

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ ΜΕ ΘΕΜΑ:

"ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ"

22 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1997

Ηχος-Γραφή ΕΠΕ

ΗΧΟΓΡΑΦΗΣΕΙΣ - ΑΠΟΜΑΓΝΗΤΟΦΩΝΗΣΕΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΕΙΜΕΝΩΝ

ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗΣ 4 ΚΑΙ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝΟΣ

155 61 ΧΟΛΑΡΓΟΣ

ΤΗΛ 6548568 - 6548667 / FAX 6533534

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ ΜΕ ΘΕΜΑ:

"ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ"

22 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1997

ΗΧΟΓΡΑΦΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΗΧΟΛΗΠΤΗ: Τεχν. Επιμελ. Μαγνησίας
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ ΑΠΟ: Πινότση Χριστίνα
ΠΑΡΑΒΟΛΗ ΕΛΕΓΧΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ ΑΠΟ: Βαράνο Γιάννη
ΦΩΤΟΕΚΤΥΠΩΣΗ: Ηχος-Τραφή Ε.Π.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ: Παπαδέλλης Παναγιώτης πρόεδρος Λ.Ε.
Ξηρακιάς Ηλίας πρόεδρος ΤΕΕ/Μαγνησίας

Τετάρτη 22/10/97

6μμ **Προσέλευση.**
Χαιρετισμοί.

Εισήγηση: Γ. Γιαννόπουλος καθηγητής ΑΠΘ
και ομάδα συνεργατών του

*«Διερεύνηση δυνητικής αγοράς του λιμένα Βόλου και
μέτρα για την αύξηση της παραγωγικότητας και
ανάπτυξης των εμπορικών του σχέσεων»*

Παρεμβάσεις:

N. A. Μαγνησίας
Δήμος Βόλου
Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας
Τ.Ε.Ε/Μαγνησίας
Δ.Ε.Κ.Α.Μ.
Μέλη Λιμενικής Επιτροπής

Θα ακολουθήσει συζήτηση

ΠΡΑΚΤΙΚΑ
ΗΜΕΡΙΔΑΣ ΜΕ ΘΕΜΑ:
"ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ"
22 Οκτωβρίου 1997

ΗΛΙΑΣ ΖΗΡΑΚΑΣ: Κύριε Νομάρχη, Κύριε Δήμαρχε, κυρίες & κύριοι, (αυτοβιβλίο) /

~~ΠΡΟΕΔΡΟΣ~~ Εκ μέρους της διοικούσας επιτροπής του Τεχνικού Επιμελητηρίου και της Οργανωτικής Επιτροπής, σας ευχαριστώ ^{σε όλα} που ανταποκριθήκατε στην πρόσκλησή μας και παρευρίσκεστε απόψε σε αυτή την ημερίδα την ονομάσαμε, σε αυτή τη συνάντηση που έχει σαν θέμα της το λιμάνι του Βόλου στον ελληνικό και διεθνή ανταγωνισμό και ποιες είναι οι προοπτικές του.

Ως Επιμελητήριο, με μεγάλη χαρά ανταποκριθήκαμε στην πρόσκληση του Λιμενικού Ταμείου να συνδιοργανώσουμε αυτή τη συνάντηση στα πλαίσια της έρευνας που γίνεται από το εργαστήριο της Συγκοινωνιακής Τεχνικής του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και του κυρίου Γιαννόπουλου με την ομάδα των συνεργατών του, ο οποίος θα μας παρουσιάσει στη συνέχεια τα πρώτα συμπεράσματα και ελπίζουμε σε μια γενικευμένη συζήτηση στη συνέχεια, έτσι ώστε προς το τέλος του χρόνου να ολοκληρωθεί αυτή η έρευνα και να έχουμε τα οριστικά πορίσματα της, τα οποία ελπίζουμε να είναι πάρα πολύ χρήσιμα για το λιμάνι.

Είναι μια ευκαιρία, όμως, σήμερα να κάνουμε μια γενική συζήτηση για τις προοπτικές του λιμανιού του Βόλου στον εθνικό και το διεθνή ανταγωνισμό.

Ο λιμένας του Βόλου, παρά τη σημαντική αύξηση της υποδομής του, τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μια στασιμότητα, αν όχι και μείωση, του μεταφορικού έργου που διακινεί. Οι λόγοι πρέπει να αναζητηθούν στον ανταγωνισμό που υφίσταται πλέον το λιμάνι σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Νέοι λιμένες κατασκευάζονται ανά την επικράτεια, ιδιωτικοί και δημόσιοι, πιστεύουμε χωρίς κάποιο μακροχρόνιο σχεδιασμό, πολλές φορές δε κάτω και από την πίεση τοπικών φορέων, πολιτικών και

άλλων.

Στο διεθνή χώρο τα λιμάνια εκσυγχρονίζονται με ταχείς ρυθμούς, ώστε να καταστούν ελκυστικά και να αναλάβουν μεγάλο κομμάτι από το νέο διεθνή καταμερισμό του μεταφορικού έργου, στα πλαίσια ενός έντονου, όπως ανέφερα, ανταγωνισμού. Ελπίζουμε ότι η έρευνα αυτή που ανέλαβε ο κ. Γιαννόπουλος με την ομάδα των συνεργατών του θα δώσει απαντήσεις για το πώς το λιμάνι του Βόλου θα αποκτήσει την ανταγωνιστικότητα και την παραγωγικότητα που πρέπει, ώστε και να αυξήσει το μεταφορικό του έργο και να αποδείξει τελικά ότι οι επενδύσεις που έγιναν από την ελληνική πολιτεία είναι παραγωγικές και ότι αποτελεί ένα ουσιαστικό συγκριτικό πλεονέκτημα για την ευρύτερη περιοχή και ιδιαίτερα για τη Μαγνησία.

Τομείς λειτουργίας του λιμανιού:

- Λιμένας Εμπορικός
- Λιμένας Επιβατικός
- Λιμένας ως πορθμείο οδικό και σιδηροδρομικό

1. Εμπορικός Λιμένας.

Ο Λιμένας Βόλου ως εμπορικό λιμάνι μπορεί δυνητικά να εξυπηρετήσει όλη την Κεντρική Ελλάδα ή τη Θεσσαλία, Ανατολική και Βόρεια Στερεά, Νότια και Δυτική Μακεδονία και την Ηπειρο, σε συνδυασμό με την κατασκευή του άξονα Ηγουμενίτσας - Βόλου. Σήμερα, δεν καλύπτει αυτή τη δυνητική αγορά, γιατί προϊόντα από τις παραπάνω περιοχές δεν διακινούνται δια του Βόλου, αλλά προτιμούν άλλους λιμένες από την Ελευσίνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Απαιτείται, λοιπόν, μια συστηματική έρευνα της αγοράς για την άρση των αιτιών που προκαλούν αυτές τις προτιμήσεις και βέβαια μια προβολή στη συνέχεια των πλεονεκτημάτων του Λιμένα Βόλου.

2. Επιβατικός Λιμένας.

Παραδοσιακά εξυπηρετεί επιβατικό το σύμπλεγμα των νησιών των Βορείων Σποράδων. Ηδη τα τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια με θετικά αποτελέσματα μέχρι σήμερα για την προσέλκυση

και εξυπηρέτηση επισκεπτών προς το Ανατολικό και Νότιο Αιγαίο.

Προοπτικές.

Οι προοπτικές θα διανοίγονταν θετικές επίσης για μια σημαντική διακίνηση και προς την Τουρκία, αν εξομαλυνθούν οι σχέσεις των δύο χωρών και αν αυτό συνδυαστεί και με την κατασκευή του άξονα Ηγουμενίτσας - Βόλου, που θα συνέδεε γενικότερα τη Δυτική Ευρώπη με το λιμάνι του Βόλου, αλλά και όλους αυτούς τους πληθυσμούς της Τουρκίας και άλλων χωρών που κατοικούν στη Δυτική Ευρώπη και κυρίως στη Γερμανία.

Στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού - κρουαζιέρες, σκάφη αναψυχής κλπ. - ο Λιμένας Βόλου έχει πολλές δυνατότητες επίσης ανάπτυξης. Απαιτείται όμως συστηματική προβολή της ευρύτερης περιοχής και αύξηση των υποδομών εξυπηρέτησης. Απαιτείται η δημιουργία ενός σύγχρονου επιβατικού σταθμού, ενός terminal στο σημερινό κεντρικό προβλήτα και η κατασκευή μαρίνας στον ανατολικό τομέα του λιμανιού, ο οποίος συνδυαζόμενος με τη μαρίνα της Σκιάθου, του συμπλεγματος των Σποράδων, μπορεί να παίξει ουσιαστικό ρόλο στην ανάπτυξη αυτού του τομέα του λιμανιού.

1. Ο Λιμένας Βόλου ως οδικό και σιδηροδρομικό πορθμείο.

Ο Λιμένας Βόλου βρίσκεται σε μια σημαντική γεωγραφική θέση, όπως όλοι ξέρουμε, που του δίνει το πλεονέκτημα να μπορεί να λειτουργήσει ως πορθμείο οδικό και σιδηροδρομικό προς τη Μέση Ανατολή, προς την Αφρική και προς τις Χώρες του Ευξείνου Πόντου και της Κασπίας Θάλασσας. Λειτουργησε ήδη τη δεκαετία του '80 πριν από τους πολέμους στη Μέση Ανατολή και τη Γιουγκοσλαβία. Σήμερα πρέπει να αποτελέσει τη διέξοδο του άξονα Βορρά - Νότου και του διαδρόμου της Αδριατικής, σε συνδυασμό με το Λιμένα Ηγουμενίτσας και βέβαια με τον άξονα, όπως είπα, Ηγουμενίτσας - Βόλου.

Το Τεχνικό Επιμελητήριο έχει τονίσει στο πρόσφατο παρελθόν ότι το ανάποδο L (κεφαλαίο λατινικό) δεν οδηγεί στην Ευρώπη. Ο γνωστός ΠΑΘΕ δηλαδή (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι) δεν οδηγεί στην

Ευρώπη, αν δεν δοθεί προτεραιότητα στην κατασκευή και της Εγνατίας και του άξονα Ηγουμενίτσας - Βόλου.

Η έκθεση De Piccoli που υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και υποστηρίζεται και από τους Ιταλούς και αφορά τον άξονα Βορρά - Νότου Μόναχο - Πάτρα μέσα από το διάδρομο της Αδριατικής, πρέπει να υποστηριχτεί από τη χώρα μας συστηματικά. Η κατασκευή του μεγάλου λιμανιού της Ηγουμενίτσας και ο άξονας προς το Βόλο μπορεί να δώσει στο Λιμένα Βόλου ρόλο κόμβου και ρόλο πορθμείου, οδικού και σιδηροδρομικού, προς την Ανατολική Μεσόγειο, αλλά και προς τον Εύξεινο Πόντο. Μπορεί επίσης να προσελκύσει Ευρωπαίους ταξιδιώτες που κατευθύνονται με τα Ι.Χ. τους προς τους χώρους αναψυχής του Βόρειου - Νότιου Αιγαίου και γενικά της Ανατολικής Μεσογείου.

- Προτάσεις
Εθνική λιμενική πολιτική.

Πιστεύουμε ότι δεν υπάρχει σήμερα συντονισμός σε εθνικό επίπεδο για τον προγραμματισμό και τη χάραξη στρατηγικής στην κατασκευή έργων υποδομής και εξοπλισμού στα λιμάνια. Προγραμματίζονται και κατασκευάζονται δημόσια, στρατιωτικά και ιδιωτικά λιμάνια που ενδεχομένως αλληλοαναιρούνται. Αυτό έχει σαν συνέπεια να μη γίνεται παραγωγική αξιοποίηση των ήδη γλισχρών πόρων του δημοσίου τομέα. Δεν είναι υπόθεση μόνο του ΓΕΝ ή του ΥΠΕΧΩΔΕ ή του ΥΠΕΘΟ κάθε φορά για το πώς και το γιατί της ανάπτυξης των λιμανιών της χώρας. Πρόκειται για πανάκριβες επενδύσεις και οι όποιες αποφάσεις πρέπει να παίρνονται μετά από πάρα πολύ διάλογο και βάσανα.

Η πρόσφατη σύσκεψη της Χαλκίδας, όπως ονομάστηκε, μεταξύ των εκπροσώπων των Υπουργείων για την χρηματοδότηση λιμένων της χώρας κατέδειξε αυτή την αναγκαιότητα, ότι πρέπει να υπάρξει μια εθνική λιμενική πολιτική, ένας φορέας, ο οποίος θα χαράξει και θα εισηγείται πολιτική στον τομέα αυτό.

- Θεσμικό πλαίσιο.

Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας παραμένει αναχρονιστικό. Μεγάλα λιμάνια που πρέπει να βγουν στο διεθνή ανταγωνισμό λειτουργούν σήμερα ακόμα με τη μορφή των Λιμενικών Ταμείων, θεσμικό πλαίσιο που ανάγεται στις αρχές του αιώνα με μικρές κατά καιρούς διορθώσεις. Πρέπει, επιτέλους να γίνουν ουσιαστικές αλλαγές για τη δημιουργία ευέλικτων οργανισμών που θα αναλάβουν την αποκλειστική διοίκηση και διαχείριση των λιμένων. Υπάρχει αρκετή διεθνής εμπειρία, η οποία μπορεί να προσαρμοστεί στα ελληνικά δεδομένα.

- Έργα υποδομής και εξοπλισμός

Πρέπει να ολοκληρωθούν τα έργα υποδομής που έχουν προγραμματιστεί και αφορούν τον προβλήτα containers και την ιχθυοσκαλα Βόλου και να προωθηθούν σύντομα οι διαδικασίες για την ολοκλήρωση της προμήθειας του κατάλληλου εξοπλισμού μετά από συστηματική έρευνα των αναγκών, ώστε ο Λιμένας Βόλου να μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες και στο σημερινό εθνικό και διεθνή ανταγωνισμό.

Ελπίζουμε ότι αυτή η έρευνα του κ. Γιαννόπουλου θα βοηθήσει προς αυτή την κατεύθυνση.

Καλωσορίζουμε το νομάρχη Μαγνησίας, το δήμαρχο και τον πρόεδρο της Λιμενικής Επιτροπής, τον οποίο καλώ στο βήμα για το δικό του χαιρετισμό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ: Κατ' αρχήν ζητούμε συγνώμη για την καθυστέρηση, η οποία βέβαια πρέπει να σας πω ότι οφείλεται και στο γεγονός ότι κατασκευάζεται η εθνική οδός, αυτό είναι καλό, αλλά μας καθυστέρησε τουλάχιστον 45 λεπτά.

Εκ μέρους της Λιμενικής Επιτροπής Μαγνησίας, σας ευχαριστούμε που είχατε την καλοσύνη να έρθετε στη σημερινή ημερίδα που συνδιοργανώσαμε με το Τεχνικό Επιμελητήριο και με την ενεργό συμμετοχή της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και του Δήμου Βόλου.

Η σημερινή ημερίδα αφορά την κατάθεση και ανταλλαγή απόψεων των φορέων της πόλης, των απλών πολιτών, αλλά και πιο πολύ αυτών που

γνωρίζουν το χώρο του λιμανιού και τα προβλημάτα του.

Στόχος της είναι όλα τα παραπάνω να ληφθούν υπόψη κατά την τελική σύνταξη της μελέτης της διερεύνησης της δυνητικής αγοράς και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανάπτυξης των εμπορικών σχέσεων.

Η μελέτη ανατέθηκε από το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο και ειδικότερα στον τομέα συγκοινωνιακής τεχνικής.

Ιδιαίτερα πρέπει να ευχαριστήσουμε το Τεχνικό Επιμελητήριο που διέθεσε αυτό το χώρο, αλλά και το μηχανισμό διοργάνωσης της σημερινής εκδήλωσης.

Όλα τούτα δηλώνουν το ενδιαφέρον και την αγωνία αυτής της πόλης και των φορέων της για την πορεία του λιμανιού, που διαμόρφωσε τη φυσιογνωμία του Βόλου από πολιτική άποψη, οικονομική άποψη, κοινωνική, πολιτισμική και του έδωσε μια αξιοζήλευτη θέση.

Η σημερινή εκδήλωση αποτελεί την αρχή του τέλους μιας προσπάθειας που άρχισε από το επίτελείο του καθηγητή του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης κυρίου Γιαννόπουλου, που έχουμε τη χαρά να έχουμε σήμερα μαζί μας και άρχισε το Μάρτιο του 1997, οπότε υπογράφηκε και η σύμβαση ανάθεσης της παραπάνω μελέτης.

Ο κ. Γιαννόπουλος δεν εμφανίζεται για πρώτη φορά στο Βόλο, αφού είναι σε πολλούς γνωστή η εισήγηση που έκανε στο συνέδριο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές του 2000, που έγινε στο Βόλο στις 15 και 16 Μαρτίου, μαζί με το συνεργάτη του τον δόκτωρα συγκοινωνιολόγο, το Σωκράτη τον Μπάσμπα. Και όχι μόνο, και με τους άλλους συνεργάτες του.

Η εισήγηση αυτή έδινε μια πρώτη γεύση για όλα όσα η μελέτη που σήμερα συζητάμε θα περιλάμβανε και είχε τον τίτλο: "Το λιμάνι και η περιοχή του Βόλου στο πλαίσιο των σιδηροδρομικών και λοιπών συνδυασμένων μεταφορών".

Η μελέτη αυτή μεταξύ των άλλων προέβαλε και την αναγκαιότητα της δημιουργίας ελεύθερης ζώνης. Όπως είναι όμως σε πολλούς γνωστό, η δημιουργία της ελεύθερης αποθήκης, όπως λέγεται, στο λιμάνι του Βόλου δρομολογήθηκε με απόφαση της αρμόδιας γνωμοδοτικής επιτροπής του ΥΠΕΘΟ και σύντομα τούτο θα είναι οριστική απόφαση της πολιτείας.

Εμείς στο λιμάνι είμαστε υπερήφανοι για την επιτυχία αυτή που βέβαια δεν ήρθε μόνη της. Εγινε ένας οργανωμένος αγώνας με όλα τα πειστήρια της σοβαρότητας, με τα οποία εμπλουτίσαμε το φάκελο της διακδίκησης - μελέτη σκοπιμότητας δηλαδή. Πρέπει να πούμε, όμως, ότι είμαστε και προβληματισμένοι για την περαιτέρω οργάνωση για υλοποίηση της απόφασης. Τα πρώτα δείγματα είναι αρκετά ενθαρρυντικά, που εξασφαλίζουν ένα καλό ξεκίνημα.

Πρέπει να σας πούμε ότι είμαστε αποφασισμένοι να λάβουμε σοβαρά υπόψη τις τελικές προτάσεις της μελέτης, ώστε να διαμορφώσουμε εκείνο το πλαίσιο ενός προγράμματος έργων και προμηθειών, με την εξασφάλιση περισσότερων και πλέον άρτιων μελετών, που θα δώσουν τη δυνατότητα στο λιμάνι μας να αποτελέσει ακόμα μια φορά τον καταλύτη της ανάπτυξης και της ευημερίας της περιοχής. Το νέο πλαίσιο στήριξης εξάλλου είναι προ των πυλών.

Πρέπει να πω όμως, ίσως θα σας ανέφερε ο πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου το λόγο της επίσκεψής μας στην Αθήνα. Εκδικαζόταν σήμερα η αίτηση αναστολής για τα έργα στο λιμάνι του Βόλου. Πρέπει να σας πω και δεν θέλω να μακρηγορήσω, δυο λόγια θα πω μονάχα, ότι πρέπει η πόλη και η περιοχή να δείξει μια δυναμική πάνω στο θέμα. Διότι δυστυχώς πρέπει να σας πούμε ότι το λιμάνι κινδυνεύει. Και δεν θέλω να πούμε ότι υπάρχει κάτι συγκεκριμένο, απλούστατα βλέπουμε ότι άνθρωποι μέσα από την περιοχή μας πολεμάνε τα έργα στο λιμάνι με επιχειρήματα τα οποία δεν είναι αξιόλογα και σοβαρά.

Ελπίζω ότι το Συμβούλιο Επικρατείας θα αρθεί - και πιστεύω ότι αυτό το ρόλο παίζει - στο ύψος των περιστάσεων και θα δικαιώσει το

λιμάνι, ώστε να συνεχιστούν απρόσκοπτα τα έργα, τα οποία είναι ενταγμένο στο Β' Κ.Π.Σ., είναι πολύ μεγάλα κονδύλια, τα έργα είναι σημαντικά και ελπίζω ότι θα συνεχιστούν. Ομως, πρέπει να σας πω άλλη μια φορά ότι ζητάμε τη συμπαράστασή σας σε οποιοδήποτε κάλεσμα για τέτοια συμπαράσταση για να έχουμε το αποτέλεσμα που πρέπει να έχουμε. Σύντομα πιστεύω ότι θα έχουμε κάποια πληροφόρηση, αλλά πρέπει να είμαστε έτοιμοι για οποιαδήποτε εξέλιξη.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα δώσουμε αμέσως το λόγο στον κύριο Γιαννόπουλο και το συνεργάτη του να κάνουν την παρουσίαση και στη συνέχεια ελπίζουμε σε μια γόνιμη και ανοικτή συζήτηση.

ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Καλησπέρα σας, κυρίες και κύριοι, κύριε νομάρχα, κύριε δήμαρχε, κύριε πρόεδρε του Επιμελητηρίου, κύριοι συνάδελφοι, αν υπάρχουν συνάδελφοι εδώ συγκοινωνιολόγοι,

Είναι βεβαίως, όπως ακούσατε ήδη, πολλοστή φορά που βρίσκομαι στο Βόλο και με μεγάλη μου χαρά επικοινωνώ με τους τεχνικούς και με τους ανθρώπους που ασχολούνται με τα θέματα της ειδικότητός μου, αυτή τη φορά για το θέμα του λιμανιού, το οποίο από περίπου επταμήνου έχουμε αναλάβει να μελετήσουμε στα πλαίσια της δουλειάς που ακούσατε προηγουμένως.

Θα ήθελα κατ' αρχήν να τονίσω ότι η παρέμβασή μου, η σημερινή, αν θέλετε, παρουσία μου εδώ δεν έχει την έννοια της παρουσιάσεως των αποτελεσμάτων της μελέτης. Αυτή θα ολοκληρωθεί το Δεκέμβριο, θα παραδοθεί και βεβαίως τότε θα είναι σκόπιμο να γίνει μια παρουσίαση της δουλειάς που έγινε σε όλη της τη λεπτομέρεια και την έκταση. Παρ' όλα αυτά, όταν τελειώσω τη δική μου παρέμβαση, θα ζητήσω από το συνεργάτη μου τον κ. Μπάσμπα για πέντε λεπτά να σας ενημερώσει για το πού βρίσκεται σήμερα αυτή η μελέτη, η προοδός της και τι μέλλει να γίνει ακόμα.

Εγώ θα ήθελα να εκθέσω ορισμένες απόψεις μου σχετικά με το

λιμάνι, με τις προοπτικές του διανοίγονται, με τη δυναμική του αγορά, αν θέλετε, και κυρίως στοχεύω, τουλάχιστον αυτή ήταν και η αρχική σκέψη μου όταν μου ζητήθηκε να παρευρεθώ εδώ, στο να ακούσω κιόλας πολλές προτάσεις, οι οποίες είμαι βέβαιος ότι θα ακολουθήσουν στη συζήτηση και που μαζί με αυτές που έχουμε διαμορφώσει μέχρι σήμερα, θα μας βοηθήσουν στο να προσεγγίσουμε το θέμα όσο πιο πλατιά γίνεται και όσο πιο κοντά στην τοπική πραγματικότητα γίνεται, διότι η προσωπική μου αρχή τουλάχιστον είναι ότι είναι πολύ βέβαια χρήσιμη από τη μία πλευρά η επιστημονική εμπειρία και γνώση αυτών των θεμάτων, αλλά από την άλλη πλευρά είναι εξίσου σημαντική και η γνώση του λεγόμενου τοπικού παράγοντα, των τοπικών συνθηκών που ισχύουν σε μια περιοχή, γιατί απλούστατα οι όποιες προτάσεις κι αν γίνουν, θα προωθηθούν και θα υλοποιηθούν μόνο όταν γίνουν κατανοητές και ενστερνιστούν από την τοπική κοινωνία, θα έλεγα, μπορώ να χρησιμοποιήσω άνετα αυτό τον όρο, γιατί πραγματικά η τοπική κοινωνία είναι που εμπλέκεται στο θέμα αυτό και τότε μόνο.

Συνεπώς, τη σημερινή συνάντηση τουλάχιστον τη βλέπω σαν μία ευκαιρία για να ανταλλάξουν απόψεις, να ακουστούν πλατιά ό, τι προτάσεις υπάρχουν και να καταγραφούν, να αξιολογηθούν και πιθανόν να μας βοηθήσουν στο να διαμορφώσουμε την τελική μας πρόταση.

Πρέπει να σας πω ότι μέσα στα πλαίσια της δουλειάς που κάνουμε, ένα μεγάλο κομμάτι της υπήρξε η έρευνα των απόψεων των χρηστών του λιμανιού, είτε αυτοί είναι μεταφορικές εταιρίες ή ναυτιλιακές εταιρίες, είτε αυτοί είναι οι απλοί επιβάτες που χρησιμοποιούν το λιμάνι στον επιβατικό λιμένα. Πήραμε τις απόψεις, καταγράψαμε χιλιάδες τέτοιες απόψεις επιβατών και πολλές δεκάδες απόψεις εταιριών και φορέων που εμπλέκονται και όπως επίσης πήγαμε και συζητήσαμε και με φορείς, οι οποίοι δεν χρησιμοποιούν σήμερα το λιμάνι, αλλά που πιθανόν στο μέλλον ή είναι φορείς οι οποίοι θα μπορούσαν να το χρησιμοποιήσουν για να καταγράψουμε και αυτών τις απόψεις.

Πέρα από αυτό, έχει γίνει κάποια άλλη επιστημονική ανάλυση, που

σε όλα αυτά δεν θα αναφερθώ καθόλου τώρα, δεν είναι ο στόχος μου, όπως σας είπα, αυτή τη στιγμή να αναφερθώ στο τι κάναμε. Θα πω όμως κάποιες απόψεις για να βοηθήσω σε αυτή την ουσιαστική ανταλλαγή απόψεων στην οποία στοχεύω.

Και πρώτα-πρώτα επιτρέψτε μου να πω ορισμένες διαπιστώσεις, οι οποίες διαπιστώσεις είναι περισσότερο γενικές παρά ειδικές για το Βόλο, διότι στις ειδικές για το Βόλο θα αναφερθούμε αργότερα, στην επόμενη φάση όταν παραδώσουμε.

Πρώτα - πρώτα η κίνηση ενός λιμανιού και στην προκειμένη περίπτωση και του Βόλου είναι κατ' αρχήν συνάρτηση της οικονομικής κατάστασης που επικρατεί στην άμεση ενδοχώρα του. Όταν ένα λιμάνι λειτουργεί αποσυνδεδεμένο από την ενδοχώρα του, είναι πολύ δύσκολο, εκτός αν αυτό το λιμάνι είναι η Σιγκαπούρη ή το Χονγκ - Κονγκ, αλλά αυτές οι περιπτώσεις είναι δύο ή τρεις, είναι θα έλεγα πρακτικά αδύνατο να σταθεί και να είναι βιώσιμο τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα - μακροπρόθεσμα. Έτσι, η ενδοχώρα, η οικονομική κατάσταση της ενδοχώρας παίζει ένα μεγάλο ρόλο και αυτή τη στιγμή εδώ έχουμε ένα μειονέκτημα στο ότι η οικονομική ενδοχώρα του λιμανιού του Βόλου υφίσταται μια κάμψη, περνάει από μια περίοδο ύφεσης η οποία οπωσδήποτε αναπόφευκτα επηρεάζει το λιμάνι του Βόλου.

Θυμάμαι και βρίσκομαι τώρα λίγα χρόνια πίσω, ίσως 15 χρόνια πίσω, όταν σε μια ανάλογη φάση του το λιμάνι της Τεργέστης στην Ιταλία είχε προσπαθήσει να βρει τρόπους για να αυξήσει το έργο του και τη διεθνή του προβολή και είχα κληθεί τότε σύμβουλος όντας του υπουργού Συγκοινωνιών της Ελλάδος για να παρευρεθώ σε κάποια από τις πολλές ημερίδες και συνέδρια που είχαν διοργανώσει τότε στην Τεργέστη για να βοηθηθούν να βρουν τέτοιους τρόπους. Και πρέπει να σας πω ότι σύντομα από εκείνη τη χρονική περίοδο με την ενεργό συμμετοχή και βοήθεια της Ιταλικής κυβέρνησης - θα σας θυμίσω μόνο ένα μέτρο που είχε λάβει τότε για το λιμάνι της Τεργέστης η Ιταλική κυβέρνηση. Είχαμε τότε το περίφημο πρόβλημα των ελληνικών φορτηγών με τις κάρτες

διελεύσεως από τις χώρες μέλη, ειδικά για τα φορτηγά που επιβιβάζοντο στο λιμάνι της Τεργέστης και πήγαιναν βόρεια προς Αυστρία, η Ιταλία κατήργησε τότε την απαίτηση να χρησιμοποιούνται κάρτες διελεύσεως. Έδινε κάρτες διελεύσεως ελεύθερα, ένα μέτρο για να βοηθήσει την περιοχή και το λιμάνι της Τεργέστης. Και με άλλα μέτρα, αναδιοργάνωση των υπηρεσιών του, έκανε προσπάθειες για μερικά χρόνια και ήδη το λιμάνι της Τεργέστης βρίσκεται σε μια πολύ καλή θέση, πάρα πολύ καλύτερη από ότι τότε και δεν τίθεται θέμα πλέον βιωσιμότητας. Αυτό μια παρενθεση για να θυμίσω, γιατί τότε η ενδοχώρα του λιμανιού της Τεργέστης είχε μία ύφεση.

Έτσι, λοιπόν, για να τονίσω το πρώτο πράγμα και η πρώτη διαπίστωσή μας είναι, είμαστε συνδεδεμένοι σαν λιμάνι με την οικονομική κατάσταση της ενδοχώρας μας.

Δεύτερον. Μια δεύτερη βασική διαπίστωση που πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας. Η απόκτηση μιας ευρύτερης ενδοχώρας, όπως πολύ συχνά ακούγεται για το λιμάνι του Βόλου, πέρα από τα σύνορα της Ελλάδας, αλλά και όχι πολύ πέρα, έστω για τη Βόρεια Ελλάδα, προϋποθέτει την απόκτηση ορισμένων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων σε σχέση με τα άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια της περιοχής και της χώρας. Σήμερα, αυτά τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δυστυχώς για το Βόλο δεν υπάρχουν. Και δεν υπάρχουν κυρίως, διότι - θα σας αναφέρω τέσσερις βασικούς παράγοντες που κάνουν αυτή τη στιγμή το λιμάνι του Βόλου όχι τόσο ανταγωνιστικό σε σχέση με τη Θεσσαλονίκη και τον Πειραιά, που είναι οι βασικοί - μη γελιόμαστε - ανταγωνιστές του Βόλου σε αυτή την περίπτωση: Πρώτον, η οδική του σύνδεση, το γεγονός ότι βρίσκεται έστω αυτό τα 30 τόσα χιλιόμετρα από το κύριο εθνικό οδικό δίκτυο και με μία οδική σύνδεση όχι τόσο καλή, είναι ένα μειονέκτημα. Ένα μειονέκτημα βεβαίως το οποίο έχει και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά για πολύ μικρότερο διάστημα, μιλάμε για πέντε χιλιόμετρα δρόμο που πρέπει να γίνει και εν πάση περιπτώσει και το λιμάνι του Πειραιά λόγω της αστικής περιοχής, αλλά αυτά τα δύο λιμάνια έχουν μία καλή ενδοχώρα, μία

ενδοχώρα η οποία τουλάχιστον τα βαστάει να έχουν μια βασική ροή εμπορευματοκιβωτίων και γενικών φορτίων, που τα κάνει να είναι σχετικά ανθηρά.

Δεύτερο μειονέκτημα είναι βεβαίως η σιδηροδρομική σύνδεση. Θα σας δώσω και ορισμένα νούμερα αργότερα για να δείτε πώς αυτά που θέτω σαν διαπιστώσεις μεταφράζονται σε οικονομικά πλεονεκτήματα των ανταγωνιστών λιμένων και συνεπώς τραβάνε την κίνηση από το λιμάνι του Βόλου.

Η σιδηροδρομική σύνδεση είναι ανύπαρκτη στην ουσία για το Βόλο, πρακτικά είναι ανύπαρκτη και αυτό βεβαίως δεν οφείλεται μόνο στο ότι δεν υπάρχει ζήτηση αυτή τη στιγμή, αλλά διότι δεν υπάρχει σωστή εξυπηρέτηση από πλευράς και δικτύου και βαγονιών, αλλά κυρίως δικτύου. Τα μειονεκτήματα τα ξέρετε.

Τρίτο μειονέκτημα. Υπάρχει μια διαφορά κόστους στη συνολική μετακίνηση, αν μιλάμε για προορισμούς πέρα από τη Λάρισα, την ευρύτερη εδώ περιοχή της Θεσσαλίας.

Πάρτε το παράδειγμα ένα container, το οποίο έρχεται στη Θεσσαλονίκη, προκειμένου να πάει σε μια αποθήκη ενδιάμεσου προορισμού ας πούμε στο Καλοχώρι της Θεσσαλονίκης, κάπου εκεί πάνε όλα, θα θέλει περίπου 35.000 σήμερα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Τέλη διελεύσεως από το λιμάνι, συνολικά δηλαδή το κόστος της διακίνησης του είναι τόσο περίπου και περίπου άλλες 20.000-25.000 για να φτάσει στο Καλοχώρι, περίπου 60.000 δραχμές. Ένα ανάλογο κοντέινερ για να φτάσει από το Βόλο στο ίδιο σημείο, μιλάω για ανταγωνισμό, για επέκταση της ενδοχώρας προς τα πάνω, θα κόστιζε συνολικά, όπως υπολογίζουμε, περίπου γύρω στις 80-90.000 δραχμές. Τα νούμερα δεν μπορούν να είναι απόλυτα, γιατί παίζουν οι τιμές, ανάλογα με τις διάφορες συμφωνίες, αλλά η διαφορά δεν είναι μεγάλη. Η διαφορά αν π.χ. θα μπορούσε να ισοβαθμιστεί - γιατί όχι; το container αυτό θα μπορούσε να έρθει στο λιμάνι του Βόλου και να φτάσει στη Θεσσαλονίκη από το Βόλο.

Το θέτω αυτό σαν ένα παράδειγμα για να δείξω ότι πρέπει να κοιτάμε όχι το κόστος του λιμανιού αυτού καθαυτού. Δεν ενδιαφέρει τόσο πολύ αν το λιμάνι μας είναι φτηνό ή ακριβό - θα έρθω και στα θέματα της τιμολογιακής πολιτικής - αλλά πόσο κοστίζει στο μεταφορέα η συνολική μετάβαση στον τελικό του προορισμό, γιατί αυτό μετράει, το πακέτο. Και εδώ δυστυχώς έχουμε ακόμα ένα μειονέκτημα. Δηλαδή η σημερινή κατάσταση δεν επιτρέπει στο λιμάνι να ανταγωνιστεί.

Και βεβαίως, είναι το τέταρτο σημείο, οι διάφορες ανεπάρκειες της υποδομής. Μιλώ για εμπορεύματα ακόμα. Οι διάφορες ανεπάρκειες της υποδομής, οι οποίες οπωσδήποτε είναι σημαντικές.

Είδατε ότι δεν αναφέρω θέματα τιμής και κοστολόγησης των υπηρεσιών του λιμανιού αυτού καθαυτού, διότι αυτά πιστεύω ότι είναι σημαντικά, αλλά δεν είναι αυτά τα άμεσα τα οποία θα επηρεάσουν την ανάπτυξη του λιμανιού προς τα πέρα.

Μια τρίτη διαπίστωση - επα τα ασχημα στην αρχή - θετική αυτή τη φορά είναι βεβαίως η κεντροβαρική θέση που έχει το λιμάνι του Βόλου τόσο στο θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου όσο και στο χερσαίο ελλαδικό χώρο και σε σχέση ιδίως με την κατεύθυνση Ανατολής - Δύσης, με κατεύθυνση δηλαδή προς Δυσμάς, προς την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Μια τέταρτη διαπίστωση είναι η διαπίστωση ότι βεβαίως γίνονται έργα, ιδίως το οδικό δίκτυο βελτιώνεται και σύντομα στο χρονικό οριζόντιο του 2000 θα μπορούμε να μιλάμε πλέον για έναν αυτοκινητόδρομο που συνδέει το λιμάνι Βόλου με το οδικό δίκτυο της χώρας και το οποίο επίσης θα συνδέεται με έναν αυτοκινητόδρομο του Βορρά - Νότου - εντάσσω στο οδικό δίκτυο και την κατασκευή βεβαίως του οδικού άξονα προς Δυσμάς, προς Ηγουμενίτσα.

Πέμπτον. Ένα άλλο πλεονέκτημα βεβαίως είναι η νέα ελεύθερη ζώνη, η οποία θα υλοποιηθεί κάποια στιγμή και θα είναι αναμφισβήτητο πλεονέκτημα του λιμανιού.

Μια έκτη διαπίστωση που κάνουμε και που πρέπει να την έχουμε υπόψη μας, είναι ότι το λιμάνι του Βόλου - και αυτό δεν το έχει τόσο το

λιμάνι της Θεσσαλονίκης, θα έλεγα - έχει μια ενδοχώρα με τουριστικά ενδιαφέροντα, η οποία αποτελεί μια βασική προϋπόθεση για την επιβατική κίνηση, για την ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης τουριστικών πλοίων. Και αυτή η ενδοχώρα, η οποία εκτείνεται μέχρι τα Μετώρα και βεβαίως με τα νησιά των Σποράδων είναι κάτι το οποίο δεν μπορεί εύκολα να πέσει σε ύφεση, όπως η οικονομία της περιοχής ή οτιδήποτε άλλο, είναι κάτι το οποίο υπάρχει και το οποίο θα μπορεί να γίνεται και να είναι εκμεταλλεύσιμο πάντα. Αλλά σε σχέση με αυτό πρέπει να αναφερθεί σαν μειονέκτημα η πολύ χαμηλή στάθμη των προσφερόμενων εξυπηρετήσεων προς τους επιβάτες.

Αυτές είναι ορισμένες διαπιστώσεις, τις οποίες είμαι βέβαιος ότι και εσείς θα έχετε κάνει, αλλά που με βοήθησε να τις θέσω ούτως ώστε να μπορέσω να προχωρήσω στις δυνατότητες και τους άξονες ανάπτυξης, έτσι όπως τους βλέπω εγώ αυτή τη στιγμή και που θα ήθελα να ακούσω κάποιον αντίλογο.

Ποιες είναι οι δυνατότητες.

Κατ' αρχήν όσον αφορά την ενδοχώρα του, το λιμάνι του Βόλου δεν μπορεί να είναι τίποτα άλλο παρά ένα διαμετακομιστικό λιμάνι - transit σε μια ενδοχώρα, η οποία σε άμεση επήρεια, αν θελετε, μπορεί να εκταθεί μέχρι και τη Θεσσαλονίκη και το χώρο της Βορείου Ελλάδος, σε μια ευρύτερη έννοια με ορισμένες προϋποθέσεις μπορεί να επεκταθεί και πέραν των ορίων της Ελλάδος. Με τα μοντέλα που κάναμε και δοκιμάσαμε πιστεύουμε ότι αυτό μπορεί να φτάσει μέχρι το Σκόπια ή ακόμα και τη Σόφια, εφόσον γίνουν ορισμένες ενέργειες, ούτως ώστε να αποκτήσει τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που είπα προηγουμένως, κυρίως μέσω προτιμησιακού χαρακτήρα συμφωνιών, τις οποίες θα πρέπει να προωθήσει το λιμάνι του Βόλου και οι φορείς του Βόλου με αντίστοιχους φορείς των περιοχών στις οποίες στοχεύουμε. Και σε αυτό η μελέτη μας θα βοηθήσει, διότι θα εντοπίσει, θα εστιάσει, αν θέλετε, τις περιοχές στις οποίες μπορεί κανείς να έχει περιθώρια επιτυχίας.

Για οτιδήποτε άλλο, σας θυμίζω ότι η μελέτη Δοξιάδη ανέφερε

ορισμένα πράγματα τα οποία ήταν λίγο, πέραν αυτού ανέφερε για τη διαμετακόμιση, ανέφερε για την αύξηση της κίνησης προς τις Σποράδες, για την ενδοχώρα κλπ. Αυτά εγώ τα συνοψίζω σαν ένα βασικό στόχο: αύξηση της ενδοχώρας και πέρα από τη Βόρεια Ελλάδα.

Δεύτερον. Μία δυνατότητα η οποία είναι πάντα επίκαιρη και πάντα πραγματοποιήσιμη για το Βόλο, είναι βεβαίως η εξυπηρέτηση των φορτίων προς Μέση Ανατολή και τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Υπάρχει το πλεονέκτημα ότι ο Βόλος έχει καθιερωθεί πλέον σαν ένα λιμάνι το οποίο έχει ήδη εξυπηρετήσει τέτοιες ροές και από τον ελλαδικό χώρο, πιστεύω ότι αυτόματα σκεφτόμαστε όλοι το Βόλο σαν ένα λιμάνι προς τη Μέση Ανατολή και τη Σοβιετική Ένωση. Αυτό είναι μια προοπτική, η οποία θα πρέπει πάντα να αποτελεί ένα στόχο για την επανενεργοποίησή της, την υλοποίησή της, ιδίως τώρα που μπορεί να πει κανείς ότι άνοιξε και ο ορίζοντας των χωρών της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, Μαύρης Θάλασσας. Αν και περισσότερο πάντα παραμένει η έννοια Ευρώπη - Ελλάδα - Μέση Ανατολή. Δεν είναι εύκολο πράγμα, αλλά θα μπορούσε να γίνει. Και θα προτείνουμε τους τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε αυτό το πράγμα να προωθηθεί.

Μια τρίτη δυνατότητα, η οποία πιστεύω ότι είναι καθοριστική, είναι η εξυπηρέτηση συγκεκριμένων τύπων φορτίων. Με άλλα λόγια, η εξειδίκευση του λιμανιού σε ορισμένους τύπους φορτίου για τους οποίους προσφέρεται. Θα δώσω ένα παράδειγμα, χωρίς να είναι αυτό το μόνο ή να είναι αυτό αποκλειστικό άλλων πιθανοτήτων. Τα φορτία ΧΥΔΗΝ, ή και το ΣΚΡΑΠ ακόμα που κάνει σήμερα. Εδώ υπάρχει η κατ' εξοχήν ενδοχώρα για φορτία ΧΥΔΗΝ, όλος ο Θεσσαλικός Κάμπος δημιουργεί τέτοια φορτία. Πού αλλού λοιπόν θα ήταν φυσικότερο από το λιμάνι του Βόλου για να μπορεί να εξυπηρετήσει τέτοιου είδους φορτία.

Τα εμπορευματοκιβώτια θα μου επιτρέψετε να μην τα συμπεριλάβω σε αυτά, διότι πρέπει να σας πω εκ των προτέρων, ότι η κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων είναι μία πολύ διαφορετική λειτουργία από όλα τα υπόλοιπα φορτία του λιμανιού, έχουν καθιερωθεί τα δύο μεγάλα λιμάνια,

Θεσσαλονίκη - Πειραιάς, πλέον στην κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων και μόνο με διάφορες ενέργειες προστιθεμένης αξίας, όπως λέμε, κέντρα εμπορευματικών μεταφορών, υπηρεσίες logistics, που πλέον απαιτούν την ύπαρξη ενός λιμανιού της λεγόμενης τρίτης γενιάς στο Βόλο, θα μπορούσε κανείς να προσελκύσει τέτοιου είδους φορτία. Γι αυτό δεν τα βάζω εδώ. Όταν λέω εξυπηρέτηση συγκεκριμένων τύπων φορτίων, μιλάω γι αυτά για τα οποία το λιμάνι έχει σχεδόν ήδη καθιερωθεί και θα μπορούσε να επεκταθεί παραπέρα.

Ως προς τους επιβάτες, οι δυνατότητες του λιμένα του Βόλου είναι αρκετά σημαντικές. Η κίνηση η επιβατική σήμερα μπορεί να υπερδιπλασιαστεί, αλλά κυρίως δεν μιλάμε για ποσοτική αύξηση, αλλά ποιοτική αύξηση. Και η ποιοτική αύξηση, μιλάμε για την προσέλκυση των μεγάλων τουριστικών πλοίων, ξέρω το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί με το Βικτώρια, κατά τη γνώμη μου αυτό είναι συνάρτηση της εξυπηρέτησης που προσφέρθηκε και που προσφέρεται σε πλοία τέτοιου είδους, αλλά που κατά προτεραιότητα πιστεύω ότι θα έπρεπε αυτό το πράγμα να αντιμετωπιστεί και υπάρχουν οι δυνατότητες να αντιμετωπιστεί για την εξυπηρέτηση τέτοιων πλοίων, διότι η περιοχή το σηκώνει, η ενδοχώρα το σηκώνει και είναι το φυσικό σημείο συγκεντρώσεων τέτοιων επιβατικών... Και το καλό με αυτού του είδους την κίνηση είναι ότι ενώ τα φορτία θα αφήσουν μόνο στο λιμάνι, οι επιβάτες και ιδίως οι τουρίστες θα αφήσουν σε όλη την περιοχή του Βόλου και φυσικά αυτό είναι πάρα πολύ θετικό.

Αυτές λοιπόν, για να είμαστε προσγειωμένοι, είναι κατά κάποιο τρόπο οι δυνατότητες που έχει το λιμάνι για να στοχεύσει στο άμεσο και το μεσοπρόθεσμο μέλλον, μιλάμε για τα επόμενα πέντε χρόνια. Υπάρχουν και άλλες δυνατότητες και προοπτικές, οι οποίες είναι λίγο μακρύτερου χρονικού ορίζοντα και εδώ θα πρέπει να σας πω ότι αυτό που γίνεται τώρα θα πρέπει να θεωρηθεί σαν αρχή μιας συνεχούς συστηματικής προσπάθειας που πρέπει να καταβληθεί για να επιτευχθεί ο συγκεκριμένος στόχος.

Μίλησα προηγουμένως για ορισμένες προϋποθέσεις. Είπα ότι αυτή η δυνατότητα υπάρχει εφόσον υπάρξουν ορισμένες προϋποθέσεις. Ποιες είναι αυτές οι προϋποθέσεις. Τι θα μπορούσαμε να δούμε - έτσι ορισμένες σκέψεις μου σταχυολογώ αυτή τη στιγμή - για το λιμάνι του Βόλου για να μπορέσει να αναλάβει αυτό το ρόλο: αύξηση της ενδοχώρας που είπα προηγουμένως, εξυπηρέτηση των φορτίων προς τη Μέση Ανατολή, εξυπηρέτηση συγκεκριμένων τύπων φορτίων, εξειδίκευση, επιβατικές μεταφορές.

Πρώτον και κύριον - και δεν μιλάω για προτάσεις, μιλάω για σκέψεις μου που είναι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη αυτού του συστήματος που λέγεται λιμάνι του Βόλου.

Πρώτα από όλα πρέπει νομίζω να γίνει συνείδηση όλων η ανάγκη για ένα σαφή καθορισμό του ρόλου, των στόχων και της αναπτυξιακής πολιτικής του λιμανιού. Βεβαίως αυτό μέσα στα πλαίσια της εθνικής πολιτικής Λιμένων που ανέφερε και ο κ. Ξηρακιάς, αλλά ας μην περιμένουμε να έρθει εκ των άνωθεν, αν θέλετε, που όπως ξέρουμε από την τελική πραγματικότητα, ουδέποτε πρόκειται να υπάρξει μια συστηματική εθνική πολιτική κλπ. Σήμερα υπάρχει de facto μία αναγνώριση ρόλου λιμένων, η οποία de facto αναγνώριση έχει κατακτηθεί από τα ίδια τα λιμάνια και έχει κατακτηθεί βεβαίως είτε για λόγους βορμητικής ενδοχώρας, το τονίζω αυτό πάντα, ιδε Θεσσαλονίκη - Πειραιάς, είτε έχει κατακτηθεί από ορισμένες ενέργειες και επιδέξιες κινήσεις κάποιας συγκεκριμένης στιγμής. Όπως ήταν το Πορθμείο του Βόλου τότε, όταν έγινε. Εδώ πρέπει να αποφασίσουμε αν θέλουμε το λιμάνι του Βόλου π.χ. να στραφεί προς μία εξειδίκευση, θα στραφεί - επιτρέψτε μου να πω την έκφραση - κάπως έτσι λίγο ουτοπιστικά containers, θέλουμε containers; γιατί τα θέλουμε; πώς θα εξυπηρετηθούν και πώς θα ανταγωνιστούν με τα άλλα λιμάνια containers που ήδη είναι καθιερωμένα; Επεσήμανα ορισμένους τομείς. Θα πρέπει να προχωρήσουμε σε αυτούς τους τομείς, να τους βάλουμε στόχο και πλέον τα έργα μας και οι προτεραιότητές μας θα πρέπει να μπουν στην

εξυπηρέτηση αυτών των στόχων.

Θα προχωρήσει το λιμάνι σε θαρραλέα βήματα προς την κατεύθυνση της παροχής και άλλου είδους εξυπηρετήσεων πέρα από την καθαρά λιμενική λειτουργία που κάνει σήμερα; Π.χ. logistics, υπηρεσίες διανομής, υπηρεσίες ναυπηγοεπισκευαστικές κ.ο.κ., που έχουν τα λιμάνια της τρίτης γενιάς; Αν λοιπόν οι φορείς - το τονίζω αυτό, γιατί από εμάς πρέπει να ξεκινήσουμε - όχι μόνο η διοίκηση του λιμανιού, αλλά και οι φορείς της περιοχής βάλουν στόχους συγκεκριμένους και ξεκαθαρισμένους και εμείς στη μελέτη μας κάνουμε πρόταση για τέτοιους στόχους, αυτό το πράγμα θα δώσει την έναρξη για μια αλυσίδα τέτοιων ενεργειών που κατά τη γνώμη μου είναι σχετικά αυτονόητες και απλές, αρκεί να υπάρχει αυτή η σύμπνοια στον καθορισμό των στόχων και της αναπτυξιακής του πολιτικής.

Δεύτερη προϋπόθεση. Θα πρέπει, αλλά αυτό δεν εξαρτάται δυστυχώς τόσο πολύ από τους τοπικούς παράγοντες, θα πρέπει να υπάρξει κάποια βελτίωση, αλλαγή στο θεσμικό πλαίσιο και στο οργανωτικό πλαίσιο. Αυτό το είχα τονίσει και στα πλοίσια της Θεσσαλονίκης και του ΟΛΘ και από όλη τη δουλειά που κάναμε εκεί και που προτείναμε. Αυτό το θεσμικό πλαίσιο μπήκε μπροστά σαν σημαία και ήδη πρέπει να σας πω ότι η διοίκηση του λιμανιού το πήρε τόσο ζεστά το θέμα αυτό που ανέθεσε σε νομικούς και με τη βοήθεια τη δική μας δημιουργήθηκε ήδη νομοσχέδιο το οποίο πάει ήδη προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και αν ακούσατε, τα δύο μεγάλα λιμάνια μπαίνουν πλέον στο Ν.2414, ο οποίος νόμος είναι μια πρώτη μορφή, ένα πρώτο βήμα προς τη δημιουργία ανώνυμης εταιρίας με στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης, με επιχειρησιακό σχέδιο κλπ., αλλά που κατά τη γνώμη μου αυτό δεν είναι αρκετό και εν πάση περιπτώσει το ΥΕΝ αυτή τη στιγμή συζητάει σοβαρά την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου των δύο Οργανισμών.

Ελπίζω και πιστεύω ότι με ανάλογες πιέσεις και κινήσεις θα ακολουθήσουν και τα Λιμενικά Ταμεία των μεγάλων πόλεων, όπως π.χ. ο

Βόλος, η Πάτρα, το Ηράκλειο κ.ο.κ.

Τρίτη προϋπόθεση ανάπτυξης. Σας το είπα ήδη, είναι η εξειδίκευση σε ορισμένα εμπορεύματα ή είδους εξυπηρετήσεων, αν θέλετε. Δεν θα μπω σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια εδώ, διότι ήδη είπα ορισμένα πράγματα.

Τέταρτη δυνατότητα και προϋπόθεση, που κατά τη γνώμη μου είναι ένας στόχος μεσοπρόθεσμος για το λιμάνι που πρέπει να μπει, είναι η είσοδος σε δραστηριότητες που είναι μεν παρεμφερείς, αλλά που βοηθάνε όμως και τονίζουν την κύρια δραστηριότητα του λιμανιού και κυρίως την ίδρυση με πρωτοβουλία του λιμανιού και άλλων φορέων, όχι μόνο του λιμανιού, αλλά σε χώρους του λιμανιού που έχει αρκετούς δόξα τω Θεώ, ενός κέντρου εμπορευματικών μεταφορών.

Όταν λέμε κέντρο εμπορευματικών μεταφορών, στη σύγχρονη έννοια της διακίνησης των φορτίων αυτό το οποίο παίζει ρόλο είναι η αρχιτεκτονική της συνολικής μεταφοράς, η αλυσίδα μεταφοράς, το transportation chain που λέμε στη διεθνή ορολογία. Δηλαδή το σύνολο της μεταφοράς από τον τόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού. Και αν αυτό είναι οικονομικά βιώσιμο, επιλέγεται η οδός που περνάει από το λιμάνι μας. Αν δεν είναι, δεν θα επιλεγεί, διότι πλέον οι μεταφορές έχουν γίνει ένα πολύ σοφιστικό πράγμα, για να μιλήσω έτσι απλά, έχουν γίνει ένα πράγμα το οποίο απαιτεί μια συνολική αξιολόγηση πολλών παραγόντων, συνδυασμό μεταφορικών μέσων, η Κοινότητα πλέον, η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μιλάει πλέον για μεταφορές ενός μεταφορικού μέσου, μιλάει για intermodal transports, για μεταφορές πολλαπλών μέσων. Και εκεί τα κομβικά σημεία αυτών των μεταφορών είναι τα κέντρα εμπορευματικών μεταφορών, που όπως είναι φυσικό δημιουργούνται κατ' αρχήν σε υπάρχοντα κέντρα και κόμβους του συστήματος μεταφορών, όπως είναι τα λιμάνια, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί κλπ.

Πρέπει, λοιπόν, να δούμε την ανάπτυξη και την πορεία ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου, γιατί πραγματικά πιστεύω ότι είναι ένα κομβικό σημείο του συστήματος μεταφορών της Ελλάδος, το οποίο δεν άξιζε μιας κατ'ελάχιστου, όπως αυτή που είναι σήμερα, από πλευράς κινήσεως,

πιστεύω λοιπόν ότι πρέπει να τη δούμε και μέσα από αυτή την προοπτική.

Τι σημαίνει ένα κέντρο εμπορευματικών μεταφορών. Δεν θα σας κάνω διάλεξη σε αυτό το θέμα, γιατί είναι ένα μεγάλο πράγμα. Σημαίνει απλά διάθεση ενός χώρου της τάξεως των 200 στρεμμάτων, για την περιοχή της Μαγνησίας και Θεσσαλίας γενικότερα, ο οποίος χώρος θα προσφέρει στέγαση για αποθήκευση και μάλιστα πιθανόν και εξειδικευμένη αποθήκευση, ψυγεία κλπ. αν χρειάζονται, αυτό αποδεικνύεται από μια μελέτη σκοπιμότητας, θα σημαίνει προσφορά υπηρεσιών, κυρίως τηλεπικοινωνιών, τραπεζικών υπηρεσιών, άλλου είδους υπηρεσιών, π.χ. παρακολούθηση των φορτίων όχι μόνο όταν είναι στο λιμάνι αλλά και μετά, τα logistics κ.ο.κ., που θα εξυπηρετούνται σε αυτό το χώρο εταιρίες και μεταφορείς διαφορετικοί, όχι μόνο ένας ή δυο μεγάλοι αλλά και πολλοί περισσότεροι. Και αυτός ο χώρος προφανώς θα συνδυάζεται με ένα μεταφορικό μέσο που θα είναι το θαλάσσιο στο λιμάνι και από την άλλη πλευρά θα είναι οδικά και σιδηροδρομικά μέσα, θα γίνεται η μεταμόρφωση, θα γίνεται η διαχειριστική υποστήριξη των μεταφορών, θα νοικιάζονται και χώροι για τις εταιρίες μέσα κ.ο.κ.

Ενας χώρος της τάξεως των 200 στρεμμάτων για την περιοχή εδώ θα ήταν αρκετός και πρέπει να σας θυμίσω ότι επιτέλους, επιτρέψτε μου αυτή την έκφραση, δημιουργήθηκε μια τέτοια κινηματική στην Ελλάδα για δημιουργία χώρων και κέντρων εμπορευματικών μεταφορών και μάλιστα με πρωτοβουλία των Επιμελητηρίων, τα οποία έκαναν μια μελέτη master plan, μια μελέτη αν θέλετε χωροθέτησης τέτοιων χώρων, που προβλέπει και για την περιοχή του Βόλου ένα κέντρο εμπορευματικό...

(αλλαγή κασέτας)

..... από τις προτάσεις αυτής της μελέτης. Πιστεύω ότι εκεί που είναι λιμάνι...

(παρέμβαση χωρίς μικρόφωνο)

ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι. Το ίδιο κάνανε στη Θεσσαλονίκη. Στη Θεσσαλονίκη μίλησαν για δύο κέντρα εμπορευματικών μεταφορών, ένα στη Θεσσαλονίκη και ένα στο Κιλκίς, 30 χιλιόμετρα παραπάνω. Εχω

ορισμένες αυτές, αλλά εδώ δεν είναι το θέμα μου αυτό.

Το θέμα μου είναι ότι το λιμάνι του Βόλου, γιατί τονίζω την έννοια του λιμανιού. Είναι ο πρωτεργάτης, το έχω δει αυτό το πράγμα σε πάρα πολλά λιμάνια, στη Δανία πρόσφατα που είχα επισκεφτεί το βασικό λιμάνι και δίπλα του κέντρο εμπορευματικών μεταφορών με λιμενικές εγκαταστάσεις, που διαχειρίζεται από το λιμάνι και προωθείται. Είπα ότι ένας μεσοπρόθεσμος στόχος, όχι άμεσος αύριο, αλλά εν πάση περιπτώσει.

Μια πέμπτη δυνατότητα και πέμπτη προοπτική ανάπτυξης προφανώς είναι η αναβάθμιση των εγκαταστάσεων συλό για τις διακινήσεις των φορτίων ΧΥΔΗ, ο προβλήτας P.P. και γενικού φορτίου, ώστε να γίνεται η εξυπηρέτηση φορτίων. Τώρα με τους δύο καινούριους γεραμούς βέβαια στον προβλήτα 2, προφανώς γενικό φορτίο κλπ. θα πρέπει να βελτιωθεί άμεσα η κατάσταση, αλλά οι εγκαταστάσεις των δημητριακών χρήζουν κάποιας αναβάθμισης ή και δημιουργίας νέων εγκαταστάσεων δίπλα, εφόσον δημιουργηθούν συμφωνίες, επαναλαμβανω, προτιμησιακού χαρακτήρα, ειδικές συμφωνίες με αυτούς που διακινούν τέτοιου είδους φορτία στην περιοχή.

Εβδομον. Η προώθηση των μεταφορών μέσω Βόλου προς Συρία. Το είπα ήδη σαν δυνατότητα, είναι προφανώς και μία προϋπόθεση και εδώ θέλω να τονίσω ότι η προϋπόθεση εδώ είναι η συμπαράταξη της πολιτείας στο λιμάνι του Βόλου στις απαραίτητες διακρατικές συμφωνίες και προς δυσμιάς και προς ανατολάς.

Δηλαδή δυσμιάς εννοώ την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου θυμάμαι το 1985 όταν ο ομιλών και πάλι είχε την τιμή να αναλάβει τη μελέτη σκοπιμότητας του δρόμου Ηγουμενίτσας - Βόλου για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ, θυμάμαι ότι τότε η συνεργασία και η πρωτοβουλία είχε προέλθει από το Υπουργείο του Νότου, έτσι λέγεται του Mesojorno, της Ιταλίας, το οποίο Υπουργείο είναι κάτι σαν το Μακεδονίας - Θράκης, δηλαδή για την ανάπτυξη του νότου της Ιταλίας και είχε προέλθει η πρωτοβουλία από αυτούς οι οποίοι στα πλαίσια της προσέλκυσης

επιχειρημάτων και βαρύτητας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση για κονδύλια, προσέγγισαν και την Ελλάδα και δημιούργησαν αυτή την ιδέα του άξονα προς τη Μέση Ανατολή, ούτως ώστε ο δρόμος Ηγουμενίτσας - Βόλου σε συνέχεια προς το Οτράντο της Ιταλίας ή το Πρίντεζι να δημιουργούσε τον άξονα Ευρώπη - Μέση Ανατολή. Η συλληψη ήταν πολύ σωστή και η υλοποίησή της ήταν σωστή, πρέπει να σας πω όμως ότι οι Ιταλοί προχώρησαν σ' αυτή τη βάση και εξασφάλισαν κονδύλια ανάπτυξης όχι μόνο οδικών έργων στην περιοχή του Τάραντο, δηλαδή την περιοχή εκεί του τριγώνου Πρίντεζι - Οτράντο και από τη δυτική πλευρά, αλλά και εξασφάλισαν κονδύλια για αναβάθμιση αστικών περιοχών και πολλά έργα τα οποία έγιναν σε όλη τη δεκαετία που μας πέρασε. Έτσι λοιπόν, χρειάζεται αυτή η έννοια προώθησης και προς Ευρωπαϊκή Ένωση και προς Συρία.

Το Πορθμείο το σιδηροδρομικό λέμε ότι από ελληνικής πλευρας έχει προχωρήσει, αλλά δυστυχώς δεν νομίζω ότι αυτό που έχει γίνει αποτελεί ουσιαστική πρόοδο, έχει τραβηχτεί η γραμμή, από εκεί και πέρα πρέπει να γίνει η αποβάθρα κλπ. και στη Συρία δεν έχει προχωρήσει, αλλά πάντως εμείς εδώ - βάζω και τον εαυτό μου - πρέπει να προχωρήσουμε και να προωθήσουμε αυτή την ιδέα.

Το ίδιο πράγμα ισχύει και για την εγκατάσταση με τη Μαύρη Θάλασσα.

Τελειώνω με τρεις ακόμα προϋποθέσεις.

Η μία είναι η δυνατότητα χάραξης ανεξάρτητης τιμολογιακής πολιτικής. Εδώ θα πω πρώτα κάτι το οποίο βάζει το πράγμα στη σωστή του διάσταση και το πράγμα αυτό είναι το ότι η τιμολόγηση - κατ' αρχήν υπάρχουν δύο διαφορετικά πράγματα: η κοστολόγηση και η τιμολόγηση. Η τιμολόγηση των υπηρεσιών είναι το τιμολόγιο που βάζουμε στον πελάτη, η κοστολόγηση είναι τι μας κοστίζει. Η τιμολόγηση των υπηρεσιών που προσφέρει το λιμάνι ή κάθε λιμάνι αποτελεί ένα μικρό ποσοστό του συνολικού κόστους μεταφοράς το οποίο μετράει για τον πελάτη. Είναι της τάξεως του 4-5% αυτό το οποίο κοστίζει ένα λιμάνι, ως

πουμε, σε ένα σύνολο μεταφοράς - παίζει βέβαια, μπορεί να είναι 5%, μπορεί 7%, μπορεί και 3%. αλλά εν πάση περιπτώσει ένα μικρό ποσοστό. Δεύτερον, η τιμολογιακή πολιτική που θα ακολουθήσει το λιμάνι δεν θα πρέπει να αφίσταται πολύ από το πραγματικό του κόστους, διότι θα πρέπει το λιμάνι είτε είναι κρατικό είτε οτιδήποτε άλλο κατ' αρχήν να είναι ένας βιώσιμος οργανισμός, διότι πλέον, όπως θα έχετε αντιληφθεί, η πολιτική που ακολουθείται όχι μόνο στην Ελλάδα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση και γενικότερα είναι υπέρ των αυτοδύναμα βιώσιμων φορέων.

Όταν λοιπόν κάναμε μία ανάλυση του κόστους και της αντίστοιχης τιμολόγησης του λιμανιού του Βόλου, διαπιστώσαμε ότι η τιμολόγηση των υπηρεσιών είναι περίπου στο ένα τρίτο του κόστους των υπηρεσιών που προσφέρονται από το λιμάνι, ή εν πάση περιπτώσει ίσως και λιγότερο, αλλά είναι μια διαφορά. Και εδώ θα πρέπει να το ψάξουμε λίγο παραπέρα το θέμα και σε σχέση με αυτό που σας είπα προηγουμένως, διότι πιστεύω ότι δεν επιδρά τόσο πολύ στην προσέλκυση ή απώθηση αντίστοιχα πελατείας η τιμολόγηση που κάνουμε, διότι είναι ένα μικρό ποσοστό του κόστους και παρότι πολλούς από τους χρήστες του λιμανιού μας παραπονέθηκαν ότι είναι υψηλό το κόστος, η άποψή μου και η άποψη ίσως και της ομάδας μελέτης μπορώ να πω είναι ότι εδώ θα πρέπει το λιμάνι να έχει μια δυνατότητα χάραξης τιμολογιακής πολιτικής που θα του επιτρέπει την αφενός μεν προσέγγιση τουλάχιστον του κόστους του, αφετέρου δε τη δημιουργία ειδικών συμφωνιών για την προσέλκυση πελατών. Οι πελάτες προσελκύονται από ποιοτικά και ποσοτικά και περισσότερο από ποιοτικά κριτήρια και λιγότερο από ποσοτικά θα έλεγα.

Ένατη προϋπόθεση είναι η άμεση αναβάθμιση των επιβατικών εγκαταστάσεων και οι ειδικές τιμές και συμφωνίες για τα κρουαζιερόπλοια. Εδώ θα έλεγα η άποψή μου είναι ότι πρέπει να ακολουθήσουμε αντίθετη πολιτική από ότι για τα εμπορεύματα. Προηγουμένως άφησα να εννοηθεί ότι στα εμπορεύματα πρέπει τουλάχιστον να προσεγγίσουμε το κόστος μας. Στους επιβάτες και τα κρουαζιερόπλοια, δεδομένου του ευρύτερου κοινωνικού οφέλους της

περιοχής, αξίζει να δει κανείς ειδικές συμφωνίες. Αλλά για να το κάνει αυτό πρέπει να έχει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις, που να μπορεί ευπρεπώς ο τουρίστας να αποβιβαστεί και να επιβιβαστεί στο πλοίο και εδώ πρέπει άμεσα με μεγάλη προτεραιότητα να προωθηθούν έργα στο λιμάνι του Βόλου.

Τέλος, η τελευταία προϋπόθεση που δεν είναι και η μικρότερη, είναι η ανάληψη μιας μεγαλύτερης επικοινωνιακής δραστηριότητας, όπως λέω, για προβολή και προώθηση του λιμανιού στην ευρύτερη ενδοχώρα του και πέρα από αυτό. Δεν φτάνει να είμαστε καλοί, πρέπει να και το δείξουμε. Βεβαίως δεν είμαστε τόσο καλοί αυτή τη στιγμή, όσο να μπορούμε έτσι, αλλά οπωσδήποτε έχουμε ορισμένα πράγματα, θα βελτιωθούν ορισμένα άλλα, πρέπει από τώρα να οργανωθεί κατάλληλα η επικοινωνιακή πολιτική του λιμανιού. Και πρέπει να σας πω ότι φτάνουν στο γραφείο μου, επειδή ασχολούμαι με τα θέματα αυτά διεθνώς, φτάνουν όχι μόνο διαφημιστικά φυλλάδια, προσκλήσεις για συνέδρια και ημερίδες από όλο τον κόσμο. Προχθές από τη Σιγκαπούρη, από οπουδήποτε φτάνουν από λιμάνια και βεβαίως στο Internet, είναι μέσα στη δυνατότητα αυτή που προσφέρει η σύγχρονη Πληροφορική.

Πάνω από όλα όμως - και εδώ τελειώνω, κύριε πρόεδρε - χρειάζεται πιστεύω μία συνεχής και συστηματική προσπάθεια, μία ως πούμε συνέχιση της προσπάθειας που έχει ξεκινήσει. Και αυτή η προσπάθεια δεν θα πρέπει να μείνει σε μια μελέτη, η οποία θα παραδοθεί. Θα συζητηθεί, θα παρουσιαστεί και κάπου εκεί θα ξεχαστεί. Το τονίζω αυτό το πράγμα ότι το όφελος από ένα Πανεπιστήμιο που ασχολείται με αυτά τα θέματα, αλλά γενικότερα από την πολιτική που ακολουθήσαμε σε αυτή τη δουλειά, δηλαδή της εμπλοκής όλων των φορέων, είναι πάρα πολλές οι φορές που έχουμε έρθει εδώ, έχουμε μιλήσει με όλους, είναι ακριβώς να κινητοποιηθούν όλοι και πιστεύω ότι παράλληλα με αυτό χρειάζεται και μια αλλαγή νοοτροπίας, μια κινητοποίηση όλων στο να δούμε το πρόβλημα, να συλλάβουμε το στόχο για τη λύση του και όλοι μαζί να τον επιδιώξουμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε τον κ. Γιαννόπουλου για τα όσα σημαντικά μας είπε και καλούμε το δόκτωρα το Σωκράτη το Μπάσμπα για μια πεντάλεπτη αναφορά γύρω από τη μελέτη, για το χρόνο παράδοσης κλπ. Είναι συνεργάτης του κ. Γιαννόπουλου στην έδρα της συγκοινωνιακής τεχνικής.

(ερώτησή χωρίς μικρόφωνο)

ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Να σας ενημερώσει για τα στάδια της μελέτης και την πρόοδο, τίποτα άλλο.

ΜΠΑΣΜΠΑΣ: Καθαρά θέματα επιχειρησιακά θα ήθελα να θίξω, όχι επί της ουσίας όπως σας ανέφερε ο κ. Γιαννόπουλος.

Το έργο αυτό έχει τίτλο: "Έρευνα για τον προσδιορισμό της δυνητικής αγοράς του Λιμένα Βόλου και διατύπωση στρατηγικής marketing και διερεύνηση συναφών θεμάτων".

Η έρευνα αυτή ξεκίνησε το Φλεβάρη, έχει διάρκεια δέκα μήνες και ολοκληρώνεται το Δεκέμβριο. Για λόγους καλύτερης λειτουργικής αντιμετώπισης της έρευνας χωρίστηκε σε τρεις φάσεις, ήδη διανύουμε την τρίτη και τελευταία φάση του έργου.

Η πρώτη φάση του έργου επίσης για καθαρά λόγους λειτουργικούς έχει χωριστεί σε τρία πακέτα εργασίας, τα οποία ήδη έχουν ολοκληρωθεί. Στο πρώτο εξ αυτών έχει γίνει ανάλυση της υπάρχουσας αγοράς, στο δεύτερο η εξέταση των ανταγωνιστικών λιμένων - δεν θα επεκταθώ, άλλωστε δεν είναι και το αντικείμενο αυτής της μικρής εισήγησης, σε μεγαλύτερη ανάλυση σε αυτά τα θέματα - και στο τρίτο έχει γίνει ο καθορισμός της υφιστάμενης ποιότητας. Τα δύο πρώτα πακέτα εργασίας, δηλαδή η ανάλυση της υπάρχουσας αγοράς και η εξέταση των ανταγωνιστικών λιμένων έχουν ολοκληρωθεί ήδη από τον περασμένο Μάιο, ενώ ο καθορισμός της υφιστάμενης ποιότητας προβλεπόταν να ολοκληρωθεί το καλοκαίρι τον Ιούνιο, πήρε μια επέκταση για να συμπεριλάβουμε και την περίοδο αιχμής του Αυγούστου, καθότι έχει γίνει

μια εκτεταμένη έρευνα όπως σας είπε ο κ. Γιαννόπουλος, που αφορά την επιβατική κίνηση και η έρευνα αυτή έκλεισε τον Αύγουστο που μας πέρασε.

Η δεύτερη φάση του έργου αναφέρεται στην εύρεση της δυνητικής αγοράς του λιμένος και στη διερεύνηση των εναλλακτικών στρατηγικών μάρκετινγκ. Η δεύτερη φάση έχει ξεκινήσει ήδη από το Μάρτιο και έχει ολοκληρωθεί μέχρι τα μέσα περιπου του Σεπτεμβρίου.

Τέλος, η τρίτη φάση την οποία όπως σας είπα διανύουμε τώρα διαρθρώνεται σε τρία επιμέρους πακέτα εργασίας, περίπου τα τέσσερα πέμπτα αυτής της φάσης έχουν κλείσει πρακτικά και οι θεματικές ενότητες που έχουν αντιμετωπιστεί στην τρίτη φάση του έργου έχουν να κάνουν με την πρόταση για την επιλογή συγκεκριμένων αγορών - στόχων, τη διατύπωση στρατηγικής μάρκετινγκ, την τιμολογιακή πολιτική, τις πηγές χρηματοδότησης και αυτό το οποίο είναι ανοικτό ακόμα σαν θέμα και προβλέπεται να κλείσει με την παράδοση του έργου, τις προτάσεις βελτίωσης των παρεχομένων υπηρεσιών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε το Σωκράτη το Μπάσμπα.

Θα παρακαλούσα τώρα τον κύριο νομάρχη, ο οποίος είναι και φορτισμένος από τη σημερινή παρουσία μας στο Συμβούλιο της Επικρατείας με όσα ειπώθηκαν και όσα κατατέθηκαν και πρέπει να πω ότι ήταν σημαντικότερα, ήταν η κατάθεση και του νομάρχη και του δήμαρχου του κ. Πιτσιώρη πάρα πολύ σημαντική και πλήρης, όπως επίσης και των άλλων οι οποίοι παρίσταντο στο Συμβούλιο Επικρατείας και τον παρακαλώ αν θέλει να πει δυο κουβέντες.

ΝΟΜΑΡΧΗΣ: (χωρίς μικρόφωνο) Κατ' αρχήν θέλω να πω ότι εκ πρώτης όψεως προσυπογράψω όλα όσα άκουσα. Νομίζω ότι.... και έχει σημασία αυτό γιατί θα έχετε ίσως παρατηρήσει.....

Ελεγα λοιπόν ότι εκ πρώτης όψεως αισθάνομαι να βρίσκονται και οι δικοί μου προβληματισμοί σε αντιστοιχία με αυτά τα οποία άκουσα και νομίζω ότι είναι παρα πολύ σημαντικά, γιατί στην πόλη που ζούμε νομίζω

Και εδώ πάλι αναπτύσσονται εύκολες απόψεις, είτε αφοριστικές είτε αποδοχής, που κι εδώ νομίζω ότι θα βοηθούσε πάρα πολύ αν διευκρινίζαμε πιο συγκεκριμένα τα ζητήματα.

Παραδίδω το λόγο στον πρόεδρο του Επιμελητηρίου.

.....: Συμπληρωματικά, στο δεύτερο σκέλος που είπε ο νομαρχης. Το θέμα του ευτυτέρου σχεδιασμού του μυχού, αν θέλετε, του Ποτασπητικού με κέντρο το Βόλο. Δηλαδή κάπου πρέπει να οραματιστούμε το πώς θα είναι αυτός ο χώρος και με ποιες ταχύτητες και με ποιες δυναμικές θα εξελιχθεί στην επόμενη εικοσαετία - εικοσιπενταετία για να μην πω πενήνταετία. Ηδη γίνονται κάποιες καταλήψεις αν θέλετε υπο την καλή έννοια χώρων, οι οποίες *αργότερα πιθανώς να' μας δημιουργήσουν προβλήματα στην ανάπτυξη του ευρύτερου σχεδιασμού του λιμανιού. Μήπως θα έπρεπε εδώ να δούμε αυτή τη μελλοντική προοπτική;

Και ένα δεύτερο σημείο το οποίο ήθελα σαν ερώτημα να σας βάλω. Το θέμα βέβαια των εμπορευματικών κέντρων ή αν θέλετε των κέντρων συγκεντρώσεων υπό οποιαδήποτε μορφή, είτε από πλευράς ελευθεράς ζώνης είτε από πλευράς διαμετακομιστίου είτε αν θέλετε και μεταλλαγής προϊόντων είναι ασφαλώς βασικό. Η ενδοχώρα, δηλαδή η ενδοχώρα η Θεσσαλονική, για να πάω στη μικρή ενδοχώρα η οποία θα πρέπει να είναι σημείο μελέτης ώστε το λιμάνι του Βόλου να καταστεί το λιμάνι της Κεντρικής Ελλάδος και όχι το λιμάνι του Βόλου σκέτο; Δηλαδή οι τόσεις του να είναι τέτοιες, ώστε να είναι ελκυστικές με τη συνάρτηση που είπατε του άξονος Βόλου - Ηγουμενίτσας κλπ. Διότι κάπου αναφερθήκατε στους φορείς τους κοινωνικούς, τους οποιουσδήποτε φορείς της πόλης, εγώ θα έλεγα ότι αυτό πρέπει να επεκταθεί, ότι θα είναι φορείς και αν θέλετε συνισταμένη προσπάθειών της Κεντρικής Ελλάδος. Αποψη μου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα παρακαλούσα το δήμαρχο του Βόλου, το Δημήτρη τον Πιτσιώρη να πάρει το λόγο.

ΠΙΤΣΙΩΡΗΣ: Να πω ότι αισθάνομαι λίγο μελοχολικά απόψε και από το

ακρεατήριο και από την ημέρα και να αρχίσω κάνοντας μια πρώτη γενική διαπίστωση που δεν αφορά μόνο το λιμάνι, αφορά τα πάντα. Εκτιμώ ότι έχουμε φτάσει σε ένα οριακό σημείο σκέψης, δράσης, συμπεριφοράς και ό, τι άλλο θέλετε, όχι μόνο εμείς, αλλά παγκοσμίως και ότι όλα τα εργαλεία και όλες οι σκέψεις που είχαμε, με τις οποίες μεγαλώσαμε, μάθουμε, φαίνεται ότι είναι άχρηστες. Και γυρνώντας προς τα πίσω, συνεχίζουμε να θέλουμε να πάμε προς τα εμπρός, ενώ είναι σίγουρο ότι ένα πολύ μεγάλο μέρος από το οπλοστάσιο του παρελθόντος είναι άχρηστο. Και το ζήτημα δεν είναι μόνο σε εμάς, είναι στο σύνολο του πληθυσμού μιας χώρας. Είναι αυτό που μπορεί να είναι καθυστέρηση για την Ελλάδα, μπορεί να είναι καθυστέρηση για την Ευρώπη, μπορεί να είναι και καθυστέρηση για όλους. Σε εμάς απλώς τα πράγματα φαίνονται πιο έντονα από ότι φαίνονται στην Ευρώπη.

Ένα λιμάνι σαν κι αυτό που συζητάμε σήμερα πρέπει να το θέλει η πόλη λοιπόν. Το θέλει η πόλη το λιμάνι; Είναι δυνατόν να μιλάμε για ένα λιμάνι το οποίο πρώτα και καλύτερα η πόλη δεν το ζει, δεν το χαίρεται, δεν το αγαπάει; Εχω την αίσθηση λοιπόν ότι η πόλη μετά από μια μακρόχρονη αντιφατική και μεροληπτική ενημέρωση, αλλά όχι απλώς ενημέρωση, αλλά και δράση, θα αναφερθώ σε δύο παραδείγματα.

Ένα, ευθύνεται ο Δήμος Βόλου, ξέρετε ότι στο σχεδιασμό της μελέτης Δοξιάδη δεν προβλεπόταν να γίνει αυτό το πάρκο και οι εγκαταστάσεις εκεί πέρα καθόλου και όμως έγιναν. Και διερωτάται κανείς τι συνέβη μεταξύ του '85 και του '90 και έγιναν αυτές οι εγκαταστάσεις και γιατί δεν ήρθε κάποιος να πει, ότι εδώ βρε παιδιά έχουμε μια ρυθμιστική μελέτη του γραφείου Δοξιάδη που δεν προβλέπει να γίνει καμία εγκατάσταση, το πολύ - πολύ κάντε μια διπλή τριπλή σειρά δέντρων για να δημιουργήσετε μία κουρτίνα ανασχεσης των δραστηριοτήτων προς τις ενθεν κατοικίες, αν πούμε ότι στο Πεδίο του Αρεως υπάρχουν κατοικίες, δεν υπάρχουν κατοικίες όπως ξέρουμε.

Δεν μιλάω για παλιότερα, όπου η ίδια η πολιτεία στη δεκαετία του '50 εγκατέστησε πρόσφυγες σε επαφή στο παλιό Λιμεναρχείο, ένα

πρόβλημα το οποίο το έχουμε μέχρι σήμερα και που φτάνει πολλές φορές το λιμάνι στο απίθανο σημείο να λέει ότι διακόπτονται οι εργασίες 15 η ώρα για να κοιμηθεί ο κόσμος και επαναλαμβάνονται στις 7 η ώρα που θα ξυπνήσει. Αυτό δεν είναι λιμάνι σημερινό πλέον, δεν είναι λιμάνι σύγχρονο, αυτό είναι λιμάνι μιας άλλης εποχής, που είχαμε την πολυτέλεια να λέμε ότι μπορούν να διακόπτονται οι φορτώσεις να κάθεται το πλοίο, να περιμένει και ένας εξοπλισμός δεν ξέρω πόσων δις και να δουλεύουμε όποτε θέλουμε.

Το Πανεπιστήμιο, άλλη ζημιά που έγινε η οποία μέχρι πρόσφατα παρέσυρε και την είσοδο της Σέκερη, ένα σχεδιασμό που υπάρχει από το 1965 και που ουδείς τον έχει ακυρώσει από το δημόσιο, διότι δημόσιο είναι και το Λιμενικό Ταμείο, δημόσιο είναι και οι μελέτες και οι υπηρεσίες που πρέπει να σχεδιάσουν αυτή την πόλη. Ερχονται οι τοπικοί παράγοντες, βάζω και την αφεντιά μου και την προηγούμενη αφεντία και όλους, κάνουμε ό, τι θέλουμε και το περίεργο είναι ότι όταν κάνουμε ό, τι θέλουμε, δεν σηκώνεται κάποιος από το δημόσιο, όποιος το εκφράζει, ο εκάστοτε νομάρχης, ο υπουργός, ξέρω εγώ ποιος το εκφράζει και να πει τι κάνετε εδώ πέρα ο καθένας σας; ό, τι θέλετε φτιάχνετε; Λοιπόν, το θέλουμε το λιμάνι; το θέλει η πόλη το λιμάνι; Κάντε μια πραγματική σφυγμομέτρηση να δείτε ότι περίεργα πράγματα έχουν αρχίσει και διαμορφώνονται στην πόλη. Βεβαίως, διότι αλλάζει και η μορφή και η σύνθεση του πληθυσμού που ζει εδώ πέρα. Υπάρχει ένας πληθυσμός συνταξιούχων πλέον που ολοένα αυξάνεται, δημοσίων υπαλλήλων, ελευθέρων επαγγελματιών, οι οποίοι δεν έχουν καταλάβει ότι χάνεται το έδαφος σιγά-σιγά και γι αυτούς τους ελεύθερους επαγγελματίες, αν αλλοιωθεί ο χαρακτήρας του βιομηχανικού κέντρου βάρους που έχει αυτή η πόλη.

Πρέπει, λοιπόν, μετά από ζημιά που έχει γίνει τα τελευταία 20 χρόνια, που ήταν σαν αποτέλεσμα της μεταπολίτευσης, που κυριάρχησαν οι γνωστές απόψεις σε σχέση με τη λειτουργία των βιομηχανιών και τα συναφή, έπρεπε γρήγορα να ανοτρέψουμε αυτό το κλίμα και να μην

παγιωθεί αυτή η γενικότερα αντιαναπτυξιακή, αντιβιομηχανική και σε τελευταία ανάλυση και εναντίον του λιμανιού άποψη.

Αν δείτε τον τύπο που είναι καθρέφτης, είναι καθρέφτης ο τύπος όσο και να λέμε. Ο τύπος τι κάνει; Ζυγίζει τι θέλει ο κόσμος και βλέπετε ότι είναι αντιφατικός, μιλάει για το λιμάνι, αλλά την ίδια ώρα λίγο παρακάτω, προσφέρει ατλόχερα το χώρο του στον οποιοδήποτε συμπαθέστατο οικολόγο, ο οποίος μπορεί να πει, όπως μας είπαν σήμερα, ότι όλη γενικότερα η περιοχή που ξεκινάει από την εκβολή του Κλαυσιδώνα και φτάνει μέχρι τα Αϊβαλιώτικα και πίσω μέχρι δεν ξέρω ποσο βάθος, κατοικημένο και μη, κτισμένο και όχι, χίλια στρέμματα είναι το κέντρο του βιότοπου και αυτό το κέντρο για να είναι μάλιστα στο κέντρο τα πουλιά με τη λιγότερη ανησυχία, δεν είναι τίποτα άλλο παρά το σημείο που σήμερα διακόπηκαν τα έργα της προβλήτας της καινούριας. Όχι εκεί που είναι η μπουρμπουλήθρα, διότι εκεί λέει είναι κοντά στο δρόμο και επειδή είναι κοντά στο δρόμο, δεν είναι ιδανικός ο τόπος για να αναπτυχθεί.

Από την άλλη πλευρά, ξέρουμε ότι το λιμάνι βρίσκεται, παραδοσιακά ξεκίνησε μέσα από το κέντρο της πόλης, άρχισαν να απωθούνται οι δραστηριότητές του, να φεύγουν και ο μόνος χώρος που μπορούν να απωθηθούν οι δραστηριότητες οι οποίες θέλουν και άνεση και να μην είναι δίπλα τα σπίτια και να μην είναι δίπλα τα μαγαζιά και να μην πρέπει να μπει όλη η κυκλοφορία μέσα, είναι αυτή η περιοχή, δεν υπάρχει άλλη.

Είπατε για τους πανεπιστημιακούς. Εγώ θα σας εκφράσω τη μελαγχολία μου και τη θλίψη μου και την οργή μου, γιατί επί δύο χρόνια προσπαθούσα να αποτρέψω ως μέλος της διοικούσας επιτροπής να γίνουν όλες οι εγκαταστάσεις εκεί πέρα. Από ποιους; Από το Τμήμα Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Από τους κατ' εξοχήν δηλαδή πανεπιστημιακούς, οικονομολόγους και μηχανικούς, οι οποίοι πρώτοι και καλύτεροι για λόγους παραδείγματος επιστημονικούς, θα έπρεπε να πουν ότι έχετε δίκιο, ρε παιδιά, τι είναι αυτό που ζητάμε; Όχι, να τα

στριμώξουμε εκεί. Και όχι απλώς να τα στριμώξουμε, αν είναι δυνατόν να ακυρώσουμε τη λειτουργία του λιμανιού, τη μελλοντική δυνατότητα λειτουργίας του λιμανιού προς την περιοχή αυτή, μόνο και μόνο γιατί η στενή τους αντίληψη να βολέψουμε τις σχολές και τα τμήματα, πού; στα 30 στρέμματα του πρώην Παπαρρήγα, που έγιναν κατά παρέκκλιση αλλά 20 από το Λιμενικό Ταμείο και αυτό χωρίς καμία έγκριση οριστική και που κάποιοι φτάσανε να λένε "ξεχάστε το λιμάνι, αναπτύσσεται το Πανεπιστήμιο και δώστε όλη αυτή την έκταση στο Πανεπιστήμιο".

Είναι μια επιλογή, ξέρετε. Ξέρετε τι ωραίο Πανεπιστήμιο θα γίνει αν αναπτυχθεί εκεί που γίνονται τώρα τα έργα; Καταπληκτικό. Αλλά αυτές τις επιλογές ποιος θα τις κάνει; Δεν πρέπει η πόλη να πάρει την ευθύνη πάνω της και να πει τι θέλω, τι δεν θέλω.

Να πάμε όμως σε μια δεύτερη κατηγορία. Το λιμάνι το θέλουν οι χρήστες. Ποιοι είναι οι χρήστες; Οι χρήστες είναι οι έμποροι, οι βιομήχανοι, οι εισαγωγείς και οι εξαγωγείς. Το έχουν αυτοί οι άνθρωποι το λιμάνι στα χέρια τους; Δεν το έχουν, διότι η διαδικασία που ισχύει ακόμα είναι τα λιμάνια να διοικούνται από λιμενικές επιτροπές. Το πιο χρυσά άτομα, οι καλύτεροι πατριώτες δεν είναι οι χρήστες; Δεν είναι αυτοί εντός του οποίου κλείνει ο κύκλος της ευθύνης; Διότι μόνο όταν εγώ, συλλογικά βέβαια, είμαι ο έμπορος, ο βιομήχανος, ο εισαγωγέας και οι εξαγωγέας, ο εκτελωνιστής και όλα τα συναφή επαγγέλματα, τότε εγώ θα έρθω σε σύγκρουση, θα πάρω επάνω την ευθύνη μου και δεν θα αναζητώ άλλοθι ποιος μου φταίει κάθε φορά.

Αρα, είναι αυτό που είπα, ότι έληξε πλέον μια εποχή που τα σχήματα αυτά μπορούσαν να λειτουργούν. Και δεν καταλαβαίνω γιατί επιμένει η πολιτεία. Είπατε ότι θα γίνουν ανώνυμες εταιρίες. Μα αν γίνουν ανώνυμες εταιρίες η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, εδώ πρέπει να γίνει ΕΠΕ, πρέπει να γίνει όχι ΕΠΕ, να γίνει μια διοίκηση που δεν θα έχει καμία, ουδεμία δυσκολία στο να παίρνει αποφάσεις αμέσως. Όσοι έχουμε την ατυχία να περάσουμε από το Λιμενικό Ταμείο και έχουμε δει τη δυσκινησία για τα πάντα και τελικά την έλλειψη ευθύνης και την έλλειψη

να κλείνει η ευθύνη. Δεν κλείνει η ευθύνη. Παίρνουμε μια απόφαση, δεν τη δέχεται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή κάποιοι άλλοι δεν τη δέχονται, λέμε "τι να κάνουμε; κάναμε ό, τι μπορούσαμε, αντίο".

Αρα, το λιμάνι πρέπει να ανήκει στους χρήστες. Υπάρχει μια απλουστευμένη, αν θέλετε, άποψη, την οποία εγώ την έχω πει πολλές φορές, το εμπορευματικό λιμάνι σίγουρα στο Επιμελητήριο, έτσι γίνεται παγκοσμίως ή προσπαθεί να γίνει παγκοσμίως. Τι τα θέλουμε αλλιώς τα Επιμελητήρια; Εφόσον βέβαια τα Επιμελητήρια είναι οι γνήσιοι εκφραστές των κατ' εξοχήν κλάδων που έχουν σχέση. Και το επιβατικό λιμάνι, αν θέλετε, ίσως καλύτερα από όλους θα ήταν η Αυτοδιοίκηση, η Νομαρχιακή, δεν ξέρω ποια, η οποία θα μπορούσε να το συνδέσει με τουρισμό, με όλες αυτές τις κλίμακες των πραγμάτων, που χρειάζεται μια άλλη αντίληψη, ένα άλλο κυνηγητό.

Από εκεί και πέρα, υπαίνουν κάποια αντικειμενικά δεδομένα από αυτά που είπε ο κ. Γιαννόπουλος, πολλά εκ των οποίων. Εγώ θα ήθελα να του πω ότι αντικειμενικά ας το δούμε λιγάκι από τη Λαμία και λίγο παραπέρα και μέχρι την Κατερίνη. Για ποιο λόγο να βλέπουμε μόνο τη Θεσσαλία. Ας το δούμε λοιπόν λίγο ευρύτερα. Ένα αυτό.

Δεύτερον. Αυτό το λιμάνι φαίνεται ότι δεν μπορεί κανείς εύκολα να το προδιαγράψει. Θα έχει τον παράγοντα των απρόοπτων και μη προβλέψιμων εξελίξεων, όπως συνέβη το 1975-80 με εκείνο το άνοιγμα και κλείσιμο και αυτό είναι πιθανό να το ζήσουμε στο μέλλον. Αρα, θα πρέπει να έχουμε και σενάρια τα οποία σήμερα δεν μπορούμε να τα δούμε. Να σας πω το πιο απρόβλεπτο, παρ' όλο που σήμερα είναι φορτισμένη η ατμόσφαιρα, όπως ξέρετε στην Αθήνα, για τα ελληνοτουρκικά, διότι έγινε μια συνάντηση, δεν ξέρω τι, και ο Τούρκος επιτετραμένος, ένας πλοίαρχος εκεί πέρα, μέσα στο Πεντάγωνο πήρε το λόγο και τους είπε ότι "σας κάναμε χάρη που δεν καταλάβαμε όλη την Κύπρο το 1974". Σας κάναμε τη χάρη, αυτό ειπώθηκε μέσα στο επιτελείο σε μια σύσκεψη και αμέσως μετά ακολούθησε μία παραβίαση δεν ξέρω με πόσα αεροπλάνα του εναέριου.

Παρότι όλοι φοβούμαστε ότι αυτή η ιστορία, αν δεν κλείσει γρήγορα, θα πάμε ίσως σε πολύ πιο θερμά επεσόδια, παρά ταύτα πρέπει να έχουμε την αισιόδοξη προοπτική ότι κάποια στιγμή πρέπει να βρεθεί λύση. Θέλετε να μπει η Τουρκία στην Ευρωπαϊκή Ένωση; Θέλετε να εκλογικευτεί η παγκόσμια τάξη πραγμάτων; Θα ζήσουμε ως δύο χώρες που δεν θα μας χωρίζει, που θα μας ενώνει η θάλασσα και που κατά συνέπεια εκεί βλέπω Βόλος - Σμύρνη ένα δίπολο το οποίο θα αρχίσει να αναπτύσσεται. Θα μου πείτε σήμερα το κλίμα απομακρύνεται, αλλά αυτά αλλάζουν και ένα λιμάνι πρέπει να προετοιμάζεται για όλα.

Τώρα, σε ότι αφορά την εσωτερική ενδοχώρα. Έχουμε εγκληματίσει επί 20ετία και πλέον όταν όλα τα μεγάλα σιλό που γίνονταν και οι μεγάλες εγκαταστάσεις δεν γίνονταν σε κόμβους συγκοινωνιακούς. Η Θεσσαλία έχει το πλεονέκτημα να έχει σιδηροδρομική διασύνδεση, όλη η Θεσσαλία και τα φορτία προς εξαγωγή, κυρίως τα πλεονάσματα βαμβακιού, σκληρού σιταριού και η εισαγωγή σε καλαμπόκι και λιγότερο σε μαλακό σιτάρι, σε καλαμπόκι για κτηνοτροφία και κριθάρι για κτηνοτροφία που τα έχουμε εγκαταλείψει, να διακινούνται με βέβαια σιλό όχι το σημερινό, με σιλό με διπλάσια χωρητικότητα και διπλάσιους ρυθμούς φόρτωσης και εκφόρτωσης, να αμέσως το συγκριτικό πλεονέκτημα. Θυμάμαι παλιά που φέρναμε ένα εκατομμύριο τόνους καλαμπόκι από το εξωτερικό για την κτηνοτροφία. Πού θα πάει; Στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη για να εκφορτωθεί; Γιατί δεν θα ήταν για εκφόρτωση στο Βόλο και από εκεί και πέρα διάχυση σε όλο τον καρπό και εκεί που αναπτύσσονται τα μεγάλα κτηνοτροφεία και οι μονάδες χοιροτροφίας, που ξέρουμε ότι βρίσκονται προς την πλευρά της Χαλκίδας και στη Θεσσαλία και προς το Βορρά.

Λέω πολλά και ίσως στερώ, αλλά επιτρέψτε μου να σας πω και τον πόνο μου για αυτή την ιστορία.

Και φτάνουμε στο τελευταίο θέμα, το κόστος. Είπατε πολύ σωστά, άλλο τιμολόγηση και άλλο κοστολόγηση. Σαφώς. Και ιδιαίτερα το έχουμε ανάγκη αυτό στις δημόσιες επιχειρήσεις, διότι αυτή η αντιστοιχισή δεν

υπάρχει. Είπατε ότι είναι τριπλάσιο το κόστος των υπηρεσιών. Ποιων υπηρεσιών; Του λιμανιού αυτού καθαυτού ή του συνολικό κόστους για να μπει ή να βγει ένα προϊόν, ΧΥΔΗΝ, κλασικά πακεταρισμένο ή και containers. Έχω την αίσθηση, δεν έχω τα νούμερα ακριβώς, αλλά μια όσφρηση έχω περισσότερο ότι πρέπει να συμπεριλάβουμε τους πάντες. Κάποτε λέγαμε για περίπου τρία δις συνολικό κόστος και να δούμε ο καθένας το μερίδιό του και τι κάνουμε τελικά. Προσπαθεί ο καθένας να ζήσει, κροτώντας έτσι εγωιστικά το μερίδιό του και επιβαρύνοντας τελικά το κόστος. Και αυτό αφορά και τους λιμενεργάτες, αφορά και τους ναυτικούς πράκτορες και τα ρυμουλκά. Εκεί παίζονται δεκαπλάσια ποσά από ότι το ίδιο το Λιμενικό Ταμείο. Το ίδιο το Λιμενικό Ταμείο, αν δεν με απατάει η μνήμη μου, διαχειρίζεται 200 εκατομμύρια. Αυτά είναι όλη η συμμετοχή του στο εμπορευματικό κόστος. Το εμπορευματικό κόστος, όμως, εισόδου και εξόδου είναι μεταξύ δύο και τρία δις.

Αρα, χωρίς να λέμε ότι αυτά τα 200 εκατομμύρια δεν πρέπει να φαχτούν και να πέσουν και άλλο, πρέπει να δούμε τι γίνεται με τους άλλους και εκεί θα είμαι πολύ δυσάρεστος αν συνεχίσω, γιατί θα πω πράγματα τα οποία όλοι τα ξέρουμε, αλλά δεν τα λέμε. Και δεν ξέρω γιατί έχω διαλέξει εγώ το λόγο να τα λέω. Σε λίγο δεν θα θέλει κανείς να με ακούει. Έτσι δεν είναι; Πρέπει να αυξάνεται ο αριθμός των λιμενεργατών; Γιατί αυξήθηκε πρόσφατα; Και γιατί συμφώνησαν όλοι να αυξηθεί; Μια επιτροπή που εκπροσωπεί το Επιμελητήριο, δηλαδή τους φορείς που κάνουν χρήση του λιμανιού, τους ίδιους τους λιμενεργάτες, τον εκάστοτε πρόεδρο της Λιμενικής Επιτροπής, τον εκάστοτε λιμενάρχη. Συμφώνησαν, αφού συμφώνησαν, ξέρετε είναι αυτό που λέω εγώ, πού θα πάει στην Ελλάδα αυτή η ιστορία; Εντάξει, έχουμε τον αγροτικό τομέα που λέμε ότι πρέπει να επιδοτείται. Πού θα οδηγηθεί αυτή η ιστορία; Την απασχόληση τη θέλουν όλοι. Και σε μια βιομηχανία και σε ένα κατόστημα. Φανταστείτε όλοι αυτοί να πουν ότι επειδή πρέπει να εδραιώσουμε την απασχόληση, πρέπει κάποιος να τα πληρώνει. Τελικά δεν θα τα πληρώσει κανείς, θα το πληρώσουμε όλοι μαζί ως απώλεια της

ανταγωνιστικότητάς μας και ως τελική κατάρρευση του συστήματος και αυτό γίνεται.

Και εγώ ειλικρινά σας το λέω, ότι μια από τις μεγαλύτερες εκπλήξεις που αισθάνθηκα μετά από έξι χρόνια στη Λιμενική Επιτροπή ήταν όταν άκουσα ότι αυξήθηκε ο αριθμός των λιμενεργατών. Και εγώ δεν ήξερα τίποτα, ουδείς το συζήτησε και ουδείς με ενημέρωσε. Οι λιμενεργάτες οι οποίοι για να ζήσουν θέλουν ένα δισ μαζί με τα βαρύτατα ασφαλιστικά βάρη που έχουν στην αυτασφάλιση. Βεβαίως, θέλουν ένα δισ. Υπάρχει το εμπόρευμα για να ζήσουν τόσοι λιμενεργάτες;

(παρέμβαση χωρίς μικρόφωνο)

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Προσκομίστε εσείς τα δικά σας νούμερα, αν νομίζετε ότι κάνω λάθος.

(παρέμβαση χωρίς μικρόφωνο)

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Αφήστε το κράτος. Το κράτος είναι τραγωδία τι ελέγχει και τι δεν ελέγχει. Αφήστε το κράτος.

Κύριε πρόεδρε, τα νούμερα αυτά είναι πολύ κοντά στην πραγματικότητα και όποιος θέλει να τα παρουσιάσει διαφορετικά, εγώ έχω αρθρογραφήσει και στις εφημερίδες αυτά που λέω δεν τα λέω πρώτη φορά, τα είπα πριν ένα χρόνο, όταν μπήκε και με αυτό θα τελειώσω, όταν μπήκε η απειλή των νέων εγκαταστάσεων του νέου ιδιωτικού λιμανιού Λούλι στον κόλπο, τα είπα και ουδείς τα διέψευσε και ουδείς έκανε δημόσια αντίλογο σε αυτά που είπα πέρσι το καλοκαίρι του '95, αν δεν απατώμαι.

Και τελειώνω με αυτό. Έχουμε την εικόνα ενός λιμανιού, το οποίο αριστερά έχει ένα εξειδικευμένο σχεδόν ιδιωτικό λιμάνι, δεν είναι σφωσ ιδιωτικό λιμάνι όταν καταβάλει 300 εκατομμύρια στη λιμενική επιτροπή μέσα από τα οποία η λιμενική επιτροπή καλύπτει μια σειρά από ανάγκες της, την ΑΓΕΤ και λιγότερο τα πετρελαιοειδή, που γρήγορα ή αργά θα τα χάσουμε. Δεν είναι σίγουρο ότι είναι ανταποδοτικά. Υπάρχουν τώρα

Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και ετοιμάζονται αυτά και είναι λάθος να μην τα βλέπουμε μπροστά, γιατί όταν θα μας έρθουν θα είναι αργά. Φεύγοντας από εδώ προσπαθούμε να ανοίξουμε το λιμάνι προς την περιοχή του Πεδίου του Αρεως, συναντήσαμε αυτή τη βόμβα των δικών μας ανθρώπων, των ανθρώπων που πληρώνουμε εμείς εδώ με τα έσοδά μας, ο Δήμος Ν. Ιωνίας τους έδωσε όλα τα μέσα, έχουν πάρει βοήθεια οικονομική και εγώ αισθάνθηκα φοβερά άσχημα να λέω ότι τελικά και ο τελευταίος πολίτης σε αυτή την πόλη δικαιούται να έχει άποψη και να μας αντιμετωπίζει με περισσότερα μέσα και δυνατότητες από ότι έχουμε εμείς, που εννοείται ότι έχουμε κάποιους μηχανισμούς που μας στηρίζουν. Εκεί φτάσαμε.

Δημοκρατία θα μου πείτε. Βεβαίως δημοκρατία, αλλά μια δημοκρατία στην οποία μπορεί να συγκρουστεί το γενικό συμφέρον με το ειδικό συμφέρον της κάθε ομάδας, η οποία μπορεί να φτάσει στο Συμβούλιο Επικρατείας, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, να υποστηρίξει ό, τι νομίζει, ό, τι θέλει, όπως το τεκμηριώσει και επειδή ξέρετε πάντα ακούγεται τώρα πλέον από όλους, και από τον τύπο και από τα κόμματα και από την κοινωνία, αν δεν είσαι στην εξουσία, είσαι αντι-εξουσιαστικός ή εκτός-εξουσιαστικός ακούγεσαι περισσότερο. Ο, τι λένε οι άνθρωποι που έχουν την εξουσία θεωρείται εκ προοιμίου ότι είναι ύποπτο, ότι κάπου το πάνε αυτοί, κάτι θέλουν να κάνουν, θέλουν να φάνε λεφτά, να φέρουν εργολάβους, δυστυχώς ζούμε αυτή την παρακμή του ελληνικού τοπίου και γι αυτό έτσι άρχισα την ομιλία μου, η οποία έχει οδυνηρότατες συνέπειες, που σιγά-σιγά τις βλέπουμε μπροστά μας.

Και φτάνουμε στον Αλμυρό, που πολύ σωστά ο κ. νομάρχης είπε "και τι κάνουμε με τον Αλμυρό;". Το 1988 επί Ντελεδήμου προέδρου πάρθηκε μια απόφαση, να γίνει επέκταση της ζώνης λιμένος. Από το '88 μέχρι σήμερα δεν κάναμε τίποτα. Όταν εμφανίστηκε ένας νέος επενδυτής με πολύ σημαντικά σχέδια και λίγο προηγούμενα κάποιοι άλλοι, τότε ξαφνικά ξυπνήσαμε και είπαμε: και εδώ τι θα γίνει; ένα καινούριο ιδιωτικό λιμάνι; ένα ιδιότυπο ιδιωτικό λιμάνι που θα έχει κατ' αποκλειστική χρήση, αλλά ΑΓΕΤ, κάποια στρέμματα; Και όταν προσπαθήσαμε με τους τοπικούς

ανθρώπους, δηλαδή του Αλμυρού να τους πούμε ότι πρώτοι και καλύτεροι εσείς έπρεπε εδώ και δέκα χρόνια να είχατε ζητήσει μία σχεδιασμένη και πιο σοβαρή προώθηση αυτού του λιμανιού, της ενδοχώρας, των οδικών διασυνδέσεων για το δικό σας καλό, μια που τόσο πολύ ζητάτε την ανάπτυξη της βιομηχανίας, μας κοιτούσαν περ'εργα και μας έλεγαν: "όχι, εμείς δεν θέλουμε τέτοιο πράγμα". Τότε τι θέλουμε; Να φύνται συγκροτήματα πελώρια, όπως είναι οι βιομηχανίες μετώπου, οι οποίες δεν μπορούν παρά στη θάλασσα να πάνε, που διακινούν φτηνές πρώτες ύλες κατά μονάδα βάρους και εξαγωγή ποσότητες που μπορεί να είναι 100% εξαγωγικές, όπως μπορεί να είναι όλα αυτά τα είδη; Α υ ρ ή η καθυστέρηση και φοβούμαι και το κλίμα που έχει δημιουργηθεί πρέπει να αλλάξει ταχύτατα μέσα σε μερικούς μήνες. Θα μπορέσουμε να το πετύχουμε; Αν το πετύχουμε αυτό και αν σταματήσει ο καθένας να λέει "υπερασπίζω τη δική μου άποψη", ο ένας, ο άλλος, ο τρίτος, οπότε έχουμε ένα σύνολο απόψεων που κονταροχτυπιούνται και ο καθένας δίνει έναν αγώνα, επί ματαίω βέβαια διότι δεν συνθέτονται οι απόψεις και δεν οδηγούν πουθενά. Αν σταματήσουμε και αν μιλήσουμε λίγο ανοικτά, τελείως ανοικτά, καθαρά, αφού τα ξέρουμε όλα πλέον, δεν έχουμε τίποτα που πλέον να μη γνωρίζουμε, γίναμε όλοι σοφοί, όλοι σοφοί έχουμε γίνει. Τι μας λείπει; Τι θέλουμε; Ας αποφασίσουμε τι θέλουμε. Αν αποφασίσουμε σαν περιοχή τι θέλουμε, εγώ πιστεύω ότι από εκεί και πέρα οι τεχνοκρατικές ανάγκες για να είναι το λιμάνι πράγματι ανταγωνιστικό και να έχει προοπτικές βρίσκονται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε τον κ. Πιτσιώρη.

Οποιος επιθυμεί να πάρει το λόγο για να κάνει ερώτηση ή τοποθέτηση, μπορεί να το κάνει.

Έχουμε στο πρόγραμμά μας καταγράψει παρεμβάσεις συγκεκριμένων φορέων κατ' αρχήν και στη συνέχεια έπεται το ΔΕΚΑΜ, αν δεν κάνω λάθος.

Ο Μπάμπης ο Σκυριάνης εκ μέρους του ΔΕΚΑΜ.

ΣΚΥΡΙΑΝΗΣ: Αγαπητοί φίλοι, το ΔΕΚΑΜ είναι ένας ανεξάρτητος μελετητικός φορέας για ζητήματα των μεταφορών, δεν ανήκει άρα ούτε στην εξουσία ούτε στην αντι-εξουσία, είναι ένας φορέας ο οποίος υπάρχει στο Βόλο, υπάρχει εδώ και 12 χρόνια και προσπαθεί να βλέπει τα πράγματα έτσι όπως είναι, να τα αναλύει κάτω από κατά το δυνατόν πιο επιστημονικά πρίσματα και να καταλήγει σε ορισμένα συμπεράσματα.

Έχω και εγώ πει κατ' επανάληψη σ' αυτή την πόλη και έχω τονίσει σε πολλά σημεία και συνεντεύξεις και διάφορα μυστήρια που μας συμβαίνουν, ότι αυτή η πόλη είναι λιμάνι. Ο Βόλος είναι λιμάνι και αυτό πρέπει να το είχαμε πάρει χαμπάρι αρκετά πιο νωρίς, γιατί εκεί συμφωνώ με τον κ. δήμαρχο ότι αυτή η πόλη έχει αρχίσει να ξεχνάει ότι είναι λιμάνι. Να στρέφει τα νώτα του στο λιμάνι πλην της παραλίας όπου κάνει βόλτα και κάνει βόλτα, συνεχίζει γιατί παραδοσιακά έκανε βόλτα, να στρέφει τα νώτα της στο λιμάνι και αυτό είναι ένα κακό φαινόμενο.

Παρ' όλα αυτά, το ΔΕΚΑΜ συμμετέχει σε αυτή τη μελέτη για τη δυνητική αγορά του λιμένος, συμμετέχει ως συνεργάτης του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, είχαμε αναλάβει τον τομέα των ερευνών και του εμπορευματικού τομέα και του επιβατικού τομέα και τον τομέα της σύνθεσης των αποτελεσμάτων.

Άρα, η γνώμη μας θα εκφραστεί επίσης μέσα από το τελικό κείμενο της μελέτης και όσα είπε ο κύριος καθηγητής βεβαίως και μας εκφράζουν μέχρι αυτό το σημείο. Έχουμε όμως να καταθέσουμε σε αυτή τη σημερινή κουβέντα που δεν είναι ακριβώς η παρουσίαση του ερευνητικού έργου, όπως είπε και ο κύριος καθηγητής, τις απόψεις μας μέχρι τώρα, αυτά που βλέπουμε και έχουμε αναλύσει σχετικά με το λιμάνι του Βόλου.

Έχουμε λοιπόν κατ' αρχήν μια βασική θέση, μια βασική αρχή, την οποία και διατυπώνουμε ως εξής. Ο λιμένας του Βόλου έχει επαρκή υποδομή. Τόσο λιμενική, κρηπιδώματα δηλαδή, όσο και ηλεκτρομηχανολογική, φορτο-εκφορτωτικά μέσα. Δεν χρειάζεται ά' επέκταση χρειάζεται βελτιώσεις και καλύτερη αξιοποίηση

υπάρχουσας υποδομής. Αυτή είναι μια θέση η οποία μένει να αποδειχθεί. Και με βάση λοιπόν αυτή τη βασική θέση, κατά τη δική μας γνώμη οι ενδεδειγμένες κινήσεις είναι οι εξής:

Πρώτον, να υπάρξει ένα σαφές χρονοδιάγραμμα από τη λιμενική επιτροπή για τον έλεγχο της αποδοτικότητας των επενδυόμενων κεφαλαίων στο έργο προβλήτα containers, με τη διερεύνηση όλων των δυνατοτήτων προσέλκυσης έργου. Ανάλογα με το αποτέλεσμα, θα πρέπει να επαναπροσδιοριστεί ή όχι ο όλος σχεδιασμός του προβλήτα containers.

Είναι αυτό που είπε και ο κ. δήμαρχος. Κάποια στιγμή θα πρέπει να καταλήξουμε: ναι ή όχι σε αυτή τη μεγάλη επέκταση του λιμένα που λέγεται προβλήτας containers. Και αυτό πρέπει να το κάνουμε, κατά τη δική μας γνώμη, με ένα σαφές χρονοδιάγραμμα, χωρίς να αφήσουμε τα πράγματα να παίρνουν μάκρος.

Δεύτερον. Να προχωρήσει ο καθορισμός των ελεύθερων αποθηκών και να κατασκευαστούν οι κλειστοί αποθηκευτικοί χώροι. Σε αυτό νομίζω ότι έχουμε συμφωνήσει άπαντες. Το άρθρο 16 του Ν.2386/96 δίνει το δικαίωμα παραχώρησης της εκμετάλλευσης των αποθηκών..

(αλλαγή κασέτας)

ΣΚΥΡΙΑΝΗΣ: (συνεχίζει)... ακόμα και με μικρή παραχώρηση χρήσης περιορισμένου χρόνου σε ιδιώτες ορισμένων τμημάτων των αποθηκών που μένουν άδειες τώρα και τις λυμαίνονται τα ποντίκια.

Και στα πλαίσια αυτής της χρήσης του κεντρικού προβλήτα, είναι δυνατή και η δημιουργία ενός χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων για την ανάγκων της πόλης.

Λέψεις τις οποίες τις καταθέτουμε τώρα για να προχωρήσει στη μελέτη έτσι όπως εξελίσσεται και ευχαριστώ

ΜΝ
της
η

ούμε τον κ. Σκυριάνη.

ας επιθυμεί να μιλήσει. Ο κ. Σαμαρός, από το

Επιμελητήριο Μαγνησίας.

ΣΑΜΑΡΑΣ: Ήθελα απλά να σας επισημάνω ένα χαρακτηριστικό σημείο, το οποίο μας έχει προκύψει σαν ερώτημα σαν Επιμελητήριο μέσα από την αγωνία μας και την επιθυμία μας να δώσουμε στο λιμάνι του Βόλου κάποια περαιτέρω εμπορευματική ώθηση.

Μέσα στα πλαίσια λοιπόν αυτής της επιδίωξης, έχουμε έρθει σε κάποιες επαφές με εκπροσώπους από τη Δημοκρατία των Σκοπίων, από την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, εκπροσώπους όλων των παραγωγικών φορέων και των επισήμων κρατικών φορέων των μεταφορών για να συζητήσουμε τη δυνατότητα της πιθανής κρίσης του λιμανιού του Βόλου από την πλευρά των Σκοπίων. Αυτό γιατί εκτιμήσαμε μέσα στα πλαίσια εκείνου του στοιχείου που και εσείς αναφέρατε προηγουμένως, του ποσοστού συμμετοχής στην τιμολόγηση της μεταφοράς του κόστους της απόστασης από ένα λιμάνι σε άλλο, εκτιμήσαμε λοιπόν ότι στα πλαίσια αυτής της κοστολόγησης το λιμάνι του Βόλου σε σχέση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αν ληφθεί υπόψη στο συνολικό κόστος της μεταφοράς στα Σκόπια, έχει πολύ μικρή επιβάρυνση.

Εκείνο το στοιχείο, λοιπόν, το οποίο είδαμε είναι ότι οι Σκοπιανοί προτάσσουν σε οποιαδήποτε συζήτηση ανάθεσης συνδυασμένου μεταφορικού έργου προς το λιμάνι του Βόλου και την προοπτική μεταφοράς μέσω του λιμανιού του Βόλου πετρελαιοειδών. Είναι μια παράμετρος, την οποία θα έπρεπε ίσως να τη δείτε σε συνδυασμό βέβαια με τη γενικότερη μελέτη αυτού που και ο πρόεδρος του Επιμελητηρίου και ο κ. νομάρχης αποκάλεσαν Παγασητικό Κόλπο, λιμενική δηλαδή εκμετάλλευση του ευρύτερου μετώπου του Παγασητικού.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο εκπρόσωπος των Ναυτικών Πρακτόρων, ο κ. Βισβίκης.

ΒΙΣΒΙΚΗΣ: Είναι αλήθεια ότι το να τοποθετηθούμε, χωρίς να είμαστε προετοιμασμένοι, σε ένα λόγο τον οποίο τον ακούσαμε μόλις πριν λίγο

που μας είπε ο κ. Γιαννόπουλος είναι λίγο δύσκολο. Ωστόσο, θα μείνω σε κάποια γενικά, κύριε Γιαννόπουλε.

Μας ενδιαφέρει πάρα πολύ το δια ταύτα της μελέτης, πάρα πολύ. Και πρέπει να είμαστε προετοιμασμένοι και για θετικά και για αρνητικά αποτελέσματα. Κάνετε μια αναφορά και δεν παρακολούθησα τον κ. Μπάσμπα, την όλη δομή του τι μέλλει γενέσθαι. Δηλαδή στο τι θα απαντάει η μελέτη, επειδή κάνουμε κάποιες αναφορές σε containers, P.P, επιβατηγό, είναι αλήθεια ότι μπορεί να είναι λίγο από όλα το λιμάνι, αλλά μπορεί να είναι ένα από όλα. Θα ήθελα μια παράκληση, αν μπορεί μέσα από κάποια μοντέλα, οικονομετρικά μοντέλα, να δοθούν ειδικές απαντήσεις, διότι λιμάνι που να τα συνδυάζει όλα, είναι λίγα τα λιμάνια αυτά. Αυτό είναι ένα σημείο που θέλω να επισημάνω.

Ένα δεύτερο σημείο είναι, δώσατε μεγάλη έμφαση στην ενδοχώρα. Πιστεύω ότι σήμερα τα μεγάλα λιμάνια δεν στηρίζονται στην ενδοχώρα, ούτε η Λεμεσός ούτε ο Πειραιάς ούτε η Θεσσαλονίκη στηρίζονται στη δική τους ενδοχώρα. Και να πω και κάποια καινούρια λιμάνια που είναι στον αφαλό της ηπειρωτικής Ελλάδος, όπως είναι και ο Βόλος; Η Ηγουμενίτσα και η Πάτρα. Ποια ενδοχώρα έχουν αυτά τα λιμάνια; Είναι διεθνή λιμάνια.

Να ξεχωρίσω λίγο για την ακτοπλοΐα και θα επανέλθω σε αυτό το κομμάτι σαν διεθνές λιμάνι, γιατί τουλάχιστον εγώ έτσι το βλέπω το Βόλο σαν διεθνές λιμάνι. Στην ακτοπλοΐα μην αφήνουμε και πάρα πολλό, μη στηριζόμαστε και πάρα πολύ. Μιλάμε για μια ακτοπλοΐα 40 ημερών. Αν η γενικότερη τουριστική πολιτική της Ελλάδος γίνει τέτοια που να επεκταθεί η τουριστική περίοδος, τότε ναι. Ο Πειραιάς στηρίζει την ακτοπλοΐα, διότι εξυπηρετεί πάγιες συγκοινωνιακές ανάγκες των συναλλασσομένων με το κέντρο, την Αθήνα. Οι νησιώτες πάνε στην Αθήνα για δουλειές. Ξεκίνησε το "Δημητρούλα" από το Βόλο Σεπτεμβριο μήνα λάθος. Σταμάτησε σε ένα μήνα. Είχε 50 επιβάτες ανά δρομολόγιο. Άρα λοιπόν, μιλάμε για κάποιες επενδύσεις κάποιων εφοπλιστών, που θα πρέπει αυτές να κάνουν τις ετήσιες κοστολογήσεις τους... costs, capital costs.

voyage costs κλπ. για σαράντα ημέρες. Λίγο δύσκολο. Εκτός αν είναι σε σημαίες ευκαιρίας, όπως είναι η Ηγουμενίτσα, που δουλεύουν το Πρίντζι και το Μπάρι σαν σημαίες ευκαιρίας, αλλά με τι ποιότητα παρεχομένων υπηρεσιών; Συνεπώς, είναι πολύ περιορισμένο το θέμα, παράτι υπηρετώ την επιβατηγό ακτοπλοΐα, βλέπω όμως τις εγγενείς δυσκολίες για να γίνει επιταβατικό κέντρο.

Αλλά επανέρχομαι στο διεθνή χαρακτήρα που μπορεί να αποκτήσει σαν *R.R.* το λιμάνι του Βόλου.

Κάνετε αναφορά στη λέξη Συρία. Ήδη έχουμε πει, εγώ τουλάχιστον έχουμε συζητήσει μαζί για το θέμα Συρία. Κατ' αρχήν είναι λάθος ο συγκεκριασμός, δεν μπορεί να λέμε Βόλος - Συρία, συνδέουμε πόλη με κράτος έτσι, ή Ελλάδα - Συρία η Βόλο - Ταρτούς. Η Συρία έχει αποδείξει ιστορικά και πολιτικά ότι βολεύεται στο να είναι μια αποκλεισμένη χώρα. Βόλο - Μέση Ανατολή, ναι. Αλλά όχι Βόλο - Μέση Ανατολή. Ο Βόλος είναι ένα εθνικό λιμάνι και όχι περιφερειακό λιμάνι. Θα πρέπει να χαρακτηριστεί για μένα σαν το ακρότατο λιμάνι της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την Ανατολή. Το βάρος πρέπει να το πάρει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Κανείς υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δεν μπορεί να πιάσει έναν εφοπλιστή από το αφτί και να του πει: "έλα, ξεκίνα καράβι και κάνε γραμμή", το ζητούμενο είναι το φορτίο. Το φορτίο αυτό όμως για να στηριχθεί μια διεθνής γραμμή, δεν θα είναι ενδοχώρας. Η Ηγουμενίτσα δεν έχει καθόλου ενδοχώρα και περνάνει από εκεί 60 καράβια, γιατί είναι διεθνής η γραμμή.

Συνεπώς, πιστεύω ότι το βάρος ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση από τη μια μεριά και στον αραβικό σύνδεσμο από την άλλη. Οπου μιλάμε για εισαγωγικό - εξαγωγικό εμπόριο μεταξύ αυτών των ενοτήτων, σαν κορυφαίες ενότητες όπου, όπως είχαμε πει και για το οικονομετρικό μοντέλο, αν όντως μπορεί να προκύψει φτηνότερο κόστος συνολικής μεταφοράς και χαμηλότερος χρόνος που αυτός να φαίνεται μέσα από το Βόλο. Και αν υπάρξει μια τέτοια μελέτη, η οποία να αποδεικνύει ότι πράγματι ένα μοντέλο, μια νταλικά να το πω έτσι, ένα container πάνω σε

ένα τράκτορα, φεύγοντας από τις Βρυξέλλες να πάει στη Μέση Ανατολή με το συμβατικό αυτή τη στιγμή δρόμο που είναι ο Βόσπορος, αν αποδειχθεί ότι μέσω του Βόλου πάει συντομότερα και φτηνότερα, τότε αυτή τη μελέτη την άλλη μέρα να την πάμε στον Επίτροπο Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με μία ντιρεκτίβα, γιατί δεν μπορεί να επιβάλει, αλλά έτσι θα υποδείξει στους μεταφορείς, στους εξαγωγείς και εισαγωγείς, ότι υπάρχει αυτός ο δρόμος.

Υπάρχουν εταιρίες, χθες συζητούσα με τη ναυτιλιακή εταιρία Στρίντζης. Ο Στρίντζης στενάζει και είναι υπό έξωση από τη γραμμή της Αγκόνα. Βλέπει το Βόλο και το ερώτημά του: πού είναι τα φορτία; Είναι διατεθειμένος και άλλες εταιρίες είναι να συνδυάσουν Αγκόνα - Ηγουμενίτσα - Βόλο - Μέση Ανατολή, αλλά πρέπει να υπάρξει το ζητούμενο: το φορτίο. Και πιστεύω ότι μόνο μια τέτοια μελέτη, η οποία θα απεδείκνυε, γιατί πιθανώς να αποδείξει και το ανάποδο. Αλλά τουλάχιστον να μη βαυκαλιζόμαστε δεκαετίες τώρα, ότι μπορούμε να αποτελούμε την εναλλακτική λύση του Βοσπορου.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Βισβίκη.

Παρακαλώ, ποιος άλλος θέλει το λόγο; Ο κ. Φλόκας.

ΦΛΟΚΑΣ: Κατ' αρχάς συμφωνώ με τον κ. Γιαννόπουλο σε ορισμένα θέματα που έθιξε, τα οποία κατά καιρούς τα έχω δημοσιεύσει εδώ και μία δεκαετία. Διαφωνώ όμως ριζικά όσον αφορά ότι είμαστε σε προνομιούχο θέση ο Βόλος.

Απόδειξη: Αυτή τη στιγμή που μιλάμε έχουν δημοπρατηθεί, γιατί έχουν αποφασιστεί από την πολιτεία, 55 δισεκατομμύρια για το λιμάνι της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Αλεξανδρούπολης. Οι γραμμές, όπως ξέρετε, τα φορτία αυτή τη στιγμή μεταφέρονται με containers και τείνει να πολλαπλασιαστεί αυτός ο θεσμός των containers τουλάχιστον κατά 50% τα επόμενα πέντε χρόνια. Η δυνητική μελέτη την οποία κάνετε είναι για πέντε χρόνια. Στα πέντε αυτά χρόνια ένα 50% των εμπορευμάτων θα

κινείται με container. Οι γραμμές των container αυτή τη στιγμή είναι από την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου για το Γιβλατάρ. Τα λιμάνια τα οποία έχουν αναπτυχθεί είναι η Μάλτα, είναι η Νότιος Ιταλία, είναι κάποια λιμάνια της Τυνησίας, τα μεγάλα βαπόρια κινούνται εκεί και φιντεράκια μικρά θα παίρνουν για να πάρουν αυτό το κομμάτι του διαμετακομιστικού εμπορίου. Επομένως, το λιμάνι του Βόλου απέχει πολύ αποστασιακά από το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης για Βορρά - Νότο ή Νότο Βορρά. Επίσης, Ανατολή - Δύση, Δύση - Ανατολή. Επομένως, δεν είμαστε σε προνομιακή θέση

Όσον αφορά τα εμπορεύματα. Είπατε ότι η ενδοχώρα, η κατάσταση δεν είναι πάρα πολύ καλή. Εγώ πιστεύω ότι είναι πάρα πολύ καλή. Όταν αυτή τη στιγμή διακινούνται εκατοντάδες container από την ενδοχώρα της Θεσσαλίας προς τον Πειραιά και δη βαμβάκια, συγκεκριμένα φορτία, και διάφορα άλλα φορτία και κεραμίδια, τούβλα και διάφορα άλλα και σε καθημερινή βάση πάρα πολλά, αυτό σημαίνει ότι έχουμε μια πολύ καλή ενδοχώρα αυτή τη στιγμή.

Αυτό που συμφωνώ μαζί σας βεβαίως και το λέω από πολλά χρόνια, είναι το θεσμικό πλαίσιο. Δεν είναι δυνατόν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου να συναλλαγή με ιδιώτες. Αυτή τη στιγμή ο ιδιώτης, όταν βλέπει το λιμάνι, το βλέπει σαν κέρδος. Και θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα, αν μη τι άλλο το Λιμενικό Ταμείο όχι με το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο, αλλά με την ανώνυμη εταιρία, πολυμετοχική ή μονομετοχική να μπορέσει να συναλλαγή. Αυτή τη στιγμή δεν είναι δυνατόν να συναλλαγή το Λιμενικό Ταμείο. Η δε πενταετία την οποία θέτετε εσείς στη δυνητική μελέτη της πενταετίας που θέτετε, είναι πάρα πολύ κοντά. Όταν σκεφτούμε ότι τους γεραμούς τους οποίους είχαν δημοπρατηθεί και ακυρώθηκαν, πέρασαν πέντε - επτά χρόνια για να γίνουν οι δύο γερανοί που γίνανε, καταλαβαίνετε όταν μιλάμε σε μια πενταετία και αυτή τη στιγμή το κράτος πολιτειακά προωθεί τρία άλλα λιμάνια, καταλαβαίνετε σε πόσο διυσμένη κατάσταση βρισκόμαστε.

Μετά. Άλλο ένα σημείο το οποίο θέλω να θιξω πάρα πολύ είναι ότι

θα πρέπει εμείς να διαλέξουμε τι θέλουμε. Θέλουμε εμπορικό λιμάνι ή επιβατικό λιμάνι;

Επιβατικό, έθιξε ο πρόεδρος των ναυτικών πρακτόρων προηγουμένως τα σημεία τα οποία είναι μεμπτά. Ως εμπορικό λιμάνι αυτή τη στιγμή έχουμε πάρα πολύ μεμπτά σημεία. Και το σιλό, η κατάσταση του σιλό η οποία είναι τραγελαφική, αλλά και το λιμάνι, γενικά οι υπηρεσίες του λιμανιού είναι πάρα πολύ μικρές.

Όσον αφορά τα ιδιωτικά λιμάνια τα οποία αναπτύσσονται, εγώ δεν έχω καμία αντίρρηση. Αυτό είπε και ο δημαρχος, ότι κάποια στιγμή θα έρθουν οι ντιρεκτίβες και αυτή τη στιγμή η ΑΓΕΤ πληρώνει κάποια χρήματα για ένα Λιμενικό Ταμείο, το οποίο δεν ξέρω αν η προσφορά του αυτή τη στιγμή, όχι επειδή το θέλει, αλλά το σύστημα να μπορέσει να μας προσφέρει κάποια δουλειά, αν θα σταματήσει και η ΑΓΕΤ. Πιστεύω στα ιδιωτικά λιμάνια. Δεν πιστεύω σε λύσεις ήξεις αφήξεις. Να προωθηθεί και το λιμάνι του Λούλι και το λιμάνι της ΣΙΔΕΝΟΡ που είναι να ιδιωτικοποιηθούν, να τους δώσουμε, θα πάει κόσμος και άλλα λιμάνια ιδιωτικά να γίνουν. Μόνο έτσι προωθείται. Το Ρότερνταμ δεν έγινε ιδιωτικό. Με την ιδιωτικοποίηση έγινε. Στην Τουρκία, όλη η ακτή της Τουρκίας αυτή τη στιγμή βρίθεται από ιδιωτικά λιμάνια.

Επομένως, δεν μπορούμε να κοιτάμε μονοπωλιακά λιμάνια και με το υπάρχον θεσμικό καθεστώς.

Βέβαια πιστεύω, αυτά τα οποία έχω δημοσιεύσει τα έχετε δει και θα ήθελα πολύ να τα λάβετε σοβαρά υπόψη.

Είπατε για την επικοινωνιακή πολιτική. Δεν είναι δυνατόν την επικοινωνιακή πολιτική να τη θέσουμε μόνο σε διαφημιστικό υλικό. Δηλαδή να πάρουμε τα δέκα περιοδικά και να δημοσιεύσουμε. Θα πρέπει να έχουμε προσβάσεις στα κέντρα αποφάσεων και στους χρήστες και στα Επιμελητήρια, επίσης στους πλοιοκτήτες οι οποίοι είναι οι μεταφορείς και θα πρέπει να έχουμε κάποια πρόσβαση. Αμφιβάλλω αν αυτή τη στιγμή το Λιμενικό Ταμείο σαν Λιμενικό Ταμείο γνωρίζει το γραφείο της Ενώσεως Πλοιοκτητών, αν το έχει επισκεφτεί και αν θα έπρεπε να κάνει μια

διαφήμιση. Αλλά σας είπα τάλι οτι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου δεν μπορεί με ιδιώτες να συναλλαγει. Δηλαδή δεν μπορεί ο ένας να τρέχει με 500 χιλιόμετρα την ώρα και ο άλλος με 2 χιλιόμετρα.

Αυτό ήθελα να σας πω. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε τον κ. Φλόκα.

Ποιος άλλος θα ήθελε να παρέμβει; Παρακαλώ, ο κ. Τσαρδακάς.

ΤΣΑΡΔΑΚΑΣ: Είναι λίγες φορές που μιλάω δημοσίως, αλλά αυτή τη στιγμή μου δόθηκε η ευκαιρία να πω από τα βάθη της ψυχής μου και από τον αγώνα που έχουμε κάνει για πολλά χρόνια γι αυτό το λιμάνι και γενικά για την Εμπορική Ναυτιλία, έχουμε χάσει το τρένο της γραμμής που λέμε.

Εγώ ασκώ το επάγγελμα του πράκτορα και τη μεταφορά από πολλά χρόνια. Οχι εγώ, και πολλοί συνάδελφοί μου οι οποίοι έχουν μπει στο λούκι αυτό. Ποτέ δεν έχουμε κοιτάξει ρολοί στη ζωή μας, η ζωή μας ήταν πάντα συνυφασμένη με το επάγγελμα, γιατί τη θάλασσα για να την κερδίσεις, για να την αποκτήσεις, για να την έχεις δουλειά, να σου δίνει δουλειά, πρέπει να κάνεις θυσίες. Η νεότερη Ελλάδα, οι νεότεροι Έλληνες θυσίες δεν έχουν κάνει. Δεν έχουν μάθει να κάνουν θυσίες, με αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια που διανύουμε χάθηκε το πλοίο, χάθηκαν τα πλοία, χάθηκαν οι ναυτικοί, κανένα στήριγμα τους ναυτικούς, γιατί από εκεί ξεκινάνε όλα. Ο Έλληνας ναυτικός είναι ο πρεσβευτής, το ελληνικό πλοίο, ο Έλληνας πλοιοκτήτης είναι εκείνος που διακινεί, που ρισκάρει τη θάλασσα, το μεταφορικό έργο. Το κράτος μας δυστυχώς τους μεν ναυτικούς τους δίνει μια σύνταξη τους εμποροπλοιάρχους, 140.000 δραχμές σύνταξη με 30 χρόνια υπηρεσίας, στο δε θυρωρό μιας πολυκατοικίας, σε ένα νοσοκομείο του δίνει 300.000 σαν ανθυγιεινό επάγγελμα. Από εκεί όλα είναι συνυφασμένα. Αν έχει δοθεί στον Έλληνα ναυτικό, στον Έλληνα πλοιοκτήτη κατ' επέκταση η δυνατότητα να ρισκάρει για να έχει έργο το λιμάνι, η ελληνική θάλασσα και κατ' επέκταση να προωθηθούν και τα εμπορεύματα και όλες αυτές οι

διαδικασίες, κανένα κίνητρο.

Για το λιμάνι του Βόλου τώρα θέλω να πω λίγα λόγια. Καποτε ήταν μικρότερο, είχαμε περισσότερη δουλειά. Βέβαια δεν υπήρχαν οι διαμαχες μεταξύ των πόλεων. Εγώ μπορώ να σας πω ότι ο Λαρισσιώτης επιχειρηματίας βλέπει το ελληνικό λιμάνι σαν ένα τίποτα. Σου λέει θα φτιάξω δίπλα στον Πηνειό λιμάνι να κάνω ζημιά. Και το λέω γιατί το έχω ακούσει. Δεν μας θέλουν. Ο Καρδιτσιώτης προτιμάει να χρησιμοποιήσει την Ελευσίνα παρά το Βόλο. Γιατί; Ερωτηματικά πολλά, βαριά. Κανείς από εμάς δεν έχει πει τα πράγματα με το όνομά τους, κανείς από εμάς τους επιχειρηματίες ή αν θέλετε οι υπηρεσίες που έχουμε εδώ δεν έχουμε θορυβηθεί ή δεν έχουμε προβληματιστεί εδώ και πολλά χρόνια, γιατί τα σύννεφα είχαν πέσει από πολλά χρόνια, δεν είναι τωρινά και σιγά-σιγά φαγωθήκαμε, φάγαμε τις σάρκες μας. Το λιμάνι ενώ έχει τη δυνατότητα, επεκταθήκαμε, γίναμε γήπεδο μεγάλο με εγκαταστάσεις, δυστυχώς δεν έχει ψυχή. Είναι ένα γήπεδο χωρίς θεατές, χωρίς κόσμο και χωρίς παίκτες μπορώ να πω.

Θέλει να προβληματιστούμε. Εγώ θεωρώ αυτή τη συνάντηση, που κατά την άποψή μου έπρεπε να έχει γίνει από πολλά χρόνια, και ίσως μας δώσατε τη δυνατότητα να μαζευτούμε οι επιχειρηματίες, ο κόσμος που θέλει να δουλέψει στη θάλασσα, δίνει πολλά κέρδη η θάλασσα, αρκεί να τη δουλέψεις σωστά.

Εχουμε βέβαια και ένα μειονέκτημα, ότι η ρόδα, το αυτοκίνητο μας έχει φάει, διότι έφυγε από το Βόλο φορτωμένο από την αποθήκη και πάει στη Γερμανία, πάει σε ένα λιμάνι της Ιταλίας κατευθείαν στο εργοστάσιο στην κατανάλωση. Μας έχει φάει και η ρόδα.

Είναι πολλά πράγματα, είναι πολυσυνθετά. Θέλουν μελέτη, θέλει οι άνθρωποι που δουλεύουν το λιμάνι του Βόλου να μαζεύονται τακτικότερα, να δούμε τις ανησυχίες μας, να δούμε τη φόρμουλα, τι φταίει, τι δεν φταίει και πάντα να τα λέμε τα πράγματα με το όνομά τους. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε τον κ. Τσαρδακί.

Ο κ. Τσικουριδης.

ΤΣΙΚΟΥΡΙΔΗΣ: Όπως η οικονομία έχει τον κύκλο της, τον εικοσαετή περίπου κύκλο, έτσι και στο λιμάνι του Βόλου συμβαίνει κάτι το αντίστοιχο.

Δεν έχω να προσθέσω τίποτα, διότι λίγο ως πολύ ελέχθησαν όλα.

Θα σταθώ σε αυτό που είπε ο πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου, ότι η ανάπτυξη του λιμένος είναι καθοριστική, είναι καταλυτική μάλλον, χρησιμοποίησε τη λέξη για την πόλη μας. Αυτό είναι ένα το κρατούμενο.

Δύο αυτό που είπε ο δήμαρχος. Θέλουμε το λιμάνι ή δεν το θέλουμε;

Και αυτό που έχω να καταθέσω, αν χάσουμε τη μάχη των containers, χάθηκε η μάχη του λιμανιού. Όταν είδα σε οικονομική εφημερίδα containers, πλοίο containers - πολιτεία, με 5.368 containers, αυτό είναι εν λειτουργία. Βέβαια αυτό είναι ένα όνειρο να το δούμε εμείς, αλλά το container είναι το μέλλον και αν χάσουμε αυτή τη μάχη που οι οικονομολόγοι έχουν τους ευαισθησίες τους θα μου επιτραπεί να πω, αλλά είναι και το πιο καθαρό προϊόν, με τα πλέον σύγχρονα μέσα μεταφέρεται και δεν επιβραδύνει σε καμία περίπτωση το περιβάλλον ως φορτίο. Λοιπόν, αν χάσουμε τη μάχη των containers και αν δεν συστρατευθούμε όλοι μαζί σε αυτή την προσπάθεια, το λιμάνι δεν έχει μέλλον.

Ευχαριστώ.

ΖΩΓΡΑΦΟΣ: Θα ήθελα να χαιρετίσω κι εγώ με τη σειρά μου αυτή την ημερίδα.

Είμαι ο πρόεδρος των εκτελωνιστών, λέγομαι Ζωγράφος.

Στα περισσότερα με κάλυψε ο κ. Πιτσιώρης. Πιστεύω ότι έδωσε το στίγμα του τι συμβαίνει σε αυτή την πόλη.

Στις 4/7/95 είχα στείλει μια επιστολή προς το Λιμενικό Ταμείο στην οποία ζητούσα να δημιουργηθεί ελεύθερη ζώνη. Ίσως ήταν η αρχή τότε και ήταν πιστεύω η πλέον τεκμηριωμένη επιστολή και που στη συνέχεια

προχώρησε στην τελική εισήγηση που έγινε μέσω της Νομαρχίας. Πραγματικά με απογοήτευση ακούω σήμερα το τι συμβαίνει, ότι σταμάτησαν τα έργα για το χώρο εκείνο που θα δημιουργηθεί ελεύθερη ζώνη και πιστεύω για τη δημιουργία και την εγκατάσταση της γερανογέφυρας. Πραγματικά σταματάει το 50% της διεκδίκησης για την εργασία που ζητάμε για το λιμάνι του Βόλου. Όταν μιλάμε για διακίνηση container και πιστεύω όλοι γνωρίζετε ότι το 90% της διακίνησης των εμπορευμάτων γίνεται με container.

Πρέπει, λοιπόν, πάση θυσία να λυσουμε αυτό το πρόβλημα, να αγκαλιάσουμε την προσπάθεια που κάνει η Νομαρχία και η Τοπική Αυτοδιοίκηση για να λυθεί αυτό το πρόβλημα και να διεκδικήσουμε ένα μεγάλο κομμάτι από τα μεγάλα θηρία που λέγονται λιμάνια Θεσσαλονίκης και Πειραιά.

Θα πρέπει συνάμα να καθορίσουμε και το τι άλλα εμπορεύματα μπορούμε να διεκδικήσουμε για το λιμάνι του Βόλου.

Σε αυτό που αναφέρθηκε ο κ. Σαμαράς προηγουμένως, σε ότι αφορά τη διακίνηση πετρελαιοειδών, το αντιμετώπισα κι εγώ αυτό το πρόβλημα πριν δύο μήνες, αν δεν κάνω λάθος. Μου ζήτησαν να δώσω κάποιες πληροφορίες, αν μπορούμε να εκφορτώσουμε πετρελαιοειδή στο λιμάνι του Βόλου. Απευθύνθηκα στο Λιμεναρχείο. Μου έβγαλαν ένα χάρτη και μου είπαν ότι ο χώρος εκφόρτωσης πετρελαιοειδών είναι η νέα προβλήτα, στην οποία δεν υπάρχει καμία υποδομή για εκφόρτωση πετρελαιοειδών. Τι θέλω να πω. Δεν μπορεί να πλευρίσει βαγόνι έτσι για να ξεφορτώσει.

Ήταν μια πολύ μεγάλη δουλειά και ήταν από τα Σκόπια, αυτά τα πετρελαιοειδή θα έρχονταν, δηλαδή διεκδικήσαμε μια δουλειά που υπήρχε στη Θεσσαλονίκη. Οι δουλειές αυτές ξέρετε πώς κλείνονται. Εκείνη τη στιγμή αν έχεις τα προσόντα, τις παίρνεις, αν δεν τα έχεις, το χάνει το παιχνίδι.

Και μάλιστα το πρόβλημα είναι μεγαλύτερο στη Θεσσαλονίκη, γιατί η εκφόρτωση των πετρελαιοειδών γίνεται κοντά στις εγκαταστάσεις των

πετρελαιοειδών και είναι επικίνδυνη και γι αυτό απευθύνθηκαν στο Λιμάνι του Βόλου. Ας το καταγράψουμε αυτό κάπου και ας το ερευνήσουμε και να δούμε τι μπορούμε να κάνουμε.

Πιστεύω ότι όταν δοθεί η τελική εν πάση περιπτώσει εισήγηση και μελέτη της επιτροπής, να μπορέσω να πάρω κι εγώ κάποια θέση επίσημη.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Του Εμπορικού Συλλόγου ο κ. Κωνσταντινίδης και στη συνέχεια ο πρόεδρος των Λιμενεργατών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ: Να πω κι εγώ με τη σειρά μου ότι ακούστηκαν διάφορες σκέψεις, απόψεις και προβληματισμοί πάρα πολύ σοβαροί σχετικά με την ταυτότητα, το ρόλο, τα δεδομένα και την προοπτική αυτού του ερημου λιμανιού.

Κατέθεσα ήδη κάποιες γραπτές προτάσεις, οι οποίες αφορούν τη σχέση εμπορικής αγοράς αλλά και ευρύτερης αγοράς της Μαγνησίας με το λιμάνι. Αποψη μου είναι ότι το λιμάνι μπορεί να είναι ο οικονομικός πνεύμονας που θα δώσει ζωή και ανάσα και σε άλλες δραστηριότητες του τόπου. Η τύχη και η πορεία του λιμανιού είναι στενά συνυφασμένη σε παρα πολύ μεγάλο βαθμό με την τύχη και την πορεία της αγοράς της περιοχής.

Θα αναφερθώ επιγραμματικά σε τρία σημεία που είναι και προτάσεις και αφορά τον τουρισμό που μπορεί να δημιουργηθεί μέσα από τα κρουαζιερόπλοια, μέσα από τις μαθητικές εκδρομές και μέσα από κάποιο εμπορικό κέντρο - και εδώ θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Γιαννόπουλο, γιατί ανέφερε σαν πρότυπο την Κοπεγχάγη, τη Δανία, αν θυμάμαι καλά, αν πράγματι εκεί υπάρχει ένα πρότυπο εμπορικό κέντρο το οποίο λειτουργεί με ένα παραδοσιακό τρόπο και είναι ένα σημείο αναφοράς, ένας πόλος έλξης και πάνω από όλα ένα πολύ καλό στοιχείο υποδοχής και εξυπηρέτησης για τους πάσης φύσεως τουρίστες.

Πέρσι το Μάιο και ενώ το μεγάλο αυτό πλοίο που λέγεται Costa Victoria άρχισε ήδη τα δρομολόγια προς το Βόλο από τα μέσα Μαΐου,

έγινε μια σύσκεψη στο Επιμελητήριο, όπου κάπου εκεί η αίσθηση η δική μου είναι ότι μπερδεύτηκαν τα ιδιωτικά συμφέροντα με την εμπλοκή των διαφόρων φορέων και τελικά την όλη αυτή υπόθεση την πλήρωσε η πόλη και εύχομαι να μην έχει συνέχεια, γιατί πολύ σωστά είπε ο κ. Γιαννόπουλος ότι τουριστικά μπορούμε να αξιοποιήσουμε το λιμάνι με την έννοια ότι έχουμε ένα συγκριτικό πλεονέκτημα, τα Μετέωρα που η πρόσβασή τους από τα κρουαζιερόπλοια είναι μέσω του λιμανιού του Βόλου.

Ετσι λοιπόν, και μέχρι να φτάσουμε σε αυτό που λέμε σύγχρονο κέντρο υποδοχής με όλα τα κομμάτια, θα μπορούσε κάλλιστα και χωρίς μεγάλα κόστη να στηθεί ένα σκηνικό, όποτε και όταν χρειαστεί, για την τουριστική περίοδο μιλάμε, που θα ήταν - τα γράφω αναλυτικό στις προτάσεις μου - ένα σκηνικό εκείνο που δίνει την πρώτη καλή εντύπωση στον επισκέπτη. Και ξέρετε, ο καλός πελάτης είναι ο καλύτερος κήρυκας του προϊόντος που σε αυτή την περίπτωση είναι η Μαγνησία. Αυτό το σκηνικό από τι θα αποτελείτο. Από ένα χώρο λυόμενο, μια τέντα να την πω έτσι μεγάλη, με τραπεζοκαθίσματα, με κάποια αναψυκτικά, με ένα γκισέ πληροφοριών από δυο-τρεις νέους που θα ξέρουν δυο-τρεις γλώσσες, από ένα συναλλαγματοφόρο ταμείο των τραπεζών για να γίνει η αλλαγή του συναλλάγματος, δύο τηλεφωνικούς θαλάμους για εξυπηρετήσεις, ένα δίκτυο μαζικών μέσων μεταφοράς για να μην περπατάνε οι άνθρωποι τρία χιλιόμετρα μέσα σε συνθήκες που όλοι γνωρίζουμε ποιες είναι, μία οθόνη, η οποία θα δίνει την τουριστική φυσιογνωμία της περιοχής, ένα μοίρασμα του χάρτη της αγοράς και των πλεονεκτημάτων της πόλης και βέβαια όλα αυτά είναι τόσο πολύ απλά, που νομίζω ότι και σαν κόστος είναι ασταίριο να λέμε από που θα βρίσκονταν αυτοί οι πόροι για να καλύψουν για μια περίοδο τριμήνου - τετραμήνου τη στήριξή τους.

Ένα δεύτερο σημείο που θα ήθελα να αναφερθώ είναι αυτό που λέμε μαθητικός τουρισμός. Δείχτηκε τα τελευταία χρόνια ότι ο Βόλος, το λιμάνι είναι ένα σημείο αναφοράς για όλη την κεντροδυτική Ελλάδα και

πολλά σχολεία οργανώνονται και έρχονται μαζικά εδώ για να πάρουν το πλοίο να πάνε σε διάφορα νησιά εκδρομές, Ρόδο, Κρήτη και γενικά στο Αιγαίο. Αυτό μπορεί να γίνει ένα αντικείμενο εκμετάλλευσης, να το προπογανδίσουμε και με την προηγούμενη προϋπόθεση να στηρίξουμε και μια τέτοια καμπάνια, διαφήμιση και για το λιμάνι αλλά και για την αγορά και την πόλη γενικότερα.

Και το τελευταίο που ήθελα να πω και το έθεσα και υπό τη μορφή ερώτησης, αν θα μπορούσαν κάποιои χώροι του λιμανιού ή κάποιες αποθήκες να μετατραπουν σε ένα εμπορικό κέντρο, το οποίο θα εξυπηρετούσε τέτοιου είδους ανάγκες και ζήτηση, γιατί είναι αμαρτία και με πολύ συντηρητικά στοιχεία, περίπου ένα δις δραχμές διακινήθηκε από την έλευση κατά τη θετική περίοδο του Costa Victoria σε όλη την αγορά της Θεσσαλίας, λεφτά τα οποία αν το πλοίο πάει στην Κων/πολη θα χαθούν μέχρι δεκάρας

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε τον κ. Κωνσταντινίδη.

Ο κ. Σκυριανός, πρόεδρος των Λιμενεργατών.

ΣΚΥΡΙΑΝΟΣ: Χαιρετίζω την ημερίδα από πλευράς των λιμενεργατών.

Για όσους δεν με ξέρουν με λένε Σκυριανό, αντιπροσωπεύω ένα σωματείο, ένα σύνδεσμο εκατό μόνιμων λιμενεργατών και πενήντα επικούρων. Και νομίζω πως είμαστε και αν θέλετε πολύ προσωπικά εγώ να πω πως είμαι από τους ανθρώπους εκείνους που είναι κρίκος μεταξύ εμπόρων, πλοιοκτητών και τη φθορά στο λιμάνι τη λέμε περισσότερο εμείς από όλους εδώ πέρα μέσα. Αρα, έχουμε προσωπική άποψη για να πούμε τι οτσίει μέχρι τώρα.

Πολύ καλά αναφερθήκαμε, οδικά, σιδηροδρομικά δίκτυα, συμφωνούμε σε όλα αυτά. Αυτό που έχω εντοπίσει εγώ, με όλα αυτά τα ταξίδια που έκανα γύρω από την Ελλάδα σε πολύ στενές επαφές με πελάτες μας που είχαμε και τους χάσαμε και κάποιους που τους κρατάμε ακόμα. Χάσανε την εμπιστοσύνη απέναντι στο λιμάνι του Βόλου. Η

εμπιστοσύνη έχει χαθεί. Δεν θα κάνω ανάλυση τι φταίει. Δεν μας βλέπουν πια με το μάτι που μας έβλεπαν κάποτε. Πως θα έρθουν και θα φύγουν σε στάνταρ ώρες, θα πληρώσουν ακριβώς αυτό που πρέπει να πληρώσουν, θα επιστρέψουν χωρίς καμία ζημιά και θα φύγουν. Το χάσαμε. Προσεγγίσαμε. Ξαναγύρισαν πάλι παλιοί πελάτες μας πίσω.

Μιλάμε για δύο μεγάλα λιμάνια. Αναφέρατε το λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Σας πληροφορώ ότι περισσότερη δουλειά από το λιμάνι της Ελευσίνας δεν έχει κανένα λιμάνι. Το λιμάνι της Ελευσίνας αυτή τη στιγμή είναι το πρώτο λιμάνι. Υποδομή καμία, δεν υπάρχει ηλεκτροκίνητος γερανός, λαστιχοφόρους γεραμούς έχουν. Πανάρχαια μέσα φορτοεκφόρτωσης. Και όμως, τα βαπόρια περιμένουν στη σειρά. Ξέρετε τι έκταση έχει το λιμάνι της Ελευσίνας; Οσο μισή προβλήτα δική μας και όμως πάνε και όμως δουλεύουν. Μήπως πρέπει να εξετάσουμε και αυτό; Συμφωνώ με όλους. Σίγουρα και μια βόλτα αν κάνουμε γύρω από την Ελευσίνα, καινούριες βιομηχανίες, καινούριες βιοτεχνίες, ξεκάθαρα. Και μεγάλη βιομηχανική ζώνη.

Όσον αφορά για την τιμή, με την τελευταία έρευνα και με τη συνεργασία του ΔΕΚΑΜ, νομίζω ότι ο κύριος Χαλιαμπάλιας έχει κάποια στοιχεία εδώ. Είμαστε πιο ανταγωνιστικοί σε θέματα τιμής από όλους. (παρέμβαση χωρίς μικρόφωνο)

ΣΚΥΡΙΑΝΟΣ: Να ξεκαθαρίσω λοιπόν τα πράγματα λιγάκι. Είμαι καινούριος πρόεδρος, ανέλαβα εδώ και ένα χρόνο - ξεκάθαρα. Βέβαια είμαι είκοσι χρόνια στο λιμάνι, ήμουν δέκα χρόνια επόπτης και επόπτης σημαίνει στο λιμάνι ο άνθρωπος που τσουμάρει, που έχει άμεση επαφή με τους εργάτες, με τους πλοιοκτήτες, με τους ναυτικούς, με το μούτρο, με τον καπετάνιο. Ξέρω πού πονάει κάθε πλευρά στο λιμάνι. Ξέρω και το πετραδάκι ακόμα. Λίγο εγωιστικό ακούγεται, αλλά είναι η πραγματικότητα. Εδώ φίλοι και συνάδελφοι για μένα, ναυτικοί, πράκτορες και εκτελωνιστές το ξέρουν πολύ καλά.

Τα προβλήματα που έχουμε εντοπίσει αυτή τη στιγμή να τα δούμε ξεκάθαρα:

Τεράστιοι αποθηκευτικοί χώροι. Δεν έχουμε, ξεκάθαρα. Χάσαμε δουλειές που παρελθόντος για αποθηκευτικούς χώρους.

Άλλο που υστερούμε. Μιλάμε για container. Εχουμε την υποδομή να δεχτούμε container; Πιστεύετε ότι οι δύο καινούριοι γερανοί θα καλύψουν; Τα container ξερουμε πως είναι βαπόρια της γραμμής, είναι βαπόρια που έχουν χρονοδιάγραμμα, έχουν ώρες. Λοιπόν, για να μπορέσουμε να πιάσουμε χρόνους και εμείς, πρέπει να κάνουμε γερανογέφυρες.

Αν καθυστερεί το έργο να γίνει από τους δύο, τρεις ή πέντε οικολόγους που είναι πιο ευαίσθητοι από εμάς, γιατί δεν νομίζω να υπάρχει άνθρωπος πιο ευαίσθητος από εμάς που ζούμε σε αυτό το χώρο, που μεγαλώνουμε παιδιά και έχουμε οικογένειες. Αν δεν μπορούσε να γίνει, ας γίνει τουλάχιστον η γερανογέφυρα στην ήδη υπάρχουσα προβλήτα. Πρέπει κάτι να γίνει γρήγορα, πριν χάσουμε το τρένο, για πολλούς έχει χαθεί, για μένα όχι ακόμα. Πρέπει, λοιπόν, με λίγα λόγια να οργανωθούμε εμείς.

Ένα άλλο που μπορώ να επισημάνω είναι τα διαφορετικά ωράρια λειτουργίας μέσα στο λιμάνι. Άλλα ωράρια λειτουργίας έχει το Λιμενικό Ταμείο, άλλα το τελωνείο, γιατί κρεμόμαστε και από το τελωνείο, ξεκάθαρα ελεγχόμαστε, όταν πρόκειται για τρίτες χώρες και άλλα ωράρια έχουν οι λιμενεργάτες. Εγώ όπου πάω και όπου σταθώ με τους πελάτες μου, λέω πως δουλεύω 24 ώρες το 24ωρο, όλο το χρόνο εκτός από μια μέρα που έχουμε ένα μνημόσυνο. Κατά τα άλλα δουλεύουμε πάντα, 24 ώρες το 24ωρο και το έχουμε αποδείξει πως δουλεύουμε. Και χθες και προχθές δουλεύαμε 24 ώρες το 24ωρο και αύριο και Κυριακή και 28 Οκτωβρίου, αν και είμαστε πιο Έλληνες από όλους τους Έλληνες, θα δουλέψουμε αν χρειαστεί για να μπορέσουμε να επιβιώσουμε σε αυτή την αγορά.

Κάποιοι μίλησαν για τιμολόγια και ακριβά λιμάνια. Ίσως να ήταν, δεν το λέω, δεν θέλω να εξετάσω ούτε να κρίνω άλλους προκάτοχους από μένα και παλιές διοικήσεις. Σήμερα δεν είναι, σήμερα είμαστε

ανταγωνιστικοί, σήμερα είμαστε πολύ πιο ανταγωνιστικοί από όλα τα λιμάνια. Έχουμε σέρβις καλύτερο, έχουμε ειδικευμένο προσωπικό που για άλλους, κάπου αναφέρθηκε στην έκθεσή σας πως είμαστε ειδικευμένοι. Μπορούν να μας δοκιμάσουν.

Πριν από όλα είμαστε 100 μόνιμοι λιμενεργάτες και 100 χειριστές γερανών βαποριών. Είμαστε καλοί στιβαδόροι, ξέρουμε καλά τη δουλειά μας, ξέρουμε τι ζητάμε. Πριν από όλα, έτσι για την ιστορία, ο σύνδεσμος ιδρύθηκε το 1924. Πριν ακόμα υπάρξουν ούτε Λιμενικά Ταμεία, ούτε τίποτα άλλο. Επιβιώσαμε με το σαμάρι στην πλάτη, οι παππουδες μας. Ξέρουμε τι ζητάμε και δεν έχουμε το κομμάτι του λέοντος.

Δεν θέλω τίποτα άλλο να πω, αλλά απλώς, αν θελετε, μπορούμε να σας δώσουμε και εμείς μια έκθεση, όχι σήμερα, δεν είμαστε έτοιμοι, να σας τη στείλουμε να κοιτάξετε από την πλευρά των ανθρώπων που τα ζουν τα πράγματα, που τα ζουν καθημερινά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε.

(παρεμβάσεις χωρίς μικρόφωνο)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Παρακαλώ να ολοκληρώσουμε τη συζήτηση.

Ο κύριος Γιαννόπουλος έχει το λόγο.

ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κατ' αρχήν θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους μίλησαν, γιατί πραγματικά ήταν ακριβώς αυτό που περίμενα, δηλαδή να ακούσω τις διάφορες απόψεις, πολλές από τις οποίες τις είχαμε ακουσει, τις είχαμε δει, όπως σας είπα είχαμε κάνει κάνει διμερείς επαφές με πολλούς από εσάς, αλλά πάντως δεν έπαψε να είναι μια πάρα πολύ ενδιαφέρουσα παράθεση απόψεων, έστω και αν σε ορισμένα σημεία ήταν λίγο διαφορετικές από αυτές που εξέφραζα εγώ. Τις κατέγραψα όλες

Θα ήταν νομίζω χρονοβόρο και κουραστικό να αναφερθώ σε όλες τις απόψεις οι οποίες, άλλωστε δεν είναι ο ρόλος αυτός να απαντήσει κανείς, ο ρόλος είναι να τοποθετηθεί ίσως σε δύο - τρία καιρία σημεία που άκουσα και τα υπόλοιπα κατεγράφησαν και θα ληφθούν υπόψη όσο

το δυνατόν σε μία συλλογική πρόταση.

Κατ' αρχήν να επαναλάβω και πάλι ότι η ωφελιμότητα αυτής της δουλειάς που κάνουμε και ο στόχος της, αν θέλετε, είναι να μπορέσει να συγκεντρώσει τις προσπάθειες και να τεκμηριώσει ορισμένες θέσεις που θα βοηθήσουν την προώθηση θέσεων θετικών για το λιμάνι του Βόλου. Απλά είναι αυτός ο στόχος μας.

Σημειώνω και θα τοποθετηθώ σε δύο-τρία σημεία, τα οποία πιστεύω ότι είναι γενικότερου ενδιαφέροντος από αυτά που άκουσα και που πιστεύω ότι ίσως το ακροατήριο να ήθελε να ακούσει μια πρώτη τοποθέτηση δική μου.

Το θέμα των ιδιωτικών λιμανιών και των ιδιωτικών εγκαταστάσεων που αρχίζουν να εμφανίζονται σε διάφορα σημεία και ειδικότερα στον Αλμιρό που αναφέρθηκε προηγουμένως. Είχα επανειλημμένες συζητήσεις και με τον πρόεδρο του Λιμενικού Ταμείου, ο οποίος μου ζήτησε να το δούμε αυτό το θέμα και να το εξετάσουμε μέσα στη μελέτη. Βεβαίως έχω επισκεφτεί και τις εγκαταστάσεις αυτές, έχω δει τις εγκαταστάσεις αυτές, ξέρω το χώρο και η πρώτη μου αντιμετώπιση και τοποθέτηση θα ήταν κατ' αρχήν αυτή που είπε και ο κ. νομάρχης, συμφωνώ απόλυτα ότι το θέμα πρέπει να ειπωθεί συνολικά για όλο τον Παγασητικό Κόλπο στα πλαίσια μιας προσπάθειας να χωροθετηθούν αυτές οι δραστηριότητες, να οριοθετηθούν και να αξιολογηθούν από πλευράς γενικότερης κοινωνικο-οικονομικής σκοπιμότητας. Δεν μπορεί βεβαίως να υπάρχει μια δυνατότητα, όπου ο κάθε ένας, έστω και αν είναι μια συγκεκριμένη ιδιωτική εκμετάλλευση ενός συγκεκριμένου φορτίου, να ιδρύει το δικό του λιμάνι, τις εγκαταστάσεις του και από εκεί και πέρα να προχωρεί. Χρειάζεται κάποιο σχέδιο. Τέτοιο σχέδιο δεν υπάρχει. Συνεπώς, η πρώτη μου τοποθέτηση είναι σαφέστατα υπέρ αυτής της ανάγκης για μια συνολική θεώρηση.

Η δική μου όμως άμεση, αν θέλετε, ευθύνη στα πλαίσια αυτής της μελέτης είναι να εκφράσω κατά κάποιον τρόπο τι θα πρέπει να κάνει το λιμάνι του Βόλου, το Λιμενικό Ταμείο εν όψει μιας τέτοιας καταστάσεως.

Εγώ πιστεύω ότι θα πρέπει η τοποθέτηση αυτή να είναι κατ' αρχήν ότι εφόσον έχουμε ένα λιμάνι το οποίο είναι καθιερωμένο από δεκαετίες, το οποίο να εξυπηρετεί μια γενικότερη περιοχή και κοινωνία και το οποίο αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε κατάσταση μερικής, θα έλεγα, απασχολήσεως και αξιοποίησεως, η πρώτη λογική σκέψη που κάνει κανείς είναι να βρεθούν τρόποι, ώστε αυτοού του είδους οι εξυπηρετήσεις να γίνουν μέσα από το λιμάνι του Βόλου.

Αυτό βέβαια είναι κάτι το οποίο χρειάζεται μια περαιτέρω ανάλυση και αξιολόγηση και τεκμηρίωση. Κατά πόσο δηλαδή αυτές οι δραστηριότητες θα μπορούσαν να γίνονται μέσα από το λιμάνι του Βόλου ή κατά πόσο το λιμάνι του Βόλου θα μπορούσε να επεκταθεί για να περιλάβει και αυτές τις δυνατότητες.

Μια σκέψη θα ήταν στα πλαίσια αυτής της δραστηριότητας για κάποια ευρύτερη εξυπηρέτηση στα πλαίσια ενός κέντρου εμπορευματικών μεταφορών, να δει κανείς τη δημιουργία αυτού του κέντρου, πράγμα που μας ζητήθηκε σημειωτέον και μάλιστα από μεγάλους διακινητές container, αυτό το πράγμα να είναι κοντά στο κύριο οδικό δίκτυο. Το θεωρούν σημαντικό έστω αυτά τα 30-35 χιλιόμετρα της απόστασης από το οδικό δίκτυο. Και βεβαίως ο Αλμυρός προσφέρεται γιατί είναι πολύ κοντά και θα μπορούσε να εξεταστεί μία δυνατότητα τέτοια, δημιουργίας ενός τέτοιου χώρου, πάντα με πρωτοβουλία, επαναλαμβάνω, του Λιμενικού Ταμείου που να περιλάβει αυτές τις λιμενικές εγκαταστάσεις και ταυτόχρονα να εξυπηρετήσει μια διακίνηση από container.

Αυτό όμως δεν μπορεί να λεχθεί έτσι εύκολα. Θέλει μια περαιτέρω διερεύνηση, διότι βεβαίως έχει προγραμματιστεί η δημιουργία του προβλήτα - 3, που κατά μία άποψη αυτό έρχεται σε κάποια αντίφαση με αυτό που είπα προηγουμένως. Δηλαδή όταν δημιουργούμε container terminal εδώ στο 3, δεν μπορούμε να σκευτομάσσουμε ταυτόχρονα και κάποιο άλλο κέντρο, γιατί το κέντρο εμπορευματικών μεταφορών θα διακινεί κατ' εξοχήν container, έτσι δεν είναι;

Συνεπώς, χρειάζεται - και εδώ έρχομαι στο δεύτερο σημείο - ένας

επανοπροσδιορισμός των προτεραιοτήτων, σε σχέση με τα έργα τα οποία κάνει το λιμάνι.

Να τοποθετηθώ λίγο στο θέμα των container ειδικότερα. Δεν εξέφρασα συγκεκριμένη θέση αρνητική για τα container. Είπα ότι υπάρχουν δύο λιμάνια τα οποία είναι καθιερωμένα στο χώρο αυτό και θα είναι πολύ δύσκολο για το λιμάνι του Βόλου να μπει στην αγορά των container, αναγκαστικά ανταγωνιστικά από αυτά τα δύο, χωρίς κάποια ενδοχώρα. Και εδώ τοποθετούμαι και σε μια άλλη παρατήρηση, που είπε ότι δεν χρειάζεται ενδοχώρα για το λιμάνι. Επιτρέψτε μου να επιμείνω λίγο στην άποψη, ότι για το λιμάνι το συγκεκριμένο για το οποίο μιλάμε, η ενδοχώρα του είναι το στήριγμά του. Και να το συνδέσουμε με τα container, η άποψη ανθρώπων - δεν θέλω να αναφερθώ σε συγκεκριμένα ονόματα - που διακινούν το 25% των container του Πειραιά π.χ., συγκεκριμένη εταιρία, μου ανέφερε ότι "για να έρθω εγώ στο Βόλο", κατ' αρχήν δεν συζητάει για μεγάλα πλοία που ακούσαμε, της τάξεως των 1.000, 2.000, 3.000 container, μιλάμε μόνο για feeders της τάξεως των 500 container που θα έρθουν κλπ. Μου λέει λοιπόν: "Κατ' αρχήν πρέπει να ξεκινήσω από μια διακίνηση για την περιοχή εκεί". Το δεύτερο θέμα που έθεσε είναι το θέμα νοοτροπίας, αντίληψης, αντιμετώπισης της ναυτιλιακής αυτής εταιρίας από πλευράς διοικήσεως του λιμανιού. Και υπάρχουν σοβαρότατα προβλήματα και με τον Πειραιά και με τη Θεσσαλονίκη. Χαρακτηριστικά μου ανέφερε συγκεκριμένος άνθρωπος, δεν θέλω να πω όνομα, ότι αν υπήρχε ένα ιδιωτικό λιμάνι που διακινούσε container, θα έφευγε την άλλη στιγμή από τον Πειραιά. Αυτός έχει το 25% της κίνησης του Πειραιά σημειωτέον.

Δεν το λέω αυτό, γιατί πιστεύω ότι τα ιδιωτικά λιμάνια θα λύσουν το πρόβλημα. Πιστεύω ότι μια νοοτροπία, αλλαγή θεσμικού πλαισίου κλπ., κλπ. που έλεγα θα βοηθήσει πάρα πολύ για να έρθει το container στο Βόλο. Απλά δεν είναι τόσο εύκολο. Δεν είναι τόσο εύκολο όσο πιθανόν είναι εύκολο αυτό που είπα προηγουμένως: τα ΧΥΔΗΝ φορτία, τα βερβάκια, τα δημητριακά, αυτά τα πράγματα τα οποία παράγει ο τόπος...

(αλλαγή κασέτας)

ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: (συνεχίζει)... εκεί είναι η πρώτη προτεραιότητα. Δεν απέκλεισα το θέμα container καθόλου. Απλώς είπα ότι είναι ένα πράγμα το οποίο πρέπει να μελετηθεί και χρειάζονται πολλά πράγματα ταυτόχρονα να γίνουν για να προσελκυστεί το κοντέινερ στον Πειραιά.

Ένα τρίτο θέμα στο οποίο θα ήθελα να τοποθετηθώ, είναι το θέμα - με συγχωρείτε λίγο να δω τις σημειώσεις μου. Για τα container είπα, για το θέμα της ενδοχώρας αναφέρθηκα που είπατε προηγουμένως, για το θέμα της συνολικής εκμετάλλευσης του Παγασητικού αναφέρθηκα. Διολογία και εκεί θα κλείσω με όλα τα θέματα τα οποία έθιξε ο δήμαρχος της πόλης αυτής, ο κύριος Πιτσιώρης.

Στη μεγάλη πλειοψηφία αυτών που είπατε εγώ είμαι σύμφωνος και πραγματικά συντάσσομαι με αυτούς τους προβληματισμούς. Βεβαίως οι προβληματισμοί αυτοί προέρχονται από έναν άνθρωπο ο οποίος έχει ζήσει από κοντά μάχες όλων των ειδών για την πόλη του και για το λιμάνι και που δεν αποκλείεται να κρύβουν και κάποια πικρία και κάποια απογοήτευση, που είναι φυσικό να υπάρχει, όταν κανείς ζει, αγωνίζεται μέσα σε αυτό το χώρο που ζούμε και που λέγεται Ελλάδα. Εγώ όμως εξακολουθώ να είμαι πάντα περισσότερο αισιόδοξος ότι πολλά πράγματα μπορούν να γίνουν και μπορούν να βελτιωθούν, έστω και με πολλά πτωχεύματα. Και βέβαια συνέπεσε και σήμερα να έχουμε και αυτό το θέμα της συζήτησης στο Συμβούλιο της Επικρατείας που πιστεύω ότι βοήθησε πολύ σε αυτό τον απογοητευτικό τόνο που είχε ο δήμαρχος.

Σε όλα όσα αναφέρατε θα ήθελα να πω ότι πραγματικά συμφωνώ απόλυτα, δηλαδή το λιμάνι να διοικείται από χρήστες, να κλείνει ο κύκλος της ευθύνης, το Βόλος - Σμύρνη με την Τουρκία, πραγματικά πρέπει να το δούμε λίγο μακρύτερα, είναι μια προοπτική. Βέβαια δεν μπορούμε να το συζητήσουμε τώρα, αλλά να δούμε την ενδοχώρα του λιμανιού από Λαμία μέχρι Κατερίνη. Ήθελα να σας δείξω αυτό το διάγραμμα, αυτά τα πράσινα, είναι οι διάφορες ζώνες επιρροής του λιμανιού, τις οποίες σήμερα μπορεί να τις δει κανείς με βάση το κόστος

και πραγματικά είναι κάτω από το Λαμία μέχρι πάνω την Κατερίνη. Και κοιτάμε αυτό πώς μπορούμε να το επεκτείνουμε και προς τα πέρα. Είναι σαφές ότι εκεί βρισκόμαστε σήμερα σαν ζώνη επιρροής του λιμανιού.

Για το κόστος θα είχα κάποια διαφοροποίηση σε σχέση με αυτό που είπατε, αλλά στην πρότασή μας θα είναι σαφές.

Κύριε πρόεδρε, δεν θα ήθελα να κουράσω άλλο. Και πάλι να ευχαριστήσω, γιατί πραγματικά μας δώσατε πολύ τροφή για σκέψη και είμαι βέβαιος ότι η σημερινή ημερίδα θα βοηθήσει πάρα πολύ τη δουλειά μας.

^{ΠΡΟΕΔΡΟΣ} Πρέπει να αναφέρω την αποστολή τηλεγραφημάτων από τρεις βουλευτές: του Θανάση του Νάκου, της Ροδούλας της Ζήση και του Λεωνίδα Τζανή, οι οποίοι λυπούνται που δεν μπορούν να παραστούν σήμερα λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων και μας εύχονται καλή επιτυχία στις εργασίες μας.

Ηθελα να κάνω μια μικρή αναφορά, ότι όσα ειπώθηκαν για τις βελτιώσεις που πρέπει να γίνουν στο λιμάνι, όπως είναι αυτές οι βελτιώσεις γύρω από τον επιβατικό τομέα, οι βελτιώσεις γύρω από το κτίριο ή γύρω από τη δημιουργία εμπορευματικού κέντρου, όπως επε ο πρόεδρος των Εμπόρων και άλλες παρεμβάσεις, όπως επίσης και κάποια προσπάθεια σημαντική που έγινε, έστω και αν δεν ολοκληρώθηκε και από άλλους φορείς είτε από εμάς ακόμα στο ζήτημα του Costa Victoria, όπως κάποιοι γνωρίζουν εκεί έγιναν κάποιες επεμβάσεις, έγιναν τρεις-τέσσερις τηλεφωνικές συσκευές αυτόματες, έχουμε κάνει ένα περίπτερο - αναψυκτήριο. Από ότι γνωρίζω, το Επιμελητήριο έχει φτιάξει ένα C.D. Rom το οποίο δίνεται στα κρουαζιερόπλοια για να το προβάλουν μέσα στο κρουαζιερόπλοιο και κάποια ταχυδρομική θυρίδα, ένα λεωφορείο το οποίο μεταφέρει τους επιβάτες - επισκέπτες στην πόλη. Εγιναν κάποιες παρεμβάσεις, ίσως δεν έγιναν όλες αυτές που θα έπρεπε. Ελπίζω ότι το Costa Victoria θα αντικατασταθεί από κάποιο άλλο. Ηδη πρέπει να σας πω ότι χθες είδα ένα καινούριο το οποίο ήρθε για πρώτη φορά, μικρότερου μεγέθους, ελπίζω ότι θα υπάρξει και συνέχεια.

Θέλω να ευχαριστήσω όλους όσους ήρθαν σήμερα, τον κ. Γιαννόπουλο με τις παρατηρήσεις τις οποίες τελικά έκανε γύρω από τη μελέτη, τον κ. Μπάσμπο που μας έκανε μια σύντομη αναφορά γύρω από τη μελέτη όπως προχωράει, όλους εσάς που είχατε την καλοσύνη να διαθέσετε το χρόνο σας και τις προτάσεις που υποβάλατε, να σας ευχαριστήσουμε. Εμείς όσα ακούστηκαν θα τα λάβουμε υπόψη και κυρίως θα λάβουμε υπόψη όσας θα μας προτείνει ο κ. Γιαννόπουλος πολύ σοβαρά, εξάλλου το είπε και στην εισηγητική μου ομιλία ότι θα τα λάβουμε πράγματι σοβαρά υπόψη όλα, γιατί αυτό επιτάσσει το καλό του λιμανιού, της πόλης και της γύρω περιοχής.

Σας ευχαριστώ και σας εύχομαι καληνύχτα.

Οι προοπτικές το λιμένα Βόλου στον Εθνικό και το Διεθνή ανταγωνισμό

(παρέμβαση Ηλία Ξηρακιά πολ. μηχανικού προέδρου ΤΕΕ/Μαγνησίας)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο λιμένας Βόλου παρά τη σημαντική αύξηση της υποδομής του την τελευταία 10ετία παρουσιάζει μια στασιμότητα αν όχι και μείωση του μεταφορικού έργου που διακινεί. Οι λόγοι πρέπει να αναζητηθούν στον ανταγωνισμό που υφίσταται πλέον το λιμάνι στο Εθνικό και διεθνές πεδίο.

Νέοι λιμένες κατασκευάζονται ανά την επικράτεια ιδιωτικοί και δημόσιοι χωρίς κανένα μακροπρόθεσμο σχεδιασμό, πολλές φορές δε κάτω από την πίεση τοπικών φορέων και πολιτικών παραγόντων. Στο διεθνή χώρο τα λιμάνια εκσυγχρονίζονται με ταχείς ρυθμούς ώστε να καταστούν ελκυστικά και να αναλάβουν μεγάλο κομμάτι στο νέο διεθνή καταμερισμό του μεταφορικού έργου στο πλαίσια ενός έντονου ανταγωνισμού.

Ελπίζουμε η έρευνα, που ανέλαβε ο καθηγητής κ. Γιαννόπουλος με την ομάδα των συνεργατών του, να δίνουν απαντήσεις για το πώς ο λιμένας Βόλου θα αποκτήσει την ανταγωνιστικότητα και την παραγωγικότητα που πρέπει ώστε να αυξήσει το μεταφορικό έργο και να αποβούν τελικά και οι επενδύσεις που γίνονται σ' αυτόν, από την πολιτεία, παραγωγικές και να αποτελεί ουσιαστικό πλεονέκτημα που συμβάλει στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής και ιδιαίτερα της Μαγνησίας

ΤΟΜΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

1. Λιμένας εμπορικός
2. Λιμένας επιβατικός
3. Λιμένας ως πορθμείο οδικό και σιδηροδρομικό

1. Λιμένας εμπορικός : Ο λιμένας Βόλου ως εμπορικό λιμάνι μπορεί δυνητικά να εξυπηρετήσει όλη την κεντρική Ελλάδα ήτοι: Θεσσαλία, Α & Βόρεια Στερεά Ελλάδα τη ΝΔ Μακεδονία και την Ήπειρο σε συνδυασμό με την κατασκευή του άξονα Ηγουμενίτσας Βόλου. Σήμερα δεν καλύπτεται αυτή η δυνητική αγορά. Γιατί προϊόντα από τις παραπάνω περιοχές δεν διακινούνται δια του Βόλου αλλά προτιμούν άλλους λιμένες από την Ελευσίνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Απαιτείται συστηματική

έρευνα αγοράς, άρση των αιτιών που προκαλούν αυτές τις προτιμήσεις και προβολής στη συνέχεια των πλεονεκτημάτων του Βόλου.

2. Λιμένας επιβατικός: Παραδοσιακά ο Λιμένας Βόλου εξυπηρετεί επιβατικά το σύμπλεγμα των νησιών των Β. Σποράδων. Ήδη τα τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια με θετικά μέχρι σήμερα αποτελέσματα για την προσέλκυση και εξυπηρέτηση επισκεπτών προς το Α & Ν Αιγαίο. Προοπτικές θα διανοιγόταν, για σημαντική διακίνηση και προς την Τουρκία αν εξομαλυνθούν οι σχέσεις των δύο χωρών και αν αυτό συνδυαστεί με τον άξονα Ηγουμενίτσας Βόλου έχοντας υπ' όψη τους πληθυσμούς των Τούρκων και όχι μόνο που είναι στη Δ. Ευρώπη και ειδικά στη Γερμανία.

Στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρες, σκάφη αναψυχής κ.λ.π.) ο λιμένας Βόλου έχει πολλές δυνατότητες ανάπτυξης. Απαιτείται συστηματική προβολή της ευρύτερης περιοχής και αύξηση των υποδομών εξυπηρέτησης. Απαιτείται η δημιουργία ενός σύγχρονου επιβατικού terminal στο σημερινό κεντρικό προβλήτα και η κατασκευή μαρίνας στον Ανατολικό τομέα του λιμένα.

3. πορθμείο οδικό και σιδηροδρομικό: Ο λιμένας Βόλου βρίσκεται σε μια σημαντική γεωγραφική θέση που του δίνει το πλεονέκτημα να μπορεί να λειτουργήσει ως πορθμείο οδικό και σιδηροδρομικό προς Μ. Ανατολή, Αφρική αλλά και προς τις χώρες του Εύξεινου Πόντου και της Κασπίας θάλασσας. Λειτουργήσε ήδη τη 10ετία του '80 πριν από τους πολέμους στην μέση ανατολή και τη Γιουγκοσλαβία. Σήμερα πρέπει να αποτελέσει τμήμα του άξονα Βορρά Νότου και του διαδρόμου της Αδριατικής σε συνδυασμό με το λιμένα Ηγουμενίτσας και βέβαια τον άξονα Ηγουμενίτσας Βόλου.

Το ανάποδο ελ L (λατινικό κεφαλαίο) όπως έχει τονίσει το ΤΕΕ στο πρόσφατο παρελθόν δεν οδηγεί στην Ευρώπη. Ο λεγόμενος δηλαδή ΠΑΘΕ δεν οδηγεί στην Ευρώπη αν δεν δοθεί προτεραιότητα και στην Εγνατία και τον άξονα Ηγουμενίτσας Βόλου με τον κλάδο προς Λαμία.

Η έκθεση **DE PICCOLI**, που υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και υποστηρίζεται από τους Ιταλούς και αφορά τον άξονα Βορρά Νότου(Μόναχο-Πάτρα) μέσα από το διάδρομο της Αδριατικής πρέπει να υποστηριχθεί από τη χώρα μας. Η κατασκευή του μεγάλου λιμανιού της Ηγουμενίτσας και ο άξονας προς Βόλο

μπορεί να δώσει στο λιμένα Βόλου ρόλο κόμβου και πορθμείου οδικού και σιδηροδρομικού προς την Α. Μεσόγειο αλλά και προς τον Εύξεινο Πόντο. Μπορεί να είναι επίσης προσελκύσει τους Ευρωπαίους ταξιδιώτες που κατευθύνονται με τα ΙΧ τους προς τους χώρους αναψυχής του Αιγαίου και της Α. Μεσογείου γενικότερα.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Εθνική λιμενική πολιτική: Δεν υπάρχει σήμερα ένας συντονισμός σε εθνικό επίπεδο για τον προγραμματισμό και τη χάραξη στρατηγικής στην κατασκευή έργων υποδομής και εξοπλισμού τους. Προγραμματίζονται και κατασκευάζονται δημόσια, στρατιωτικά και ιδιωτικά λιμάνια που ενδεχομένως να αλληλοαναιρούνται. Αυτό έχει σαν συνέπεια να μη γίνεται παραγωγική αξιοποίηση των ήδη γλίσχρων πόρων του δημοσίου στον τομέα αυτό. Δεν είναι υπόθεση του ΥΕΝ του ΥΠΕΧΩΔΕ ή του ΥΠΕΘΟ το πως και γιατί της ανάπτυξης των λιμένων της χώρας. Πρόκειται για πανάκριβες επενδύσεις και οι οποίες αποφάσεις πρέπει να παίρνονται μετά από πολύ βάσανο.

Η πρόσφατη σύσκεψη της Χαλκίδας μεταξύ εκπροσώπων των υπουργείων για τη χρηματοδότηση των λιμένων της χώρας κατέδειξε αυτή την αναγκαιότητα.

Θεσμικό πλαίσιο: Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργία παραμένει αναχρονιστικό. Μεγάλα λιμάνια που πρέπει να βγουν στο διεθνή ανταγωνισμό λειτουργούν με τη μορφή των Λιμενικών Ταμείων που ανάγεται στις αρχές του αιώνα με μικρές κατά διορθώσεις. Πρέπει επιτέλους να γίνουν ουσιαστικές αλλαγές για τη δημιουργία ευέλικτων οργανισμών που θα αναλάβουν την αποκλειστική διοίκηση και διαχείριση των λιμένων. Υπάρχει αρκετή διεθνής εμπειρία που μπορεί να προσαρμοσθεί στα ελληνικά δεδομένα.

Έργα υποδομής /Εξοπλισμός: Πρέπει να ολοκληρωθούν τα έργα υποδομής που έχουν προγραμματισθεί και αφορούν τον προβλήτα containers και την ιχθυόσκαλα Βόλου και να προωθηθούν οι διαδικασίες για την προμήθεια του κατάλληλου εξοπλισμού μετά από έρευνα αναγκών ώστε ο λιμένας Βόλου να μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες και το σημερινό εθνικό και διεθνή ανταγωνισμό.

Ελπίζουμε η έρευνα του Εργαστηρίου Συγκ. Τεχνικής του ΑΠΘ με τον καθηγητή κ. Γιαννόπουλο να αξιοποιηθούν και οι προτάσεις του να αποτελέσουν τη βάση για διάλογο με στόχο τον

εκσυγχρονισμό του λιμένα Βόλου προς όφελος της περιοχής και της εθνικής οικονομίας γενικότερα.

Βόλος 22/10/97

Εισαγωγικά της ημερίδας από τον
Πρόεδρο της Λιμενικής Επιτροπής Μαγνησίας
κ. Παναγιώτη Παπαδέλλη

Εκ μέρους της **Λιμενικής Επιτροπής Μαγνησίας**, σας ευχαριστούμε που είχατε την καλοσύνη να έλθετε στη σημερινή ημερίδα, που συνδιοργανώνουμε με το **Τεχνικό Επιμελητήριο** και με την ενεργό συμμετοχή της **Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης** και του **Δήμου Βόλου**.

Η σημερινή ημερίδα αφορά την κατάθεση και ανταλλαγή απόψεων των φορέων της πόλης των απλών πολιτών αλλά πιο πολύ αυτών που γνωρίζουν το χώρο του λιμανιού και τα προβλήματα του.

Στόχος της είναι όλα τα παραπάνω να ληφθούν υπόψη κατά την τελική σύνταξη της μελέτης της "**Διερεύνησης της Δυνητικής Αγοράς και τα Μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανάπτυξης των εμπορικών σχέσεων**". Η μελέτη ανατέθηκε από το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο και ειδικότερα στον τομέα Συγκοινωνιακής Τεχνικής.

Ιδιαίτερα πρέπει να ευχαριστήσουμε το Τεχνικό Επιμελητήριο, που μας διέθεσε αυτόν τον χώρο αλλά και το μηχανισμό διοργάνωσης της σημερινής εκδήλωσης.

Όλα τούτα, δηλώνουν το ενδιαφέρον και την αγωνία αυτής πόλης και των φορέων της, για την πορεία του Λιμανιού που διαμόρφωσε τη φυσιογνωμία του Βόλου από άποψη Πολιτική, Οικονομική, Κοινωνική και Πολιτισμική και του έδωσε μια αξιοζήλευτη θέση.

Η σημερινή εκδήλωση, αποτελεί την αρχή του τέλους μιας προσπάθειας που άρχισε από το επιτελείο του καθηγητή του Α.Π.Θ. κ. Γιαννόπουλου που έχουμε τη χαρά να τον έχουμε σήμερα μαζί μας, το Μάρτιο του 1997 οπότε υπογράφηκε και η σύμβαση ανάθεσης της παραπάνω μελέτης.

Ο κ. Γιαννόπουλος δεν εμφανίζεται για πρώτη φορά στο Βόλο, αφού η είναι σε πολλούς γνωστή η εισήγηση που έκανε στο συνέδριο για τις **σιδηροδρομικές μεταφορές το 2000** που έγινε στο Βόλο στις 15 και 16 Μαρτίου, μαζί με τον συνεργάτη του τον Δρα Συγκοινωνιολόγο κ. ΣΜπασμπα.

Η εισήγηση αυτή, έδινε μια πρώτη γεύση για όλα όσα η μελέτη που σήμερα συζητάμε θα περιλαμβάνει και είχε τον τίτλο "**Το λιμάνι και η περιοχή του Βόλου στο πλαίσιο των σιδηροδρομικών και λοιπών συνδυασμένων μεταφορών**". Η μελέτη αυτή μεταξύ των άλλων προέβαλε και την αναγκαιότητα της δημιουργίας Ελεύθερης ζώνης. Όπως είναι όμως σε πολλούς γνωστό η δημιουργία της **Ελεύθερης Αποθήκης** στο Λιμάνι του Βόλου δρομελογήθηκε, με απόφαση της αρμόδιας γνωμοδοτικής επιτροπής του ΥΠ.ΕΘ.Ο και σύντομα τούτο θα είναι οριστική απόφαση της πολιτείας.

Εμείς στο λιμάνι είμαστε υπερήφανοι για την επιτυχία αυτή που βέβαια δεν ήλθε μόνη της. Έγινε ένας οργανωμένος αγώνας με όλα τα πειστήρια της σοβαρότητας με τα οποία εμπλουτίσαμε το φάκελο της διεκδίκησης (μελέτη σκοπιμότητας). Πρέπει να πούμε όμως ότι είμαστε και προβληματισμένοι για την

περαιτέρω οργάνωση για υλοποίηση της απόφασης. Τα πρώτα δείγματα είναι αρκετά ενθαρρυντικά που εξασφαλίζουν ένα καλό ξεκίνημα.

Πρέπει να σας πούμε ότι είμαστε αποφασισμένοι να λάβουμε σοβαρά υπόψη τις τελικές προτάσεις της μελέτης ώστε να διαμορφώσουμε εκείνο το πλαίσιο ενός προγράμματος έργων και προμηθειών, με την εξασφάλιση περισσότερων και πλέον άριτων μελετών, που θα δώσουν τη δυνατότητα στο Λιμάνι μας να αποτελέσει ακόμη μια φορά τον καταλύτη της ανάπτυξης και της ευημερίας της περιοχής. Το νέο πλαίσιο στήριξης εξάλλου είναι προ των πυλών.

- ΟΜΜΙΕΣ - (αεροπορικών σφαιρών)

Σελίδα
11
οριστική λύση

1. Σπυρίδα
2. Ραζοδέλτα
3. Γιάννο σούρα
4. Μοιάβηδα
5. Σπορνίτις
6. Αφορίση
7. Διπάρης Ράου (
8. Σουρίμ
9. Σαχάρη Τίμ
10. Βιολόγ Ν.
11. Φλωρά
12. Τσερδαί
13. Τσικαρίδα
14. Ζυροίφο απόερα ερεθιστική
15. Κωστάναί
16. Σκουριά (ληροί)
17. Γιάννο σούρα (Σερπολίδα)

1921

→ So pray

→ die. 

→ Apokalipsa

→ Sep. Sun 2025 to sun ^{17/10/2025}

→ Award for 412 ^{17/10/2025} ^{17/10/2025} ^{17/10/2025} ^{17/10/2025}

→

→ Pravopis →

→ Pravopis Pravopis Pravopis Pravopis (Pravopis Pravopis)

→ Pravopis Pravopis Pravopis Pravopis

→ Pravopis Pravopis Pravopis Pravopis

→ Pravopis Pravopis Pravopis Pravopis

→ Pravopis Pravopis Pravopis Pravopis — Pravopis

Pravopis:

Παρακαλεί να παρασχεθεί από ειδική Γενική Διεύθυνση της
Α.Ε. που θα γίνει εν Πλημυ²³⁻¹⁰⁻⁷⁷ ~~τα~~ ^{ΕΙΔΙΚΗ} με τη βοήθεια της
Παρακαλεί προς τον διευθυντή της Οργανισμ²³⁻¹⁰⁻⁷⁷ ~~τα~~ ^{ΕΙΔΙΚΗ}
Προβλ²³⁻¹⁰⁻⁷⁷ ~~τα~~ ^{ΕΙΔΙΚΗ} ο Βασιλείου

Ο αρμόδιος
