.2003 Σύμβασης Παραχώρησης του Ελληνικού Δημοσίου προς την ΟΛΚΕ Α.Ε, ο Οργανισμός μας «θα φέρει την ευθύνη και την δαπάνη της τρέχουσας συντήρησης των παραχωρούμενων των τυχόν πρόσθετων έργων και εγκαταστάσεων ...» και «ότι σε περίπτωση φθορών, καταστροφών ή ζημιών στα παραχωρούμενα που οφείλονται σε απρόβλεπτα φυσικά αίτια, (όπως στην προκειμένη περίπτωση), η Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε και το Δημόσιο θα βαρύνονται από κοινού με την πρωτοβουλία και θα συμφωνούν καλόπιστα τον επιμερισμό της δαπάνης αποκατάστασης, λαμβανομένου υπόψη ως προς τον επιμερισμό του ειδικότερου προορισμού των εγκαταστάσεων που επλήγησαν, δηλαδή αν εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο τις δραστηριότητες της ΟΛΚΕ ΑΕ ή το δημόσιο συμφέρον και τη συνολική λειτουργία και ασφάλεια του Λιμένα Κέρκυρας, εγγυητής της οποίας είναι και το Δημόσιο στο μέρος που το αφορά.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι στον κόλπο Γαρίτσας της Κέρκυρας ως γνωστό από τον Οργανισμό μας δεν ασκείται λιμενική δραστηριότητα.

Εκπρόσωποι της μελετητικής ομάδας του έργου, επισκέφθηκαν την Κέρκυρα και στη συνέχεια συνέταξαν Τεχνική Έκθεση – Προμέτρηση- Προϋπολογισμό για την άμεση αποκατάσταση των ζημιών της παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας.

Θα μεταφέρω στο βιβλίο χαρακτηριστικά αποσπάσματα από την παραπάνω μελέτη που μας παρέδωσαν, για να παρουσιασθεί σε όλες τις διαστάσεις του, το πρόβλημα που δημιουργήθηκε σε βάρος μου, από τις ανεύθυνες κατηγορίες που ... απερίσκεπτα εκτοξεύτηκαν κατά κόρο εναντίον μου, γιατί δεν δέχτηκα να εφαρμόσω την «έτοιμη μελέτη», που ισχυριζετο ότι έχει η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση!

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ

«Για την οριστική αποκατάσταση του τοιχίου και του πεζοδρομίου, εκπονείται ως γνωστόν μελέτη για λογαριασμό του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας Α.Ε, η οποία βρίσκεται στο στάδιο έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων (έχει ληφθεί ήδη θετική απόφαση από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο). Οι προτεινόμενες άμεσες επεμβάσεις για την αποκατάσταση του πεζοδρομίου είναι συμβατές με τα προβλεπόμενα στην παραπάνω μελέτη.

Οι βλάβες είναι σημαντικές σε τέσσερα τμήματα του πεζοδρομίου με συνολικό μήκος περί τα 105 μέτρα. Για την αποκατάσταση των βλαβών στα τμήματα αυτά προτείνονται οι παρακάτω εργασίες.

1. Προσεκτική αποξήλωση των πλακών του πεζοδρομίου και φύλαξη αυτών, ώστε να επαναχρησιμοποιηθούν.
2. Καθαίρεση της υποκείμενης στρώσης σκυροδέματος /τσιμεντοκονίας, εκεί που υπάρχει.
3. Αφαίρεση του υλικού επίχωσης, καθώς και οποιουδήποτε υλικού που τοποθετήθηκε πρόχειρα στις αρχές Δεκεμβρίου (σακκόλιθοι κ.λπ.). Η αφαίρεση του χαλαρού υλικού θα πρέπει να φθάσει όσο το δυνατόν πιο βαθειά, εάν είναι δυνατόν μέχρι την εκάστοτε βάση του τοιχίου. Κατά την εκσκαφή αυτή θα καταβληθεί προσπάθεια να μη θιγούν τα τελευταία 80 εκατοστά προς το ρείθρο του πεζοδρομίου, ώστε να μη χρειαστεί ανακατασκευή των Η/Μ δικτύων και φανοστατών που υπάρχουν εκεί (εκτός βέβαια αν η υποχώρηση του πεζοδρομίου είναι ολική προς τον δρόμο).
4. Αποκατάσταση του μετώπου του τοιχίου, με τοποθέτηση, είτε των ίδιων λίθων αυτού (όσοι είναι δυνατόν να συλλεγούν από την θάλασσα), είτε λίθων παρόμοιας υφής.
5. Διάστρωση λιθορριπής πίσω από το τοιχίο σε όλο το κενό που έχει δημιουργηθεί. Κατά την διάστρωση θα πρέπει να δοθεί προσοχή, ώστε να πληρωθούν όλα τα κενά μέχρι τη στάθμη εκσκαφής (διάστρωση κατά στρώσεις μεγίστου πάχους 50 εκατοστών».

Έχοντας πλέον στα χέρια μας την μελέτη αποκατάστασης των ζημιών, επισκεφθήκαμε μαζί με τον εκπρόσωπο των μελετητών Ν. Φλώριο τον Δ. Ποζιόπουλο προϊστάμενο της Δ.Α.Β.Μ.Μ/ΥΠ.ΠΟ και του παρουσιάσαμε την μελέτη αποκατάστασης των ζημιών, πού ήταν σύμφωνη με τις υποδείξεις του Κ.Α.Σ.

Αποδέχτηκε τον τρόπο αποκατάστασης και μας υποσχέθηκε να μας δοθεί η άδεια αποκατάστασης των ζημιών υπό δύο προϋποθέσεις:

1. Να εκδοθεί απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού Αντώνη Σαμαρά, που να αποδέχεται την γνωμοδότηση του Κ.Α.Σ.
2. Να εκδοθεί επίσης η προβλεπόμενη άδεια για την εκτέλεση του έργου της αποκατάστασης από τον Υπουργό Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π Αναστάση Παπαληγούρα και με την ίδια απόφαση να οριστούν και τα αποφαινόμενα όργανα.

Με νεώτερο έγγραφο μας α.π 65/19/01/2009 σε συνέχεια του α.π 3210/15.12.2008 εγγράφου μας προς την Δ.Α.Β.Μ.Μ/ΥΠ.ΠΟ και των ως άνω σχετικών συζητήσεων που προηγήθηκαν, διαβιβάσαμε τρία αντίγραφα της μελέτης στην Δ.Α.Β.Μ.Μ/ΥΠ.ΠΟ και από ένα αντίγραφο στο ΥΕΝΑΝΠ/ΓΓΛΛΠ/ΔΟΛΕΛ-ΔΔΠ και στην 21η Ε.Β.Α.

Προκειμένου να εκδοθούν το ταχύτερο δυνατόν οι δύο αυτές Υπουργικές αποφάσεις, «εγκαταστάθηκα» στην κυριολεξία στα δύο αυτά Υπουργεία, μέχρι να ολοκληρωθούν, οι προβλεπόμενες γραφειοκρατικές διαδικασίες προετοιμασίας της Υπουργικής Απόφασης.

Όπως ήταν αναμενόμενο εκδόθηκε πρώτη στις 28.01.2009 η α.π 8221.Τ08/03/09 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Αναστάση Παπαληγούρα, πού ενέκρινε την εκτέλεση του έργου και όρισε, ως Προϊσταμένη Αρχή το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε, με Διευθύνουσα Υπηρεσία την Τεχνική Υπηρεσία του Οργανισμού. Δυσκολότερες και περισσότερο χρονοβόρες οι γραφειοκρατικές διαδρομές στο ΥΠ.ΠΟ. Μόλις την απόφαση προσυπέγραψε ο Γ.Γ Θ. Δραβίλας, ζήτησα να συναντήσω του Υπουργό Αντώνη Σαμαρά, ο οποίος εκείνη την στιγμή είχε μεγάλη σύσκεψη στο γραφείο του.

Επέμεινα να τον συναντήσω. Μόλις του μετέφεραν το αίτημα μου, βγήκε για λίγο από το γραφείο του και μου είπε. «Αλέκο έχε λίγο υπομονή γιατί τώρα είναι αδύνατον, πνίγομαι». Πρόλαβα να του πω ότι πρέπει να υπογράψει γρήγορα την απόφαση. Μου είπε αμέσως μόλις μου την φέρουν και ξαναμπήκε στο γραφείο του. Το ίδιο βράδυ 5 Φεβρουαρίου 2009 υπέγραψε την α.π ΥΠ.ΠΟ/ΔΑΒΜΜ/10765/347 Απόφαση έγκρισης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «Αποκατάσταση Παράκτιου ... Γαρίτσας».

Την επομένη ημέρα 6 Φεβρουαρίου 2009 εκδόθηκε η α.π ΥΠ.ΠΟ/ΔΑΒΜΜ/5854/40 Απόφαση της Δ.Α.Β.Μ.Μ/ΥΠ.ΠΟ πού φέρει την υπογραφή του προϊσταμένου της Δ. Ποζιόπουλου.

Αποφασίζουμε

Α. Εγκρίνουμε την μελέτη αποκατάστασης ζημιών της παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας στην Κέρκυρα και την εκτέλεση των σχετικών εργασιών, δεδομένου ότι αυτές συμφωνούν με την γνωμοδότηση του Κ.Α.Σ επί της συνολικής μελέτης «Αποκατάστασης παράκτιου τείχους στη θέση Ν.Α.Ο.Κ, κρηπιδωμάτων, πεζοδρομίων και στηθαίων παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας».

Β. Οι εργασίες θα εκτελεστούν:

1. Με φροντίδα και δαπάνη του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας
2. Με την επίβλεψη διπλωματούχου Μηχανικού που θα οριστεί και θα αμείβεται από τον Οργανισμό Λιμένα Κέρκυρας και τα στοιχεία του οποίου θα γνωστοποιηθούν εγγράφως και με Fax πριν από την έναρξη των εργασιών στις Εποπτεύουσες Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.
3. Με την εποπτεία της 21ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, της Η' Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων και της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων».

Τρεις ημέρες αργότερα από την έκδοση της ως άνω αδείας για την εκτέλεση του έργου αποκατάστασης των ζημιών και ενώ έχει προηγηθεί η έγκριση της Μ.Π.Ε για το σύνολο του έργου από τον Υπουργό Πολιτισμού Αντώνη Σαμαρά, στις 09.02.2009 το Τμήμα

Αρχαιολογικών Χώρων. Μνημείων & Αρχαιογνωστικής Έρευνας του ΥΠ.ΠΟ, ενημερώνει την Δ.Α.Β.Μ.Μ του ΥΠ.ΠΟ, «ότι δεν υπάρχει κατά αρχάς αντίρρηση από πλευράς Διεύθυνσης Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων για την πραγματοποίηση του έργου, όπως αυτό δηλώνεται στα συνημμένα σχέδια που συνοδεύουν την Μ.Π.Ε. Δεδομένου, όμως, ότι το εν λόγω έργο πρόκειται να πραγματοποιηθεί εντός αρχαιολογικά ελεγχόμενης περιοχής και κυρίως λόγω της πρόσφατης ανακήρυξης της πόλης της Κέρκυρας ως μνημείο της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς από την UNESCO, η παρούσα έγκριση δίνεται υπό την προϋπόθεση ότι θα τηρηθούν οι παρακάτω όροι:

1. Ως προς το χερσαίο τμήμα, όλες οι εργασίες θα εκτελεσθούν υπό την άμεση επίβλεψη αρμοδίου υπαλλήλου της Η' ΕΠΚΑ, η αμοιβή του οποίου θα βαρύνει τον προϋπολογισμό του έργου. Το έργο θα επιθεωρείται από μόνιμους αρχαιολόγους της αρμόδιας Η' ΕΠΚΑ, οι οποίοι θα δίνουν τις εντολές για την πορεία του αρχαιολογικού έργου.
2. Οι υπεύθυνοι του έργου υποχρεούνται να ειδοποιήσουν εγκαίρως και εγγράφως, - τουλάχιστον 15 ημέρες νωρίτερα την αρμόδια για την περιοχή Η' Ε.Π.Κ.Α, για την επικείμενη έναρξη των εργασιών.
3. Σε περίπτωση που κατά την διάρκεια των εργασιών εντοπισθούν η αποκαλυφθούν αρχαία, οι εργασίες θα διακοπούν αμέσως, προκειμένου να διεξαχθεί ανασκαφική έρευνα. Από τα αποτελέσματα της έρευνας θα εξαρτηθεί η περαιτέρω πορεία του έργου, μετά από γνωμοδότηση των αρμοδίων οργάνων του ΥΠ.ΠΟ.
4. Ουδεμία ανασκαφική εργασία, κάλυψη ορυγμάτων η διαμόρφωση χώρου θα πραγματοποιηθεί, χωρίς προηγούμενη συνεννόηση και έγκριση από την αρμόδια Η' Ε.Π.Κ.Α.
5. Στις παραπάνω περιπτώσεις η δαπάνη της ανασκαφής- συμπεριλαμβανομένης και της αμοιβής του απαραίτητου προσωπικού, το οποίο θα προσληφτεί καθ' υπόδειξη της Η' ΕΠΚΑ καθώς και το κόστος συντήρησης, μελέτης και δημοσίευσης των ευρημάτων

των, θα βαρύνουν τον προϋπολογισμό του έργου βάσει των διατάξεων του άρθρου 17 του Ν. 3028/2002 (ΦΕΚ 153/Α/28-6-2002) «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς».

6. Ως γνωστό το αρχαίο νεκροταφείο της Κέρκυρας βρίσκεται στην αμμώδη παραλία της Γαρίτσας και κατά την κατασκευή του κρηπιδώματος, την περίοδο της Αγγλοκρατίας, πολλοί αρχαίοι τάφοι καταστράφηκαν και βρίσκονται πλέον στη θάλασσα. Επομένως όσον αφορά τις εργασίες στο θαλάσσιο χώρο, θα προβλεφθεί στον προϋπολογισμό του έργου δαπάνη για την διενέργεια αυτοψιών η /και υποβρυχίων ερευνών, σε περίπτωση που κρίνει η Ε.Ε.Α, ότι αυτές απαιτούνται κατά την εκτέλεση του έργου η σε οποιαδήποτε φάση αυτού.
7. Θα γίνει σαφής αναφορά στα ακόλουθα. 7.1. Πριν την εκτέλεση οποιουδήποτε έργου θα κατατεθεί στην Ε.Ε.Α η αρχιτεκτονική και φωτογραφική αποτύπωση του παράκτιου τείχους στην περιοχή του Ν.Α.Ο.Κ και θα επισημαίνεται ο τρόπος επαναχρησιμοποίησης των δόμων, που βρίσκονται πεσμένα στη θάλασσα. Η μελέτη αυτή θα επεκταθεί και για το κρηπίδωμα του όρμου της Γαρίτσας, σε όλο του το μήκος και κυρίως στο τμήμα που θα γίνουν οι επεμβάσεις, 7.2. Το τοιχίο αντιστήριξης θα έχει πλάτος 1.5 μ. κατά το μέγιστο και δεν θα υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης του κοινού. 7.3 Δεν θα πραγματοποιηθεί η κατασκευή του «υφάλου αναβαθμού», η οποία αν και δεν προβλέπεται, το γεγονός ότι υπάρχει στο εντός της μελέτης το σχετικό σχέδιο, μπορεί να δημιουργήσει παρερμηνείες και 7.4 Θα προβλεφθεί η διατήρηση των αγωγών ομβρίων κάτω από τα κρηπιδώματα.
8. Θα υποβληθεί στις Η' Ε.Π.Κ.Α. και Ε.Ε.Α η Οριστική Μελέτη του έργου, στην οποία θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται οι όροι του παρόντος εγγράφου, καθώς και οποιοιδήποτε όροι τεθούν από το Κ.Α.Σ.
9. Οι παραπάνω όροι ισχύουν για πάσης φύσεως εκσκαφικές εργασίες, ανεξαρτήτως βάθους και για την διαμόρφωση χώρων.

Μετά τα παραπάνω παρακαλούμε για τις δικές σας περαιτέρω ενέργειες, εν όψει της εισαγωγής του θέματος προς εξέταση στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο».

Είναι πράγματι να απορεί κανείς, για τις ηγεμονικές αυτές αντιλήψεις της πλειονότητας των αρχαιολόγων, πού βέβαια δεν έχουν καμία σχέση με την Ελληνική πραγματικότητα. Αναφέρομαι συγκεκριμένα στις εκάστοτε υπάρχουσες περιορισμένες οικονομικές δυνατότητες και στην κατανόηση της έννοιας τι σημαίνει επικινδυνότητα ενός σημαντικού μνημείου και ασφάλεια των διερχόμενων από το πεζοδρόμιο της παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας και την παρακείμενη επαρχιακή οδό πεζών και οχημάτων.

Εν τω μεταξύ πριν ακόμη μας χορηγηθεί η άδεια αποκατάστασης των ζημιών από το ΥΠ.ΠΟ, για να κερδίσουμε χρόνο, το διοικητικό συμβούλιο του Ο.Λ.ΚΕ με την αριθ. 2/2009 πράξη του σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3669/2008 παρ. 1γ & 3δ του άρθρου 28, αποφάσισε για λόγους κατεπείγοντος την άμεση αποκατάσταση των ζημιών στην παραλιακή λεωφόρο Γαρίτσας που προκλήθηκαν από τα ακραία καιρικά φαινόμενα της 4ης Δεκεμβρίου 2008.

Με το έγγραφο μας α.π 146/02.02.2009 απευθύναμε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος σε 4 κατασκευαστικές εταιρείες που είχαν κατά τεκμήριο την τεχνική δυνατότητα για να αναλάβουν την εκτέλεση του έργου, σύμφωνα με την μελέτη της εταιρείας ΜΑΡ-NET προϋπολογισμού 122.350.00 ευρώ και τις γνωμοδοτήσεις και αποφάσεις των Υπουργείων Πολιτισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας, ορίζοντας ως καταληκτική ημερομηνία για τις προσφορές την 12μ.μ της 10ης Φεβρουαρίου 2009.

Τις 03.02.2009 ο Γ.Γ της Π.Ι.Ν με επιστολή του, μας ζήτησε να του γνωρίσουμε αν προτιθέμεθα να συνεργαστούμε με την Π.Ι.Ν και την Ν.Α, στα πλαίσια μιας προγραμματικής συμφωνίας για την αποκατάσταση των ζημιών.

Του απαντήσαμε την επομένη με το α.π 158/04.02.2009 έγγραφο μας και αφού τον ενημερώσαμε για τις εξελίξεις που υπήρχαν μέχρι τότε στο θέμα της αναμενόμενης αδειοδότησης του έργου, προσθέταμε:

«Κατά συνέπεια η παρέμβαση μας στην Γαρίτσα για την αποκατά-

σταση των ζημιών, προβλέπεται να έχει όλες τις αδειοδοτήσεις και εγκρίσεις και θα είναι πλήρως εναρμονισμένη με την συνολική παρέμβαση που επιβάλλεται να ακολουθηθεί, στο σύνολο του παραλιακού δρόμου της Γαρίτσας.

Επίσης σας γνωρίζουμε ότι ο Οργανισμός μας, όπως και από την πρώτη στιγμή έχουμε επισημάνει, έχει ζητήσει και την συνδρομή της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης στην αποκατάσταση των ζημιών στην Γαρίτσα στα πλαίσια μιας προγραμματικής σύμβασης που θα υλοποιεί την ως άνω εγκεκριμένη μελέτη του Οργανισμού μας και θα τύχει της προβλεπόμενης από τις διατάξεις του άρθρου 14, παρ. 1,2 τεθέντες όρους και προϋποθέσεις της απόφασης του Υπουργού Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π.

Ακόμη σας ενημερώνουμε ότι ήδη ο Οργανισμός μας για την εκτέλεση των ως άνω εργασιών και στα πλαίσια της διαφάνειας, έχει κινήσει με βάση τις διατάξεις του Ν. 3669/2008 παρ 1γ & 3δ του άρθρου 28 την διαδικασία ανάδειξης του αναδόχου με την αποστολή σχετικών προσκλήσεων, με καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών την 12η μμ της 10ης Φεβρουαρίου 2009, το δε απόγευμα της ίδιας ημέρας έχει κληθεί το Δ.Σ ΤΟΥ ΟΛΚΕ Α.Ε για τη λήψη της σχετικής οριστικής απόφασης. Είμαστε στην διάθεση σας για κάθε περαιτέρω επί του θέματος της «Γαρίτσας» συνεργασία».

Στη συνέχεια με το α.π 209/11.2.2009 ενημερώσαμε την Ν.Α για την έγκριση της μελέτης άμεσης αποκατάστασης των ζημιών στη Γαρίτσα και την εκτέλεση των σχετικών εργασιών, δεδομένου ότι αυτές συμφωνούν με την σχετική γνωμοδότηση του Κ.Α.Σ επί της συνολικής μελέτης του έργου.

Επίσης τους ενημερώσαμε ότι με την αριθ. 24/10-2-2009 απόφαση του το Δ.Σ, ανέθεσε την εκτέλεση των προβλεπομένων από την εγκεκριμένη ως άνω μελέτη εργασιών, στην ΕΤΝΑ Α.Τ.Ε, με προβλεπόμενο χρόνο περαίωσης 40 ημερολογιακές ημέρες από την υπογραφή της σχετικής σύμβασης.

«Υστερα από τα παραπάνω αναφερόμενα .όπως αναλυτικά ενημερώσαμε με το από 4.2.2009 έγγραφο μας τον Γ.Γ της Π.Ι.Ν αλλά και προφορικά τους αρμοδίους της Ν.Α, ο Οργανισμός μας έχει ζητήσει από την πρώτη στιγμή των ζημιών στην Γαρίτσα, την συνδρομή της Ν.Α για

την αποκατάσταση τους στα πλαίσια μιας προγραμματικής σύμβασης που θα υλοποιεί την ως άνω εγκεκριμένη και αδειοδοτημένη μελέτη και θα τηρήσει τις προϋποθέσεις διαχείρισης του έργου όπως προβλέπει η από 28.1.2009 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας». Την επόμενη ημέρα 12. Φεβρουαρίου 2009 της ενημέρωσης μας στην Ν.Α, υπογράψαμε το ιδιωτικό εργολαβικό – συμφωνητικό με την ανάδοχο εταιρεία Ε.Τ.Ν.Α Α.Τ.Ε ποσού 101.787,60 ευρώ πλέον Φ.Π.Α 19%.

Εν τω μεταξύ ανεύθυνες διαδόσεις, που προβάλλοντο με ασυνήθιστη συχνότητα και από τα ραδιοτηλεοπτικά μέσα του νομού μας, αναφέροντο στην πρόθεση μας να κάνουμε «μπαλώματα» στη Γαρίτσα και ότι πεισματικά αρνούμεθα να εφαρμόσουμε την έτοιμη μελέτη για την αποκατάσταση των ζημιών που είχε συντάξει ... η τεχνική υπηρεσία της Ν.Α.

Τις 13 Φεβρουαρίου 2009 την επομένη ημέρα της αποστολής στην Ν.Α του παραπάνω εγγράφου μας, η Ν.Α/ Γραφείο Νομάρχη και με υπογραφή του Νομάρχη Στέφανου Πουλημένου, μας έστειλε με ειδικό απεσταλμένο το α.π Γ.Ν 33 έγγραφο της, που ανέγραφε ως ημερομηνία αποστολής μόνο τον μήνα Φεβρουάριο χωρίς να προσδιορίζεται και η ημέρα. Το πρωτοκολλήσαμε άμεσα στον Οργανισμό μας με αριθ. 233/13 Φεβρουαρίου 2009. Το πλήρες κείμενο του εν λόγω εγγράφου έχει ως εξής: «Σε συνέχεια του α.π 209/11-02-09 εγγράφου σας, σχετικού της μελέτης αποκατάστασης των ζημιών στο παραλιακό πεζοδρόμιο Γαρίτσας που εκπόνησε η Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχίας, αλλά και της πρότασης που μας μετέφερε προφορικά ο Πρόεδρος του Δ.Σ του Ο.Λ.ΚΕ για την διάθεση συνεργασίας σας στα πλαίσια προγραμματικής σύμβασης, σας αποστέλλουμε σχέδιο μιας τέτοιας σύμβασης και παρακαλούμε για την έγκριση της το ταχύτερο δυνατόν.

Η εκτέλεση του ανωτέρω αναφερόμενου έργου είναι επείγουσα υποχρέωση όλων μας, πέρα και πάνω από όρια αρμοδιοτήτων. Υποχρέωση απέναντι στην Κέρκυρα, τους κατοίκους της και τους χιλιάδες επισκέπτες μας.

Σημειώνουμε ότι τυχόν αποσπασματική και εμβολωματική λύση που θα επιχειρηθεί, ανοίγοντας στη πράξη ένα μεγάλο διαστάσεων

και απαιτήσεων μέτωπο, δεν είναι η απάντηση που περιμένει ο Κερκυραϊκός λαός από εμάς.

Στη διάθεση σας για όποια επιπλέον συνεργασία και συνεννόηση».

Το πολύ ενδιαφέρον περιεχόμενο του συνημμένου, στο παραπάνω έγγραφο, σχεδίου της προγραμματικής σύμβασης το μεταφέρω αυτούσιο, προκειμένου να διαπιστωθεί από τον αναγνώστη, το παντελώς ανέφικτο κάθε συνεργασίας με την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση στο πρόβλημα της Γαρίτσας, πέραν βέβαια του γεγονότος ότι ήδη είχαμε υπογράψει με την ανάδοχο εταιρεία την σχετική σύμβαση κατασκευής του έργου και με την απόφαση του ο Υπουργός Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π είχε ήδη ορίσει τα αποφαινόμενα όργανα για την εκτέλεση του.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Α.Ε

«Αποκατάσταση Βλαβών του Πεζοδρομίου της λεωφόρου Γαρίτσας»

«Στην Κέρκυρα σήμερα/...../2000 οι παρακάτω συμβαλλόμενοι:

1. Η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων νόμιμα εκπροσωπούμενη από τον Γενικό Γραμματέα κ. Σωτήρη Βόσδου.
2. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κέρκυρας νόμιμα εκπροσωπούμενη από τον Νομάρχη Κέρκυρας κ. Στέφανο Πουλημένο.
3. Ο Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε νόμιμα εκπροσωπούμενος από τον Δ/ντα Σύμβουλο του κ. Αλέξανδρο Δεσύλλα.

Συμφωνούν και συναποδέχονται τα παρακάτω:

ΑΡΘΡΟ 1ο ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Μεταξύ των συμβαλλομένων υπογράφεται η παρούσα προγραμματική σύμβαση σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από:

- (1) Το άρθρο 25 του Ν2738/99 περί ρυθμίσεων θεμάτων Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ΦΕΚ 180/80/9.9.9.
- Την απόφαση του Υπ... για έκτακτη χρηματοδότηση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κέρκυρας με ποσό 400.000 για την αποκατάσταση βλαβών του πεζοδρομίου της Γαρίτσας.
- Την απόφαση με αρ ... του Νομαρχιακού Συμβουλίου Κέρκυρας με την οποία αποδέχεται την παραπάνω χρηματοδότηση.
- Την απόφαση με αρ ... του Νομαρχιακού Συμβουλίου Κέρκυρας με την οποία αποφάσισε την σύναψη προγραμματικής Σύμβασης με την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων και τον Οργανισμό Λιμένα Κέρκυρας με αντικείμενο την ανακατασκευή του πεζοδρομίου της Γαρίτσας.
- Την απόφαση ... Δ.Σ της ΟΛΚΕ Α.Ε για διάθεση πίστωσης 400.000 Ευρώ προερχόμενη από ... για το έργο Αποκατάσταση Βλαβών του Πεζοδρομίου της λεωφόρου Γαρίτσας.
- Με την παρούσα σύμβαση καθορίζεται ένα πλαίσιο συμφωνίας και προσδιορίζονται οι τρόποι και οι διαδικασίες υλοποίησης αυτής της συμφωνίας σύμφωνα με τις προδιαγραφές και προβλέψεις της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών της Ν.Α.Κ με αντικείμενο την «Αποκατάσταση Βλαβών του Πεζοδρομίου της Λεωφόρου Γαρίτσας».

Ειδικότερα το φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει την καθαίρεση των καταστραφέντων τμημάτων του πεζοδρομίου. Την επανατοποθέτηση των λίθων που αποκολλήθηκαν από την πρόσοψη του τείχους, την αποχωμάτωση του επιχώματος του πεζοδρομίου μέχρι το όριο της επαρχιακής οδού, την επανεπίχωση με κλιμακωτό λιθόδεμα. Τέλος την ανακατασκευή της βάσης του πεζοδρομίου και την πλακόστρωση του με τις ίδιες πλάκες, σύμφωνα με την μελέτη που συντάχθηκε από την Δ.Τ.Υ.Ν.Α.Κ και τις εγκρίσεις των αρμοδίων.

ων έργων.

ΑΡΘΡΟ 2ο . ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Η συνολική διάρκεια της σύμβασης ορίζεται σε ... μήνες από της υπογραφής της δηλαδή από 2009 έως 2009.

ΑΡΘΡΟ 3ο ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Οι πόροι για την χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων που προβλέπονται στο άρθρο 1θα προέρχονται από ποσόν 400.000 Ευρώ από ... της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κέρκυρας (Απόφαση... του Νομαρχιακού Συμβουλίου Κερκύρας) και β ποσό... Ευρώ από πόρους του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε σύμφωνα με την... απόφαση του Διοικητικού του Συμβουλίου.

ΑΡΘΡΟ 4ο ΕΠΟΠΤΕΙΑ – ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ

Όργανο εποπτείας και παραλαβής του αντικειμένου της σύμβασης είναι πενταμελής επιτροπή εμπειρων στο αντικείμενο της σύμβασης στελεχών και συγκεκριμένα:

Ο Αντινομάρχης Κ. Κώστας Λέσσης

Ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΛΚΕ κ. Αλέξανδρος Δεσύλλας

Ο Δ/ντής Τεχνικών Υπηρεσιών της Π.Ι.Ν

και δύο επιπλέον στελέχη, ένα από την Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κέρκυρας και ένα από τον ΟΛΚΕ Α.Ε, που θα οριστούν στη συνέχεια με απόφαση του Νομάρχη Κέρκυρας και του ΟΛΚΕ αντιστοίχως.

Η επιτροπή συνεδρίαση μετά από πρόσκληση οποιουδήποτε μέλους της, οι δε προβαλλόμενοι φορείς διατηρούν το δικαίωμα αλλαγής του εκπροσώπου τους στην επιλογή..

ΑΡΘΡΟ 5ο. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ

Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κέρκυρας πέρα από την προαναφερόμενη χρηματοδότηση του έργου με το ποσόν των 400.000 ευρώ, αναλαμβάνει την εκτέλεση του αντικειμένου της σύμβασης σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία για την εκτέλε-

ση των Δημοσίων έργων από τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις. Ο ΟΛΚΕ Α.Ε αναλαμβάνει την χρηματοδότηση με το προαναφερθέν ποσόν των 400.000 ευρώ, την παραχώρηση της αδείας κατασκευής του έργου στο τμήμα του που γίνεται στο χώρο του (λιμενική ζώνη). Την διευκόλυνση στην έκδοση των απαραίτητων εκκρίσεων και την παραχώρηση των ήδη εκδοθεισών αδειών.

Η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων αναλαμβάνει την τεχνική υποστήριξη με τις υπηρεσίες της, τόσο στη φάση της αδειοδότησης όσο και στη φάση της κατασκευής του έργου.

ΑΡΘΡΟ 6ο . ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ

Ο Προϋπολογισμός του έργου όπως προκύπτει από τον προϋπολογισμό της μελέτης που συντάχθηκε από την Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κέρκυρας ανέρχεται στο ποσόν των οχτακοσίων χιλιάδων (800.000) ευρώ, συμπεριλαμβανόμενου του ΦΠΑ, προερχόμενος κατά ποσόν 400.000 από την Ν.Α.Κ και ποσόν 400.000 από την ΟΛΚΕ Α.Ε.

ΑΡΘΡΟ 7ο. ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΜΕΣΩΝ

Κάθε είδος εξοπλισμού και κάθε υλικό που θα προκύψει από την υλοποίηση της σύμβασης, παρέχεται μετά τη λήψη της παρούσης υποχρεωτικά στην ΟΛΚΕ Α.Ε.

ΑΡΘΡΟ 8ο. ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Είναι δυνατόν εφ' όσον συμφωνηθεί και από τα τρία συμβαλλόμενα μέρη και κατόπιν αιτιολογημένης εισήγησης του ενός εκ των τριών, να επεκταθεί η παρούσα σύμβαση σύμφωνα με τα όσα ο νόμος ορίζει».

Πέραν βέβαια του γεγονότος, ότι το σχέδιο αυτό της σύμβασης έφθασε στα χέρια μας μετά την εγκατάσταση από τον Οργανισμό μας του αναδόχου του έργου, προέβλεπε να εφαρμοστεί η «μελέτη» της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, πού ήταν σαφώς εκτός του περιεχομένου της μελέτης του Ο.Λ.Κ.Ε, πού ήδη είχε τύχει των προβλεπομένων από την νομοθεσία εγκρίσεων και αδειοδοτήσεων. Όπως π.χ. στην περίπτωση της κάτωθεν του πεζοδρομίου επίχωσης, που η

μεν μελέτη του Οργανισμού προέβλεπε να γίνει με λιθορριπή, ενώ η «μελέτη» της Νομαρχίας προέβλεπε κλιμακωτό λιθόδεμα, λύση με πολλαπλάσιο κόστος από την απλή επίχωση. Αυτή και μόνη τροποποίηση θα απαιτούσε επάνοδο, όπως ο αναγνώστης του βιβλίου ήδη έχει διαπιστώσει, στις χρονοβόρες και δαιδαλώδεις διαδικασίες του ΥΠ.ΠΟ!

Δηλαδή ενώ οι πάντες μας κατηγορούσαν για καθυστέρηση στην αποκατάσταση των ζημιών εν όψει των επερχομένων εορτών του Πάσχα, από την άλλη μεριά υποστήριζαν την συνεργασία με την Ν.Α.Κ που πρακτικά τουλάχιστον σήμαινε την για αόριστον χρονικό διάστημα μετάθεση των. Γιατί εκτός άλλων ήταν δεδομένο και αναμενόμενο το σταμάτημα των εργασιών από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού και η παραπομπή μου ως εκ του νόμου υπεύθυνου του έργου στον εισαγγελέα. Χωρίς βέβαια να μπορώ να επικαλεσθώ άγνοια, αφού επί τρία χρόνια και πλέον (3), συμμετείχα σε όλες τις διαδικασίες εγκρίσεων και πολλαπλών αδειοδότησεων του έργου.

Οι αφόρητες όμως πιέσεις που μου ασκούντο από ραδιοτηλεοπτικά μέσα του νομού, που βέβαια δεν περιορίζοντα στο θέμα της Γαρίτσας αλλά και σε ήσσονος σημασίας αντικείμενα του ΟΛΚΕ, με οδήγησε να ζητήσω με την α.π 348/9.3.2008 επιστολή μου, την συνδρομή για την αποκατάσταση της αλήθειας του τηλεοπτικού σταθμού «CORFU CHANNEL».

Αγαπητέ κύριε Ζηνιάτη,

«Θέλω καταρχήν να σας ευχαριστήσω για το ιδιαίτερο ενδιαφέρον σας για την ανάδειξη σε όλες του τις διαστάσεις, του μεγάλου θέματος της «Γαρίτσας», η οποία ως γνωστόν από 10ετίες αντιμετωπίζει πολύ σοβαρό πρόβλημα.

Θεωρούμε όμως ότι λόγω της σημασίας και του μεγέθους του προβλήματος, η πλήρης και αντικειμενική ενημέρωση της κοινής γνώμης, απαιτεί τον προγραμματισμό μιας ειδικής εκπομπής, ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος για να φωτιστούν και να αναδειχτούν με πλήρη τεκμηρίωση όλες οι διαστάσεις και οι πτυχές του προβλήματος καθώς και οι προοπτικές για τη συνολική οριστική και αποτελεσματική επίλυση του.

Εκτιμούμε ότι, στην εν λόγω συζήτηση θα πρέπει να προσκληθεί εκπρόσωπος του τμήματος Κερκύρας του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος καθώς και εκπρόσωπος της μελετητικής ομάδας, που ως γνωστόν από το 2002 εκπονεί την εν λόγω μελέτη. Είμαστε στη διάθεση σας για κάθε περαιτέρω επί του θέματος επικοινωνία».

Την ίδια ημέρα 09/03//2009 πήρα την παρακάτω απαντητική επιστολή.

Αγαπητέ κύριε Δεσύλλα.

«Το Κερκυραϊκό Κανάλι σας προσκαλεί σήμερα Δευτέρα 09/03/09 να συμμετάσχετε στην εκπομπή «Λόγος-Αντίλογος, Τα Γεγονότα της Κέρκυρας»

στις 22.00

Ώρα προσέλευσης 21:45.

Παρακαλούμε για τον καλύτερο προγραμματισμό της εκπομπής μας, να μας ενημερώσετε για τη συμμετοχή σας σήμερα μέχρι της 13.00 μ.μ.».

Τελικά συμμετείχα στην ως άνω εκπομπή και στον περιορισμένο χρόνο που είχα στη διάθεση μου, πιστεύω ότι μπόρεσα να εξηγήσω τις θέσεις του ΟΛΚΕ, όσον τουλάχιστον αφορούσαν το περιεχόμενο της πρότασης της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, καθώς και τους λόγους της άρνησής μας.

Παράλληλα στις 13-2-2009 με την α.π 233 επιστολή μου απάντησα στο α.π ΓΝ 33/ 12.2.2009 έγγραφο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, αναφορικά με την πρόταση της για συνεργασία μας στο θέμα της αποκατάστασης των ζημιών της Γαρίτσας.

«Ήδη από 12-2-2009 έχει υπογραφεί με την «Ε.Τ.Ν.Α Α.Τ.Ε» η σχετική σύμβαση εκτέλεσης των εργασιών άμεσης αποκατάστασης ζημιών της παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας και σήμερα 13-2-2009 θα γίνει η εγκατάσταση του αναδόχου. Για τις εργασίες αυτές βέβαια σε καμία περίπτωση δεν αποδεχόμαστε τον χαρακτηρισμό που μας αποδίδετε «αποσπασματική και εμβλωματική λύση».

Όπως σας έχουμε ήδη ενημερώσει για τις εν λόγω εργασίες, έχουν εκδοθεί όλες οι απαραίτητες εγκρίσεις και αδειοδοτήσεις, η δε σχετική μελέτη συντάχθηκε στα πλαίσια της εκπονούμενης οριστικής με-

λήτης, που ήδη βρίσκεται ως γνωστόν στην τελική της φάση.

Είναι λοιπόν προφανές ότι οι εκτελούμενες εργασίες αποκατάστασης των ζημιών είναι τμήμα του όλου έργου και αποτελούν την οριστική και τελική παρέμβαση που προβλέπει και η συνολική μελέτη επίλυσης του προβλήματος της Γαρίτσας και δεν προβλέπεται εκ νέου παρέμβαση στα ίδια τμήματα.

Όσον αφορά το σχέδιο Προγραμματικής Σύμβασης που μας αποστέilate με το ως άνω σχετικό έγγραφο σας, είναι προφανές ότι θα πρέπει να αφορά άλλα τμήματα του έργου, για τα οποία τις σχετικές εργασίες προτίθεσθε να αναλάβετε με δαπάνη της Ν.Α.Κ και εφ' όσον βέβαια εξασφαλίσετε τις απαραίτητες εγκρίσεις και αδειοδοτήσεις, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Ο Οργανισμός μας προτίθεται να συνηγορήσει όπου απαιτείται από την κείμενη νομοθεσία για την εκ μέρους σας εκτέλεση τμήματος του έργου και είμαστε στη διάθεση σας, για κάθε περαιτέρω επί του θέματος αυτού συνεργασία».

Μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών για τις ζημιές, με το α.π 296/25.2.2009 έγγραφο μας, σε συνέχεια των α.π. 564/24.3.2008 & 985/12.5.2008 εγγράφων μας προς την Ε.Υ.Π.Ε/ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε τους διαβιβάσαμε συνημμένα την α.π ΥΠΠΟ/Δ.Α.Β.Μ.Μ/ 10765/347/5-2-2009 απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού περί εγκρίσεως της Μ.Π.Ε του έργου «Αποκατάσταση παράκτιου τείχους ... Γαρίτσας με την επισήμανση, «παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες το ταχύτερο δυνατόν για την έκδοση της προβλεπόμενης Κ.Υ.Α καθορισμού των περιβαλλοντικών όρων, λόγω και των πρόσθετων εκτεταμένων τμηματικών καταρρεύσεων κρηπιδωμάτων και στηθαίων της παραλιακής Λεωφόρου Γαρίτσας πού συνέβησαν μετά τις 4 Δεκεμβρίου 2008».

Σε συνέχεια του α.π 3220/11.12.2008/11/5 εγγράφου μας προς την μελετητική ομάδα για την σύνταξη της Οριστικής Μελέτης των Λιμενικών και της Μελέτης Εφαρμογής των Αρχιτεκτονικών Έργων, οι μελετητές με το α.π 216/11 έγγραφο τους, μας ζητούσαν πρόσθετα στοιχεία για να προχωρήσουν στις παραπάνω μελέτες. Συγκεκριμένα:

«Στην απόφαση του ΥΠ.ΠΟ περί έγκρισης της Μ.Π.Ε του έργου

της Γαρίτσας, περιλαμβάνεται ο όρος «να διατηρηθούν όλοι οι αγωγοί ομβρίων κάτω από τα κρηπιδώματα του παραλιακού μετώπου».

Στη περιοχή των έργων, δηλαδή στη λεωφόρο Γαρίτσας από το τείχος του Ν.Α.Ο.Κ μέχρι το κέντρο ΝΑΥΤΙΛΟΣ (περιοχή ανεμόμυλου), έχουν γίνει στο παρελθόν στα πλαίσια της παρούσας μελέτης, επανειλημμένες αυτοψίες από την ομάδα μελέτης και διαπιστώθηκε η ύπαρξη μεγάλου αριθμού αγωγών κάθε μεγέθους και είδους (κυκλικής η ορθογωνικής διατομής, πλαστικοί η μεταλλικοί η από σκυρόδεμα), οι οποίοι εκρέουν στην θάλασσα δια μέσου του παράκτιου τείχους της Γαρίτσας. Αυτοψίες έγιναν και πρόσφατα μετά την κακοκαιρία της 4ης Δεκεμβρίου 2008, στις 16.12.2008, στις 16.1.2009, αλλά και στις 3.3.2009 στην διάρκεια των εργασιών αποκατάστασης των ζημιών που υπέστη το παραλιακό μέτωπο από την κακοκαιρία.

Κατά τις αυτοψίες αυτές διαπιστώθηκαν τα ακόλουθα:

- α) Κατά μήκος του προς την θάλασσα πεζοδρομίου της Γαρίτσας υπάρχουν εσχάρες και φρεάτια συλλογής ομβρίων, τα οποία δεν είναι προφανές που και πώς αποχετεύονται.
- β) Στο παραλιακό μέτωπο υπάρχουν οι απολήξεις 5 η 6 αγωγών ομβρίων. Οι δύο από αυτούς εντοπίζονται στα τμήματα που έχουν αποκαλυφθεί από τη τρέχουσα εργολαβία αποκατάστασης των ζημιών. Από την αυτοψία διαπιστώθηκε ότι πρόκειται περί παλαιών «θολωτών» οχετών κατασκευασμένων με παλαιά συμπαγή τούβλα και επισκευασμένων κατά τμήματα με σκυρόδεμα. Οι αγωγοί αυτοί σήμερα είναι φραγμένοι με μπάζα, φερτά υλικά, υπολείμματα επισκευών, ξύλα, τεμάχια σκυροδέματος κ.λπ.
- γ) Στο παραλιακό μέτωπο καταλήγει επίσης μεγάλος αριθμός άλλων μικρότερων αγωγών, των οποίων δεν γνωρίζουμε την λειτουργία.
- δ) Κατά μήκος του πεζοδρομίου της Γαρίτσας τουλάχιστον από Ν.Α.Ο.Κ μέχρι και το αντλιοστάσιο της Δ.Ε.Υ.Α.Κ, σε βάθος περί τα 60-70 εκατοστά και περίπου στο μέσον του πλάτους του πεζοδρομίου, υπάρχει τσιμεντένιος αγωγός διαμέτρου Φ 120 με πάχος τοιχωμάτων περί τα δυο εκατοστά. Ο οποίος φαίνεται ότι

δεν έχει χρησιμοποιηθεί ποτέ (δεν υπάρχουν ίχνη ροής στο εσωτερικό του).

- ε) Κατά μήκος όλου του πεζοδρομίου της Γαρίτσας, υπάρχουν ιστοί φωτισμού από χυτοσίδηρο, η καλωδίωση των οποίων διέρχεται δίπλα στο κράσπεδο του πεζοδρομίου, μέσα σε μεταλλικό σωλήνα εγκιβωτισμένο σε τσιμεντοκονία. Ήδη στα τμήματα που έχουν υποστεί ζημιές από την κακοκαιρία και γίνονται εργασίες αποκατάστασης, οι σωλήνες έχουν καταστραφεί. Επίσης έχει καταστραφεί και ένας αριθμός ιστών φωτισμού.

Δεδομένου ότι το γραφείο μας εκπονεί την οριστική μελέτη των λιμενικών έργων, παρακαλούμε όπως:

- α) Μας χορηγήσετε στοιχεία για τους αγωγούς που αναφέρθηκαν παραπάνω (θέση, στάθμες, υλικό κατασκευής, λειτουργία κ.λπ.), ούτως ώστε να περιληφθούν στη μελέτη – εργολαβία που θα ακολουθήσει- οι εργασίες συντήρησης / αποκατάστασης των αγωγών, όπως εντέλλεται η Υπουργική Απόφαση του ΥΠ.ΠΟ.
- β) Μας γνωρίσετε αν απαιτείται, εκτός από την αποκατάσταση των αγωγών κάτω από το πεζοδρόμιο, να προβλεφθεί οτιδήποτε άλλο σε σχέση με αυτούς, δεδομένου ότι η μελέτη που απαιτείται – και οι εργασίες αποκατάστασης που θα ακολουθήσουν – αφορούν μόνο το τμήμα κάτω από το πεζοδρόμιο (ζώνη ευθύνης Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε).

Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη της κατάστασης κάτω από το πεζοδρόμιο, όπως αυτή προέκυψε μετά από τις πρόσφατες εργασίες αποκατάστασης και με δεδομένη τη σημερινή κατάσταση των ιστών φωτισμού και των μικρών μεταλλικών κολωνίσκων (σημαντικός αριθμός αυτών έχει καταστραφεί ή φθαρεί), προτείνεται να περιληφθεί στην οριστική μελέτη η δαπάνη για την επανατοποθέτηση όσων ιστών είναι σε καλή κατάσταση, καθώς και η δαπάνη για την προμήθεια και εγκατάσταση νέων, όπου αυτοί έχουν καταστραφεί. Παράλληλα θα προβλεφθεί στο πεζοδρόμιο σωλήνωση διέλευσης των καλωδίων με κατάλληλα φρεάτια επίσκεψης, ώστε να μη γίνονται εκ των υστέρων υπερβάσεις και τομές στο πεζοδρόμιο».

Στη συνέχεια του ως άνω εγγράφου της μελετητικής ομάδας, με το α.π 350/9.3.2009 έγγραφο μας ζητήσαμε από 1. Την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κέρκυρας 2. Τον Δήμο Κερκυραίων Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών 3. Την Δ.Ε.Υ.Α.Κ, να μας χορηγηθούν τα παρακάτω υπάρχοντα στη διάθεση τους στοιχεία της παραπλεύρως του πεζοδρομίου διερχομένης επαρχιακής οδού Κέρκυρα –Κανόνι και της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Κερκυραίων όπως: Θέση, στάθμες, υλικό κατασκευής κ.λπ. του υπάρχοντος αποχετευτικού δικτύου απορροής των υδάτων της οδού, όσο και των προερχομένων από την ευρύτερη περιοχή του Δήμου Κερκυραίων, πού είναι απαραίτητα για την σύνταξη της οριστικής μελέτης λιμενικών έργων και της μελέτης εφαρμογής των αρχιτεκτονικών.

Η Δ.Ε.Υ.Α.Κ μας απάντησε με το α.π 657/ 12 Μαρτίου 2009 έγγραφο της. «Σας γνωρίζουμε ότι οι διατάξεις απορροής ομβρίων που διασχίζουν κάθετα τη παραλιακή οδό της Γαρίτσας και το παραλιακό πεζοδρόμιο έχουν κατασκευαστεί προ πολλών ετών (πιθανότατα συγχρόνως με την κατασκευή του κρηπιδώματος και της παραλιακής οδού) και δεν υπάρχουν σχετικά στοιχεία.

Όσον αφορά τούς πέντε νέους αγωγούς που κατασκευάστηκαν από το 1990 και εντεύθεν, εξ ολοκλήρου από την Δ.Ε.Υ.Α.Κ, τούτοι είναι κατασκευασμένοι από σκυρόδεμα και δεν μπορούν να διαβρωθούν από τον κυματισμό της θάλασσας».

Παρά την εκ μέρους μας υπεύθυνη και ξεκάθαρη αντιμετώπιση του προβλήματος της Γαρίτσας, η πολεμική σε βάρος μας συνεχιζόταν πάντα με επίκεντρο την περίφημη «μελέτη» της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Με το α.π 1216/06.07/2008 έγγραφο μας προς την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, επανήλθαμε στο θέμα της αποκατάστασης των ζημιών, οι οποίες είχαν εν τω μεταξύ επεκταθεί και πέραν αυτών που είχαν παρουσιαστεί στις 4 Δεκεμβρίου 2008.

«Σε συνέχεια του α.π 233/13.2.2009 εγγράφου μας και επειδή ως γνωστόν υπάρχουν και άλλα τμήματα του έργου της Γαρίτσας που χρήζουν παρέμβασης πριν από την χειμερινή περίοδο και για την αποκατάσταση των οποίων είχατε εκφράσει την βούληση με το α.π ΓΝ 33/12-02-2009 έγγραφο σας για συνεργασία και συνεννόηση, παρακαλούμε να μας ενημερώσετε, αν στο χρονικό διάστημα που

παρήλθε έκτοτε:

1. Έχουν εξασφαλιστεί οι απαραίτητες εγκρίσεις-αδειοδοτήσεις, που απαιτούνται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις;
2. Έχει εγκριθεί η έκτακτη χρηματοδότηση, που είχατε ζητήσει από το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α;
3. Προτίθεσθε ακόμα για την υπογραφή της σχετικής Προγραμματικής Σύμβασης, που μας είχατε διαβιβάσει με το παραπάνω σχετικό έγγραφο σας;

Είμαστε στη διάθεση σας για κάθε περαιτέρω επί του προβλήματος της Γαρίτσας συνεργασία.

Στα ερωτήματα μας αυτά ουδέποτε βέβαια πήραμε ποτέ απάντηση! Στο όλο θέμα ενεπλάκη εκ των υστέρων, αντιπολιτευτικά βέβαια, «ως από μηχανής Θεά» η βουλευτής Κερκύρας Άντζελα Γκερέκου, η οποία σημειωτέον ουδέποτε ανταποκρίθηκε στις προσκλήσεις μας, να μας κάνει τη τιμή να την ενημερώσουμε στα γραφεία μας, για την εν γένει πορεία των δραστηριοτήτων του Οργανισμού. Είναι απόλυτα χαρακτηριστική η από 28/04/2009 με α.π 674 επιστολή που της απευθύναμε.

Κυρία Βουλευτή,

«Απαντώντας στην από 28.4.2009 επιστολή σας αναφορικά με το υπόμνημα τετρακοσίων ογδόντα δύο κατοίκων για το ύψος του προσήνεμου μόλου του τουριστικού καταφυγίου της «Σπηλιάς», θεωρούμε ότι, για την πληρέστερη και ουσιαστικότερη επί του ως άνω θέματος ενημέρωσή σας, είναι σκόπιμο η σχετική πληροφόρηση να σας δοθεί στα γραφεία του Οργανισμού μας στο Νέο Λιμάνι, όπου θα σας παρουσιαστούν αναλυτικά τα σχέδια και η μελέτη του έργου, μετά δε το πέρας της παρουσίασης, μπορούμε να σας χορηγήσουμε αντίγραφα εκ του φακέλου του έργου που τυχόν θα μας ζητήσετε. Έτσι θα σας δοθεί η δυνατότητα να σχηματίσετε σαφή εικόνα και να μορφώσετε ολοκληρωμένη άποψη, όχι μόνο για το ως άνω ζήτημα αλλά και γενικότερα για το σύνολο των δραστηριοτήτων του Οργανισμού μας, αλλά εφ' όσον το επιθυμείτε, ειδικότερα για το σύνολο

στο Λιμάνι εκτελουμένων αναπτυξιακών έργων.

Σε κάθε περίπτωση είμαστε στη διάθεση σας για κάθε περαιτέρω επί θεμάτων του Λιμένος ενημέρωση σας».

Προτίμησε όμως προκειμένου να ενημερωθεί, να καταθέσει για μία ακόμη φορά ερώτηση και αίτημα κατάθεσης εγγράφων με θέμα «Ιστορικό πεζοδρόμιο της Γαρίτσας», προς τους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Πολιτισμού, Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, πού μεταξύ άλλων το πλήρες κείμενο της δημοσιεύτηκε στις 29 Απριλίου 2009 στην εφημερίδα «Η ΚΕΡΚΥΡΑ ΣΗΜΕΡΑ» φερόμενης ιδιοκτησίας του Νομάρχη Στέφανου Πουλημένου.

«Σε συνέχεια της με αριθ. πρωτ. 2385/19.1.2009 αναφοράς που είχα καταθέσει προς το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α και της με αριθ. πρωτ. 7958/9.2.2009 απάντησης του ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α, σχετικά με την αποκατάσταση του παραλιακού τείχους της πόλης της Κέρκυρας στη περιοχή της Γαρίτσας, επανέρχομαι με την παρούσα υπενθυμίζοντας τα ακόλουθα.

Σύμφωνα και με τα με αριθμ. Πρωτ. ΓΝ 291/2.01.2009 Έγγραφο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κέρκυρας προς τον κ. Υπουργό Εσωτερικών στις 8 Δεκεμβρίου 2008, η Κέρκυρα επλήγη από έντονα καιρικά φαινόμενα. Οι ισχυροί κυματισμοί που προκλήθηκαν έπληξαν και το παραλιακό τείχος κατά μήκος του δρόμου και πεζοδρομίου από το προάστιο Γαρίτσα έως τις εγκαταστάσεις του Ναυτικού Αθλητικού Ομίλου Κέρκυρας μήκους 700 μέτρων, κλασική και αγαπημένη περιπατητική διαδρομή χιλιάδων Κερκυραίων και των επισκεπτών. Σημειωτέον προς τα εν λόγω τείχη με το παρακείμενο πεζοδρόμιο, αποτελούν ένα από τα ωραιότερα σημεία της Κέρκυρας και επιπλέον ένα από εκείνα που παρουσιάζουν ιδιαίτερο πολιτιστικό ενδιαφέρον. Πιο συγκεκριμένα, το εν λόγω τείχος και το παρακείμενο πεζοδρόμιο, έχουν κατασκευαστεί από τον διατελέσαντα Πρωθυπουργό, Δήμαρχο Κερκυραίων, Γεώργιο Θεοτόκη στα τέλη του 19ου αιώνα. Οι πρόσφατοι ισχυροί κυματισμοί προκάλεσαν την καταστροφή και την κατάρρευση τμημάτων του τείχους και του πεζοδρομίου, με άμεσο τον κίνδυνο για τον παρακείμενο μεγάλης κυκλοφορίας παραλιακό δρόμο. Σύμφωνα με το ίδιο έγγραφο

της Ν.Α.Κ, η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχίας Κέρκυρας διαθέτει μελέτη άμεσης αποκατάστασης εσωτερικά του τείχους προς τον δρόμο με προϋπολογισμό 800.000 ευρώ, ζητώντας έκτακτη χρηματοδότηση από το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. Σε συνέχεια των παραπάνω, με την από 7958/9.2.2009 απάντηση του στη σχετική αναφορά που καταθέσαμε, ο Υφυπουργός Εσωτερικών κ. Θ. Νάκος μας ενημέρωσε, ότι εξασφάλισε έκτακτη χρηματοδότηση προς την Ν.Α.Κ, ύψους 300.000 ευρώ.

Ωστόσο περισσότερους από 4 μήνες μετά τις καταστροφές στη παραλιακή ζώνη της Γαρίτσας, εκτελέσθηκαν εργασίες «εμβολωματικού» χαρακτήρα, προς μερική αποκατάσταση των καταστροφών, καθώς αφορούσαν μόνο την κάλυψη αποκλειστικά και μόνο των καθιζήσεων και των οπών που προκλήθηκαν στο πεζοδρόμιο, ύστερα από την υποχώρηση του εδάφους.

Επίσης δεν αποκαταστάθηκαν οι ζημιές των τειχών από την πλευρά της θάλασσας, παραμένοντας έτσι υπαρκτός ο κίνδυνος πρόκλησης επιπλέον καταστροφών.

Οι δε εργασίες που εκτελέστηκαν μέχρι σήμερα, προσδιορίζονται μόνο στην επιχωμάτωση των καθιζήσεων του πεζοδρομίου, ενώ δεν επανατοποθετήθηκαν οι κλασσικές πέτρινες πλάκες του πεζοδρομίου-μνημείου. Αντιθέτως με τον πλέον αυθαίρετο τρόπο, οι πέτρινες παραδοσιακές πλάκες αντικαταστάθηκαν από κοινά μάρμαρα οικιακής χρήσης ή πέτρινες «σινιώτικες πλάκες», γεγονός που αλλοιώνει τον χαρακτήρα της περιοχής και προσβάλει κατάφορα την πολιτιστική φύση του μνημείου. Αξίζει να σημειωθεί που οι εργασίες που εκτελέστηκαν χαρακτηρίζονται από κακοτεχνίες, οι οποίες διαρκώς επισημαίνονται από τους κατοίκους και τους περιπατητές του πεζοδρομίου, οι οποίοι τοποθετούν ακόμη και κλαδιά δέντρων, ώστε να επισημαίνουν τον κίνδυνο που εγκυμονεί, από τα κενά που υπάρχουν μεταξύ των πλακών. Τέλος παρά το γεγονός ότι το εν λόγω πεζοδρόμιο μήκους πλέον των 700 μέτρων, δέχεται χιλιάδων περιπατητών καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας αλλά και από έτους, μέχρι σήμερα δεν διαθέτει ράμπες πρόσβασης σε ΑμεΑ, έστω και αν η κοινωνική αναγκαιότητα είναι δεδομένη.

Κατόπιν τούτου.

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. Για ποιους λόγους δεν υπήρξε πλήρης αποκατάσταση των καταστροφών που υπέστησαν τα τείχη και το παρακείμενο πεζοδρόμιο, σύμφωνα με τις υπάρχουσες μελέτες αλλά και τις ανάγκες της χώρας.
2. Οι εν λόγω εργασίες που πραγματοποιήθηκαν, σε πόσα ακριβώς τετραγωνικά μέτρα αναφέρονται και ποιο είναι το ακριβές ποσό που δαπανήθηκε για την εκτέλεση αυτών των εργασιών και ποια είναι η τύχη των παραδοσιακών πλακών, οι οποίες απομακρύνθηκαν από τα σημεία των καταστροφών.
3. Σύμφωνα και με τις ισχύουσες αρχαιολογικές διατάξεις για ποιο λόγο επετράπη η αντικατάσταση των παραδοσιακών πλακών του πεζοδρομίου από κοινές – διαφορετικού τύπου και χρώματος – μαρμάρινες και πέτρινες πλάκες, αλλοιώνοντας έτσι το πολιτιστικό χαρακτήρα και τη συνολική εικόνα της περιοχής.
4. Οι εργασίες που εκτελέστηκαν μέχρι σήμερα και ειδικότερα η αντικατάσταση των πλακών, είναι σύμφωνα με τους όρους της μελέτης και της έγκρισης του Κ.Α.Σ;
(Παρακαλούμε να μας κατατεθεί η μελέτη αλλά και οι άδειες των αρμοδίων υπηρεσιών, σύμφωνα με τις οποίες εκτελέστηκαν οι εργασίες).
5. Για ποιους ακριβώς λόγους μέχρι σήμερα δεν έχουν δημιουργηθεί, οι τόσο αναγκαίες ράμπες πρόσβασης των ΑμεΑ;
6. Τι προτίθεστε να πράξετε για όλα τα παραπάνω και ποιο είναι το ακριβές χρονοδιάγραμμα αποκατάστασης του συνόλου των ζημιών, που έχει υποστεί η περιοχή;».

Από το περιεχόμενο και μόνο της ερώτησης μπορεί εύκολα κανείς να αντιληφθεί, ότι η βουλευτής έπεσε, άθελα της πιστεύω, θύμα παραπληροφόρησης. Οι δημόσιες τοποθετήσεις και μάλιστα σε εξειδικευμένα θέματα, προϋποθέτουν να έχεις προσωπική εικόνα των θεμάτων, διασταύρωση της κάθε πληροφόρησης η εν πάση περιπτώσει επαγγελματική και πολιτική εμπειρία από προηγούμενη ανάμειξη

σου με τα κοινά σε κατώτερης βαθμίδας θεσμικά η επαγγελματικά όργανα, ώστε να μπορείς να αντιληφθείς, τι κρύβεται πίσω από κάθε πληροφόρηση που εθελοντικά σου παρέχεται.

Μετά την παραπάνω ερώτηση, όπως ήταν επόμενο, ακολούθησε εξονυχιστική επιτομία αυτοψία, με την παρουσία μας, της προϊσταμένης της 21ης Ε.Β.Α Δ. Ρηγάκου. η οποία μπόρεσε να διαπιστώσει προσωπικά, ότι τα καταγγελλθέντα από την βουλευτή αφορούσαν την παρέμβαση σε άλλα τμήματα της Γαρίτσας, από προηγούμενες διοικήσεις του Οργανισμού, οι οποίες την περίοδο των παρεμβάσεων δεν είχαν στη διάθεση τους, ούτε μελέτες, ούτε βέβαια σχετικές αδειοδοτήσεις αλλά ούτε επιβλέποντες του ΥΠ.ΠΟ, για τις εκτελεσθείσες τότε εργασίες. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι κατά την διάρκεια της αυτοψίας, διάφοροι από 10 ετίες καθημερινοί περιπατητές του πεζοδρομίου της Γαρίτσας, όταν πληροφορήθηκαν το αντικείμενο της αυτοψίας εξεπλάγησαν! Συγκεκριμένα ο τεχνικός και πολύ γνωστός παλαιός αξιόλογος Κερκυραίος ποδοσφαιριστής Σπύρος Μπόρτζ, αναφέρθηκε στην επιμελημένη δουλειά που είχε γίνει για την διάσωση των παλαιών πλακών και την αντικατάσταση των σπασμένων με πέτρινες πλάκες και μάλιστα αναφέρθηκε σε προηγούμενες Διοικήσεις, πού είχαν τοποθετήσει «μάρμαρα Τσινή»! Επίσης για το θέμα των ΑμεΑ, φαίνεται ότι η καθημερινότητα της Γκερέκου δεν της επέτρεπε να έχει τον απαραίτητο χρόνο για να παρακολουθήσει, την μεγάλη προηγούμενη δημοσιότητα που δόθηκε στην εξέλιξη και αυτού του θέματος.

Συγκεκριμένα είχαμε απαντήσει κατ' επανάληψη δημόσια αλλά και εγγράφως στο από 24-3-2009 αίτημα του Νομαρχιακού Συλλόγου Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες για την κατασκευή ραμπών πρόσβασης. Συγκεκριμένα τους είχαμε απαντήσει με την α.π 450/26.3.2009 επιστολή μας, την οποίαν είχαμε κοινοποιήσει στις Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ 1. Δ.Α.Β.Μ.Μ 2. 21Η Ε.Β.Α και στην μελετητική ομάδα. «Σε συνέχεια της παραπάνω σχετικής επιστολής σας, σας ενημερώνουμε ότι οι εκτελούμενες εργασίες αποκατάστασης των ζημιών σε τμήματα του πεζοδρομίου της Γαρίτσας, γίνονται με βάση εγκεκριμένη ειδική μελέτη. Στην ως άνω μελέτη δεν προβλέπεται η κατασκευή ραμπών πρόσβασης για ΑμεΑ. Κατανοούμε απόλυτα και

συμμεριζόμαστε την ανάγκη ύπαρξης των ραμπών αυτών και για το λόγο αυτόν, σε συνέχεια σημερινής τηλεφωνικής επικοινωνίας με τη Διεύθυνση Αναστήλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων και την 21η Ε.Β.Α του Υπουργείου Πολιτισμού, υπό την εποπτεία των οποίων εκτελούνται οι ως άνω εργασίες, δόθηκε ήδη η εντολή στους μελετητές του συνολικού έργου «Αποκατάσταση παράκτιου τείχους ... Γαρίτσας», να συμπεριλάβουν στη Οριστική Μελέτη που εκπονούν, την κατασκευή ραμπών για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ». Αντί δηλαδή να υπάρχει συνεργασία και συμπαράσταση στην αγωνιώδη και πολύμοχθη επί μεγάλο χρονικό διάστημα προσπάθεια μου για την διάσωση της Γαρίτσας, μου παρεμβάλλοντο πλείστα όσα εμπόδια.

Την περίοδο που ήμουν βουλευτής, όπως αναλυτικά αναφέρθηκα στο βιβλίο μου «ΤΟ ΔΥΣΒΑΤΟ ΜΟΝΟΠΑΤΙ της μη υποκριτικής πολιτικής», η συνεργασία μου με τους βουλευτές Σπύρο Καλούδη και Γιώργο Δρύ για τα τοπικά θέματα, υπήρξε απόλυτα θετική για τα Κερκυραϊκά Συμφέροντα.

Ειδικά την περίοδο που ήμουν στον ΟΛΚΕ, χρησιμοποιούσα όλες μου τις δυνατότητες για να προωθήσω τα θέματα του Οργανισμού Λιμένα.

Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση που στις 06.05.2009 με φάξ ζήτησα από τον Δ/ντή του πολιτικού γραφείου του Υπουργού ΠΕ. ΧΩ.Δ.Ε Γιώργου Σουφλιά, Άρη Κωτούλα:

«Θέλω ιδιαίτερα να σε παρακαλέσω για την κατά το δυνατόν ταχύτερη προώθηση προς υπογραφή του σχεδίου της Κ.Υ.Α για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου «Αποκατάσταση παράκτιου τείχους ... Γαρίτσας στη Κέρκυρα που πρέπει να βρίσκεται στο γραφείο του Υπουργού.

Πρόκειται για ένα έργο στη πόλη της Κέρκυρας, που έχει υποστεί σημαντικές διαχρονικά ζημιές, με αποκορύφωση τα ακραία καιρικά φαινόμενα της 4ης Δεκεμβρίου 2008 και που δυστυχώς ανήκει κατά χρήση στην Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε, ενώ στην ουσία εξυπηρετείται μόνο το Δημοσίο Συμφέρον».

Τελικά 15 Ιουλίου 2009 με α.π οικ. 142231/102540/08 εκδόθηκε η Κοινή Υπουργική απόφαση Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε-ΥΠ.ΠΟ-ΥΕΝΝΑΝΠ για

την «Έγκριση περιβαλλοντικών όρων για τα έργα «αποκατάστασης παράκτιου τείχους στη θέση Ν.Α.Ο.Κ.... Λεωφόρου Γαρίτσας».

Ενώ στις 24-12-2009 υπογράφηκε από την νέα Υπουργό Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας Λούκα Τ. Κατσέλη η άδεια εκτέλεσης του έργου.

Προηγούμενα στις 16.12.2009 με το α.π 2178 έγγραφο μας προς την Π.Ι.Ν (Υπόψη Γενικής Γραμματέως), σε συνέχεια σχετικής τηλεφωνικής μας συνομιλίας, στείλαμε συνημμένα όλα τα στοιχεία της εν λόγω μελέτης:

«Σε συνέχεια των σχετικών α. 328/27.02.2006 β. 457/28.02.2006 & 822/19.04.2006 εγγράφων μας και προφορικών συνεννοήσεων με την προηγούμενη Διοίκηση της Περιφέρειας Νήσων για την ένταξη του έργου «Αποκατάσταση παράκτιου τείχους... Γαρίτσας» στην προγραμματική περίοδο 2007-2013 (Ε.Σ.Π.Α), σας στέλνουμε συνημμένα:

1. Την α.π οικ 142231/102540/08/15-07-2009 Κ.Υ.Α ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε-ΥΠ.ΠΟ-ΥΕΝΑΝΠ έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του ως άνω έργου
2. Την οριστική μελέτη λιμενικών έργων.
3. Την αρχιτεκτονική μελέτη εφαρμογής.

Και παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες ένταξης του έργου στο Ε.Σ.Π.Α.

Σας επισημαίνουμε το επείγον της εκτέλεσης του έργου, λόγω της εξελισσόμενης υποσκαφής του παράκτιου τείχους της «Γαρίτσας» που εγκυμονεί κινδύνους καταστροφής ενός παραδοσιακού και ιστορικού μνημείου της πόλης μας., προϋπολογισμού σύμφωνα με τη μελέτη δύο εκατομμυρίων τετρακοσίων χιλιάδων ευρώ (2.400.000).

Επιπρόσθετα εξαιρετικά επείγουσα είναι η αναστήλωση του τοιχείου στη θέση Ν.Α.Ο.Κ που έχει καταρρεύσει από το 1992-1993 και του οποίου η ανακατασκευή ανέρχεται στο ποσό του ενός εκατομμυρίου εξακοσίων χιλιάδων ευρώ (1.600.000).

Επισημαίνεται ότι τα ως άνω δύο τμήματα συνολικού προϋπολογισμού τεσσάρων εκατομμυρίων ευρώ (4.000.000), δεν είναι δυνατόν

να αντιμετωπιστούν από τα οικονομικά διαθέσιμα του Οργανισμού μας.

Είμαστε στη διάθεση σας για κάθε περαιτέρω επί του ως άνω θέματος συνεργασία».

Μετά την αλλαγή της Γ.Γ της Π.Ι.Ν, προσπάθησα να συναντήσω τον νέο Γ.Γ της Π.Ι.Ν, αλλά παρά τις επανειλημμένες προσπάθειες μου δεν κατέστη δυνατόν.

Στις αρχές του 2010 όπως με διαβεβαίωσε τηλεφωνικά ο Δ. Ποζιόπουλος της Δ.Α.Β.Μ.Μ του ΥΠ.ΠΟ, στον οποίον ήδη από τα τέλη Δεκεμβρίου του 2010 είχαν παραδοθεί, η Οριστική Μελέτη των Λιμενικών Έργων και τα κατασκευαστικά σχέδια της Αρχιτεκτονικής Μελέτης, στα οποία είχαν ενσωματωθεί όλες οι παρατηρήσεις του Κ.Α.Σ και του Υπουργού Πολιτισμού, η θετική εισήγηση του θα συζητείτο στο μεταπροσεχές συμβούλιο του Κ.Α.Σ.

Στη συνέχεια η νέα Υφυπουργός Πολιτισμού Α. Γκερέκου, ζήτησε μαζί με το φάκελο του Επιχειρησιακού Σχεδίου του Λιμένος, να της δοθεί και ο φάκελος της μελέτης της Γαρίτσας, που όπως ήδη έχω προηγουμένα σημειώσει, τους ανέθεσε στον σύμβουλο της «Μαρίτσα», να τους εξετάσει. Μετά από ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, συναντήθηκα τυχαία στον «Ανεμόμυλο» με τον αντικαταστάτη μου στον Ο.Λ.ΚΕ Σπύρο Στάλια και όταν το ρώτησα τι γίνεται με το έργο της Γαρίτσας, μου είπε «ειλικρινά δεν μπορώ να βρω άκρη». Τον ενημέρωσα να κοιτάξει στο γραφείο της Υφυπουργού Πολιτισμού, οπότε με νόημα μου είπε «κατάλαβα ...».

Αρχικά στην προμελέτη των αρχιτεκτονικών, οι μελετητές είχαν προβλέψει να χρησιμοποιηθούν οι παλιές πλάκες του πεζοδρομίου και να συμπληρωθούν με νέες της ίδιας κοπής και υφής. Στην οριστική όμως αρχιτεκτονική μελέτη, άλλαξαν άποψη και προτίμησαν να τοποθετηθούν εξ' ολοκλήρου πλάκες από πέτρα «Καρύστου», για λόγους ομοιομορφίας των διαστάσεων τους, αλλά και λόγω του μεγάλου αριθμού φθορών που διαχρονικά οι υπάρχουσες παλαιές είχαν υποστεί. Τροποποίηση που είχε γίνει αποδεκτή από το Κ.Α.Σ και τον Υπουργό Πολιτισμού.

Μετά από ένα και πλέον χρόνο και συγκεκριμένα στις 12.1.2011 εκδόθηκε η α.π ΥΠ.ΠΟ/ΔΑΒΜΜ/4970/96 Απόφαση του Υπουρ-

γού Πολιτισμού & Τουρισμού, με την οποία επανήλθαν στην αρχική πρόβλεψη της προμελέτης για τον τρόπο αποκατάστασης του παραλιακού πεζοδρομίου, ανεβάζοντας το κόστος του έργου, κατ' εκτίμηση βέβαια λόγω της δυσκολίας επιμέτρησης του πριν από την εκτέλεση των σχετικών εργασιών, κατά 100.000 ευρώ (συνολικό κόστος πλέον 4.100.000 ευρώ), σύμφωνα με ανακοίνωση του ΟΛΚΕ Α.Ε, που δημοσιεύτηκε εκτός άλλων και στην ηλεκτρονική εφημερίδα Corfu Time στις 18-1-2011.

Συγκεκριμένα η παραπάνω Υπουργική Απόφαση έχει ως εξής:

«Εγκρίνουμε την Αρχιτεκτονική Μελέτη Εφαρμογής και την Οριστική Μελέτη Λιμενικών Έργων καθώς και την εκτέλεση των σχετικών εργασιών, για την «Αποκατάσταση Παράκτιου Τείχους στη θέση Ν.Α.Ο.Κ και κρηπιδωμάτων, πεζοδρομίων και στηθαίων παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας», σύμφωνα με τις ακόλουθες παρατηρήσεις». Μεταφέρω μόνο τις διαφοροποιημένες παρατηρήσεις της σε σχέση με την προηγούμενη γνωμοδότηση του Κ.Α.Σ που είχε αποδεχτεί με την απόφασή του, ο προκάτοχος του Υπουργός Πολιτισμού Αντώνης Σαμαράς! Παρ.8 «Σε όλη την έκταση του έργου να μη αντικατασταθούν τα λίθινα λαξευτά κράσπεδα και το σύνολο της υφιστάμενης πλακόστρωσης. Οι πλάκες των πεζοδρομίων καθώς και οι ακανόνιστες πλάκες του πάρκου στη θέση Ν.Α.Ο.Κ να αφαιρεθούν σταδιακά, χειρονακτικά και μεγάλη προσοχή. Να προηγηθεί αρίθμηση τους, ώστε να επανατοποθετηθούν στις αρχικές τους θέσεις. Όσες πλάκες δεν είναι δυνατόν να επαναχρησιμοποιηθούν, να αντικατασταθούν από νέες, ίδιας κοπής και σύστασης και όχι από πλάκες Αλιβερίου η Καβάλας. Τα αρμολογήματα της πλακόστρωσης να γίνουν με επιμέλεια, ώστε να μη κυριαρχούν αισθητικά στο σύνολο της παραλιακής λεωφόρου και να χρησιμοποιηθεί λευκό τσιμέντο, ώστε να γίνει προσαρμογή στο λευκό – υπόλευκο χρώμα των υφισταμένων παλαιών πλακών, τόσο οι νέες πλάκες, όσο και τα αρμολογήματα να εγκριθούν από τις εποπτεύουσες υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.Τ».

10. «Να επαναυποβληθούν στη Δ.Α.Β.Μ.Μ για αναθεώρηση οι δύο μελέτες του θέματος, σύμφωνα με τις ανωτέρω παρατηρήσεις».

Διαβάζοντας τα υπόψη για την έκδοση της εν λόγω απόφασης του ΥΠ.ΠΟ.Τ, ανακαλύπτεται και όλο το παρασκήνιο που προηγή-

θηκε από την ανάμειξη στο θέμα της Γαρίτσας της Κερκυραίας Υφυπουργού Πολιτισμού & Τουρισμού Άντζελας Γκερέκου.

Συγκεκριμένα μετά την παράδοση των καθηκόντων μου στον νέο διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού (Ιούλιος 2010), με το α.π 1308/17-8-2010 έγγραφο της η 21η Ε.Β.Α που ως γνωστόν εδρεύει στην Κέρκυρα με προϊσταμένη την κα Δ. Ρηγάκου, προφανώς παίρνοντας αφορμή από την έρευνα του φακέλου της Γαρίτσας από τους συνεργάτες της Υφυπουργού, 4. «διατύπωσε την γνώμη της σχετικά με το θέμα», προφανώς για να επαναφέρει το όλο θέμα ξανά στο Κ.Α.Σ. Ακολούθησε, 5. «Το α.π ΥΠ.ΠΟ.Τ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Β1/80593/3490/7-9-2010 έγγραφο της Διεύθυνσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων, η οποία διατύπωσε την γνώμη της σχετικά με το θέμα».

Στη συνέχεια η Δ.Α.Β.Μ.Μ/ΥΠ.ΠΟ η οποία είχε εγγράφως εισηγηθεί στη συνεδρίαση του Κ.Α.Σ στις 2 Δεκεμβρίου του 2008, με νεώτερο έγγραφο της α.π 80593 στις 21.10.2010 δηλαδή μετά από περίπου 2 χρόνια, παρέπεμψε εκ νέου το φάκελο της μελέτης στο Κ.Α.Σ! Ακολούθησε η ομόφωνη και πάλι γνωμοδότηση του Κ.Α.Σ, όπως διατυπώθηκε στη 43/2-11-2010 πράξη της, το περιεχόμενο της οποίας όπως και της επικυρωτικής απόφασης του Υπουργού Π. Γερουλάνου, ήδη αναλυτικά έχουμε προηγούμενα αναφερθεί.

Γεγονός πάντως παραμένει ότι μετά από τρία περίπου χρόνια, από την αποχώρησή μου από τον Οργανισμό λιμένος και ενώ οι νέοι υπεύθυνοι είχαν στα χέρια τους μία απόλυτα ώριμη για χρηματοδότηση μελέτη, το πρόβλημα της Γαρίτσας περιμένει, ακόμα μέχρι και σήμερα 3 Ιουλίου 2013, τη λύση του.

Όταν ακόμα και σήμερα σε συζητήσεις για τη Γαρίτσα, προσπαθώ να ενημερώσω τους συνομιλητές μου, συχνά μου λένε γιατί δεν τα έλεγες τότε και τα λες σήμερα.

Για τον λόγο αυτόν μπαίνω πλέον στον πειρασμό, να συμπεριλάβω στο βιβλίο, μία επιλογή των τότε δελτίων τύπου του Οργανισμού, που δημοσιεύτηκαν στον Κερκυραϊκό Τύπο, που μαζί με τις τηλεοπτικές και ραδιοφωνικές εκπομπές, πίστευα ότι η ευρύτερη κοινή γνώμη της Κέρκυρας θα είχε ενημερωθεί ΔΕΛΤΙΑ ΤΥΠΟΥ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Δ.Τ. 22.07.2009.

«Με την από 15 Ιουλίου 2009 Κοινή Απόφαση των Υπουργών ΠΕ. ΧΩ.Δ.Ε- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, εγκρίθηκαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι για τα «έργα αποκατάστασης παράκτιου τείχους στη θέση Ν.Α.Ο.Κ, κρηπιδωμάτων, πεζοδρομίων και στηθαίων παραλιακής Λεωφόρου Γαρίτσας Κέρκυρας».

Την παραπάνω έγκριση είχε ζητήσει ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας Α.Ε, με το από 24 Μαρτίου 2008 έγγραφο του, από την Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, υποβάλλοντας την σχετική μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του ως άνω έργου, ενώ είχε προηγηθεί η έγκριση της Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων από την Ε.Υ.ΠΕ/ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Για την έγκριση της εν λόγω μελέτης μεταξύ άλλων προαπαιτήθηκαν:

1. Γνωμοδότηση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Κέρκυρας.
2. Η από 27/02/2009 Απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού, μετά από σύμφωνη γνώμη της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων, της Δ/νσης Προϊστορικών & Κλασσικών Αρχαιοτήτων, της Δ/νσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων και του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου του ΥΠ.ΠΟ.
3. Η από 18.6.2009 Έγκριση της Δ/νσης Λιμενικών Υποδομών του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π.
4. Η από 18/09/2008 θετική γνωμάτευση του Γενικού Δ/ντή Περιβάλλοντος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε κ.ά.

Μεταξύ των άλλων προϋποθέσεων που τίθενται για την έκδοση της εν λόγω Κ.Υ. Απόφασης απαιτείται εκτός άλλων και η υποβολή στο ΥΠ.ΠΟ της Οριστικής Μελέτης των Αρχιτεκτονικών Σχεδίων, που αναμένεται να υποβληθούν από τον Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε μέσα στο Σεπτέμβριο 2009».

Δ.Τ 27.11.2009

Για την πληρέστερη ενημέρωση της Κερκυραϊκής κοινής γνώμης

αναφορικά με την εξέλιξη του έργου «Αποκατάσταση Παράκτιου Τείχους... παραλιακής λεωφόρου Γαρίτσας», παραθέτουμε τα παρακάτω:

Οι μέχρι σήμερα απολύτως αναγκαίες παρεμβάσεις στην Γαρίτσα για την αποκατάσταση των ζημιών και της βατότητας του πεζοδρομίου, συνέπεια των ακραίων καιρικών φαινομένων της 4ης Δεκεμβρίου 2008, αντιμετωπίστηκαν αποκλειστικά από τον Οργανισμό Λιμένα Κέρκυρας με συνολική δαπάνη Εκατό χιλιάδες εννιακόσια είκοσι επτά ευρώ και σαράντα επτά λεπτά (100.927,47 ευρώ) πλέον Φ.Π.Α.

Στις πρώτες ημέρες του Δεκεμβρίου 2009 αναμένεται να έχει παραδοθεί από τη μελετητική ομάδα στον Οργανισμό μας, το σύνολο των τευχών της οριστικής μελέτης του έργου, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της ήδη εγκριθείσας περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

Η συνολική δαπάνη για την εκπόνηση της μελέτης ανέρχεται στο ποσόν των Διακοσίων Ενός Χιλιάδων Τριακοσίων Δύο ευρώ και εξήντα τριών λεπτών (201.302,63).

Η εν λόγω μελέτη του έργου θα υποβληθεί για τελική έγκριση στο Υπουργείο Πολιτισμού, στο Γ.Ε.Ν και στο Υ.Ε.Ν.

Επίσης η οριστική μελέτη μαζί με τα τεύχη δημοπράτησης αμέσως μετά την παραλαβή της από τους μελετητές, θα αποσταλούν και στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, όπως ήδη έχει συμφωνηθεί, προκειμένου το έργο να προταθεί για ένταξη στο Περιφερειακό Πρόγραμμα του Ε.Σ.Π.Α, οπότε θα καταστεί δυνατή η άμεση δημοπράτηση των προβλεπομένων εργασιών.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος της Γαρίτσας που ήταν γνωστό από 10ετίες, κατεβλήθησαν τα τελευταία χρόνια συνεχείς προσπάθειες από τον Οργανισμό Λιμένος Κέρκυρας, για την σύνταξη της μελέτης και την εξασφάλιση των προβλεπομένων αδειοδοτήσεων. Στα πλαίσια αυτά είναι απόλυτα χαρακτηριστική η παρουσία εκπροσώπων του Οργανισμού μας στη συνεδρίαση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου στις 2 Δεκεμβρίου 2008, δύο μόλις ημέρες πριν από τις καταστροφές της 4ης Δεκεμβρίου 2008 και τα όσα εκεί υποστήριξαν, τα οποία και τελικά είχαν ως αποτέλεσμα να δοθεί έστω και με παρατηρήσεις, η οριστική περιβαλλοντική αδειοδότηση

του έργου, γεγονός που έδωσε συγχρόνως την δυνατότητα να γίνει άμεσα η αποκατάσταση των ζημιών στη Γαρίτσα και να εξασφαλιστεί η βατότητα τού πεζοδρομίου πριν από το Πάσχα του 2009, με ειδική άδεια από τα Υπουργεία Πολιτισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας. Παραθέτουμε μερικά αποσπάσματα από τις παρεμβάσεις του Δ/ντος Συμβούλου του Οργανισμού μας, όπως προκύπτουν από τα επίσημα πρακτικά της εν λόγω συνεδρίασης του Κ.Α.Σ.

«Ο κ. Α.Δεσύλλας επεξηγεί ότι το εν λόγω μνημείο δεν χρησιμοποιείται ως λιμενική εγκατάσταση, απλά υπάρχει μέσα στη λιμενική ζώνη. Σχετικά με το εν λόγω τοιχίο έχει δημιουργηθεί μία κατάσταση πριν από δεκαπέντε χρόνια. Εκείνη την περίοδο είχε παρέμβει το Υπουργείο Πολιτισμού και είχε κάνει κάποιες προσωρινές αντιστηρίξεις, οι οποίες ουσιαστικά δεν υπάρχουν στην παρούσα φάση και η υποσκαφή συνεχίζεται με αποτέλεσμα ο Οργανισμός μας να έχει τεράστια προβλήματα στη περιοχή αυτή, διότι το πεζοδρόμιο της Γαρίτσας είναι στον αέρα και δεν μπορεί να γίνει καμία παρέμβαση.

Επιπλέον έχουν συμβεί και κάποια μικροατυχήματα, αλλά εκείνο που είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό, είναι ότι έχουν φύγει οι δείκτες, τα τζάμια τα οποία είχε τοποθετήσει το Υπουργείο Πολιτισμού πριν από δεκαπέντε χρόνια με είκοσι χρόνια και τα συρματοσχοίνα έχουν σπάσει.

Επίσης έχει υποσκαφτεί όλο το τμήμα μέχρι το εργοστάσιο Δεσύλλα, με συνέπεια να έχει υποχωρήσει από κάτω από το πεζοδρόμιο όλο το έδαφος και οι πλάκες να βρίσκονται στον αέρα.

Για τους λόγους αυτούς η εκτέλεση του έργου είναι ιδιαίτερα σημαντική. Προσθέτει επίσης ότι ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας είναι μία μικρή Δ.Ε.Κ.Ο. Δεν γνωρίζει αν ο Οργανισμός έχει την υποχρέωση να αναλάβει το εν λόγω έργο. Δηλώνει όμως ότι ο Οργανισμός, δεν έχει έσοδα από την συγκεκριμένη περιοχή. Επισημαίνει επίσης ότι με βάση το ενδιαφέρον τους για την Κέρκυρα, χρηματοδότησαν μελέτη κόστους άνω των 200.000 ευρώ. Προτείνει επίσης ότι όσο ανεβαίνει το κόστος, το έργο θα πρέπει αντιμετωπιστεί από το περιφερειακό πρόγραμμα του Ε.Σ.Π.Α, καθότι σύμφωνα με τον προϋπολογισμό, το έργο θα στοιχίσει περισσότερο από 2.500.000 ευρώ.

Αν αυξηθεί περισσότερο με τις παρατηρήσεις, τότε το Υπουργείο

Πολιτισμού επειδή το αντιμετωπίζει ως μνημείο, θα πρέπει και το ίδιο να συμβάλει από τους κεντρικούς πόρους του ΕΣΠΑ, διαφορετικά όσο ανεβαίνει το κόστος, τόσο μεγαλύτερη δυσκολία θα υπάρχει ως προς την αντιμετώπιση του προβλήματος της Γαρίτσας».

Ο κ. Πρόεδρος (Γεν. Γραμ. Θ.Δραβίλας) σχολιάζει την άποψη του κ. Α. Δεσύλλας ότι η πρόταση του έχει μία λογική υπέρβαση.

«Ο κ. Α. Δεσύλλας επαναλαμβάνει ότι στην περιοχή του μνημείου δεν υπάρχει λιμενική εγκατάσταση και συνεπώς δεν εξυπηρετούνται πλοία.

Ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας, έχει το Νέο Λιμάνι, το οποίο απέχει από την Γαρίτσα περισσότερο από δύο χιλιόμετρα.

Αποτελεί παλιά λιμενική ζώνη επειδή στο απώτερο παρελθόν ελλειμενίζοντο εκεί οι βάρκες και τα καΐκια.

Σε άλλο σημείο της συζήτησης απαντώντας σε σύσταση μέλους του Κ.Α.Σ για την ανάγκη δημιουργίας τομής (δοκιμαστικής) στο τοιχίο του Ν.ΑΟ.Κ για να γίνει γνωστό όλο το πάχος του τοιχίου, προκειμένου να αναστηλωθεί ως μνημείο στο σύνολο του ...

«Ο κ. Α.Δεσύλλας σχολιάζει ότι δεν θέλει να υπεισέλθει στην ουσία των παρατηρήσεων, παρά το γεγονός ότι είναι Πολιτικός Μηχανικός.

Προσθέτει ότι είναι καθαρά θέμα αναστήλωσης ενός μνημείου, όμως με τις επιπλέον παρεμβάσεις, δημιουργείται χρονική υστέρηση ως προς την υλοποίηση των εργασιών. Η ολοκλήρωση της μελέτης λιμενικών έργων, της μελέτης εφαρμογής των αρχιτεκτονικών, τα τεύχη δημοπράτησης, η δημοπράτηση, χρειάζονται χρόνο και συνεπώς εκφράζει την αμφιβολία του, αν θα προλάβουν χρονικά τη χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ. Δημιουργείται πλέον θέμα αν θα μπορέσει να διασωθεί το μνημείο η στο πέρασμα του χρόνου θα επιδεινωθεί η κατάσταση του.

Προσθέτει επίσης ότι, παρότι δύσκολο, γίνεται μάχη για την εξασφάλιση των 2.500.000 ευρώ που είναι ο προϋπολογισμός του και αν χρειαστούν επιπλέον επεμβάσεις, το κόστος θα ανεβεί αρκετά υψηλότερα και υπάρχει πάντα και ο χρόνος προετοιμασίας των μελετών».

Ο κ. Α.Δεσύλλας επιμένει στην άποψη του, ότι πρόκειται για λιμε-

νική ζώνη όχι όμως για λιμάνι.

Εκφράζει προς το Συμβούλιο τη θέληση του για παραίτηση του Οργανισμού από το εν λόγω εγχείρημα, όπως ήδη έχει δηλώσει και προς το ΥΠ.ΠΟ, υποστηρίζοντας ότι οι επεμβάσεις στο συγκεκριμένο σημείο και στο εξής θα πρέπει να αποτελέσουν μέριμνα του ΥΠ.ΠΟ. Προσθέτει ότι ήδη έχουν προσπαθήσει και έχουν ήδη διαθέσει αρκετά χρήματα. Πρόκειται όμως για μία μικρή Δ.Ε.ΚΟ και συνεπώς οι οικονομικές δυνατότητες είναι πλέον περιορισμένες και με την διενέργεια των δοκιμαστικών εκσκαφών, θα υπάρχει περαιτέρω επιδείνωση της υπάρχουσας κατάστασης».

Ο κ. Ν. Μουρτζάς επισημαίνει στον κ. Α. Δεσύλλα ότι, κατά πρώτον, το σημαντικό είναι η αποκατάσταση των ζημιών αποκαθιστώντας το μνημείο. Και αυτό αποτελεί ένα ζήτημα που δεν επιδέχεται εκπτώσεις ...

Στη συζήτηση υπεισέρχεται ο κ. Μανώλης Κορρές, Καθηγητής Αρχιτεκτονικής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, ο οποίος εκφράζει την κατανόηση του για την άποψη του κ. Α.Δεσύλλα.

Σχολιάζει ότι είναι λογικό όσο μία μελέτη γίνεται λεπτομερέστερη και αυξηθούν οι απαιτήσεις της, ταυτόχρονα αυξάνονται ο χρόνος και η δαπάνη, που πρέπει να διατεθεί για το έργο ...».

Δ.Τ 4.12.2009

«Την προσεχή Τρίτη 8 Δεκεμβρίου 2009 και ώρα 11.00 π.μ στα γραφεία του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας στο Νέο Λιμάνι, θα γίνει η παρουσίαση της Οριστικής Μελέτης για τη Γαρίτσα και θα τεθούν οι προοπτικές υλοποίησης του έργου.

Καλούνται οι εκπρόσωποι των Μ.Μ.Ε του νομού μας, να συμμετάσχουν στην ως άνω παρουσίαση.

Δ.Τ 14.01.2010

«Δυστυχώς για μία ακόμη φορά είμαστε υποχρεωμένοι να επανέλθουμε για να αποκαταστήσουμε την αλήθεια που τόσο βάνανσα, συνειδητά η λόγω άγνοιας μερικοί προσπαθούν να διαστρεβλώσουν.

Ιδιοκτήτης της λιμενικής ζώνης είναι το κράτος. Ο Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας είναι μισθωτής. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε, στο χώρο της ζώνης λιμένα αναφέρονται στην από 4/2/2003 Σύμβαση Παραχώρησης του Ελληνικού Δημοσίου.

Σύμφωνα με την ως άνω Σύμβαση ο Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε έχει την υποχρέωση συνήθους συντήρησης του χώρου της Λιμενικής Ζώνης. Ρητά αναφέρεται στην εν λόγω Σύμβαση, ότι σε περίπτωση καταστροφών συνεπεία ακραίων καιρικών φαινομένων και ειδικότερα σε περιοχές που δεν προσφέρονται λιμενικές υπηρεσίες, αλλά εξυπηρετείται μόνο το Δημόσιο Συμφέρον, όπως εν προκειμένω στον κόλπο της Γαρίτσας, η βασική υποχρέωση αποκατάστασης των ζημιών ανήκει στο κράτος.

Το πρόβλημα της Γαρίτσας υπάρχει από δεκαετίες και όλοι το γνωρίζουν και ιδιαίτερα αυτοί που σήμερα ασκούν εύκολη και αυθαίρετη κρητική. Κανείς όμως δεν προχώρησε σε λύση μελέτης και αποκατάστασης με βάση την ισχύουσα νομοθεσία και τον τρόπο λειτουργίας που έχει μία Α.Ε, όπου αποκλειστικός μέτοχος είναι το κράτος. Σήμερα και μετά από επίπονη εργασία ο Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε, έχει στη διάθεση του και παραδίδει στον Κερκυραϊκό Λαό ολοκληρωμένη οριστική μελέτη για την αποκατάσταση της Γαρίτσας και του Ν.Α.Ο.Κ, η οποία έχει εγκριθεί με το υπ' αριθμ. 8221.Τ08/17/09/24.12.2009 έγγραφο του Υπουργείου Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Ο προϋπολογισμός του έργου σύμφωνα με τη μελέτη ανέρχεται στο ποσό των 4.000.000 ευρώ, ενώ παράλληλα καταβάλλονται προσπάθειες προς την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, για την εξασφάλιση της απαιτούμενης πίστωσης για την κατασκευή του έργου. Αποδεικνύεται λοιπόν ότι από την πλευρά μας πράξαμε στο ακέραιο αυτό που οφείλαμε ως Διοίκηση του Οργανισμού και ως Κερκυραίοι.

Ας είναι λοιπόν προσεκτικοί στις εκφράσεις τους αυτοί που σήμερα αναλαμβάνουν το ρόλο του τιμητή και οι οποίοι γνωρίζουν πολύ καλά το πρόβλημα, μια και κατέχουν δημόσιες θέσεις από πολλά χρόνια, αλλά ουδέποτε ανησύχησαν για τη Γαρίτσα.

Επίσης αναφέρουμε για την ενημέρωση του Κερκυραϊκού Λαού, ότι το Δ.Σ του Οργανισμού μας, έλαβε τις υπ' αριθμ. 57/10-5-2007, 138/30-10-2007 και 24/23-3-2009 αποφάσεις και ζήτησε κατ' επανάληψη από τα συναρμόδια Υπουργεία την τροποποίηση της Λιμενικής Ζώνης, προκειμένου να περιοριστεί η αρμοδιότητα του από το Νέο μέχρι τον Παλαιό Λιμένα

Οι αποφάσεις αυτές έχουν διαβιβαστεί επανειλημμένως στο Δή-

μο Κερκυραίων. Οπότε εάν υπήρχε από την πλευρά του πραγματικό ενδιαφέρον, θα έπρεπε να προβεί και αυτός στις δέουσες ενέργειες, προς τα συναρμόδια Υπουργεία, για να του παραχωρηθεί η χρήση του διεκδικούμενου τμήματος της Ζώνης Λιμένα.

Ας μη παραποιείται λοιπόν η αλήθεια και ας ενημερώσει ο Δήμος Κερκυραίων τον Κερκυραϊκό Λαό, για τις ενέργειες που προέβη, προκειμένου να του αποδοθεί η χρήση του διεκδικούμενου χώρου (Κόλπος Γαρίτσας)».

Δ.Τ 27-01-2010.

«Ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας Α.Ε, καλεί κάθε ενδιαφερόμενο πολίτη της Κέρκυρας να παραστεί στην παρουσίαση της Οριστικής Μελέτης και των σχετικών αδειοδοτήσεων του έργου της Γαρίτσας, που θα γίνει την Τρίτη 16 Φεβρουαρίου 2010 στην αίθουσα Συνεδρίων του Ξενοδοχείου CORFU PALACE. Η παρουσίαση της μελέτης θα γίνει από εκπροσώπους των συνεργαζομένων μελετητικών γραφείων, που είχαν αναλάβει την εκπόνηση της και από εκπροσώπους του Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε. για τις διαδικασίες έγκρισης της, καθώς και για τις υπάρχουσες προοπτικές κατασκευής του έργου».

Στην εκδήλωση συμμετείχαν 80 περίπου άτομα. Μεταξύ των οποίων:

Ο Δήμαρχος Κερκυραίων Σωτήρης Μικάλεφ, ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Τμήματος του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος Νίκος Σπίγγος, ο Δήμαρχος Αχιλλείων Τάκης Καρύδης, ο πρώην Δήμαρχος Κερκυραίων Γιάννης Κούρκουλος, ο πρώην Αστυνομικός Δ/ντής Κέρκυρας Γιώργος Δημητριάδης, ο πρώην Πρόεδρος της Λιμενικής Επιτροπής Σάββας Πουλημένος, δημοσιογράφοι στους οποίους βέβαια δεν συμπεριλαμβανόταν, όσοι επί μεγάλο χρονικό διάστημα μας είχαν ασκήσει εντονότατη κρητική κ.ά.

Το σύνολο της παρουσίασης της μελέτης και των ερωτήσεων που υπεβλήθησαν, μεταδόθηκε από τα ραδιοτηλεοπτικά μέσα του νομού μας.

Θα μεταφέρω μερικά χαρακτηριστικά αποσπάσματα.

Σωτήρης Μικάλεφ: «Δεν έχω να επισύρω ευθύνες στον κ. Δεσύλλα, γιατί κάθε φορά είναι εύκολος στόχος να λέμε ποιος φταίει». Επί-

σης «Οφείλω να ομολογήσω ότι έχουμε αδικήσει τον κ. Δεσύλλα».

Γιάννης Κούρκουλος: «Δεν έχω καμία αμφιβολία ότι πρόκειται για μία μελέτη εμπεριστατωμένη».

Νίκος Σπίγγος: «Αυτή είναι πράγματι μία οριστική μελέτη. Ότι άλλο ισχυρίζεται ο καθένας, είναι άλλο πράγμα, δεν είναι μελέτη».

Γιώργος Δημητριάδης: «Δηλαδή εκείνη της Νομαρχίας δεν είναι μελέτη;».

Νίκος Σπίγγος: Επαναλαμβάνω υπάρχει μόνο μία μελέτη και αυτή είναι του Ο.Λ.ΚΕ».

21. Οικονομική Διαχείριση

α αποτελέσματα της προσπάθειας μας, με την επί καθημερινής βάσης παρακολούθηση της οικονομικής διαχείρισης του Οργανισμού, απεικονίζονται στο παρακάτω συνοπτικό πίνακα.

Έτος	Έσοδα	Κέρδη-Ζημιές Προ φόρων	ΦΠΑ	Φόρος Εισο- δήματος	Μέρισμα
2003	1.921.617,64	79.696,12 (ζημ)			
2004	1.848.365,31	466.840,08 (ζημ)		13.481,75	
2005	1.969.760,44	70.879,71 (κέρδ)	35.234,07	14.766,79	
2006	2.746.222,78	581.564,89 (κέρδ)	83.429,89	130.473,06	
2007	3.175.436,25	933.893,10 (κέρδ)	93.542,30	395.540,80	30.601,39
2008	3.617.618,87	967.577,98 (κέρδ)	61.702,00	303.504,42	151.976,44
2009	3.346.928,73	990.663,54 (κέρδ)	88.893,07	313.566,23	
Σύνολο			362.801,33	1.171.333,13	182.577,83

Οι ζημιές των δύο ετών 2003 και 2004 της προηγούμενης διοίκησης του Οργανισμού, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία των αντίστοιχων ισολογισμών, ανέρχονται αθροιστικά σε 546.536,20 ευρώ και σε ποσοστό επί των συνολικών ακαθαρίστων εσόδων 14,49%. Ποσόν σαφώς μικρότερο από το πραγματικό, λόγω της μετατόπισης δαπανών στα επόμενα οικονομικά έτη. Ενδεικτικά, στην έκθεση του ορκωτού λογιστή για την χρήση 2004 αναφέρεται: «Επιταγές πληρωτέες 49.330,00 ευρώ. Πρόκειται για επιταγές πληρωτέες, οι οποίες έχουν εκδοθεί από τον Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε, λήξεως την επόμενη χρήση 2005».

Ενώ τα κέρδη προ φόρων για την περίοδο των πέντε ετών 2005-2006-2007-2008-2009 της νέας διοίκησης του Οργανισμού, σύμ-

φωνα πάντα με τα επίσημα στοιχεία των αντίστοιχων ισολογισμών, ανέρχονται σε 3.554.579.02 ευρώ και σε ποσοστό επί των συνολικών ακαθαρίστων εσόδων 13.48%.

Την έκπληξη τους δεν έκρυψαν οι υπεύθυνοι για τον έλεγχο και την έγκριση του Ισολογισμού χρήσης του 2005, γιατί μέσα σε διάστημα μόνο 8 μηνών, μπορέσαμε χωρίς να αυξηθούν τα τέλη του Οργανισμού, να τον μετατρέψουμε από ζημιογόνο σε κερδοφόρο!

Συγκεκριμένα ενώ η χρήση 2004 παρουσίασε ζημιές 25%, η χρήση 2005 παρουσίασε κέρδη 3,5%!

Για τα δύο έτη 2003 -2004 δεν αποδόθηκε Φ.Π.Α στο Δημόσιο, ενώ για την πενταετία 2005-2006-2007-2008-2009 κατεβλήθησαν στο Ελληνικό Δημόσιο για ΦΠΑ 362.801,33 ευρώ.

Επίσης για τα δύο έτη 2003-2004 πληρώθηκε φόρος εισοδήματος 13.481,75 ευρώ, ενώ για την πενταετία 2005-2006-2007-2008-2009, λόγω της συνεχούς αυξανόμενης κερδοφορίας της επιχείρησης κατεβλήθησαν στο Ελληνικό Δημόσιο φόροι 1.157.851,38 ευρώ, ενώ συγχρόνως κατεβλήθησαν στο μέτοχο δηλαδή στο Ελληνικό Δημόσιο για τα έτη 2007-2008 μερίσματα 182.577,83 ευρώ.

Ακόμη με βάση την σύμβαση παραχώρησης στο Ελληνικό Δημόσιο οφείλοντο μισθώματα για τα έτη 2003 19.216,17, 2004 18.491,84 ήτοι συνολικά 37.708,01, των δε ετών 2005-2006-2007 ανήρχοντο σε 137.109,74, τα οποία κατεβλήθησαν από την διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος το 2008. Για δε τα έτη 2008-2009 κατεβλήθησαν αντίστοιχα 69.905,10 και 66.268,94 ευρώ. Η ετήσια άνοδος των καταβαλλομένων από τον Οργανισμό προς το Δημόσιο μισθωμάτων, οφείλετο κατά βάση στη συνεχή αύξηση του κύκλου των εργασιών του, αλλά και στο διπλασιασμό του προβλεπόμενου ποσοστού επί των εσόδων, που για τα πρώτα τρία έτη της λειτουργίας του Οργανισμού είχε καθοριστεί στο 1% και για τα επόμενα δε έτη στο 2%.

Η κατηγορία που μου απευθύνετο τότε ήταν «ο Δεσύλλας στέλνει χρήματα στην Αθήνα για να γίνεται αρεστός στην Κυβέρνηση». Δηλαδή κατά αυτούς έπρεπε να ξοδεύει ο Οργανισμός ασύστολα χρήματα, για να είναι ζημιογόνος και επομένως να μη καταβάλει φόρους, μισθώματα, μερίσματα κ.ά στα κρατικά ταμεία! Κατηγορίες που είχαν υιοθετηθεί και επαναλαμβάνοντο κατά κόρον και από

ΜΜΕ. Μήπως δεν είναι αυτή η λογική που οδήγησε τις μετέπειτα διοικήσεις του Οργανισμού σε δαπάνες, που δεν ήταν αναγκαίες η σε κάθε περίπτωση δεν είχαν άμεση προτεραιότητα!

Κατηγορίες που επαναλαμβάνονται έκτοτε, ακόμη και τα τελευταία χρόνια μετά το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης στη χώρα μας.

Για τα θετικά αποτελέσματα της οικονομικής μας διαχείρισης μας, ενημερώναμε συνεχώς την Κερκυραϊκή κοινή γνώμη. Είναι χαρακτηριστικό το δελτίο τύπου που εκδώσαμε τις 09/06/2008, μετά την έγκριση από την γενική συνέλευση των μετόχων του Οργανισμού του ισολογισμού χρήσης 2007.

Το περασμένο Σάββατο 7 Ιουνίου 2008 διεξήχθη στα γραφεία του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας η ετήσια Γενική Συνέλευση των μετόχων της εταιρείας, με θέμα την «έγκριση του Ισολογισμού της 31.12.2007 και τις συνοδεύουσες αυτόν Σημειώσεις- Γνωστοποιήσεις Χρήσης 1/1/2007- 31/12/2007 καθώς και τις Εκθέσεις του Διοικητικού Συμβουλίου και των Ορκωτών Ελεγκτών- Λογιστών επί του Ισολογισμού και των λοιπών οικονομικών καταστάσεων της χρήσης 1/1-31/12/2007». Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις που συντάχθηκαν για πρώτη φορά σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης.

Το Ελληνικό Δημόσιο, πού ως γνωστόν είναι ο μοναδικός μέτοχος του Οργανισμού, εκπροσώπησε ο Γενικός Γραμματέας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π Γεώργιος Βλάχος, πρώην Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Συντονισμού.

Μιλώντας στη Γενική Συνέλευση ο εκπρόσωπος του Ελληνικού Δημοσίου, χαρακτήρισε την χρήση του 2007 πάρα πολύ ικανοποιητική και ιδιάζοντως αποτελεσματική και εξέφρασε τα συγχαρητήρια του στη Διοίκηση του Οργανισμού για την διαφάνεια και την εντιμότητα της.

Ειδικότερα σημείωσε ότι επετεύχθη αύξηση κερδών (προ φόρων) σε σχέση με την προηγούμενη χρήση 2006 κατά 10%, που δείχνει την ευρωστία του Οργανισμού, ο οποίος συνέχισε την κερδοφορία των τριών τελευταίων ετών, 2005,2006,2007 και κάλυψε τις συσσωρευμένες ζημιές των προηγούμενων ετών 2003 και 2004.

Η καθημερινή παρακολούθηση της οικονομικής διαχείρισης του Οργανισμού, γινόταν μέσα από την σύνταξη του παρακάτω ενημερωτικού εσωτερικού δελτίου π.χ τις 16.12.2009, επί των ημερών της νέας Κυβέρνησης και μετά από δύο περίπου μήνες από την υποβολή της παραίτησης μου, από την θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου του Οργανισμού.

16.12.2009

	ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΟΨΕΩΣ	ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ	ΛΗΞΗ	ΕΠΙΤΟΚΙΟ
ΚΥΠΡΟΥ	271.599,60			
ALPHA	62.752,36			
FBB	7.984,83	500.000	31.12.2009	2.85%
ΑΓΡΟΤΙΚΗ	94.110,95	1.942.718,83	31.12.2009	2.70%
ADRION ΑΓΡ.	11.563,28			
GYPSY ΑΓΡ.	10.283,79			
PELAGOS ΑΓΡ.	74.397,83			

Σύνολα καταθέσεων 532.702,64 + 2.442.718,83 = **2.975.421,47**

Μετρητά ταμείου 2.315,96

ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ 2.977.737,43

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ

ΠΑΡΚΙΝΓΚ Ι -

ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΙΙ -

ΑΠΟΔ. ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ 120,00 (no 745-751)

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ 319,04 (no 5999-6002)

ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΣΕ ΤΡΑΠΕΖΕΣ 0.00

ΤΑΜΕΙΟ 0.00

ΛΟΙΠΕΣ 0.00

ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ 439,04

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

ΑΠΟΔ. ΠΛΗΡΩΜΩΝ

ΕΠΙΤΑΓΕΣ 1.299,34

ΑΝΑΛΗΨΕΙΣ

ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ
 ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΕΞΟΔΑ-ΦΟΡΟΙ ΤΟΚΩΝ
 ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ 1.299,34
 ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΗΓ. ΗΜΕΡΑΣ 2.978.597,73
 ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ 439,04

 2.979.036,77
 ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ -1.299,34
 Κατάθεση από ταμείο 0.00
 ΣΥΝΟΛΟ ΗΜΕΡΑΣ 2.977.737,43
 ΔΙΑΦΟΡΑ 0.00

Η διάφανη αυτή διαχείριση, παρείχε συγχρόνως την αναγκαία πληροφόρηση σε εσωτερικές δυνάμεις του Οργανισμού που αντιστρατεύοντο μόνιμα την νέα διοίκηση, εμφανώς νοσταλγοί της προηγούμενης διοίκησης, οι οποίες και παρείχαν την αναγκαία πληροφόρηση σε όσους από ιδιοτελή συμφέροντα «πίεζαν» την διοίκηση του Οργανισμού. Με κατηγορίες του τύπου «ο Δεσύλλας δεν ξοδεύει χρήματα για να παίρνει μπόνους από την Κυβέρνηση»!

Ποιος θα μπορούσε όμως να τους πείσει ότι στα λιμάνια ένα μέρος των κερδών πρέπει να δαπανάται για την συντήρηση, εκσυγχρονισμό και επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά και να υπάρχει πάντοτε διαθέσιμο επαρκές αποθεματικό για να αντιμετωπισθούν έκτακτα και εξαιρετικά επείγοντα προβλήματα ζημιών. Η δε τυχόν υπερβάλλουσα προσωρινή αύξηση των ταμειακών διαθεσίμων, οφείλετο στο γεγονός των καθυστερήσεων, συνεπεία των απίστευτων γραφειοκρατικών διαδικασιών, για την έγκριση των μελετών και των σχετικών αδειοδοτήσεων για την υλοποίηση του αναπτυξιακού εγκεκριμένου στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδίου του Οργανισμού.

Τυχόν δε σύγκριση με τα οικονομικά αποτελέσματα της χρήσης 2010 δεν απεικονίζει την πραγματικότητα, γιατί εμφανίστηκαν ως προσδοκώμενα έσοδα 1.200.000 ευρώ από γιεκδικούμενη επιστροφή Φ.Π.Α προηγούμενων χρήσεων.

Τα δένδρα και τα καλλωπιστικά φυτά είναι ωραία ως έργα βιτρίνας, αλλά υπήρχαν και υπάρχουν και άλλες σημαντικές ανάγκες και

προτεραιότητες, που βέβαια το ευρύ κοινό δεν είναι σε θέση να γνωρίζει.

Στις 28-6-2010 συμμετείχα στην τελευταία Γενική Συνέλευση των μετόχων του ΟΛΚΕ πριν από την αντικατάσταση μου τον επόμενο μήνα Ιούνιο 2010, με αντικείμενο την έγκριση του Ισολογισμού και των συνοδευουσών Οικονομικών Καταστάσεων χρήσης 2009, με την συμμετοχή του εκπροσώπου του Ελληνικού Δημοσίου Πλοιάρχου Σταυριδόπουλου.

Ο Ισολογισμός 2009 εγκρίθηκε με την προηγούμενη συμφωνία του ορκωτού λογιστή, χωρίς καμία παρατήρηση ή διαφωνία. Μεταξύ άλλων στο σχετικό πρακτικό αναφέρεται:

Σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα χρηματοπιστωτικής αναφοράς, δεν υφίσταται πιστωτικός κίνδυνος για την εταιρία, αφού το κυκλοφορούν ενεργητικό της στο μεγαλύτερο του μέρος του αποτελείται από ταμειακά διαθέσιμα, που υπερβαίνουν κατά 271% τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της εταιρίας. Το μικτό κέρδος εκμετάλλευσης G.O.P (Gross Operating Profit):

2008	2009	Διαφορά	Ποσοστό
684.606	729.052	+44.446	+6.50%

υπερβαίνει κάθε αντίστοιχο μέγεθος προηγούμενων χρήσεων.

22. Διοικητική Λειτουργία Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας

Κατά την ανάληψη των καθηκόντων μου, στον ΟΛΚΕ Α.Ε υπηρέτούσαν 10 μόνιμοι υπάλληλοι, στους οποίους μετά από δύο περίπου χρόνια προστέθηκε 11ος με μετάταξη από τον Ο.Λ.Π και 2 διπλωματούχοι Μηχανικοί με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, που αργότερα με τις διατάξεις του Π.Δ 1164/2004 και ύστερα από αξιολόγηση του ΑΣΕΠ, μετατράπηκαν σε συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.

Ενώ παράλληλα προσέφεραν τις υπηρεσίες τους με συμβάσεις έργου ορισμένου χρόνου 5 ακόμη άτομα, οι οποίες μετά την λήξη τους δεν ανανεώθηκαν.

Από τους 11 μόνιμους υπαλλήλους, στην συνέχεια σταδιακά συνταξιοδοτήθηκαν 5 και αργότερα επανήλθε στον Ο.Λ.Π ο μεταταγής υπάλληλος.

Για την κάλυψη των κενών που δημιουργήθηκαν αλλά και για το συνεχώς διευρυνόμενο αντικείμενο του Οργανισμού προσλήφθηκαν με διαγωνισμό μέσω Α.Σ.Ε.Π, με αξιολόγηση χωρίς συνέντευξη 4 ακόμη άτομα, ένας εκ των οποίων μετά δίμηνο απεχώρησε.

Χρησιμοποιήθηκαν επίσης για περιορισμένα χρονικά διαστήματα και σε εξειδικευμένα αντικείμενα, κυρίως για το χειρισμό Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων 1-2 άτομα.

Ο Οργανισμός μας στα πλαίσια των δυνατοτήτων του, οσάκις του ζητήθηκε, μπόρεσε να φανεί χρήσιμος όπως στην περίπτωση της Άτυπης Συνόδου των Υπουργών των Εξωτερικών του Ο.Α.Σ.Ε, που πραγματοποιήθηκε στην Κέρκυρα κατά το διήμερο 27 και 28 Ιουνίου 2009. Είναι χαρακτηριστική η εν συνέχεια επιστολή που μου απέστειλε στις 03.07.2009 ο Γενικός Γραμματέας της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων Σωτήρης Βόσδου.

«Σας ευχαριστώ και σας συγχαίρω καθώς η συμμετοχή σας στην γενικότερη οργάνωση, συνέβαλε στην επιτυχία της Άτυπης Συνόδου των Υπουργών Εξωτερικών του Ο.Α.Σ.Ε που πραγματοποιήθηκε το

διήμερο 27 και 28 Ιουνίου.

Η ενεργός συμμετοχή σας απέδειξε ότι η Κέρκυρα είναι ικανή να φιλοξενήσει Συνόδους τέτοιας σημασίας και έτοιμη για αντίστοιχες μελλοντικές διοργανώσεις. Η συμμετοχή σας στην οργάνωση της Συνόδου, είναι δείγμα επαγγελματικότητας που σας διακρίνει και η ανταπόκριση σας, σε ότι προέκυψε ήταν καθοριστική. Το νησί μας προβλήθηκε παγκοσμίως και δόθηκε η ευκαιρία να προβληθεί η ομορφιά του. Η Κέρκυρα έδωσε εξετάσεις και πέτυχε.

Σας συγχαίρω για την συμβολή σας και είμαι σίγουρος για τη θετική σας ανταπόκριση σε αντίστοιχες διοργανώσεις».

Στα πλαίσια των δυνατοτήτων μας, παρείχαμε συνδρομή στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Κέρκυρας σε αναλώσιμα υλικά, σε επισκευές οχημάτων και στην κάλυψη πρόσθετων αναγκών για την άσκηση των καθηκόντων τους ιδιαίτερα στο Τμήμα Τροχαίας. Προκειμένου να βοηθήσει τον Οργανισμό μας στην εύρυθμη λειτουργία της Λιμενικής Ζώνης και ιδιαίτερα του Κεντρικού Λιμένα. Είναι χαρακτηριστική η από 23-3-2006 ευχαριστήρια επιστολή που μας έστειλε ο Κεντρικός Λιμενάρχης Κερκύρας Πλοίαρχος Λ.Σ Ε. Καλαμπαλίκης, σε συνέχεια ειδικής εξουσιοδότησης του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος Αντιναυάρχου Θ. Γκλεζάκου, για την πρώτη από τις δύο μοτοσικλέτες που δώρισε, σε δύο διαφορετικές περιόδους, η διοίκηση μας στο Κ.Λ.Κ.

«Με ιδιαίτερη χαρά αποδεχόμαστε την ευγενική προσφορά από μέρους σας μιας μοτοσικλέτας, η οποία είναι άκρως απαραίτητη για την κάλυψη των αναγκών του Τμήματος Τροχαίας της Υπηρεσίας μας.

Ως ελάχιστο δείγμα της εκτίμησης μας για την δωρεά σας αυτή, με την οποίαν αποδεικνύεται έμπρακτα το ενδιαφέρον σας για την Υπηρεσία μας αλλά και το Λιμενικό Σώμα, θα θέλαμε να σας εκφράσουμε τις θερμές μας ευχαριστίες».

23. Τιμολογιακή Πολιτική Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας

Με τον νόμο 2932/2001 το Λιμενικό Ταμείο Κέρκυρας μετατράπηκε σε Οργανισμό Λιμένα Κέρκυρας Α.Ε. Στις διατάξεις του νόμου υπήρχε η πρόβλεψη το κάθε λιμάνι να καθορίζει την δική του τιμολογιακή πολιτική, με βασικό κριτήριο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του, στα πλαίσια βέβαια της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής.

Με την έννοια του όρου ανταγωνιστικότητα εννοούμε την βελτιστη σχέση της τιμής με το αντίστοιχο επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών, σε συνάρτηση βέβαια με τον κοινωνικό χαρακτήρα των λιμένων.

Μέχρι το 2005 που ανέλαβε η νέα διοίκηση του Ο.Λ.ΚΕ, η Τιμολογιακή Πολιτική ήταν ενιαία για όλα τα λιμάνια της χώρας και ίσχυε από το 1996.

Οι συνθήκες όμως και οι προοπτικές του κάθε λιμένα ήταν διαφορετικές.

Τα τέλη του κάθε λιμένα πρέπει να ανταποκρίνονται:

- Στον χαρακτήρα του λιμένα, δηλαδή αν είναι εμπορικός, επιβατικός, τουριστικός και στο ποσοστό που κάθε τομέας συμβάλει στον συνολικό κύκλο των εργασιών του.

- Στο υπάρχον επίπεδο παροχής υπηρεσιών και της ανάγκης προσαρμογής του, στα ισχύοντα σε άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια της Μεσογειακής λεκάνης και ειδικότερα της Αδριατικής.

- Στις υπάρχουσες συνθήκες ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων και στην ανάγκη προσαρμογής τους, στα νέα Ευρωπαϊκά δεδομένα του κώδικα ασφαλείας I.S.P.S.

Με δεδομένο τον χαρακτήρα του Λιμένα Κέρκυρας που είναι επιβατικός και τουριστικός και ελάχιστα εμπορικός, η βασική πηγή των εσόδων του προήρχετο από τα τέλη επιβατών.

Πώς ήταν δυνατόν να επιβιώσει ένα λιμάνι με επιβάρυνση π.χ 0,39 ευρώ/επιβάτη για τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων, ποσό ασήμαντο σχετικά με τις προμήθειες των επαγγελματιών του χώρου και

συγχρόνως να συντηρεί δύο επιβατικούς σταθμούς, λεωφορεία για την διακίνηση των επιβατών και άλλες υπηρεσίες που όφειλε να παρέχει;

Ειδικότερα από τις κρουαζιέρες τα έσοδα του 2004 των 75.000 ευρώ, που αντιστοιχούσαν σε 304 πλοία και 260.000 επιβάτες, δεν κάλυπταν ούτε το ποσό των 80.000 ευρώ που δαπάνησε ο Οργανισμός το 2004 για την διακίνηση τους με λεωφορεία από την προβλήτα των εξωτερικού στο Νέο Επιβατικό Σταθμό και αντίστροφα, κατά τη διάρκεια της πολύωρης παραμονής του κρουαζιερόπλοιου στο λιμάνι.

Ούτε βέβαια ήταν κοινωνικά δίκαιο να επιβαρύνονται υπέρμετρα οι επιβάτες των γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού, που κατά τεκμήριο χρησιμοποιούσαν πολύ λιγότερο χρονικό διάστημα τις εγκαταστάσεις του λιμένας, από τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων (σχέση περίπου 1/10) και να επιχορηγούν με τα χρήματα τους, τις υπηρεσίες που προσφέρονται στους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων. Ακόμη θα πρέπει να σημειωθεί, ότι ενώ δεν άλλαξε ο αριθμός των προσεγγίσεων των κρουαζιερόπλοιων μεταξύ 2003 και 2004, τα έσοδα του Οργανισμού μειώθηκαν από 769.000 ευρώ το 2003, σε 591.000 ευρώ το 2004 δηλαδή σε ποσοστό 23%, που οφείλετο στη αλλαγή του τρόπου υπολογισμού των λιμενικών τελών, που καθόρισε η Υπουργική Απόφαση της 1.3.2004.

Συγκεκριμένα ενώ μέχρι τότε υπολογίζοντο στο 40% των αντίστοιχων τιμών του Ο.Λ.Π Α.Ε, με την παραπάνω Υ.Α ο υπολογισμός τους γινόταν πλέον με βάση την τιμή μονάδας ολικής χωρητικότητας. Ενώ αντίστοιχα οι λειτουργικές δαπάνες την τελευταία 5ετία 2000-2004 είχαν διπλασιαστεί.

Το δε προτεινόμενο από τον ΟΛΚΕ Α.Ε νέο κριτήριο διάκρισης των λιμενικών τελών επιβατών και οχημάτων ανάλογα με την απόσταση του λιμένα προορισμού (πάνω η κάτω των 100 ναυτικών μιλίων), καθορίστηκε με βάση το μετρήσιμο μέγεθος της χρονικής διάρκειας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ο χρόνος παραμονής των επιβατών στους χώρους του λιμένας, για τα δρομολόγια των κοντινών αποστάσεων ήταν σαφώς μικρότερος του αντίστοιχου χρόνου των μεγαλύτερων αποστάσεων, με το δεδομένο ότι υπήρχαν μικρότερες καθυστερήσεις στα κοντινά δρο-

μολόγια, άρα μικρότερος ήταν αντίστοιχα και ο χρόνος χρήσης των εγκαταστάσεων του λιμένος από τους επιβάτες και τα οχήματα.

Διάκριση πού αφορούσε κυρίως την διαφοροποίηση των τελών μεταξύ των λιμένων προορισμού του εξωτερικού, από τους λιμένες του εσωτερικού. Τρόπος βέβαια υπολογισμού που δεν επέφερε διακρίσεις, που θα ήταν αντίθετες με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και θα επέφερε παραπομπή της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, όπως ήδη είχε συμβεί σε άλλες περιπτώσεις.

Οι νέες αυτές προτάσεις του Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε που αποφασίστηκαν με την αριθ. 84/18.7.2005 ομόφωνη απόφαση του Δ.Σ (απουσίαζαν τα μέλη του Γιάννης Τρεπεκλής, Γεώργιος Μαχειμάρης και ο Λιμενάρχης Ευάγγελος Καλαμπαλίκης), ήταν αναμενόμενο να συναντήσουν, σε πρώτο χρόνο, τις σφοδρές αντιδράσεις των ναυτικών πρακτόρων και μερίδας του εμπορικού κόσμου πού δραστηριοποιούνται στον τουριστικό τομέα και σε δεύτερο χρόνο των ιδιοκτητών των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς.

Μερίδα των ναυτικών πρακτόρων, παρουσιάζοντο στο διάλογο, που προηγήθηκε μαζί τους για τον καθορισμό της Τιμολογιακής Πολιτικής, ως να ήταν οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποι του πλοιοκτητών, ενώ το παραπάνω τμήμα του εμπορικού κόσμου ήθελε ακόμη και μηδενικά τέλη, αδιαφορώντας για την οικονομική βιωσιμότητα του Οργανισμού.

Στη συνέχεια και ενώ τα τιμολόγια είχαν ήδη γίνει αποδεκτά, μετά από λεπτομερή έλεγχο των αρμοδίων τμημάτων των Υπουργείων Οικονομίας & Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, στο θέμα της τιμολογιακής πολιτικής του Ο.Λ.ΚΕ παρενέβησαν με διαβήματα τους προς τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υ.Ε.Ν Γεώργιο Βλάχο, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν) και η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας. Με πρωτοβουλία του Γενικού Γραμματέα Γεωργίου Βλάχου, το θέμα των τιμολογίων του Οργανισμού συζητήθηκε, σε σειρά συσκέψεων στην έδρα της Γ.Γ.Λ.Α.Π του Υ.Ε.Ν υπό την Προεδρία του και με την συμμετοχή των εκπροσώπων των ενδιαφερομένων μερών.

Στις συσκέψεις αυτές παρά το γεγονός ότι ο Οργανισμός είχε το πλεονέκτημα, ότι η πρόταση της Τιμολογιακής του Πολιτικής είχε

γίνει αποδεκτή από τα εποπτεύοντα τον ΟΛΚΕ Υπουργεία, μετρούσε η προσωπικότητα και το κύρος του Περικλή Παναγόπουλου και η εκτίμηση πού είχε στο πρόσωπο του η ηγεσία της τότε Κυβέρνησης. Βέβαια κάποιες μειώσεις των τελών ήταν λογικές και εφικτές, γιατί εν όψει του ελέγχου που θα ακολουθούσε από τα εποπτεύοντα Υπουργεία, είχαμε ανεβάσει σημαντικά τις τιμές, για να υπάρχουν περιθώρια ελιγμών, πού τελικά σε επίπεδο Υπουργείων δεν τα είχαμε εξαντλήσει. Λόγω της προηγούμενης γνωριμίας μου με τον Π. Παναγόπουλο και με τον διευθυντή της Σ.Ε.Ε.Ν Ναύαρχο εα του Λ.Σ Αντώνη Καλούδη, που είχε χρηματίσει στο παρελθόν Λιμενάρχης Κερκύρας, τούς έκανα την πρόταση να αναλάβουν την δέσμευση να διατηρήσουν την σύνδεση με την Ιταλία καθ' όλη την διάρκεια του έτους, με αντίστοιχο εκ μέρους μας ουσιαστικό μηδενισμό των υπέρ του Οργανισμού μας λιμενικών τελών, για το χρονικό διάστημα από Σεπτέμβρη μέχρι και Ιούνιο. Η απάντηση βέβαια του Π. Παναγόπουλου ήταν αναμενόμενη. «Τι να τα κάνω τα μηδενικά τέλη κ. Δεσύλλα, όταν δεν έχω επιβάτες! Τα δικά μου πλοία έχουν τόσα ... άλογα μηχανές και για να μπω στο λιμάνι θέλω τόσα πολλά καύσιμα, που τα λιμενικά τέλη είναι συγκριτικά ασήμαντα». Στην επιμονή έστω για περιορισμένα δρομολόγια, δεσμεύτηκε να φέρει το θέμα στο διοικητικό του συμβούλιο. Σε στιγμές περισσότερο πιεστικές στην διαπραγμάτευση, προσπάθησα να ελαφρύνω λίγο το κλίμα λέγοντας: «Κύριε Παναγόπουλε εσείς ειδικά δεν πρέπει να διαμαρτύρεστε, γιατί η Κατερίνα Αθανασίου που έχει την πρακτόρευση των πλοίων σας (Super Fast Ferries), παρά το γεγονός ότι πρόκειται για αξιόλογη και συνεπέστατη έναντι των υποχρεώσεων της στον Οργανισμό μας ναυτική πράκτορα, ο τρόπος προσέγγισης της στις υπηρεσίες του ΟΛΚΕ και σε μένα προσωπικά, επιβαρύνει τον Οργανισμό μας με πρόσθετη απασχόληση ...». Ακολούθησε το α.π 2383/22.12.2005 έγγραφο μας προς την Σ.Ε.Ε.Ν και την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

«Σας γνωρίζουμε ότι μετά τις συναντήσεις μας που πραγματοποιήθηκαν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με τα τιμολόγια τελών κυρίων εκμεταλλεύσεων του Οργανισμού μας, το Δ.Σ του Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε αποφάσισε προσαρμογή των παρακάτω τελών, υπό την

προϋπόθεση βέβαια της εκ μέρους σας δέσμευσης, κατά αρχήν της διατήρησης των χειμερινών δρομολογίων του 2005 και το 2006 και της εισαγωγής παράλληλα στα Διοικητικά Συμβούλια των Εταιρειών σας, για την λήψη απόφασης επαύξησης των.

Κατόπιν των προτεινόμενων ως άνω μειώσεων, παρακαλούμε για την αποστολή των απόψεων σας».

Σε απάντηση του παραπάνω εγγράφου μας η Σ.Ε.ΕΝ με την υπογραφή του Προέδρου της Περικλή Παναγόπουλου, ο οποίος συμμετείχε ενεργά στις σχετικές συζητήσεις που προηγήθηκαν στην Γ.Γ.Α.Α.Π/ Υ.Ε.Ν και με τον οποίο γνωρίζομουν από την περίοδο της βουλευτικής μου θητείας όταν ασκούσα τα καθήκοντα του προέδρου της Ομάδας Κοινοβουλευτικού Έργου της Ν.Δ για τον Τουρισμό, μου έστειλε την α.π 1/3.1.2006 προσωπική επιστολή, ως Διευθύνοντα του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας, με θέμα «Λιμενικά τέλη Κέρκυρας», με κοινοποίηση της στον Γ.Γ Γ. Βλάχο και στον Πλοίαρχο Λ.Σ Ιωάννη Πρωτόπαππα Δ/ντή της Γ.Γ.Α.Α.Π του Υ.Ε.Ν.

«Αγαπητέ κ. Δεσύλλα, σε απάντηση του α.π 2383/22.12.2005, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Η συχνότητα προσέγγισης των εκτελούντων διεθνείς πλόες (Ελλάδα – Ιταλία) ε/γ-α/γ πλοίων στο λιμένα Κέρκυρας, εξαρτάται από διάφορους παράγοντες κατά την διάρκεια περιόδων του έτους και δεν είναι πάντοτε δυνατόν να προβλέψει κανείς σε μακρύ χρόνο καταστάσεις, ώστε να δεσμευθεί στην κατάρτιση των προγραμμάτων – δρομολογίων των πλοίων.

Φυσικά η πολιτική του Οργανισμού σας στη διαμόρφωση των τιμολογίων για λιμενικά τέλη σε επίπεδα και ύψη ελκυστικά για τους χρήστες, θα αποτελέσει σοβαρό θετικό παράγοντα στη συνεκτίμηση των στοιχείων, με σκοπό τη διατήρηση του αριθμού των προσεγγίσεων στην Κέρκυρα, η ακόμη και στην περαιτέρω πύκνωση αυτών. Αυτό άλλωστε κατατέθηκε από τους εκπροσώπους των εταιρειών μελών μας όλων των κλάδων (cruise & ferry) στις συναντήσεις που είχαμε στη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής.

2. Σχετικά με τα τέλη επιβατών της παραγράφου 1 του εγγράφου σας, υπενθυμίζουμε την συμφωνία μας, όπως η νέα τιμολόγηση

στα 1,60 ευρώ ισχύσει από 1.7.06.

3. Όσον αφορά τα δικαιώματα προσόρμισης των ε/γ-ο/γ πλοίων της παραγράφου 3 1.1.1 (α), παρακαλούμε και πάλι όπως αυτά καθοριστούν στο 1,010 ευρώ ανά μονάδα GT.
4. Με την ευκαιρία επιβεβαιώνουμε την πρόταση μας για επίσκεψη αντιπροσωπείας του Συνδέσμου μας, μαζί με τον αρμόδιο Διευθυντή της Γ.Γ.Λ.Α.Π του Υ.Ε.Ν, στο λιμένα σας, προκειμένου για ενημέρωσή μας επί των προγραμμάτων εκτελέσεως των αναγκαίων έργων υποδομής και του σχεδιασμού γενικότερα λειτουργίας του λιμένος σε όλα τα τμήματα αυτού (θέσεις επιβατηγών οχηματαγωγών, καθώς και θέσεις κρουαζιερόπλοιων), ύστερα από την εφαρμογή των νέων μέτρων του ISPS/code για το maritime security.
5. Οι συναντήσεις μας, που ξεκίνησαν με την πρωτοβουλία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υ.Ε.Ν, εκτιμάται ότι θα έχουν θετικό αποτέλεσμα στη λειτουργία του λιμένος και την εξυπηρέτηση των πλοίων και των δια αυτών διακινούμενων επιβατών και οχημάτων, που είναι και ο στόχος όλων».

Δυστυχώς, παρά την εκτίμηση μας ότι υπήρχαν περαιτέρω περιθώρια διαπραγμάτευσης, εντούτοις το εκρηκτικό κλίμα που είχε δημιουργηθεί στην Κέρκυρα με κινδυνολογίες του τύπου, «ο Δεσύλλας θα διώξει τις κρουαζιέρες», δεν μας επέτρεψε να συνεχίσουμε την διαπραγμάτευση με τους πλοιοκτήτες. Κινδυνολογίες που όχι μόνο δεν επιβεβαιωθήκανε τα επόμενα χρόνια της θητείας μας στον Ο.Λ.ΚΕ, αλλά αντίθετα οι αυξήσεις των επιβατών από κρουαζιέρες προσέγγιζαν το 20% ετησίως! Από τα αιτήματα του παραπάνω εγγράφου, έγινε από τον Οργανισμό μας μόνο δεκτή, κάτι που βέβαια είχε ήδη αποφασιστεί, από την αρχή της διαδικασίας σύνταξης των νέων τιμολογίων, η έναρξη εφαρμογή τους την 1.7.2006. Από όλη αυτή την διαδικασία προέκυψε, μετά από σχετική δήλωση του Π. Παναγόπουλου, ότι τα θέματα που αφορούσαν τα πλοία θα συζητούντο απευθείας πλέον με τους πλοιοκτήτες τους και όχι με τους Ναυτικούς πράκτορες, όπως

κατά κανόνα συνέβαινε όλα τα προηγούμενα χρόνια. Αναμφισβήτητα θετική εξέλιξη στην λειτουργία των υπηρεσιών του Οργανισμού μας. Στη συνέχεια, λόγω της τροποποίησης της σχετικής νομοθεσίας, η επόμενη «Έγκριση Αναπροσαρμογής των Τιμολογίων Παροχής Λιμενικών Υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας (ΟΛΚΕ Α.Ε.)», στα όρια του πληθωρισμού, έγινε με την από 20 Νοεμβρίου 2007 Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (Φ.Ε.Κ 2341/2007).

Τα λιμενικά τέλη για το 2009 σε όλα τα λιμάνια της χώρας, διατηρήθηκαν στα επίπεδα του 2008, ύστερα από σχετική απόφαση του Υπουργού Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π, που μας διαβίβασε με το α.π 8122.1/24/08/15.12.2008 έγγραφο της. με υπογραφή του Γ.Γ Γ.Βλάχου, η Γ.Γ.Α.Α.Π του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π

Παρά το γεγονός αυτό του παγώματος των τιμολογίων παροχής λιμενικών υπηρεσιών, ο «πόλεμος» που ήδη είχε ξεσπάσει με αφετηρία την αποκατάσταση των ζημιών στη Γαρίτσας, συνδυάστηκε με το αίτημα τριών μελών του Δ.Σ για μείωση των τελών του Οργανισμού!, αλλά και με την γενικότερη προσπάθεια τους να πεισθεί τουλάχιστον η πλειοψηφία του Δ.Σ του Οργανισμού να υποβάλει την παραίτηση της, προκειμένου να υποχρεωθεί και εγώ σε παραίτηση. Προσπάθεια, που τελικά οδήγησε σε παραίτηση μόνο των τριών αυτών μελών, πού ήταν εκλεγμένοι στο χώρο της Αυτοδιοίκησης και του Επιμελητηρίου!

Αναγκαστήκαμε να εκδώσουμε το από 24.3.2009 δελτίο τύπου του Οργανισμού, που διανεμήθηκε στα Μ.Μ.Ε του νομού μας, προκειμένου να απαντήσουμε στις ανεύθυνες αλλά και ... σκόπιμες κρητικές!

«Τον Οργανισμό Λιμένα Κέρκυρας επισκέφθηκαν την Δευτέρα 23 Μαρτίου 2009 αντιπροσωπεία του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν) και εκπρόσωποι της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, όπου συναντήθηκαν με μέλη της Διοίκησης του ΟΛΚΕ Α.Ε και συζητήθηκαν τεχνικά- λειτουργικά θέματα ελλιμενισμού πλοίων στο Λιμένα Κέρκυρας, της ακτοπλοϊκής γραμμής Κέρκυρας Ιταλίας, καθώς και θέματα σχετικά με την εφαρμογή του εγκεκριμένου σχε-

δίου ασφαλείας του Λιμένος.

Οι μεταδοθείσες πληροφορίες, ότι συζητήθηκαν θέματα που αφορούν τα εγκεκριμένα από το 2007 με Κ.Υ.Α τιμολόγια παροχής υπηρεσιών του Ο.Λ.ΚΕ, είναι παντελώς αβάσιμες.

Είναι ήδη γνωστόν ότι ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αποφάσισε για το έτος 2009, τη διατήρηση του επιπέδου των λιμενικών τελών στις σημερινές τιμές, που όπως προαναφέρθηκε παραμένουν στα ίδια επίπεδα του 2008.

Σταθερός και αμετακίνητος στόχος του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού του Λιμένα Κέρκυρας, είναι αποκλειστικά και μόνο η εξυπηρέτηση του Δημοσίου Συμφέροντος. Οι δε με ιδιαίτερη συχνότητα το τελευταίο χρονικό διάστημα ατεκμηρίωτες θέσεις και πληροφορίες, σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να μας οδηγήσουν σε άλλες κατευθύνσεις, από τον αποκλειστικό μας αυτό στόχο. Η ορθολογική διαχείριση των οικονομικών του Ο.Λ.ΚΕ, η συνεχής αναβάθμιση των παρεχόμενων στους χρήστες υπηρεσιών και η αποτελεσματικότητα στην υλοποίηση των στόχων του εγκεκριμένου με Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις (Κ.Υ.Α) Προγραμματικού Σχεδίου του Λιμένα Κέρκυρας (Master Plan), έχουν κατ' επανάληψη θετικά αξιολογηθεί από τα εποπτεύοντα τον Οργανισμό μας Υπουργεία Οικονομίας & Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, από επίσημους Ευρωπαϊκούς φορείς, αλλά και από άλλους Δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας, παρέχει στον Κερκυραϊκό λαό την διαβεβαίωση, ότι θα συνεχίσει αταλάντευτα την πορεία που πιστά ακολουθεί τα τελευταία τέσσερα χρόνια.

Σε αυτή την πορεία, ομολογουμένως δύσκολη, θεωρούμε ότι η συνεργασία και η συνεννόηση των θεσμικών και μη φορέων του νομού μας, αλλά και ευρύτερα της Κερκυραϊκής κοινής γνώμης, είναι για μας ιδιαίτερα πολύτιμη».

Επειδή η πολεμική σε βάρος του Ο.Λ.ΚΕ συνεχιζόταν αμείωτη, ότι το λιμάνι μας είναι ακριβό για τα κρουαζιερόπλοια από τα λιμενικά τέλη του Οργανισμού, δώσαμε στη δημοσιότητα τις συνολικές επιβαρύνσεις, που υποχρεούται ένα κρουαζιερόπλοιο να πληρώσει συνολικά για τον ελλιμενισμό του στην Κέρκυρα. Α. Επιλέξαμε την περίπτωση ενός μικρού κρουαζιερόπλοιου του

«ATHENA» που στις 6.10.2008 είχε επισκεφθεί την Κέρκυρα.

A/A ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ ΠΟΣΟ

1. Τέλη προσόρμισης & παραβολής 39,77 ευρώ
 2. Τελωνείο 58.70 ευρώ
 3. Τέλη Περιηγητών 51.87 ευρώ
 4. Ένσημο υπέρ Ν.Α.Τ 2.77 ευρώ
 5. Προσδέσεις 80.00 ευρώ
 6. Ρυμουλκό 296,44 ευρώ
 7. Πλοηγικά 128.01 ευρώ
 8. Σκουπίδια 100.00 ευρώ
 9. Πάγια τέλη ευκολιών υποδοχής αποβλήτων 100.00 ευρώ
- ΣΥΝΟΛΟ 857.56 ευρώ

Στα υπέρ του Ο.Λ.ΚΕ τέλη (1&3 & 12% ως προμήθεια επί των 8 και 9) επιβάλλονται οι παρακάτω κρατήσεις:

- Ποσοστό 8% υπέρ του Ν.Α.Τ επί των εισπραττομένων δικαιωμάτων προσόρμισης, παραβολής, πυρμνοδέτησης, ελλιμενισμού και παροπλισμού πάσης φύσεως πλοίων, πλοιαρίων και πλωτών ναυπηγημάτων, όπως αυτά καθορίζονται από την ισχύουσα νομοθεσία (Κ.Υ.Α 3422/12.8.1993).
- Ποσοστό 30% υπέρ Ν.Α.Τ επί των εισπράξεων τελών επιβατών εξωτερικού.
- Ποσοστό 5% υπέρ Μ.Τ.Ν επί των εισπράξεων τελών επιβατών-οχημάτων-προσόρμισης- παραβολής πλοίων
- Ποσοστό 5% υπέρ του ναυτικού πράκτορα επί των εισπράξεων των τελών επιβατών.

Τελικά στο ταμείο του Ο.Λ.ΚΕ Α.Ε, από τις συνολικές πληρωμές

ενός μικρού κρουαζιερόπλοιου, καταλήγει ποσοστό περίπου 15%.

Β. Επί ενός μεσαίου μεγέθους κρουαζιερόπλοιου όπως του COSTA CLASSICA (προσέγγιση 19.9.2008), οι καθαρές υπέρ του ΟΛΚΕ Α.Ε εισπράξεις ανέχονται:

Τέλη πρόσδεσης 753,98 ευρώ
 Υπέρ Ν.Α.Τ 8% – 60,32 ευρώ
 Υπέρ Μ.Τ.Ν 5% – 37,70 ευρώ
 ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΣΤΟΝ ΟΛΚΕ 655,96 ευρώ
 Τέλη επιβατών (1.371 επιβ.) 1.439,55 ευρώ
 Υπέρ Μ.Τ.Ν 5% – 71,98 ευρώ
 Προμήθεια πράκτορα 5% – 71,98 ευρώ
 ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΣΤΟΝ ΟΛΚΕ 1.295,59 ευρώ
 Τέλη απορριμμάτων 600.00 ευρώ
 ΑΝΤΙΡΡΥΠΑΝΤΙΚΗ –Η.Ε.Γ – 528.00 ευρώ
 ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΣΤΟΝ ΟΛΚΕ 72.00 ευρώ
 ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΥΠΕΡ ΟΛΚΕ 2.023,55 ΕΥΡΩ

Γ. Επί ενός μεγάλου μεγέθους κρουαζιερόπλοιου όπως του COSTA MUSICA (προσέγγιση 5.9.2008)

Τέλη πρόσδεσης 1.278,17 ευρώ
 Υπέρ Ν.Α.Τ 8% – 102,25
 Υπέρ Μ.Τ.Ν 5% – 62,91
 ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΣΤΟΝ ΟΛΚΕ 1.112,01
 Τέλη επιβατών (2.682 επιβ.) 2.816,10
 Υπέρ Μ.Τ.Ν 5% – 140,81
 Προμήθεια πράκτορα 5% -140,81
 ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΣΤΟΝ ΟΛΚΕ 2.534,48 ευρώ
 Τέλη απορριμμάτων 600.00
 ΑΝΤΙΡΡΥΠΑΝΤΙΚΗ-ΗΕΓ – 528.00
 ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΣΤΟΝ ΟΛΚΕ 72.00
 ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΣΤΟΝ ΟΛΚΕ 3.718,49 ευρώ

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η επόμενη διοίκηση του Οργανισμού διπλασίασε τα τέλη των επιβατών κρουαζιερόπλοιων, για να καλύψει τις δαπάνες εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας. Μέτρα ασφαλείας

που είχε όμως από χρόνια εφαρμόσει η δική μας διοίκηση, χωρίς να επιβάλει αυξήσεις στα τέλη των επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Για τον διπλασιασμό των παραπάνω τελών, ουδέποτε ακούστηκε το παραμικρό σχόλιο από όλους αυτούς που είχαν πάντοτε προτεταμένη ... την «ξιφολόγχη», σε κάθε ενέργεια της προηγούμενης διοίκησης.

24. Μέτρα Ασφαλείας Λιμένα

Στα πλαίσια της εφαρμογής του διεθνή κώδικα ασφαλείας ISPS για τους λιμένες, που κυρώθηκε για τη χώρα μας με το Π.Δ 56/2004 και του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 725/2004 για την «βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις» είχε ανατεθεί το 2004 για την Λιμενική Εγκατάσταση (τομέας εξωτερικού) του λιμένα Κέρκυρας η εκπόνηση των μελετών:

1. Αξιολόγηση Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Α.Α.Λ.Ε)
2. Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Σ.Α.Λ.Ε)

Η λιμενική εγκατάσταση του λιμένα Κέρκυρας είχε την υποχρέωση να εφαρμόζει τα προβλεπόμενα από το Σ.Α.Λ.Ε μέτρα ασφαλείας καθώς υποδέχεται υπόχρεα Ε/Γ πλοία διεθνών πλόων ανεξαρτήτου χωρητικότητας, Φ/Γ πλοία διεθνών πλόων χωρητικότητας άνω των 500 G.T, Ε/Γ πλοία εσωτερικών πλόων κατηγορίας Α.

Όταν ανέλαβα τον Απρίλη του 2005 τα καθήκοντα του διευθύνοντος συμβούλου του Ο.Λ.ΚΕ, συνεχίστηκε και ολοκληρώθηκε η σύνταξη των παραπάνω μελετών ασφαλείας και μετά την έγκρισή των από την αρμοδία υπηρεσία ΔΕΔΑΠΛΕ του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π, οφείλαμε να προχωρήσουμε στην εφαρμογή των προβλεπομένων από το Σ.Α.Λ.Ε μέτρων ασφαλείας.

Η υλοποίηση όμως των μέτρων αυτών πέραν της μεγάλης αντικειμενικής δυσκολίας που παρουσίαζε από την έλλειψη των κατάλληλων μέσων και εμπειρίας στους αρμόδιους υπαλλήλους του Οργανισμού μας, συνάντησε όπως ήταν αναμενόμενο και τις έντονες αντιδράσεις των χρηστών του λιμένα αλλά και κοινωνικών ομάδων όπως πχ των «ψαράδων» και των «περιπατητών», που έκαναν μέχρι τότε ελεύθερη χρήση του χώρου του λιμένα και των εγκαταστάσεων του. Εκτός βέβαια από μία μικρή περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, που επειδή το λιμάνι της Κέρκυρας είχε χαρακτηριστεί ως πύλη εισόδου των επισκεπτών, που είχαν ληφθεί πρόσθετα αποσπασματικά μέτρα ασφαλείας, από τις μέχρι τότε υπεύθυνες για την υλοποίηση

των Λιμενικές Αρχές.

Δυστυχώς και στην περίπτωση αυτή η χώρα μας είχε καθυστερήσει υπερβολικά να προχωρήσει στη εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας με τις διεθνείς διατάξεις, στην έγκαιρη ενημέρωση των αρμοδίων για την εφαρμογή τους υπηρεσιών και βέβαια των χρηστών των λιμένων αλλά και ευρύτερα της κοινωνίας, που ασφαλώς χρειαζόταν πολύ περισσότερο χρόνο, για να αφομοιώσει τον νέο αυτόν θεσμό. Με δεδομένες αυτές τις συνθήκες ήταν επόμενο να βρεθώ και σε αυτή την περίπτωση, μέσα στις «Συμπληγάδες» από τη μία πλευρά των αρμοδίων του Υ.Ε.Ν, πού ως «Πόντιοι Πιλάτοι» απαιτούσαν από τον υπόχρεο Ο.Λ.ΚΕ την πλήρη εφαρμογή των προβλεπομένων μέτρων ασφαλείας της λιμενικής μας εγκατάστασης και από την άλλη πλευρά των σφοδρών αντιδράσεων της ευρύτερης Κερκυραϊκής Κοινής Γνώμης, που «δικαιολογημένα» με εγκαλούσε, ως προσωπικά υπεύθυνο, για την απότομη αλλαγή των υπαρχουσών μέχρι τότε συνθηκών λειτουργίας του Λιμένου.

Από τις αρχές του 2006 με το α.π 182/1.2.2006 έγγραφο μου ζητούσα την συνδρομή των αρμοδίων υπηρεσιών του Υ.Ε.Ν για την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας.

Όπως πχ στην περίπτωση της απαίτησης τα μη υπόχρεα στην εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας πλοία, να ελλιμενίζονται στη Λιμενική Εγκατάσταση, δηλαδή στον τομέα εξωτερικού του λιμένα, από κοινού με τα άλλα υπόχρεα πλοία.

Η Δ.Λ.Π του Υ.Ε.Ν με υπογραφή του διευθυντού της Πλοιάρχου Γιάννη Πρωτόπαπα, έσπευσε, όπως πάντα, με το α.π 8114.1/7.2.2006 έγγραφο της να πάρει άμεσα ξεκάθαρη θέση: «Στις υπόχρεες για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS εγκαταστάσεις, η ταυτόχρονη εξυπηρέτηση υπόχρεων και μη υπόχρεων πλοίων δεν είναι συμβατή».

Ακόμη με τη α.π 1402/24.6.2006 επιστολή μου ζητούσα διευκρινήσεις, για το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του εγκεκριμένου Σ.Α.Λ.Ε, από την ΔΕ.Δ.Α.Π.Λ.Ε/Υ.Ε.Ν.

Στην α.π 3373.6/102/06/07.07.2006 απάντηση της η εν λόγω υπηρεσία μας ενημέρωσε:

1. «Σας... διευκρινίζουμε ότι, τα αιτούμενα από την υπηρεσία μας

στοιχεία, είναι αυτά που περιγράφονται αναλυτικά στην παράγραφο 16.6 του Β' Μέρους του Κώδικα ISPS δηλαδή, το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του κάθε μέτρου ασφαλείας στο εγκεκριμένο Σ.Α.Λ.Ε από τη Λιμενική Εγκατάσταση, εφόσον υπάρχει περίπτωση καθυστέρησης. Επίσης είναι τα προτεινόμενα από την Λ.Ε, εναλλακτικά μέτρα ασφάλειας, για την κάλυψη της ενδιάμεσης χρονικής περιόδου, τα οποία να παρέχουν ισοδύναμο ασφαλείας.

2. Έπειτα από τα προαναφερόμενα η λήψη μέτρων ασφαλείας από το Κ.Λ ΚΕΡΚΥΡΑΣ, μετά την έγκριση των μελετών Α.Α.Λ.Ε-Σ.Α.Λ.Ε, δύναται να ενταχθεί μόνο στη παραπάνω περιγραφόμενη διαδικασία των εναλλακτικών προσωρινών μέτρων, αφού προηγούμενα εγκριθούν από το Υ.Ε.Ν, τόσο το χρονοδιάγραμμα, όσο και τα συγκεκριμένα προτεινόμενα από εσάς εναλλακτικά προσωρινά μέτρα ασφαλείας, ώστε να διασφαλίζεται ότι με αυτά τα μέτρα, παρέχεται ισοδύναμο ασφαλείας. Συναφώς διευκρινίζεται ότι ο Υ.Α.Λ.Ε (Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης) είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την υλοποίηση και εφαρμογή του Σ.Α.Λ.Ε.
3. Υ.Ε.Ν/ΓΓΛΛΠ/ΔΛΠ Γ' όπου κοινοποιείται το παρόν, παρακαλείται για την τυχόν υποβοήθηση του έργου του Υ.Α.Λ.Ε στην εκτίμηση των αιτουμένων στοιχείων, αποστέλλοντας σε αυτόν συγκεκριμένες πληροφορίες (όπως για εκτιμώμενους χρόνους πρόσληψης αναγκαίου προσωπικού ασφαλείας, προμήθειας παραλαβής εξοπλισμού κ.λπ.), σύμφωνα με το α.π 8114.1/71/06/05.06.2006 έγγραφο της.
4. Παρακαλούμε για την κατά το συντομότερο δυνατόν αποστολή των αιτουμένων στοιχείων».

Λόγω όμως της πολυπλοκότητας του θέματος, των γραφειοκρατικών καθυστερήσεων των αρμοδίων υπηρεσιών του Υ.Ε.Ν στην εναρμόνιση της Ελληνικής νομοθεσίας με τις απαιτήσεις του υπάρχοντος Διεθνούς Νομικού Πλαισίου και την εγνωσμένη αδυναμία της υπηρεσίας του Οργανισμού να αναλάβει με επιτυχία, χωρίς την

τεχνική υποστήριξη ειδικών ασφαλείας τα πρόσθετα αυτά καθήκοντα, προσπάθησα να πληροφορηθώ για την ύπαρξη αξιόπιστων ειδικών εταιριών, για να αναλάβουν το ρόλο του συμβούλου ασφαλείας στον Ο.Λ.ΚΕ.

Τις δύο προηγούμενες χρονιές 2006 και 2007 οι επιθεωρητές της Ε.Ε για θέματα ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, είχαν επισκεφθεί διαδοχικά τον Ο.Λ.Π (Πειραιώς) και τον Ο.Λ.ΠΑ (Πάτρα) και υπήρχαν εκτιμήσεις, ότι την επόμενη χρονιά 2008 θα ανηφόριζαν για Κέρκυρα, λόγω και του μεγάλου αριθμού διεθνών πλόων που φιλοξενούσε κάθε τουριστική περίοδο η λιμενική μας εγκατάσταση.

Είχα την πληροφόρηση ότι οι δύο προηγούμενοι Οργανισμοί και ιδιαίτερα της Πάτρας δεν μπόρεσαν με επιτυχία να ανταποκριθούν στους σχετικούς αυστηρότατους ελέγχους των επιθεωρητών και διακινδύνευσε η χώρα μας την παραπομπή της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Κανείς από τους δύο αυτούς Οργανισμούς δεν είχε ιδιωτική εταιρία φύλαξης και τον ρόλο αυτόν παρατύπως, τον είχαν αναλάβει χωρίς βέβαια τα διακριτικά τους, λιμενικοί προσποιούμενοι τους security.

Γεγονός που ήλθε αργότερα σε γνώση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, λόγω της διαμαρτυρίας που της έστειλε η συνδικαλιστική τους ένωση, επειδή δεν είχαν πληρωθεί, όπως η Ελληνική νομοθεσία όριζε, για την απασχόληση σε εκτός του αντικειμένου τους εργασία! Η πολυπληθής Λιμενική δύναμη που ανέλαβε τις ημέρες της επιθεώρησης να αντικαταστήσει τους ιδιωτικούς φρουρούς, είχε μετακινηθεί από την Αθήνα στην Πάτρα και είχε φιλοξενηθεί σε ξενοδοχεία.

Στις 29 Απριλίου 2008 λάβαμε, εκτός άλλων που είχαν ήδη εκδηλώσει ενδιαφέρον, με το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, επιστολή με πληθώρα επίσης αποδεκτών, από τον εκτελεστικό διαχειριστή της εταιρίας Viamar Ltd Κώστα Κάβδα. Με τον οποίο είχα γνωριστεί από την περίοδο που ήμουν πρόεδρος της Ομάδας Κοινοβουλευτικού Έργου της Ν.Δ για τον Τουρισμό, στα πλαίσια της συνεργασίας μου με την αεροπορική εταιρία Golder για προβλήματα του αεροδρομίου του Ελληνικού.

Είχα από τότε σχηματίσει πολύ καλή εικόνα, για την υπευθυνότητα του και τις γνώσεις του στα θέματα διαχείρισης και ασφάλειας

των αερολιμένων.

Με την επιστολή αυτή μας παρείχε, την πληροφόρηση που εναγωνίως ψάχναμε.

«Στην συνεχή προσπάθεια για την άμεση και τεκμηριωμένη ενημέρωση των υφιστάμενων αλλά και των εν δυνάμει πελατών μας, θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε για τις συνεχείς εξελίξεις που αφορούν την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και τη λειτουργία των Λιμενικών Εγκαταστάσεων.

Με την πρόσφατη δημοσίευση του νόμου 3622/2007 (ΦΕΚ Α-281/20.12.2007) του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π για την ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις, εκδόθηκε η πρώτη από μία σειρά Υπουργικών αποφάσεων, που πρόκειται σύντομα να εκδοθούν, για την υλοποίηση των σχετικών απαιτήσεων του νόμου, σύμφωνα με την σχετική του πρόβλεψη.

Η εν λόγω Υ.Α με αριθμό 4434.1/01/2008 (ΦΕΚ Β/590/07-04-2008) ...

Η σταδιακή ανάληψη από τον ΟΛΚΕ των εκ του νόμου αρμοδιοτήτων του ως γενικού διαχειριστή της ζώνης λιμένα ακόμη και σε θέματα ασφάλειας, είχε δημιουργήσει δυσaráσκεια στη γραφειοκρατία του Λιμεναρχείου και ιδιαίτερα στη νέα μετά τον Ε. Καλαμπαλίκη διοίκηση του. Η δυσaráσκεια αυτή είχε εκδηλωθεί και με συγκεκριμένα έγγραφα. Χαρακτηριστική περίπτωση το α.π 8114.1/11/08/08.05.2008 έγγραφο του Κ.Α.Κ.

1. «... στη συνέχεια των από 7.5.2008 εγγράφων σας με τα οποία εγκρίνατε την είσοδο την 8.5.2008 λεωφορείων – οδηγών για την μεταφορά αποκλειστικά επιβατών των κρουαζιεροπλοίων ADRIANA και SPLENDOR OF THE SEA που συμμετέχουν σε τοπικές εκδρομές εκτός πόλεως και την απευθείας έξοδο τους από την κεντρική πύλη άνευ αποσκευών (περιηγητές), «ως αποκλειστικός φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα και ως υπεύθυνος για την εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων, παρακαλούμε να μας γνωρίσετε άμεσα:
 - Τι μέτρα ασφαλείας λαμβάνετε αναφορικά με την εφαρμογή του Σ.Α.Λ.Ε, και ιδιαίτερα για τον έλεγχο του μεγάλου αριθ-

μού λεωφορείων που εγκρίνετε την είσοδο στο λιμένα.

- Αν έχετε προβεί σε έλεγχο των οδηγών- λεωφορείων (άδειες- διπλώματα κ.λπ.) για τα οποία εγκρίνετε την είσοδο.
 - Αν έχετε ελέγξει ότι οι υπόψη εκδρομές θα γίνονται εκτός πόλης. Ο ταξιδιωτικός πράκτορας του K/P SPLENDOR OF THE SEA, σήμερα το πρωί μας ανέφερε ότι ορισμένα εκ των εγκεκριμένων λεωφορείων θα διέρχονται και εκ της πόλης της Κέρκυρας. Οπότε απαιτείται διευκρίνιση εκ μέρους σας.
2. Με ποίου την ευθύνη θα διαπιστώνεται η απευθείας έξοδος των περιηγητών άνευ αποσκευών, η Υπηρεσία μας με τα μέσα και το προσωπικό που διαθέτει συνεχίζει να λαμβάνει μέτρα ασφάλειας- τροχονομίας κ.λπ. στην λιμενική εγκατάσταση K/P, τα οποία για να λειτουργήσουν ικανοποιητικά με τα σημερινά δεδομένα, απαιτούν συνεργασία – πρόσθετο εξοπλισμό, περιορισμό σε ανεκτό αριθμό του μεγάλου αριθμού λεωφορείων, που επιτρέπετε την είσοδο κ.λπ.
 3. Λαμβάνοντας δε υπόψη το γνωστό αίτημα των οδηγών TAXI, φρονούμε ότι θα πρέπει να αντιμετωπίσετε συνολικά στα πλαίσια χρηστής διοίκησης, με γνώμονα την εύρυθμη λειτουργία του λιμένα, για να μη διαταράσσεται από την έλλειψη προσυνεννόησης και συνεργασίας.
 4. Παραμένουμε στην διάθεση σας για την αντιμετώπιση επίλυση του θέματος».

Δηλαδή η είσοδος κενών λεωφορείων στη ελεγχόμενη Λιμενική Εγκατάσταση μετά από αντίστοιχα αιτήματα των πλοιάρχων κρουαζιερόπλοιων που προήρχοντο από Ελληνικά ή Κοινοτικά λιμάνια και η απευθείας έξοδος των περιηγητών άνευ αποσκευών, ανησυχούσε το Λιμεναρχείο, ενώ η μέχρι εκείνη τη στιγμή, συσσώρευση πολλαπλάσιων λεωφορείων και ταξί σε ένα περιορισμένο χώρο εκτός της πύλης του τομέα εξωτερικού και εντός του χώρου του κεντρικού λιμένα και η επιβίβαση στον ίδιο χώρο των εκδρομών στα λεωφορεία και τα ταξί, δεν ανησυχούσε το Λιμεναρχείο;

Σημειωτέον ότι η ανεξέλεγκτη κυκλοφορία πεζών, οχημάτων, μηχανημάτων και πολυαρίθμων ταξί, στη ζώνη αποκλειστικής ευθύνης του Λιμεναρχείου, δηλαδή στους χώρους του Λιμένου εκτός του τομέα εξωτερικού, δεν ανησυχούσε την Λιμενική Αρχή, παρά τις έντονες κατά καιρούς διαμαρτυρίες μας και την ανησυχούσαν τα μέτρα που εμείς είχαμε πάρει για να διευκολύνουμε, την χωρίς καθυστέρησης έξοδο των εκδρομών;

Δεν γνωρίζω τους λόγους του ενδιαφέροντος του Κ.Α.Κ για τα ταξί, γεγονός όμως είναι ότι τις επόμενες ημέρες που μας στάλθηκε το παραπάνω έγγραφο του, οι οδηγοί των ταξί απέκλεισαν διαμαρτυρόμενοι την πύλη του τομέα εξωτερικού και παρέμειναν για αρκετό χρονικό διάστημα, χωρίς να παρέμβει το Λιμεναρχείο. Μετά την δική μου παρέμβαση στην Εισαγγελία και το εν συνεχεία τηλεφώνημα του αρμόδιου Αντεισαγγελέα προς τον Λιμενάρχη για την άμεση λήψη μέτρων, σε μηδενικό χρόνο, πριν την άφιξη των λιμενικών οργάνων από το σε απόσταση 200 περίπου μέτρων κτίριο του Λιμεναρχείου, οι οδηγοί των ταξί είχαν αποχωρήσει! Με επιστολή – πρόσκληση μας ενημερώσαμε όλους τους εμπλεκόμενους κρατικούς και μη φορείς στα θέματα λειτουργίας του τομέα εξωτερικού του λιμένα, ότι ο Οργανισμός μας, σε συνεργασία με την Εταιρεία Εξειδικευμένων Συμβούλων Ασφαλείας ABIAMAP ΕΠΕ, διοργανώνει την Δευτέρα 12 Μαΐου 2008 Εκπαιδευτικό Σεμινάριο, με θέμα την εφαρμογή των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, σε εφαρμογή των σχετικών απαιτήσεων της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74, του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων και των εγκυκλίων του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π, για την συνεχή εκπαίδευση- ενημέρωση όλων όσων έχουν καθήκοντα ασφαλείας ή εμπλέκονται στην λειτουργία Λιμενικών Εγκαταστάσεων. Στο εν λόγω εκπαιδευτικό σεμινάριο πέραν του προσωπικού της ΟΛΚΕ Α.Ε και της αρμοδίας Λιμενικής Αρχής, μπορούν να συμμετάσχουν εφ' όσον το επιθυμούν και εκπρόσωποι άλλων Λιμενικών εγκαταστάσεων του Νησιού μας, εκπρόσωποι η πράκτορες ναυτιλιακών εταιρειών, καθώς και όσοι καθ' οιονδήποτε τρόπο εμπλέκονται στην λειτουργία της ΟΛΚΕ Α.Ε.

Συμπληρωματικά θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε ότι πέραν

του ανωτέρω Εκπαιδευτικού Σεμιναρίου, η ΟΛΚΕ Α.Ε πρόκειται να οργανώσει, εντός του μηνός Ιουνίου 2008 και Άσκηση Ασφαλείας στην οποία με βάση της απαιτήσεις του Ν 3622/2007 συμμετέχουν υποχρεωτικά, τόσο το προσωπικό του Οργανισμού, όσο και οι εξωτερικές υπηρεσίες παροχής βοήθειας (Λιμενική Αρχή, Αστυνομία, Ε.Κ.Α.Β, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση κ.λπ.).

Παράλληλα βρίσκεται σε εξέλιξη, σε εφαρμογή με βάση τις απαιτήσεις του Ν. 3622/2007 και σχετικής Διαταγής του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π, η διαδικασία σύστασης της «Αρχής Ασφάλειας Λιμένα», στην οποία θα συμμετέχουν εκπρόσωποι της Λιμενικής Αρχής, Αστυνομίας, Τελωνιακής Αρχής, Πολιτικής προστασίας και οι Υπεύθυνοι Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, θεωρούμε ότι η συμμετοχή των εκπροσώπων σας στο εν λόγω εκπαιδευτικό σεμινάριο θα είναι χρήσιμη και ουσιαστική για την κατανόηση των απαιτήσεων του νέου θεσμικού πλαισίου, για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και για τον λόγο αυτό σας προσκαλούμε να συμμετάσχετε. Όπως ήδη είχαμε με την παραπάνω επιστολή μας προαναγγείλει, με το έγγραφο μας α.π 1275/05.06.2008 προς το Κεντρικό Λιμεναρχείο Κέρκυρας Γραφείο Κεντρικού Λιμενάρχη, ανακοινώσαμε την «Οργάνωση Ετήσιας Άσκησης Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης» για τις 24 Ιουνίου 2008, επισυνάπτοντας: Συνοπτικό Σενάριο Άσκησης Ασφαλείας.

«Παρακαλούμε για την συμμετοχή της Υπηρεσίας σας γνωστοποιώντας και τα ονόματα των εκπροσώπων σας, που θα συμμετάσχουν στην ανωτέρω Άσκηση Ασφαλείας για τον κατάλληλο προγραμματισμό μας.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του εγκεκριμένου από το Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π Σχέδιο Ασφαλείας της Λιμενικής μας Εγκατάστασης, η συνδρομή της Λιμενικής Αρχής σε περίπτωση πραγματικού συμβάντος ασφαλείας, πέρα της εφαρμογής των απαιτήσεων: 1. Π.Δ 56/2004 Εναρμόνιση Κεφαλαίου Χ1-2 Δ.Σ SOLAS και Κώδικα ISPS στην Ελληνική Νομοθεσία 2. Κανονισμός (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την βελτίωση της ασφάλειας στα Πλοία και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις 3. Ν. 3622/2007 για την ενίσχυση της ασφάλειας

πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις, σας γνωρίζουμε ότι η Λιμενική μας Εγκατάσταση «Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας» που βρίσκεται στο Νέο Επιβατικό Σταθμό στο Νέο Λιμένα, πρόκειται να πραγματοποιήσει την ετήσια Άσκηση Ασφαλείας την 24η Ιουνίου 2008 και μεταξύ των ωρών 10.00 – 14.00. Η Άσκηση ασφαλείας που θα πραγματοποιηθεί, αποφασίσθηκε να είναι «Άσκηση Ασφαλείας επί Χάρτου» όπως προβλέπεται στο εγκεκριμένο από το Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π Σχέδιο Ασφαλείας, σε κατάλληλα εξοπλισμένους χώρους της Εταιρίας (Λεπτομέρειες στο συνημμένο Σενάριο της Άσκησης).

Αρμόδιος για τον συντονισμό των όποιων ενεργειών κρίνονται απαραίτητες τόσο για την οργάνωση και πραγματοποίηση της Άσκησης Ασφαλείας όσο και κατά την διάρκεια εκδήλωσης και εξέλιξης ενδεχόμενων πραγματικών συμβάντων ασφαλείας, έχει ορισθεί ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της Λιμενικής μας Εγκατάστασης (Υ.Α.Λ.Ε) Αριστείδης Μπατσούλης (υπάλληλος του Ο.Λ.ΚΕ).

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για την συνεργασία σας».

Ενώ ο Οργανισμός μας είχε σημαντικά προχωρήσει στα καθήκοντα ασφαλείας που του είχαν ανατεθεί και με δεδομένη την υποχρέωση από το Σ.Α.Λ.Ε αλλά και από την αδυναμία του ΟΛΚΕ να καλύψει με το δικό του προσωπικό ασφαλείας τα προβλεπόμενα μέτρα, ανέθεσε την διενέργεια των προβλεπομένων ελέγχων και ερευνών ασφαλείας σε ιδιωτική επιχείρηση ασφαλείας. Η οποία με την α.π 17110/20.3.2008 αίτηση της προς το Κ.Λ.Κ, ζήτησε την έκδοση της προβλεπόμενης άδειας αστυνομικής φύσεως, με βάση τις προβλέψεις της παραγράφου ζ του άρθρου 1 του Ν. 2518/1997, όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 2801/2000.

Το Κεντρικό Λιμεναρχείο Κερκύρας της απάντησε με το α.π 8114.1/17/08/10.6.2008 έγγραφο του: «ότι πρόκειται να εκδοθεί η προβλεπόμενη στην παρ. 3 του άρθρου 5 του Ν. 3622/2007 Υπουργική Απόφαση (Υ.Α.) που θα ρυθμίζει τις σχετικές προϋποθέσεις και μέχρι τότε δεν θα μπορούσε να εκδώσει την αιτηθείσα άδεια.

Τα παραπάνω μεταξύ άλλων περιέχονται στο α.π 9/26.06,2008 έγγραφο μας προς την Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π/ΚΝΠ/ΔΕΔΑΠΛΕ-Γ με παράλληλη κοινοποίηση του στο γραφείο του Υπουργού/ΥΕΝΑΝΠ, στον Γ.

Γ/Γ.Γ.Α.Α.Π και στο Κ.Α.Κ.

Στο ίδιο έγγραφο μας, πέραν των προσωπικών μας επαφών, προσθέταμε:

«Αν και καταρχήν συμφωνούμε με την ανωτέρω θέση του Κ.Α.Κ, θεωρούμε ότι η μη εισέτι έκδοση της προβλεπόμενης από το σχετικό άρθρο του νόμου Υ.Α και μέχρι την έκδοση της, εξακολουθεί να ισχύει το υφιστάμενο καθεστώς όπως αυτό ρυθμίζεται από τη παράγραφο ζ του άρθρου 1 του Ν. ζ του άρθρου 1 Ν. 2598/1997, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το Ν. 2801/2000. Σε διαφορετική περίπτωση, το κενό του εν λόγω νόμου, θα οδηγούσε σε ουσιαστική αδυναμία εφαρμογής των προβλεπομένων από το εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας διαδικασιών στην Λιμενική μας εγκατάσταση, που ήδη έχουν εγκριθεί από την Υπηρεσία σας, με όλες τις συνέπειες για την ασφάλεια της, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε ανεξέλεγκτες καταστάσεις, με το δεδομένο ότι η Λιμενική μας Εγκατάσταση εξυπηρετεί μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων καθώς και πολύ μεγάλο αριθμό Ελλήνων και αλλοδαπών επισκεπτών.

Παράλληλα η κατάσταση αυτή θα μπορούσε να δημιουργήσει δυσμενή σχόλια και κρητική σε βάρος του Οργανισμού μας και της Χώρας γενικότερα για την μη εφαρμογή των προβλεπόμενων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, με ενδεχόμενες ανεξέλεγκτες συνέπειες για τον τουρισμό του νησιού μας.

Με βάση τα παραπάνω θα θέλαμε να παρακαλέσουμε για την σύμφωνη γνώμη σας για τη καταρχήν και με βάση το ισχύον (παλαιό) καθεστώς χορήγηση προσωρινής έγκρισης από την Λιμενική Αρχή Κέρκυρας προς την αιτούσα εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, μέχρι την έκδοση της κατά τα ανωτέρω Υπουργικής Απόφασης, οπότε και θα επανεξετασθεί η εν λόγω προσωρινή έγκριση, με βάση της απαιτήσεις της υπό έκδοσης Υ.Α.

Προσβλέποντας στη θετική σας γνωμοδότηση θα θέλαμε να σας επισημάνουμε το επείγον του θέματος για μία γρήγορη και αποφασιστική αντιμετώπιση του, που θα δώσει την δυνατότητα στη Διοίκηση της ΟΛΚΕ Α.Ε, να υλοποιήσει το ταχύτερο δυνατόν, όλες τις απαιτήσεις ασφαλείας των εγκαταστάσεων της».

Εν τω μεταξύ το Δ.Σ του Οργανισμού μας είχε εγκρίνει, τις προ-

βλεπόμενε προμήθειες του εξοπλισμού ασφαλείας στη συνεδρίαση του της 14ης Ιουλίου 2008.

Στις 08.08.2008 λάβαμε από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος το α.π 136 έγγραφο, σε απάντηση του από 28.5.2008 δικού μας εμπιστευτικού εγγράφου και του από 27.6.2008 υπομνήματος μας προς το Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π, που αν μη τι άλλο φανέρωνε την ελλιπή ενημέρωση που είχε για τις συνθήκες λειτουργίας του Κ.Λ.Κ αλλά και γενικότερα των λιμένων της χώρας. Αντί να απαντήσει στο περιεχόμενο τους, πέρασε σε αντεπίθεση προς τον Οργανισμό μας.

Επειδή πρόκειται για ένα κείμενο που πρέπει να αποτυπωθεί, προκειμένου τουλάχιστον να δικαιωθεί ο πρώην Υπουργός Προστασίας του Πολίτη Μιχάλης Χρυσοχοϊδης για τις θέσεις του, περί μετατροπής του Λιμενικού Σώματος σε Ακτοφυλακή, δηλαδή να τεθεί εκτός της διοίκησης των λιμένων της χώρας, θα το παραθέσω αυτούσιο.

1. Σε συνέχεια των δύο παραπάνω σχετικών και της αλληλογραφίας η οποία διεξήχθη μεταξύ των υπηρεσιών του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π προέκυψε ότι ορισμένες διαδικασίες για την συμμόρφωση του Οργανισμού σας προς τις απαιτήσεις της Εθνικής Νομοθεσίας και των προβλεπομένων από τους αρμόδιους διεθνείς Οργανισμούς, δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί.

Επιπλέον η αντιμετώπιση εκ μέρους σας θεμάτων του λιμένα, όπως η ρύθμιση της αγκυροβολίας των πλοίων, η εκφόρτωση αδρανών υλικών, ως επίσης και τα θέματα που άπτονται της εφαρμογής Μέτρων Ασφάλειας του Λιμένα (Κώδικας ISPS), δεν έχουν προωθηθεί σε συνεργασία με την Λιμενική Αρχή, με αποτέλεσμα να υπάρχουν αποκλίσεις από την κείμενη νομοθεσία και από την υπάρχουσα εκκρεμότητα να επηρεάζεται η λειτουργικότητα και ασφάλεια του λιμένα.

2. Ύστερα από τα προαναφερόμενα ευελπιστούμε για την έγκαιρη ανταπόκριση σας επί των θεμάτων αρμοδιότητάς σας, ώστε να επιτευχθεί ο κοινός στόχος που είναι η αναβάθμιση των Υπηρεσιών του Λιμένα Κέρκυρας»!!!

Μετά από λίγες ημέρες και συγκεκριμένα στις 12.8.2008 κληθήκαμε μαζί με τον Υ.Α.Λ.Ε.Α. Μπατσούλη και τον νέο Λιμενάρχη Γ. Κοντόπουλο πού είχε αντικαταστήσει τον μετατεθέντα συνάδελφο

του, στο Υπουργείο σε σύσκεψη υπό την Προεδρία του Διευθυντή της ΔΕΔΑΠΛΕ/ΥΕΝΑΝΠ Πλοίαρχου Λ.Σ Κ. Κουνουγέρη, με θέμα ημερησίας διάταξης της υπηρεσιακής σύσκεψης, την προετοιμασία της Λιμενικής Εγκατάστασης του Ο.Λ. Κέρκυρας & Λιμένα Κέρκυρας εν όψει της επιθεώρησης τους από τους Επιθεωρητές της Ε.Ε στο χρονικό διάστημα από 02.9.2008 έως και 03.9.2008. Μεταξύ των θεμάτων της σύσκεψης ήταν και η ανάγκη «επίσπευσης της υπογραφής του σχεδίου Υ.Α με τον τίτλο «Καθορισμός όρων και προϋποθέσεων έκδοσης από τις Λιμενικές Αρχές άδειας, για την διενέργεια από ιδιωτικές παροχής υπηρεσιών ασφάλειας των προβλεπομένων από τα εγκεκριμένα Σχέδια Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΣΑ-ΛΕ) ελέγχων ασφάλειας» και η εφαρμογή της ειδικά για τον λιμένα Κέρκυρας πριν από τη δημοσίευση της, προκειμένου το προσωπικό ασφαλείας ιδιωτικής εταιρείας, να αναλάβει όσον το δυνατόν γρηγορότερα τα καθήκοντα του, τα οποία θα πρέπει να γνωρίζει καλά σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας».

Όταν ενημέρωσα, ότι ήδη διαθέτουμε ιδιωτική εταιρία υπηρεσιών ασφαλείας και ότι τους έχουμε εκπαιδεύσει και έχουμε κάνει και άσκηση, παρενέβη ο Πλοίαρχος και με ρώτησε πως τους προσλάβαμε, αφού δεν είχαμε πάρει έγκριση. Η άμεση απάντησή μου ήταν «με δική μου ευθύνη» και το θέμα τελείωσε εκεί!

Επίσης συζητήθηκε η ανάγκη επίσπευσης της συγκρότησης της Αρχής Ασφαλείας του Λιμένα Κέρκυρας. Την ευθύνη της συγκρότησης της, της σύνταξης των σχεδίων Α.Α.Λ.Ε και Σ.Α.Λ.Ε και της λήψης των προβλεπομένων μέτρων, είχε από τον σχετικό νόμο ο Πρόεδρος της Κεντρικής Λιμενάρχης Κερκύρας.

Στο τριήμερο της επιθεώρησης από τους επιθεωρητές της Ε.Ε του Λιμένος Κέρκυρας, μετά τον έλεγχο της Λιμενικής μας Εγκατάστασης (τομέας εξωτερικού του Λιμένα), ζήτησαν να επιθεωρήσουν και το υπόλοιπο λιμάνι που ήταν της αρμοδιότητας της Αρχής Λιμένα, οπότε ο αρμόδιος εκπρόσωπος της ΔΕΔΑΠΛΕ/Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π που τούς συνόδευε, απάντησε «δεν είμαστε έτοιμοι»!

Εκείνη τη στιγμή θυμήθηκα το έγγραφο που προσωπικά μου έστειλε ο Αρχηγός του Λ.Σ και βέβαια τα σχετικά έγγραφα του προκάτοχου του Λιμενάρχη Γ. Κοντόπουλου, για τα όσα προφορικά και

εγγράφως μού είχε προσωπικά καταλογίσει!

Πολύ πριν από το έγγραφο του Αρχηγού του Λ.Σ και της σύσκεψης στο Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π και συγκεκριμένα στις 04.7.2008 είχαμε υποβάλει με το α.π Ε. 11 έγγραφο μας στην ΔΕΔΑΠΛΕ για έγκριση, ως είχαμε εκ του νόμου υποχρέωση, την από 15.5.2008 συνταχθείσα ετήσια ανασκόπηση ασφαλείας της Λιμενικής μας Εγκατάστασης, πού έφερε τον αριθμό ταυτότητας IMO GRCFU-0002. Η οποία τελικά εγκρίθηκε με την α.π 4432.7/08/08/01.08.2008 απόφαση της ΔΕΔΑΠΛΕ – γ/ΥΕΝΑΝΠ. Επίσης από τις 8 Ιουνίου 2008 ο Οργανισμός μας είχε συντάξει το Εγχειρίδιο Διαδικασιών Έκδοσης & Διαχείρισης Καρτών Ελέγχου Πρόσβασης στη Λιμενική μας Εγκατάσταση, στις εισόδους και εξόδους της οποίας είχαν τοποθετηθεί καρτοδέκτες, τουρνικέ και λοιπά συστήματα ασφαλείας.

Στη συνέχεια μετά από έντονες πιέσεις μας, εκδόθηκε η α.π 4434.1/02/08/27-08-2008 Υπουργική Απόφαση «Καθορισμός όρων και προϋποθέσεων έκδοσης από τις Λιμενικές Αρχές άδειας για την διενέργεια από ιδιωτικές εταιρίες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, των προβλεπομένων από τα εγκεκριμένα Σχέδια Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΣΑΛΕ), ελέγχων ασφαλείας».

Η καθυστέρηση έκδοσης της Απόφασης του Υπουργού Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π οφειλετο στην αντίδραση του, στην απαίτηση των Λιμενικών να επιβαρύνουν την χορήγηση των αδειών, με υπέρμετρα τέλη, υπέρ του Ειδικού Λογαριασμού Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας (Ε.Λ.Κ.Λ.Α) της Λιμενικής Αρχής που εκδίδει την άδεια και υπέρ του Ειδικού Κλάδου Οικονομικής Ενίσχυσης Μερισματούχων Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού (Ε.Κ.Ο.Ε.Μ.Ν). Κάτω από την πίεση του χρόνου, ο Υπουργός αναγκάστηκε να υπογράψει έστω και μειωμένα, τέλη 700 ευρώ για την έκδοση της άδειας και 350 ευρώ για κάθε ανανέωση της υπέρ του Ε.Λ.Κ.Λ.Α και 700 ευρώ και 350 ευρώ αντίστοιχα υπέρ του Ε.Κ.Ο.Ε.Μ.Ν!

Μετά την έκδοση της άδειας στην Εταιρεία Security Mondiarol και την προβλεπόμενη αντικατάσταση των λιμενικών από την κεντρική πύλη της Λιμενικής μας Εγκατάστασης με προσωπικό της ως άνω εταιρείας, με το α.π 2233/28.08.2008 έγγραφο μας ενεργοποιήσαμε την από 29.8.2008 με αριθμ. 104/27.08.08 απόφαση του Δ.Σ του

Οργανισμού μας που είχαμε ήδη πάρει προκειμένου να μη υπάρχουν περαιτέρω καθυστερήσεις, για τέσσερις (4) πρόσθετες θέσεις φύλαξης «για χρονικά διαστήματα πού είναι απολύτως αναγκαία κατά την διάρκεια του 24ώρου».

Η επίσπευση αυτή των διαδικασιών πού με υπέρμετρη προσπάθεια πετύχαμε και η καλή προσωπική μου επαφή με τον υποδιοικητή του Κλιμακίου Ειδικών Αποστολών του Λ.Σ. Θανάση... για άμεση αντικατάσταση της φρουράς του φυλακίου εισόδου, παρά την προθεσμία των 2-3 ημερών που αρχικά είχε ορίσει η διοίκηση του Λιμεναρχείου, μας γλύτωσε ... από περιπέτειες. Όπως διαπιστώθηκε μετά την αναχώρηση των τριών (3) επιθεωρητών της Ε.Ε, υποψιασμένοι πλέον από τις Ελληνικές «πονηριές» των επιθεωρήσεων που είχαν κάνει σε άλλα Ελληνικά λιμάνια τα προηγούμενα χρόνια, ένας από αυτούς είχε έλθει στην Κέρκυρα 2-3 ημέρες ενωρίτερα από τους άλλους δύο και είχε μείνει σε άλλο Ξενοδοχείο, από το πρώην Χίλτον που είχε κλεισθεί για τη διαμονή τους, κάπου στην Παλαιοκαστρίτσα. Είχε «στηθεί» για μεγάλα χρονικά διαστήματα, δύο ημέρες ενωρίτερα από την προκαθορισμένη ημέρα της επιθεώρησης, έξω από την πύλη της Λιμενικής μας Εγκατάστασης και παρατηρούσε αν εφαρμόζαμε τους προβλεπόμενους ελέγχους! Αν είχε εφαρμοστεί το χρονοδιάγραμμα του Λιμεναρχείου για την απομάκρυνση των λιμενικών από την πύλη, θα είχαμε πρόβλημα.

Στις 2 Σεπτεμβρίου το κλιμάκιο των τριών (3) επιθεωρητών, συνοδευόμενο από τον εκπρόσωπο του ΥΕΝΑΝΠ/ΓΤΛΛΠ/ΔΛΠ Πλοίαρχο ΛΣ Χρ. Καρβούνη και τον εκπρόσωπο του ΥΕΝΑΝΠ/ΚΕΕΠ/ΔΕΔΑΠΛΕ Πλωτάρχη Λ.Σ Ελ. Πετρόπουλο, ήλθε στα γραφεία μας.

Σοβαροί, σχεδόν αμίλητοι ξεκίνησαν άμεσα την επιθεώρηση. Ζητούσαν πληροφόρηση για τις ενέργειες μας και μετά τις απαντήσεις του Υ.Α.Λ.Ε, ζητούσαν την αντίστοιχη τεκμηρίωση των απαντήσεων του. Όταν ο Άρης Μπατσούλης σηκωνόταν να πάει να φέρει τα στοιχεία από το γραφείο ασφαλείας που είχαμε ήδη δημιουργήσει με ελεγχόμενη από καρτοδέκτη πρόσβαση, τον ακολουθούσε ένας από τους τρεις επιθεωρητές, για να διαπιστώσει αν τα είχαμε ασφαλισμένα, σύμφωνα με τις προβλέψεις του εγκεκριμένου σχεδίου ασφαλείας. Μέσα από ένα κωδικοποιημένο έντυπο πού είχαν, υπέβαλαν δεκάδες

ερωτήσεων στον Α. Μπατσούλη, τις δε απαντήσεις του κατέγραφαν στο ειδικό αυτό έντυπο.

Συνοδεύοντο από δύο διαβαθμισμένες μεταφράστριες που είχαν φέρει μαζί τους, που εναλλασσόταν στη μετάφραση, σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα.

Μετά από ώρες εξαντλητικής δουλειάς, ζήτησαν να καλέσουμε ταξί για να επιστρέψουν στο Ξενοδοχείο τους και όρισαν νέο ραντεβού την επομένη 9 π.μ στα γραφεία μας. Προσφέρθηκα να τους συνοδεύσω στο Ξενοδοχείο τους, προφασιζόμενος ότι ήταν στην διαδρομή του σπιτιού μου. Μετά από κάποιους αρχικούς δισταγμούς, τελικά το αποδέχθηκαν. Προσφέρθηκα την επομένη το πρωί να περάσω να τους πάρω και αποδέχτηκαν με την παρατήρηση στις 9π.μ, πρέπει να είμαστε στα γραφεία του Οργανισμού!

Επειδή είχα αντιληφθεί την υποψία τους για την ενδεχόμενη πρόθεση μας να τους καθυστερήσουμε, τις 8.30 π.μ βρισκόμουν ήδη στο Ξενοδοχείο τους. Με έκπληξη πληροφορήθηκα, ότι είχαν πάρει πριν από λίγο ταξί και έφυγαν. Μόλις βγήκα από το Ξενοδοχείο, τους βρήκα την στιγμή που επιβιβάζονταν στο ταξί, τους πλησίασα και τους ρώτησα γιατί δεν με περίμεναν όπως είχαμε συμφωνήσει και η απάντηση τους ήταν: «Πιστεύαμε ότι θα καθυστερούσες»! Τους ακολούθησα με το αυτοκίνητο μου και όταν σταμάτησαν έξω από την κεντρική πύλη του Λιμένος, τους ρώτησα αν ήθελαν να τους μεταφέρω μέχρι τα γραφεία. Αρνήθηκαν και προτίμησαν να διανύσουν τα 500 περίπου μέτρα μέχρι τα γραφεία μας πεζή, προφανώς για να παρατηρήσουν την λειτουργία του λιμένος.

Η επιθεώρηση την δεύτερη αυτή ημέρα αναλώθηκε στον έλεγχο του επιβατικού σταθμού και γενικά σε όλη την επιφάνεια της Λιμενικής Εγκατάστασης. Υπέβαλαν σειρά ερωτήσεων σε φύλακα της εταιρείας φύλαξης που συνάντησαν στον επιβατικό σταθμό, οι απαντήσεις του οποίου τους εξέπληξαν για την ορθότητα τους. Έκαναν επίσης έλεγχο των εγκαταστάσεων του φυλακίου της πύλης και υπέβαλαν σχετικές ερωτήσεις για τα μέτρα που εφαρμόζαμε.

Περπατώντας στη Λιμενική Εγκατάσταση, ο ένας από αυτούς έπιασε και τίναξε τους αισθητήρες που υπήρχαν πάνω στην περίφραξη απέναντι από τα «Καρνάγια».

Το μικρό όμως αυτό τμήμα, όπως με πληροφόρησαν αργότερα από το Λιμεναρχείο, που είχε την ευθύνη του εγκατεστημένου συστήματος ασφαλείας C4I, ήταν το μόνο καμένο και δεν λειτουργούσε. Για καλή μας τύχη οι Λιμενικοί του Πύργου Ελέγχου (V.T.S), στον οποίον είχαμε εγκαταστήσει για τις ανάγκες της επιθεώρησης και δικό μας security, παρατηρούσαν με διόπτρα την επιθεώρηση, ανησύχησαν από την ενέργεια αυτή και έστειλαν άμεσα το περιπολικό του Κ.Λ.Κ για να ερευνήσουν το γεγονός!

Εντύπωση τους προξένησε ο πλήρης διαχωρισμός του επιβατικού σταθμού σε δύο εντελώς διαφορετικά και απομονωμένα τμήματα, για τους επιβάτες που προήρχοντο η αναχωρούσαν, από χώρες εντός και εκτός Segthen (π.χ. από Αλβανία), ο οποίος εκτεινέτο και εκτός του επιβατικού σταθμού και μέχρι το αντίστοιχο πλοίο με διάδρομο που δημιουργούσαμε με ειδικά κινητά πλαίσια. Αργότερα ήλθε στην Κέρκυρα και δεύτερο κλιμάκιο επιθεωρητών της Ε.Ε και εξέτασε τα μέτρα ασφαλείας της λιμενικής μας εγκατάστασης για πλοία και επιβάτες που προήρχοντο από χώρες εκτός της συμφωνίας Segthen. Επιθεώρηση που στέφθηκε με απόλυτη επιτυχία και χωρίς καμία απολύτως παρατήρηση.

Μετά το πέρας της επιθεώρησης στις εγκαταστάσεις μας στο τομέα εξωτερικού, οι τρεις επιθεωρητές επέστρεψαν στα γραφεία μας και αποσύρθηκαν σε διάσκεψη και συνέχεια μας ανακοίνωσαν, σε γενικές βέβαια γραμμές, το περιεχόμενο της έκθεσης που θα υπέβαλλαν απευθείας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Όπως ήταν αναμενόμενο η Λιμενική Εγκατάσταση αποκλειστικής ευθύνης του Οργανισμού μας, ανταποκρίθηκε με επιτυχία στους σχετικούς ελέγχους. Κράτησαν μόνο μία επιφύλαξη, που μέχρι εκείνη την στιγμή, δεν είχαν αποφασίσει αν απλά θα την αναφέρουν στην έκθεση τους η θα την καταχωρήσουν ως παρατήρηση. Συγκεκριμένα μας είχαν ρωτήσει με ποιόν τρόπο μετρούσαμε τον αριθμό των προς έλεγχο επιβατών, που το ποσοστό τους ήταν προκαθορισμένο από το σχέδιο ασφαλείας, ανάλογα με το βαθμό ετοιμότητας της εγκατάστασης, που επέβαλλαν οι εκάστοτε επικρατούσες συνθήκες. Τους απαντήσαμε κατ'εκτίμηση, ειδικά στις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων, όπου πολύ συχνά αποβιβάζονταν συγχρόνως χιλιάδες επιβάτες. Επειδή η απάντη-

ση μας δεν τους είχε ικανοποιήσει, τους ρωτήσαμε αν γνωρίζουν πως θάπρεπε να το κάνουμε η ποια εμπειρία είχαν από άλλα λιμάνια του εξωτερικού. Η απάντηση τους ήταν «ούτε εμείς το γνωρίζουμε». Τελικά στην έκθεση τους το καταχώρησαν ως παρατήρηση και κληθήκαμε εγγράφως, μετά από δύο περίπου μήνες να απαντήσουμε. Δώσαμε εγγράφως την απάντηση μας και δεν επανήλθαν.

Μερικούς μήνες αργότερα, στα πλαίσια Κοινοτικού Προγράμματος που συμμετείχαμε από κοινού με άλλα Ελληνικά και Ευρωπαϊκά λιμάνια, είχαμε αποκτήσει λίγο πριν από την παραίτηση μας, ηλεκτρονικές συσκευές που θα μπορούσαμε να μετρήσουμε με κάποια ακρίβεια τους προς έλεγχο επιβάτες, αλλά δεν γνωρίζω, αν τις ενεργοποίησαν οι μετέπειτα διοικήσεις του Οργανισμού. Το κλίμα μετά την ανακοίνωση των αποτελεσμάτων της επιθεώρησης, το άκρως επιφυλακτικό αρχικά κλίμα, βελτιώθηκε αισθητά και έτσι μπορέσαμε να τους ρωτήσουμε. Πως μας βρήκαν σε σχέση με άλλα Ελληνικά και Ευρωπαϊκά λιμάνια που είχαν προηγούμενα επιθεωρήσει; Η απάντηση τους χωρίς κανένα δισταγμό: «Αναμφισβήτητα το νούμερο ένα (1) από τα Ελληνικά και από τα καλύτερα Ευρωπαϊκά». Η σειρά τους βέβαια να μας υποβάλουν την απορία τους: «Γιατί εσείς μπορέσατε και τα φτιάξατε και τα άλλα Ελληνικά λιμάνια δεν μπορούν και μας υποχρεώνουν, να ζητάμε την παραπομπή τους στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο»;

Προσπάθησα να τους εξηγήσω, ότι η εφαρμογή των νέων θεσμών χρειάζεται αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα για να γίνουν αποδεκτοί από την κοινωνία και ακόμη μεγαλύτερο, για τους υπεύθυνους εφαρμογή τους. Όμως από το ελαφρό μειδίαμα τους, φάνηκε ότι δεν τους έπεισα.

Στο φιλικό αυτό κλίμα που δημιουργήθηκε, τους ρώτησα αν θα μπορούσα ως εκπρόσωπος του Οργανισμού, να τους δώσω ένα βιβλίο με την Ιστορία της Κέρκυρας και μία μικρή ασημένια βάρκα που είναι το έμβλημα της Κέρκυρας: Το αποδέχτηκαν και μάλιστα μου ζήτησαν να τους κάνω ιδιόχειρη αφιέρωση στο βιβλίο!

Την ίδια ημέρα Πέμπτη 04/09/2008 με ανακοίνωση μας, κάλέσαμε για την επομένη ημέρα Παρασκευή στα γραφεία μας τους εκπροσώπους των ΜΜΕ του νομού μας, για να τους ενημερώσω

για τα αποτελέσματα της επιθεώρησης της Λιμενικής μας Εγκατάστασης, από τους Επιθεωρητές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ενώ παράλληλα την ίδια ημέρα 04.09.2008 εκδώσαμε το παρακάτω σχετικό δελτίο τύπου:

«Ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας Α.Ε αισθάνεται την υποχρέωση να ευχαριστήσει δημόσια τις Κρατικές Υπηρεσίες του Λιμένα, την εταιρία παροχής υπηρεσιών Ασφαλείας «Mondiarol», τους εργαζόμενους στους χώρους του λιμένα, για την συνεργασία τους και την κατανόηση τους, στην εφαρμογή των νέων βελτιωμένων μέτρων ασφαλείας στη Λιμενική μας Εγκατάσταση.

Ιδιαίτερα θέλουμε να ευχαριστήσουμε τον Πλοίαρχο ΛΣ Χρ, Καρβούνη (εκπρόσωπο ΥΕΝΑΝΠ/ΓΓΛΛΠ/ΔΛΠ), τον Πλωτάρχη ΛΣ Ελ. Πετρόπουλο (εκπρόσωπο ΥΕΝΑΝΠ/ΚΕΕΠ/ΔΕΔΑΠΛΕ), τον Κεντρικό Λιμενάρχη Κερκύρας Αντιπλοίαρχο ΛΣ Γιάννη Κοντόπουλο και τον Υπεύθυνο Ασφαλείας του Οργανισμού μας Διπλωματούχο Μηχανικό Αριστείδη Μπατσούλη, για την πολύτιμη και εποικοδομητική συνεργασία τους, γεγονός που συνέβαλε ουσιαστικά στην εκτίμηση μας, ότι η Λιμενική μας Εγκατάσταση ανταποκρίθηκε με επιτυχία στους ιδιαίτερα δύσκολους και ενδελεχείς ελέγχους ασφαλείας, που διενέργησαν αυτές τις ημέρες οι Επιθεωρητές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που μας επισκέφθηκαν.

Η εκτίμηση μας αυτή, αν τελικά περιληφθεί – όπως αναμένουμε – και στο κείμενο του πορίσματος των γενομένων ελέγχων που θα υποβάλουν απευθείας στη Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα αποτελέσει αναμφισβήτητα τη βάση μιας σαφώς καλύτερης προοπτικής για τον τομέα εξωτερικού του Λιμένα μας και κατ' επέκταση για την τοπική μας Οικονομία».

Παρά τη σαφή βελτίωση των μέτρων ασφαλείας, παρατηρήσαμε προσπάθειες λαθρομεταναστών, να μπουν στα πλοία για Ιταλία από τις παρακείμενες εγκαταστάσεις των «Καρνάγιων».

Βάζανε τα ρούχα τους σε αδιάβροχες σακούλες και μέσα από τη θάλασσα εισχωρούσαν στη μεγάλη προβλήτα. Πέραν των άλλων μέτρων που πήραμε, προμηθευτήκαμε ένα όχημα μάρκας HYUNDAI του τύπου i30 και το παραδώσαμε στην εταιρία φύλαξης στις 01.12.2008.

Οι λαθρομετανάστες είχαν πολύ καλή πληροφόρηση για την ακριβή ώρα αναχώρησης των πλοίων για την Ιταλία έναντι ... αντιπαροχής σε... άτομα, πού σύχναζαν στα απέναντι ερείπια που αυτοί διέμεναν!

Κλείνοντας αυτό το κεφάλαιο της ασφάλειας της Λιμενικής μας Εγκατάστασης (τομέας εξωτερικού του λιμένος) πού είχαμε αποκλειστικά την ευθύνη εφαρμογής του εγκεκριμένου σχεδίου ασφαλείας, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι κατά την διάρκεια της δικής μας θητείας στον Οργανισμό, δεν είχαμε κανένα περιστατικό αναχώρησης λαθρομετανάστη από τη ζώνη ευθύνης μας, γεγονός που θα σήμαινε εκτός άλλων εμπλοκή του Οργανισμού μας με τις Ιταλικές Αρχές, αν διαπιστώνετο σχετικό περιστατικό, κατά την άφιξη του πλοίου σε Ιταλικό Λιμάνι.

Παράλληλα με την 24ώρη φύλαξη που είχαμε εγκαταστήσει, σταμάτησαν και τα περιστατικά κλοπής από χρήστες του λιμένος νερού και ρεύματος, αφού με τον εντοπισμό τους, τους υποβάλαμε σχετικές μηνύσεις.

Παρά το γεγονός που σε ορισμένες περιπτώσεις το αδίκημα διαπιστώνετο με την παρουσία, ύστερα από σχετική δική ειδοποίηση μας, λιμενικών οργάνων, η διοίκηση του Λιμεναρχείου επέμενε να καταθέσουμε σχετικές μηνύσεις, πληρώνοντας και σχετικό παράβολο!

ΠΡΟΤΑΘΕΙΣΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Στην πορεία βελτίωσης της λειτουργίας των λιμένων και υλοποίησης των αναπτυξιακών προγραμμάτων του Οργανισμού μας, καταθέσαμε στα εποπτεύοντα τον Οργανισμό μας Υπουργεία, μία σειρά νομοθετικών ρυθμίσεων προκειμένου να αντιμετωπισθούν προβλήματα που δυσχέραιναν την εύρυθμη λειτουργία των Λιμένων και εμπόδιζαν την ταχεία και ορθολογική ανάπτυξη τους..

Οι επεξεργασμένες και πλήρως καταρτισμένες προτάσεις μας με τη μορφή τροπολογιών στην υπάρχουσα τότε νομοθεσία, παρά το γεγονός ότι αρχικά, για ορισμένες από αυτές είχε γίνει δεκτή η βασιμότητά τους, εντούτοις λόγω γραφειοκρατικών εμποδίων, δεν είχαν ολοκληρωθεί μέχρι την Κυβερνητική μεταβολή του Οκτωβρίου του

2009 και την άμεση υποβολή της παραίτησης μας.

Όπως η περίπτωση της τροπολογίας που αφορούσε τις απαραίτητες «προσθήκες στο Ν. 2932/2001 για την προστασία των χώρων της ζώνης λιμένα» προκειμένου εκτός άλλων, να προωθηθεί ταχύτερα ο σχεδιασμός μας, για την δημιουργία Μαρίνας Μεγάλων Σκαφών Αναψυχής στα «Καρνάγια».

Τροπολογία που έγινε τελικά αποδεκτή από τον Υπουργό ΥΕ-ΝΑΝΠ Μανώλη Κεφαλογιάννη, αλλά καθυστέρησε σημαντικά στη νομική σύμβουλο του Υπουργού Οικονομίας & Οικονομικών Γιώργου Αλογοσκούφη. Μετά δε την αντικατάσταση των Υπουργών Αλογοσκούφη και Κεφαλογιάννη, δεν μας είχε μείνει επαρκής χρόνος, για να την επαναφέρουμε ουσιαστικά από την αρχή.

Το περιεχόμενο της τροπολογίας αυτής, έχει ως ακολούθως:

«Στο άρθρο εικοστό τέταρτο του Ν. 2932/2001 προστίθενται παράγραφοι 5, 6 και 7 ως εξής:

«5. Οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για την προστασία των δημοσίων κτημάτων και ιδίως ως προς την έκδοση πρωτοκόλλων διοικητικής αποβολής, αποζημίωσης αυθαίρετης χρήσης και κατεδάφισης, όπως ισχύουν κάθε φορά, έχουν εφαρμογή σε κάθε παραχώρηση η εκμίσθωση εντός των ορίων της ζώνης Λιμένα των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε, όπως τα όρια αυτά αποτυπώνονται στα συνημμένα στις συμβάσεις παραχώρησης τοπογραφικά διαγράμματα, με τις εκάστοτε ισχύουσες τροποποιήσεις τους.

Η έκδοση των πρωτοκόλλων του προηγούμενου εδαφίου, διενεργείται από τις κατά νόμο αρμόδιες αρχές, με βάση σχετική απόφαση του Δ.Σ του οικείου Οργανισμού Λιμένα Α.Ε.

«6. Οι διατάξεις περί εμπορικών μισθώσεων δεν εφαρμόζονται σε κάθε παραχώρηση χρήσης η μίσθωσης χώρων εντός της Ζώνης Λιμένα, όπως η ζώνη αυτή ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο, περιλαμβανομένου του αιγιαλού και των συνεχόμενων παραλιακών χώρων.

Σιωπηρή εκμίσθωση η παράταση της μίσθωσης η της παραχώρησης, πέραν του ορισθέντος ορίου δεν επιτρέπεται.

Η παραμονή των μισθωτών η των παραχωρησιούχων στους χώρους εντός της ζώνης Λιμένα, μετά την καθ' οιονδήποτε τρόπο λήξη

ισχύος της μίσθωσης ή της παραχώρησης, συνιστά αυτόγνωμη κατάληψη δημοσίου κτήματος».

«7. Με αποφάσεις του Δ.Σ των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε που εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, ανακαλούνται οι πράξεις παραχώρησης χρήσης χώρων της ζώνης λιμένα, χωρίς να απαιτούνται γνωμοδοτήσεις από οποιονδήποτε άλλο φορέα».

Η τροπολογία αυτή συνοδεύετο από αναλυτική αιτιολογική έκθεση, το περιεχόμενο της οποίας εντελώς επιγραμματικά αναφέρεται:

«Στα προβλήματα που προέκυψαν από τις ερμηνευτικές αμφισβητήσεις, σε δύο βασικά ζητήματα.

1. Στη λήψη μέτρων προστασίας των χώρων εντός της ζώνης Λιμένων, και

2. Στην εφαρμογή των διατάξεων περί εμπορικών μισθώσεων στους χώρους της Χερσαίας Ζώνης Λιμένων.

25 Προταθείσες Νομοθετικές Ρυθμίσεις

Στην πορεία βελτίωσης της λειτουργίας των λιμένων και υλοποίησης των αναπτυξιακών προγραμμάτων του Οργανισμού μας, καταθέσαμε στα εποπτεύοντα τον Οργανισμό μας Υπουργεία, μία σειρά νομοθετικών ρυθμίσεων προκειμένου να αντιμετωπισθούν προβλήματα που δυσχέραιναν την εύρυθμη λειτουργία των Λιμένων και εμπόδιζαν την ταχεία και ορθολογική ανάπτυξη τους..

Οι επεξεργασμένες και πλήρως καταρτισμένες προτάσεις μας με τη μορφή τροπολογιών στην υπάρχουσα τότε νομοθεσία, παρά το γεγονός ότι αρχικά, για ορισμένες από αυτές είχε γίνει δεκτή η βασιμότητά τους, εντούτοις λόγω γραφειοκρατικών εμποδίων, δεν είχαν ολοκληρωθεί μέχρι την Κυβερνητική μεταβολή του Οκτωβρίου του 2009 και την άμεση υποβολή της παραίτησής μας.

Όπως η περίπτωση της τροπολογίας που αφορούσε τις απαραίτητες «προσθήκες στο Ν. 2932/2001 για την προστασία των χώρων της ζώνης λιμένα» προκειμένου εκτός άλλων, να προωθηθεί ταχύτερα ο σχεδιασμός μας, για την δημιουργία Μαρinas Μεγάλων Σκαφών Αναψυχής στα «Καρνάγια».

Τροπολογία που έγινε τελικά αποδεκτή από τον Υπουργό ΥΕ-ΝΑΝΠ Μανώλη Κεφαλογιάννη, αλλά καθυστέρησε σημαντικά στη νομική σύμβουλο του Υπουργού Οικονομίας & Οικονομικών Γιώργου Αλογοσκούφη. Μετά δε την αντικατάσταση των Υπουργών Αλογοσκούφη και Κεφαλογιάννη, δεν μας είχε μείνει επαρκής χρόνος, για να την επαναφέρουμε ουσιαστικά από την αρχή.

Το περιεχόμενο της τροπολογίας αυτής, έχει ως ακολούθως:

«Στο άρθρο εικοστό τέταρτο του Ν. 2932/2001 προστίθενται παράγραφοι 5, 6 και 7 ως εξής:

»5. Οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για την προστασία των δημοσίων κτημάτων και ιδίως ως προς την έκδοση πρωτοκόλλων διοικητικής αποβολής, αποζημίωσης αυθαίρετης χρήσης και κατεδάφι-

σης, όπως ισχύουν κάθε φορά, έχουν εφαρμογή σε κάθε παραχώρηση η εκμίσθωση εντός των ορίων της ζώνης Λιμένα των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε, όπως τα όρια αυτά αποτυπώνονται στα συνημμένα στις συμβάσεις παραχώρησης τοπογραφικά διαγράμματα, με τις εκάστοτε ισχύουσες τροποποιήσεις τους.

Η έκδοση των πρωτοκόλλων του προηγούμενου εδαφίου, διενεργείται από τις κατά νόμο αρμόδιες αρχές, με βάση σχετική απόφαση του Δ.Σ του οικείου Οργανισμού Λιμένα Α.Ε.

»6. Οι διατάξεις περί εμπορικών μισθώσεων δεν εφαρμόζονται σε κάθε παραχώρηση χρήσης η μίσθωσης χώρων εντός της Ζώνης Λιμένα, όπως η ζώνη αυτή ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο, περιλαμβανομένου του αιγιαλού και των συνεχόμενων παραλιακών χώρων.

Σιωπηρή εκμίσθωση η παράταση της μίσθωσης η της παραχώρησης, πέραν του ορισθέντος ορίου δεν επιτρέπεται.

Η παραμονή των μισθωτών η των παραχωρησιούχων στους χώρους εντός της ζώνης Λιμένα, μετά την καθ' οιονδήποτε τρόπο λήξη ισχύος της μίσθωσης η της παραχώρησης, συνιστά αυτόγνωμη κατάληψη δημοσίου κτήματος».

»7. Με αποφάσεις του Δ.Σ των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε που εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, ανακαλούνται οι πράξεις παραχώρησης χρήσης χώρων της ζώνης λιμένα, χωρίς να απαιτούνται γνωμοδοτήσεις από οποιονδήποτε άλλο φορέα».

Η τροπολογία αυτή συνοδεύετο από αναλυτική αιτιολογική έκθεση, το περιεχόμενο της οποίας εντελώς επιγραμματικά αναφέρεται:

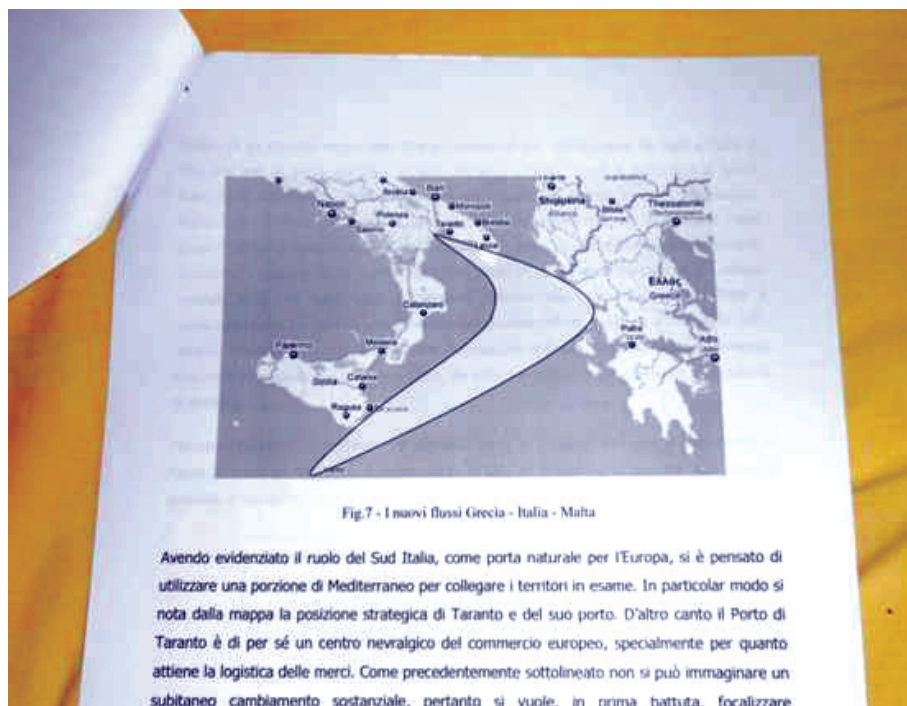
»Στα προβλήματα που προέκυψαν από τις ερμηνευτικές αμφισβητήσεις, σε δύο βασικά ζητήματα.

1. Στη λήψη μέτρων προστασίας των χώρων εντός της ζώνης Λιμένων και
2. Στην εφαρμογή των διατάξεων περί εμπορικών μισθώσεων στους χώρους της Χερσαίας Ζώνης Λιμένων».

26. Πρόγραμμα MED: ΕΛΛΑΔΑ-ΙΤΑΛΙΑ-ΜΑΛΤΑ Σχέδιο GR.I.MA

Μετά από συζήτηση με τον φίλο Καθηγητή του Πολυτεχνείου του Μπάρι Giuseppe Mastronardi, για την ελλειπή ακτοπλοϊκή σύνδεση της Κέρκυρας με την Ιταλία, η μελετητική του ομάδα προχώρησε στην εκπόνηση του σχεδίου GR.I.MA, στα πλαίσια του Μεσογειακού Προγράμματος – Ελλάδα – Ιταλία – Μάλτα.

Πρωταρχικός στόχος του Προγράμματος ήταν να δημιουργήσει μεγαλύτερη συνοχή στο εσωτερικό της Μεσογειακής Λεκάνης, που θα παρείχε την εγγύηση μιας πολυκεντρικής και ολοκληρωμένης ανάπτυξης.



Η συνοχή αυτή θα επηρέαζε θετικά διαφορετικές μορφές ανάπτυξης των παραπάνω περιοχών και ειδικότερα:

- Την αύξηση του Τουρισμού.
- Την προστασία του Περιβάλλοντος συνεπεία της μείωσης των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα από την μείωση των χερσαίων μεταφορών.
- Την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των περιοχών.
- Την αύξηση της ασφάλειας στο εσωτερικό των λιμένων.

Η υλοποίηση των στόχων αυτών επιδιώκετο με την ακτοπλοϊκή σύνδεση των λιμένων Τάραντο- Κατάνια- Μάλτα- Κέρκυρα – Λιμάνι Δυτικής Ελλάδας.

Το προσχέδιο αυτού του προγράμματος απεστάλη στις Βρυξέλλες, προκειμένου να εξετασθεί κατ'αρχήν η δυνατότητα χρηματοδότησης του προϋπολογισμού του, που ανέρχεται στο ποσόν του 1.500.000 ευρώ. Η Ελληνική συμμετοχή θα ανέρχεται στο 34% του προγράμματος. Πρόγραμμα ιδιαίτερα σημαντικό για το Νησί μας, με την συνεχή του παράκαμψη από τις υπάρχουσες ακτοπλοϊκές συνδέσεις Ελλάδος - Ιταλίας.

Είχα ήδη αρχίσει τον Μάιο του 2009 τις διερευνητικές επαφές, για να συμμετάσχουν στο πρόγραμμα το Ιόνιο Πανεπιστήμιο, ο Δήμος Κερκυραίων και η ναυτική εταιρεία ENDEAVOR LINES.

Συζητήσεις που για διάφορους λόγους δεν ολοκληρώθηκαν, όπως με τον Δήμαρχο Κερκυραίων που ζήτησε την παροχή πρόσθετων στοιχείων για να επικοινωνήσει με τους επικεφαλής των παρατάξεων, με την εταιρεία Endeavor Lines, η οποία μετά από αρκετές συζητήσεις, αρνήθηκε τελικά να συμμετάσχει και συνεπώς έπρεπε να βρεθεί άλλη διαθέσιμη Ναυτική Εταιρεία κ.ά.

Μετά την Κυβερνητική μεταβολή τον Οκτώβρη του 2009 και την υποβολή της παραίτησης μου, οι δικές μου προσπάθειες σταμάτησαν και έκτοτε δεν παρακολούθησα την πορεία του θέματος.

27. Ανάλυση τίτλου βιβλίου

Ο τίτλος του βιβλίου πιστεύω ότι απηχεί την πραγματικότητα, που βέβαια δεν είναι εύκολα κατανοητή, αν κανείς δεν βιώσει από μέσα την λειτουργία ενός λιμένος.

Υπάρχει συνεχής σύγκρουση συμφερόντων, σε ένα απόλυτα οριοθετημένο χώρο, όπου όλες οι ενέργειες και οι αποφάσεις της Διοίκησής του, δοκιμάζονται στην πράξη καθημερινά και αποτελούν ως εκ τούτου αντικείμενο πολλές φορές κακόβουλων και συμφεντορολογικά εξαρτώμενων σχολιασμών.

Ιδιαίτερα μάλιστα όταν στη σύνθεση του διοικητικού τους συμβουλίου, συμμετέχουν πολλές φορές εκπρόσωποι φορέων, χωρίς επάρκεια ειδικών γνώσεων, που άγονται και φέρονται από τους παραδοσιακούς «καθοδηγητές» της κοινής γνώμης ή καθοδηγούνται από προσωπικές ψηφοθηρικές επιδιώξεις.

Πάρα πολλοί δε από αυτούς, δεν αφιερώνουν καθόλου χρόνο για να ενημερωθούν πριν από κάθε συνεδρίαση επί των θεμάτων προς συζήτηση και προσπαθούν να ελαχιστοποιούν τον χρόνο των συνεδριάσεων, ψηφίζοντας «τυφλά» τα θέματα.

Κάτω από αυτές τις προϋποθέσεις είναι αναμενόμενη η απορία εκπροσώπου επαγγελματικού φορέα με πολύχρονη θητεία στο Δ.Σ της Α.Ε. Ο.Λ.Κ.Ε. Α.Ε., να διερωτάται σε ανύποπτο χρόνο μετά την παραίτησή του, σε γενόμενη φιλική συζήτηση, «είμαστε Δημόσιος Οργανισμός Κοινής Ωφέλειας (Δ.Ε.Κ.Ο)»;

Πώς λοιπόν η έννοια του Δημοσίου Συμφέροντος και η Εταιρική ευθύνη των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου των Δημοσίων Οργανισμών, μπορούν να ανοίξουν νέες Αναπτυξιακές Προοπτικές για τη Χώρα μας;

Θέλω να πιστεύω, ότι το περιεχόμενο του βιβλίου, ίσως αποτελέσει μία ελαχίστη συμβολή στη διόρθωση πολλών κακώς κείμενων

στον τρόπο διοίκησης των Δημοσίων Οργανισμών της Χώρας, είτε του ΣΤΕΝΟΥ ή του ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ.

