

**ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ**

**ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ  
ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ ΤΟΥ Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ.  
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 4<sup>η</sup> ΣΤΙΣ 20 - 06 - 2007**

**Δ.Ε.Π.Α.Ν.ΑΛ.  
ΑΠΟΜΑΓΝΗΤΟΦΩΝΗΣΕΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ  
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΕΙΜΕΝΩΝ  
ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ & ΗΡΟΔΟΤΟΥ ΓΩΝΙΑ - 71601  
Ν. ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ  
ΤΗΛ.: 2810-244725 FAX: 2810-247568**

**ΠΡΑΚΤΙΚΑ**  
**ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ**

**Σ υ ν ε δ ρ ί α σ η 4<sup>η</sup>**  
**Της Αντιπροσωπείας του Τμήματος**  
**Της 20<sup>ης</sup> Ιουνίου 2007**  
**Ημέρα Τετάρτη και Ώρα 19:00**

**ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ**

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΡΙΧΑΡΔΟΣ ΠΟΒΑΣΚΗ**

**ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΜΑΝΙΑΔΗ**

**Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ: ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ**

### ΠΑΡΟΝΤΑ ΜΕΛΗ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ, ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΠΑΤΡΙΚΑΛΑΚΗ,  
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΡΟΥΚΟΥΝΑΚΗΣ, ΙΩΑΝΝΑ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ,  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΔΟΣ, ΕΙΡΗΝΗ ΒΡΕΝΤΖΟΥ, ΑΝΤΩΝΙΟΣ  
ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ, ΜΥΡΩΝ ΜΟΝΙΑΚΗΣ, ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΤΖΑΒΛΑΚΗ,  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΟΥΛΛΙΝΟΣ, ΕΛΕΝΗ ΜΑΣΤΟΡΑΚΗ, ΙΩΑΝΝΗΣ  
ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ, ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΜΑΝΙΑΔΗ, ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΤΡΙΑΜΑΤΑΚΗ,  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΓΑΠΑΚΗΣ, ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ, ΜΙΧΑΗΛ  
ΓΟΛΟΒΑΝΗΣ, ΜΗΝΑΣ ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗΣ, ΣΤΑΜΑΤΙΑ ΚΥΠΡΙΩΤΑΚΗ,  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ, ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ,  
ΡΙΧΑΡΔΟΣ ΠΟΒΑΣΚΗ, ΠΕΤΡΟΣ ΙΝΙΩΤΑΚΗΣ, ΙΟΥΛΙΑ  
ΜΠΑΡΤΟΛΟΤΣΙ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΪΛΑΚΗΣ, ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ  
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ, ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ, ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ  
ΤΣΑΓΚΑΡΑΚΗ, ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΔΟΛΑΨΑΚΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ  
ΤΑΒΕΡΝΑΡΑΚΗΣ, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΡΙΛΑΚΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ  
ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗΣ, ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ  
ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΦΦΕΤΖΑΚΗΣ, ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ  
ΚΑΡΑΒΕΛΑΚΗΣ.

### ΑΠΟΝΤΑ ΜΕΛΗ

ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΑΣΣΑΡΙΩΤΑΚΗΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ, ΑΝΤΩΝΙΟΣ  
ΑΝΗΨΗΤΑΚΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΛΥΒΑΚΗΣ, ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ  
ΦΡΑΓΚΙΑΔΑΚΗΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ, ΜΙΧΑΗΛ ΧΩΡΑΦΑΣ,  
ΘΕΟΔΟΥΛΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ, ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΚΟΣΑΛΗΣ,  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΡΛΕΤΑΚΗΣ, ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ  
ΜΑΡΝΕΛΛΟΣ, ΔΗΜΗΤΡΑ ΚΕΝΔΡΙΣΤΑΚΗ, ΑΝΤΩΝΙΟΣ  
ΚΡΑΣΑΝΑΚΗΣ.

### ΘΕΜΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

1. Κατασκευή νέου λιμένα στο Τυμπάκι Ηρακλείου.

-----

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Συνάδελφοι καλησπέρα, η ώρα είναι 19:35 αρχίζει η συνεδρίαση.

Είναι παρόντα 27 μέλη και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του κανονισμού λειτουργίας της Αντιπροσωπείας Περιφερειακού Τμήματος του Τ.Ε.Ε., σε συνδυασμό με το άρθρο 7§9 του Ν.1486/1984, έχουμε απαρτία.

## **ΘΕΜΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ**

### **ΘΕΜΑ 1<sup>ο</sup>**

#### **Κατασκευή νέου λιμένα στο Τυμπάκι Ηρακλείου**

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Η σημερινή Η.Δ. έχει ένα θέμα, «Κατασκευή νέου λιμένα στο Τυμπάκι Ηρακλείου».

Στη σημερινή έκτακτη συνεδρίαση έχουν προσκληθεί σύμφωνα με το άρθρο 12§5, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 7§11 του Ν. 1486/1984, για να συζητήσουν μαζί μας και να εκφράσουν τις απόψεις τους οι συνάδελφοι των Συλλόγων: ΕΜΔΥΔΑΣ, Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών Κρήτης, Αρχιτεκτόνων Νομού Ηρακλείου, Μηχανικών Ελευθέρων Επαγγελματιών Νομού Ηρακλείου, Μηχανολόγων, Ηλεκτρολόγων Μηχανικών Ανατολικής Κρήτης, Χημικών Μηχανικών Κρήτης, και Ε.Δ.Ε. Νομού Ηρακλείου.

Επίσης έχει προσκληθεί ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΛΗ Α.Ε. ο συνάδελφος Γιώργος Βιδάκης, ο Πρόεδρος της Δημοτικής Επιτροπής Περιβάλλοντος Δήμου Ηρακλείου συνάδελφος Επαμεινώνδας Σαρρής, και η Γενική Γραμματέας της Οικολογικής Παρέμβασης Ηρακλείου συνάδελφος Κατερίνα Βαβαδάκη, καθώς επίσης και όλα τα μέλη των παρατάξεων που ήταν υποψήφιοι στις τοπικές εκλογές του Τ.Ε.Ε., ΑΜΑΝ, ΑΜΑΚ, ΔΚΜ, ΔΕΜ, ΔΠΚΜ, και ΠΑΣΚ – Συνεργαζόμενοι.

Συνάδελφοι σας καλωσορίζουμε και σας ευχαριστούμε που ανταποκριθήκατε στην πρόσκληση μας. Από τον Πρόεδρο της Αντιπροσωπείας του Τ.Ε.Ε. συνάδελφο Ιωάννη Θεοδωράκη εστάλη το από 15.06.2007 έγγραφο, το οποίο και σας διαβάζω.

Προς τα Προεδρεία των Αντιπροσωπειών Περιφερειακών Τμημάτων.

Συνάδελφοι, στα πλαίσια προγραμματισμού των τακτικών συνεδριάσεων της Αντιπροσωπείας του Τ.Ε.Ε. σας ενημερώνουμε ότι, έχουμε προγραμματίσει στις παρακάτω ημερομηνίες να πραγματοποιηθούν οι τακτικές συνεδριάσεις της Αντιπροσωπείας Τ.Ε.Ε. για το υπόλοιπο του 2007 και το 2008.

01.09.2007 θα συζητηθεί ο προϋπολογισμός, πρόγραμμα δράσεις για το έτος 2009.

03.11.2007 θα υπάρχει εισήγηση για διαρθρώσεις, ερμηνεία, θεραπείες της εκλογικής διαδικασίας με βάση την εμπειρία των εκλογών του 2006.

11.01.2008, 01 και 02.03.2008 θα γίνει ολοκλήρωση της διαδικασίας για την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου του Τ.Ε.Ε..

15.05.2008, 28.06.2008, 30.08.2008, θα συζητηθεί ο προγραμματισμός και το πρόγραμμα δράσης 2010.

18.10.2008 και 13.12.2008.

Επειδή σε κάθε τακτική συνεδρίαση θα υπάρχει στην ημερήσια διάταξη για συζήτηση ένα κύριο θέμα, παρακαλώ μέχρι την 31.07.2007 να μας αποστείλετε τις προτάσεις σας για τα θέματα που πιστεύετε ότι θα πρέπει να συζητηθούν στην Αντιπροσωπεία του Τ.Ε.Ε., ιεραρχώντας τα μάλιστα.

Στις αρχές Σεπτέμβρη θα σας ενημερώσουμε για την θεματολογία των προγραμματισμένων τακτικών συνεδριάσεων Αντιπροσωπείας Τ.Ε.Ε., μετά την επεξεργασία των προτάσεων σας.

Κατόπιν τούτου παρακαλούμε μέχρι 18.07.2007, ημερομηνία που θα γίνει η επόμενη τακτική συνεδρίαση της Αντιπροσωπείας του Τμήματος μας, να καταθέσετε τις προτάσεις σας για τα θέματα που κατά την κρίση σας πρέπει να συζητηθούν για τη λήψη της σχετικής απόφασης από το Σώμα, και την περαιτέρω αποστολή τους στην Αντιπροσωπεία του Τ.Ε.Ε..

Μπαίνουμε στο θέμα της Η.Δ..

Η διαδικασία που θα ακολουθήσουμε είναι η εξής συνάδελφοι:

Θα μιλήσει ο συνάδελφος Γιώργος Βιδάκης από τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε., στη συνέχεια θα μιλήσουν οι προσκεκλημένοι και στη συνέχεια θα τοποθετηθούν οι παρατάξεις και τα μέλη της Αντιπροσωπείας. Θα ενημερωθείτε για όλη αυτή την υπόθεση που λέγεται λιμάνι του νότου.

Την περασμένη Τετάρτη ο Πρόεδρος της Δ.Ε. δεσμεύτηκε ότι θα φέρει εισήγηση προ του Σώματος για να συζητηθεί το θέμα, οπότε έχετε όλο τον καιρό να αφομοιώσετε αυτά που θα ακούσετε, να διαβάσετε τα πρακτικά τα οποία δημοσιεύονται πάντα στην ιστοσελίδα του Τμήματος, και να είστε έτοιμοι σε επόμενη συνεδρίαση.

Μόλις θα ετοιμάσει την εισήγηση της η Διοικούσα θα ξανασυζητήσουμε το θέμα, θα ψηφίσουμε και θα είναι η τελική απόφαση του τμήματος όσον αφορά την κατασκευή ή όχι του λιμανιού στο Τυμπάκι.

Συνάδελφε Βιδάκη έχεις το λόγο. Παρακαλώ συνάδελφοι κάντε ησυχία.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Αγαπητοί συνάδελφοι, αισθάνομαι ιδιαίτερη χαρά και επίσης αισθάνομαι ιδιαίτερη τιμή που απόψε βρίσκομαι κοντά σας για το συγκεκριμένο θέμα της ημερησίου διάταξης. Είμαι ιδιαίτερα χαρούμενος που με την έναρξη των προγραμματισμένων συζητήσεων από τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου, συμπίπτει η πρώτη αυτή ενημερωτική συζήτηση να γίνει με τους συνάδελφους μηχανικούς του Επιμελητηρίου.

Πράγματι τώρα και καιρό γίνεται συζήτηση για ένα αναπτυξιακό έργο που πιθανόν να γίνει στην περιοχή Τυμπακίου.

Πράγματι έχουν γίνει επαφές, συζητήσεις, ταξίδια, διαδικασίες, και πράγματι ο κόσμος δεν έχει ενημερωθεί απόλυτα, γι' αυτό το οποίο σκοπείται ή προγραμματίζεται να γίνει. Αυτό δεν είναι τυχαίο όμως, έχει μια ουσία και σημασία.

Θεωρούμε ότι, προκειμένου να εξαγγείλουμε τελεσίδικα ή να οριοθετήσουμε το έργο το οποίο προγραμματίζουμε να γίνει, πρέπει να

είμαστε σε ένα μεγάλο ποσοστό σίγουροι, έτοιμοι, εύκαιροι και αποφασισμένοι για όποιο έργο πρόκειται να γίνει.

Κατά συνέπεια το ότι δεν υπήρξε ενημέρωση πλήρης μέχρι σήμερα, δεν είχε τίποτα άλλο λόγο να κάνει με το ότι και εμείς δεν είχαμε οριοθετήσει και δεν είχαμε δρομολογήσει την όλη διαδικασία. Τώρα θεωρώ ότι τα πράγματα είναι διαφορετικά, θεωρώ ότι οι διαδικασίες οι αρχικές, οι πρωταρχικές έχουν γίνει και κατά συνέπεια έχουμε και εμείς αρχίσει να κάνουμε τις ενημερώσεις, τις οποίες πρέπει και χρειάζονται και είμαστε υποχρεωμένοι και έχουμε ευθύνη να τις κάνουμε και ιδού, ξεκινάμε και χαίρομαι όπως σας προείπα που ο κύκλος των συζητήσεων και της αλληλοενημέρωσης ξεκινάει από το δικό μας το σπίτι, από το Τεχνικό Επιμελητήριο.

Πρέπει να ξέρετε και ξέρουμε σίγουρα ότι, η Ευρωπαϊκή Ένωση στον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό που αφορά τις μεταφορές έχει πολύ ασχοληθεί, πάρα πολύ, την απασχολεί το θέμα για τρεις βασικούς λόγους, οικονομία πρώτιστο, η ασφάλεια δεύτερο, και το περιβάλλον τρίτο.

Θεωρεί λοιπόν και έχει αποφασίσει γι' αυτό το πράγμα ότι, για τις μεταφορές αυτά τα τρία πράγματα τα τηρούν οι θαλάσσιες μεταφορές, και προς αυτή την κατεύθυνση όλη η προσπάθεια, όλες οι συζητήσεις σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο, γίνονται αφαβόρε υπέρ των θαλάσσιων μεταφορών.

Αυτό πιστεύω ότι το είχε συνειδητοποιήσει και η προηγούμενη Κυβέρνηση, οι προηγούμενες Κυβερνήσεις, γι' αυτό άλλωστε στο γενικό χωροταξικό σχέδιο της Κρήτης είχε ορίσει, και καλά έκανε, ένα μεγάλο λιμάνι στο νότο, προβλέποντας ίσως αυτές τις διαδικασίες και τις εξελίξεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κύριοι, η Ελλάδα από παλιά έχοντας υπόψη μας τη θέση της ήτο μια θαλασσοκράτειρα χώρα, η Κρήτη έπαιξε ένα σημαντικότερο ρόλο, πρωταρχικό ρόλο στην μεταφορά και στο εμπόριο, και βέβαια τότε δεν υπήρχαν αεροπλάνα, στην θαλάσσια μεταφορά. Δεν θα μπορούσε λοιπόν σε καμιά περίπτωση, ύστερα από αυτές τις κατευθύνσεις και τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και της παγκόσμιας κοινωνίας, να είναι έξω από τα τεκταινόμενα, έξω από το παιχνίδι.

Μην ξεχνάτε ότι, πέρα από τη θέση και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία έχει η Ελλάδα – και ιδιαίτερα η Κρήτη – έχουμε το συγκριτικό πλεονέκτημα ότι οι Έλληνες, η Ελληνική Ναυσιπλοΐα, είναι πρώτη σε δύναμη. Μην ξεχνάτε ότι αυτή τη στιγμή σε παγκόσμια κλίμακα, όλα τα εργαστήρια θα έλεγα εγώ κατασκευής πλοίων είναι δεσμευμένα από Έλληνες εφοπλιστές. Και σας δίνω μόνο ένα μικρό παράδειγμα ότι, στα ναυπηγεία της νοτιοανατολικής Ασίας χτίζονται αυτή τη στιγμή 100, τα μεγαλύτερα πλοία που υπάρχουν παγκοσμίως. Και αυτό – εντός παρενθέσεως – θα σας πω ότι, δεν είναι τυχαία η αγάπη, η ξαφνική αγάπη των κρατών της νοτιοανατολικής Ασίας προς την Ελλάδα και τη Κρήτη και γι' αυτό το εγχείρημα το οποίο θέλουμε. Και κλείνω την παρένθεση και θα αναφερθώ επ' αυτού πιο κάτω.

Δεν μπορούσε λοιπόν σε καμιά περίπτωση η Κρήτη, η οποία βρίσκεται στον άξονα, τον θαλάσσιο άξονα Σουέζ – Γιβραλτάρ και τον κάθετο άξονα Ευρώπη – Αφρική, να είναι έξω από αυτό το παιχνίδι, από αυτή την διαδικασία, από αυτό το μέλλον.

Πρέπει λοιπόν άμεσα εμείς σαν Έλληνες να δημιουργήσουμε λιμάνια που να μπόυνε σε αυτή την διαδικασία. Ένα από αυτά τα λιμάνια, θεώρησε η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ότι, θα μπορούσε να είναι στη νότιο Κρήτη και καταλαβαίνετε τους λόγους. Ένας λόγος είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα του κόλπου της Μεσσαράς και ένας δεύτερος λόγος είναι η επιτέλους ισόρροπη ανάπτυξη Βορρά – Νότου της Κρήτης.

Μόνο με αυτή τη σκέψη αφού μιλάμε για ισόρροπη ανάπτυξη Βορρά – Νότου, και ξέρουμε την ανάπτυξη του Βορρά, το εγχείρημα είναι καλοδεχούμενο, τη στιγμή κατά την οποία εξ αρχής μιλάμε για ανάπτυξη του Νότου. Δεν δημιουργείται δηλαδή ένα έργο το οποίο να χειροτερέψει την κατάσταση, αλλά να έχει μια ισορροπία ανάπτυξης στην Κρήτη.

Κοιτάξτε, θα μπορούσαν να υπάρχουν και άλλα μέρη εξίσου με συγκριτικά πλεονεκτήματα όπως ο κόλπος της Μεσσαράς, άλλα μέρη εννοώ της Ελλάδος, γιατί τέτοιο αναπτυξιακό έργο στην Ελλάδα θα γίνει είτε έτσι – είτε αλλιώς. Εάν δεν γίνει στη νότιο Κρήτη, μπορεί να γίνει στη βόρια Κρήτη, μπορεί να γίνει στην Πελοπόννησο ή μπορεί να γίνει αλλού, όπως στη Θεσσαλονίκη, ή σε επέκταση του λιμανιού του Πειραιά. Το λέω αυτό για να σας πω ότι, το έργο αυτό έχει αποφασιστεί να γίνει.

Τώρα έχουμε την ευχέρεια να διεκδικούμε αυτό το λιμάνι στο Νότο, εξαιτίας που η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας το έχει κατά νου και το θέλει, και κάνει τους απαραίτητους χειρισμούς ούτως ώστε τελικά – εφόσον η τοπική κοινωνία το αποφασίσει – να γίνει.

Ποτέ ένα μεγάλο έργο, το ξέρουμε όλοι, δεν έχει μόνο οφέλη, έχει ωφέλειες οπωσδήποτε, αλλά έχει και προβλήματα. Εμείς θεωρούμε ότι, τα προβλήματα τα οποία μπόυν να δημιουργηθούν από ένα τέτοιο εγχείρημα, θα μπόυσαν να μειωθούν ή να εξαλειφθούν από την τεχνολογία που σήμερα υπάρχει και από τις νόρμες και τις νομοθεσίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, που όλοι γνωρίζουμε πόσο αυστηρή είναι για θέματα περιβαλλοντικά.

Οι όλες διαδικασίες όμως που μέχρι σήμερα έχουν γίνει είναι πρώτον, η εκμετάλλευση της ήδη υπάρχουσας απόφασης από το Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης, που όρισε θέση στη νότιο Κρήτη για εμπορικό λιμάνι, και επίσης από την χωροθέτηση η οποία έγινε ύστερα από μελέτες ξένων και ελλήνων, προκειμένου το όποιο εγχείρημα γίνει να είναι βιώσιμο και εξυπηρετικό προς τις ανάγκες των διεθνών μεταφορών.

Πριν από λίγο καιρό σε μια κουβέντα που είχε γίνει με εκπροσώπους του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και επίσης της τοπικής κοινωνίας, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ο κόσμος όλος είπε να μιν δεν έχουνε ενημερωθεί, αλλά εν πάση περιπτώσει δεν μπόυμε να πούμε ναι ή όχι, αν δεν υπάρχει μια συγκεκριμένη μελέτη πάνω στην οποία θα δούμε και θα στηριχτούμε για να απαντήσουμε.

Αποφάσισε λοιπόν η Τοπική Αυτοδιοίκηση και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση να συλλέξει όλα τα ερωτήματα από όλους τους φορείς του Νομού Ηρακλείου και περιοχής του Νομού Ρεθύμνης, και αυτά τα ερωτήματα να δοθούν σε ένα μελετητή έγκυρο και αυτός να δώσει απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα.

Μόνη της η Τοπική Αυτοδιοίκηση, μόνη της η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, μόνοι τους οι φορείς, αυτόνομα, χωρίς παρεμβάσεις από κανένα, μάζεψαν τα ερωτήματα αυτά, βρήκαν μελετητή από το Μετσόβειο

Πολυτεχνείο, μια ομάδα από καθηγητές με όλες τις ειδικότητες και μας έδωσαν μία έκθεση θα έλεγα, δεν θα την έλεγα μελέτη, έκθεση, προσπαθώντας να απαντήσει σε όλα αυτά τα ερωτήματα, την οποία βέβαια δεν την πλήρωσαν αυτοί οι φορείς, την πλήρωσε ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου ο οποίος έχει αναλάβει σε αυτή τη φάση – εκ μέρους του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας – την διεκπεραίωση αυτής της διαδικασίας.

Η έκθεση αυτή έθεσε επί τάπητος συγκεκριμένα σοβαρά θέματα, πέραν από αυτά που απάντησε, τα οποία οπωσδήποτε χρήζουν νέων απαντήσεων και νέων μελετών. Πάλι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έδωσε την εντολή στον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου να προκηρύξει αυτές τις μελέτες, όλες αυτές τις μελέτες οι οποίες χρειάζονται προκειμένου να δοθούν τα ερωτήματα, και τα πρώτα και τα δεύτερα, τα οποία δημιουργήθηκαν από την μελέτη που σας είπα προηγουμένως.

Πάλι στο Πολυτεχνείο σαν ερευνητικός φορέας αξιόπιστος και αποδεδειγμένος από όλους ότι μπορεί να το κάνει αυτό, σε χρόνους βέβαια πολύ μικρούς. Αυτή τη στιγμή είμαστε στη φάση της εκπόνησης αυτών των μελετών. Σε συμφωνία που υπάρχει μεταξύ της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και των δύο Νομών, και παρουσία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και άλλων, εδόθη ένα περιθώριο τριών μηνών.

Στο διάστημα αυτό πρέπει να εκπονηθούν όλες αυτές οι μελέτες, περιβαλλοντικές, μελέτες για την πανίδα, μελέτες για τον θαλάσσιο πλούτο, επιπτώσεις κοινωνικοπολιτιστικές και όλα αυτά, κάπου έξι μελέτες, και εντός τριμήνου πρέπει να εκπονηθούν αυτές οι μελέτες, και εν συνεχεία όπως αποφασίσει η τοπική κοινωνία είτε με αποφάσεις των Δημοτικών Συμβουλίων, είτε με αποφάσεις των Διοικητικών Συμβουλίων των φορέων, είτε με δημοψήφισμα να αποφασιστεί από την τοπική κοινωνία αν θέλουν να γίνει αυτό το έργο ή όχι. Σας πληροφορώ, εάν το Υπουργείο δεν έχει την σύμφωνη γνώμη της τοπικής κοινωνίας το έργο δεν θα γίνει.

Θέλω όμως εκτός από αυτό το ιστορικό τρόπον τινά που σας έκανα για το τι έχει γίνει, ήθελα να σας πω και για τι πράμα συζητάμε, που ίσως είναι και το πιο ουσιώδες σε αυτή τη φάση.

Μιλάμε για ένα ανοιχτό λιμάνι, μιλάμε για ένα λιμάνι το οποίο δεν θα είναι αποκλειστικά κάποιου που το κατασκεύασε, θα είναι για όλη την αγορά και δεν μιλάμε για ένα λιμάνι διαμετακόμισης απλώς. Μιλάμε για ένα λιμάνι διαμετακομιστικό με ελεύθερη ζώνη και μιλάμε για ένα λιμάνι επιβατικό με κρουαζιέρα και μιλάμε και για μια μαρίνα. Αυτό για να το ξεκαθαρίσουμε, γιατί πολλά ακούγονται για κλειστά λιμάνια, για συγκεκριμένων φορέων ή κρατών που θα το έχουν και θα τα εκμεταλλεύονται, και ένα σωρό άλλες ιστορίες.

Λοιπόν το επαναλαμβάνω, πρόκειται για ένα ανοιχτό λιμάνι διαμετακόμισης, το οποίο θα έχει τελωνιακό χώρο, αυτό που είπα προηγουμένως, μιλάμε για ένα λιμάνι επιβατικό, παράπλευρα βέβαια, και κρουαζιέρας, και μιλάμε και για μια μεγάλη μαρίνα.

Σας είπα προηγουμένως ότι είναι απαραίτητο το λιμάνι της διαμετακόμισης, ούτως ώστε η Κρήτη να μπει στο παιχνίδι των μεταφορών, των θαλάσσιων μεταφορών που είπα προηγουμένως.

Γι' αυτό το λόγο εάν ήταν όμως ένα λιμάνι απλό, στο οποίο θα ερχόταν μεγάλα – τεράστια μαμούθ πλοία των 7.000 κοντέινερ, ή των 9.000 κοντέινερ, ή των 5.000 ακόμα κοντέινερ τα οποία θα ερχότανε, θα ξεφόρτωναν τα κοντέινερ αυτά και θα ερχόταν άλλα μικρότερα για να τα μεταφέρουν στις κοντινές αποστάσεις, αυτό ούτε εγώ θα το ήθελα, ούτε νομίζω ο Υπουργός θα το ήθελε.

Μιλάμε για ένα λιμάνι το οποίο θα γίνεται αυτό, αλλά θα έχει μια ελεύθερη ζώνη, χωροθετείται στο αεροδρόμιο, το οποίο έπ' ευκαιρία σας λέω ότι έχει δρομολογηθεί ούτως ώστε να γίνει πολιτικό, αεροδρόμιο cargo δηλαδή. Αυτά είναι συνδεδεμένα, όταν λέω τα λιμάνια, λιμάνι διαμετακόμιση, λιμάνι κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας, μαρίνα, αεροδρόμιο, ελεύθερη ζώνη, όλα αυτά, έτσι ολοκληρώνεται αυτή η επέμβαση η οποία προτιθέμεθα να κάνουμε στο Τυμπάκι.

Εάν λοιπόν υπάρχει ελεύθερη ζώνη καταλαβαίνετε ότι, όλα τα εμπορεύματα τα οποία θα έρχονται από άλλες χώρες – και ειδικά από τρίτες χώρες, γι' αυτό είναι και ελεύθερη ζώνη, θα μπορούν να ανακατασκευάζονται, να ανασυσκευάζονται, να αναδημιουργούνται στην ελεύθερη ζώνη και να επανεξάγονται με σοβαρά και εργασιακή ανάγκη, αλλά και οικονομική προστιθέμενη αξία.

Αυτό ακριβώς το πράμα δημιουργεί τις περισσότερες θέσεις εργασίας, διότι θα χρειαστούνε εργατικό δυναμικό από το χαμηλότερο – μέχρι το πιο ψηλό επιστημονικό προσωπικό.

Γιατί είναι ανάγκη παράλληλα να γίνει και το λιμάνι ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας; Ξέρετε πολύ καλά ότι το λιμάνι του Ηρακλείου είναι αυτό που ξέρουμε όλοι, είναι ένα λιμάνι περιορισμένο, χωρίς την δυνατότητα επέκτασης και δεν έχει την δυνατότητα περισσότερων νέων παροχών υπηρεσιών, από αυτές που αυτή τη στιγμή προσφέρει.

Πέρυσι, είχαμε μία αύξηση στην κρουαζιέρα 35%, φέτος έχουμε από πέρυσι μία αύξηση της κρουαζιέρας 67%, αυτό θα πει ότι κάθε Πέμπτη κατεβάζουμε γύρω στις 8.500 κόσμο από το λιμάνι του Ηρακλείου, τουρίστες. Αυτό θα πει ότι, υπολογίζουμε ότι φέτος θα κατέβουν στο λιμάνι του Ηρακλείου τουρίστες γύρω στις 400 χιλιάδες, διότι είναι καθ' όλη τη διάρκεια, είναι συνεχής, δηλαδή αυτά τα πλοία θα τα έχουμε και τους χειμερινούς μήνες.

Αυτό θα πει ότι, αφού πανελλαδικά έχουμε γύρω στα 10 ή 11.000.000 τουρίστες, μόνο από το λιμάνι του Ηρακλείου θα κατέβουν φέτος 400.000. Καταλαβαίνετε πόση δυναμική δίνει στον τουρισμό του Ηρακλείου το λιμάνι του Ηρακλείου και μάλιστα σε νεκρούς μήνες, δηλαδή μιλάμε για τον Οκτώβριο, Νοέμβριο, Δεκέμβριο, Γενάρη, Φλεβάρη και αρχές του Μάρτη. Όμως το λιμάνι του Ηρακλείου δεν έχει άλλες δυνατότητες, ήδη τα πλοία τα τρέχουμε από την μια μεριά στην άλλη για να μπορέσουμε να τα εξυπηρετήσουμε, με σοβαρούς κινδύνους καμιά φορά.

Επίσης δεν έχουμε την δυνατότητα, παρά του ότι υπάρχουν πολλές προτάσεις, για να έρθουν στο λιμάνι του Ηρακλείου πλοία με βύθιση άνω των 11 μέτρων, ωφέλιμο βύθισμα. Εμείς στο Λιμάνι του Ηρακλείου δεν έχουμε ωφέλιμο βύθισμα περισσότερο από 10,5 μέτρα και δεν μπορεί να βαθύνει το λιμάνι περισσότερο, τη στιγμή κατά την οποία – γνωρίζουμε όλοι – μηχανικοί είμαστε, τα κρηπιδώματα είναι θεμελιωμένα σε βάθος 12 ή 12,5 μέτρα.

Άρα λοιπόν εάν πραγματικά θέλουμε να παίξουμε στο παιχνίδι της κρουαζιέρας, που είναι και αυτό ένα κομμάτι το οποίο έχει άνθιση, σας λέω ότι πέρυσι είχαμε από την προηγούμενη χρονιά 35% αύξηση και φέτος έχουμε 67, και θα μπορούσαμε να είχαμε αν θέλαμε ακόμα περισσότερη αύξηση, και αν βέβαια είχαμε υποδομές τέτοιες, ούτως ώστε να δεχτούμε αυτά τα πλοία τα οποία σας είπα προηγουμένως.

Κατά συνέπεια βλέπεις μια αγορά συνεχώς αυξανόμενη στην κρουαζιέρα. Ευκαιρία λοιπόν να φτιαχτεί ένα λιμάνι με σωστές προδιαγραφές, με θεμελιώσεις κρηπιδωμάτων, μπορεί να φτάσουν στα 17 μέτρα ούτως ώστε να έχουμε ένα ωφέλιμο βάθος 15 μέτρα και να είμαστε έτοιμοι για τις μελλοντικές αναπτυξιακές περιπτώσεις πάνω στην κρουαζιέρα.

Μαρίνα, τόσος λόγος γίνεται για τη μαρίνα που προτίθεται ο Οργανισμός να κατασκευάσει στον κόλπο του Δερματά και πολλοί από εσάς, πιθανόν και από άλλους, να υπάρχουν αντιρρήσεις. Η Τουρκία αυτή τη στιγμή σας πληροφορώ ότι με τις μαρίνες τις οποίες έχει, χωρίς να έχει νησιά, εμείς έχουμε τα νησιά, αυτοί έχουν τις μαρίνες και εκμεταλλεύονται τον τουρισμό με τα δικά μας νησιά στις δικές τους μαρίνες. Ξέρετε πόσα σκάφη ελλιμενίζονται καθ' όλη τη διάρκεια του χειμώνα στις τουρκικές μαρίνες; Πάρα πολλά, τα οποία μένουνε για να πάνε το καλοκαίρι και να κάνουνε τα ταξίδια τους στα νησιά του Αιγαίου, στα δικά μας νησιά που εμείς δεν τα εκμεταλλευόμαστε.

Χρειάζεται λοιπόν ένα δίκτυο μαρινών στην Ελλάδα για να μπορούμε να κάνουμε αυτή τη διαδικασία. Το Ηράκλειο δεν έχει μαρίνα, ξέρετε πόσες αιτήσεις έχω από ντόπιους, Ηρακλειώτες οι οποίοι θέλουνε να βρουνε ένα χώρο για να τοποθετήσουνε ένα σκάφος το οποίο έχουνε, ή ένα σκάφος που προτίθενται να αγοράσουνε και δεν έχουμε να τους εξυπηρετήσουμε; Πάρα πολλούς, αν γυρίσετε το Ηράκλειο θα δείτε τα μισά οικόπεδα μέσα να έχουνε ένα σκάφος.

Είναι κατάσταση αυτή να μην έχουμε σε ένα παραλιακό μέτωπο που το έχουμε, στο Ηράκλειο, ένα χώρο όπου ο κάτοικος ή ο ερχόμενος εδώ να τοποθετήσει το σκάφος του; Θέλει να το έχει, κατά συνέπεια μια μαρίνα χρειάζεται, δεν μπορεί όμως η όποια μαρίνα γίνει στο Ηράκλειο να την επισκέπτονται τα λεγόμενα mega yacht, δηλαδή αυτά τα σκάφη τα οποία ξεπερνούνε τις οικογενειακές ή προσωπικές μας ανάγκες, αλλά τουριστικά μεν για κρουαζιέρα μικρά σκάφη τα οποία δεν μπορούν να μπουν σε οποιεσδήποτε μαρίνες.

Να λοιπόν γιατί χρειάζεται και η μαρίνα στο Τυμπάκι, να λοιπόν γιατί εάν γίνει αυτό το έργο πρέπει να γίνει και αυτό το κομμάτι, ούτως ώστε να έχουμε την ολοκληρωμένη πρόταση και την ολοκληρωμένη παρέμβαση στο χώρο αυτό.

Μιλάμε λοιπόν για ένα έργο το οποίο μπορεί να ξεπεράσει και το 1 δισεκατομμύριο ευρώ, είναι μια από τις μεγαλύτερες επενδύσεις ξένων κεφαλαίων που έχουνε γίνει στην Ελλάδα ποτέ, και επίσης μιλάμε για μια επένδυση η οποία θα δώσει οπωσδήποτε οικονομικά αναπτυξιακά οφέλη.

Δεν είμαι όμως από αυτούς ο οποίος θα καθίσω εδώ να σας πω ότι μια τέτοια επένδυση δίνει μόνο οφέλη, και βέβαια θα δημιουργήσει και προβλήματα. Και θα σας πω εγώ ένα πρόβλημα το οποίο ελάχιστα έχει γίνει σε αυτό προσέγγιση, είναι αυτό το κοινωνικοπολιτιστικό ανακάτεμα το οποίο μπορεί να φέρει μια τέτοια επένδυση.

Όταν μιλάμε για μια τέτοια επένδυση εννοούμε ότι οπωσδήποτε θα δημιουργηθεί μια πόλη περίπου των 30.000 κατοίκων, καταλαβαίνετε τι αναστάτωση μπορεί να φέρει αυτή η δημιουργία και μάλιστα η απότομη δημιουργία; Γιατί θα γίνουν σε γρήγορους ρυθμούς από τη στιγμή που θα γίνουν στο Τυμπάκι, μια τέτοια διαδικασία τι κοινωνικές επιπτώσεις στα ήθη, στα έθιμα, στις λειτουργίες, στις νοοτροπίες, σε όλα αυτά, οπωσδήποτε θα φέρει, θα βρεθούν όμως τρόποι ούτως ώστε να μειωθούν αυτές οι επιπτώσεις. Αλλά ζούμε σε ένα κόσμο ο οποίος συνεχώς αλλάζει και συνεχώς αναπτύσσεται, εάν θέλουμε..., είναι και θέμα πως το θέλουμε, θέλουμε να μένουμε εκεί στον μικρόκοσμο μας, στη μιζέρια μας θα έλεγα, ή θέλουμε να αντιμετωπίσουμε, να μπούμε μέσα στη διαδικασία της κοινωνίας, του παιχνιδιού; Είναι επιλογές, ας τις κάνει η τοπική κοινωνία. Εμείς θα την ενημερώσουμε, εμείς θα τους πούμε και τα καλά και τα κακά, η τοπική κοινωνία πρέπει να αποφασίσει.

Πρόσεξε, πρέπει να αποφασίσει με ευθύνη, διότι το έργο αυτό δεν είναι για εμάς, είναι για τα παιδιά μας, είναι για την ανάπτυξη του τόπου μας. Δεν πρέπει να είμαστε στο μικρόκοσμο μας που άκουσα κάποιους να λένε, μα εγώ έχω 20 κλίνες και μου αρέσει που έχω τις 20 κλίνες, στη μιζέρια αυτή, δεν θέλει να έχει 1.000 κλίνες που μπορούν να δημιουργηθούν.

Και με ρωτάει, μα στο διάστημα αυτό μέχρι να κάνουμε τις 1.000 κλίνες εγώ πως θα ζήσω; Μα μόνο ο κόσμος ο οποίος θα πάει για να κατασκευάσει αυτό το λιμάνι δεν θα χρειαστεί 20, δεν θα χρειαστεί 1.000 κλίνες που είναι τώρα σε όλο το χώρο αυτό ή 1.500, θα χρειαστεί μόνο το διάστημα της κατασκευής τουλάχιστον 3.000 κλίνες. Κατά συνέπεια και αυτό το οποίο συζητιέται πολύ ότι, στο μεταξύ διάστημα τι θα γίνουν οι επιχειρήσεις που υπάρχουν τώρα; Λύνεται, μπορεί να αντιμετωπιστεί.

Μιλούσα λοιπόν για τα προβλήματα τα οποία μπορούσε να δημιουργήσει μια τέτοια επένδυση, θα δημιουργήσει πρόβλημα σε κάποιες γεωργικές καλλιέργειες. Όμως θεωρείτε ότι αυτή τη στιγμή το Τυμπάκι και η γύρω περιοχή έχουν δημιουργηθεί τέτοιες ασφαλιστικές δικλίδες μη περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις ίδιες ενέργειες που δημιουργούνται τώρα με τα θερμοκήπια, τα φυτοφάρμακα και όλα αυτά; Έχουν πάρει ποτέ ένα μπουκάλι θαλάσσιο νερό να το αναλύσουνε για να δείτε τι οργανισμοί υπάρχουν καρκινογόνοι;

Αν συνεχιστεί αυτή η κατάσταση, από ότι μου λέγανε κάποιοι γιατροί οι οποίοι κρατούνε κάποια στατιστικά, ο μισός πληθυσμός της περιοχής αυτής θα είναι με την αρρώστια αυτή του καρκίνου, ενώ μια τέτοια επένδυση μπορεί να δημιουργήσει τέτοιες δικλίδες ασφαλείας ούτως ώστε να περιοριστούν αυτά.

Θα στραφεί οπωσδήποτε σε μια οικολογική καλλιέργεια των οπωροκηπευτικών, αφού θα υπάρχει το αεροδρόμιο cargo, που λίγες ποσότητες αλλά γρήγορα και πιο φτηνά μεταφορικά θα μπορούν να πηγαίνουν στις αγορές όλου του κόσμου, έγκαιρα, γρήγορα και σε άλλες τιμές από αυτές που είναι σήμερα, οπότε θα μπορούν να γίνουν πιο ορθολογικές καλλιέργειες, πιο βιολογικές καλλιέργειες, που μπορεί να έχουν λιγότερες ποσότητες αλλά το αποτέλεσμα το οικονομικό θα είναι καλύτερο.

Θα μπορούσε κανείς να αναφέρει χίλια πράγματα πάνω στις επιπτώσεις τις οποίες θα έχει αυτό το εγχείρημα και πως θα μπορούσαν

αυτές οι επιπτώσεις να μειωθούν ή να εξαφανιστούν. Σίγουρα όμως, πέρα από αυτά τα οποία εμείς μεμονωμένα σχετικοί ή άσχετοι μπορούμε να πούμε, εντός τριμήνου θα έχουμε τις απαντήσεις από υπεύθυνους μελετητές, με υπεύθυνες μελέτες, τις οποίες εμείς θα τις θέσουμε υπόψη σε όλους τους φορείς και σε όλη την τοπική κοινωνία.

Θα ήθελα όμως να σας πω κάτι, είναι καιρός πλέον να βλέπουμε σε μεγάλα αναπτυξιακά έργα, έχουμε χάσει πάρα πολύ χρόνο και οι γύρω μας ανταγωνιστές δυστυχώς δεν τον αφήνουν να πάει χαμένος. Δίνονται ευκαιρίες, ας τις αρπάξουμε και ας φύγουμε από το μικρόκοσμο μας.

Εγώ προς στιγμή αυτά ήθελα να σας πω, οπωσδήποτε θα υπάρχουν ερωτήσεις και είμαι πρόθυμος να σας δώσω τις απαντήσεις στα πλαίσια, και μέχρι εκεί που ξέρω και μέχρι εκεί που έχει προχωρήσει το θέμα, και θα μπορώ να έχω απαντήσεις.

Ευχαριστώ που με ακούσατε.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Η συνάδελφος Κουτσουμπού.

**ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΥ:** Θα ήθελα να ρωτήσω αν όλες αυτές οι επιμέρους μελέτες που γίνανε εκ των υστέρων έχουνε λάβει υπόψη τους το χωροταξικό σχεδιασμό της Κρήτης. Απ' όσο ξέρω δεν προβλέπεται από το χωροταξικό σχεδιασμό της Κρήτης, αυτό δεν σημαίνει απριόρι ότι δεν μπορεί να γίνει, όμως τουλάχιστον έχει ζητηθεί άποψη του γραφείου που την εκπόνησε;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Εγώ αυτό που ξέρω είναι ότι έχει χωροθετηθεί ένα λιμάνι στο νότο, δύο νομίζω λιμάνια.

**ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΥ:** Είναι χωροθετημένα;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Χωροθετημένα βεβαίως από το Περιφερειακό Συμβούλιο, προ πολλού.

**ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΥ:** Εμπορικά...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Εμπορικά λιμάνια, τότε δεν υπήρχε πιθανόν ο όρος διαμετακόμιση, όταν λέμε εμπορικό..., όλα σήμερα, όλα τα προϊόντα ακόμα και τα σίδερα προσπαθούνε, τα σίδερα των οικοδομών, να είναι σε κοντέινερ να μην είναι χύδην, έτσι;

**ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΥ:** Τώρα, με αυτό το μέγεθος, έχει ζητηθεί η άποψη του γραφείου που έχει εκπονήσει την μελέτη;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Γι' αυτό το μέγεθος του λιμανιού που προτίθεται; Μα αυτή τη στιγμή γίνονται οι μελέτες, οπωσδήποτε πιστεύω ότι ένας σωστός μελετητής, είτε αυτός είναι μεμονωμένος – είτε είναι ερευνητικό κέντρο, θα την ζητήσει, οπωσδήποτε, το πιστεύω αυτό. Τουλάχιστον η μελέτη που έχω στα χέρια μου, η έκθεση, αν τη δείτε στα περιθώρια έχει τις απαντήσεις ακόμη και όλων των φορέων, περιβαλλοντολόγων, συλλόγων...

**ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΥ:** Η επόμενη ερώτηση, για τα κρουαζιερόπλοια και κάθε είδους μαρίνα, ο περιβάλλον χώρος είτε θαλάσσιος – είτε στη γη δεν επηρεάζει; Δηλαδή μπορούμε να στέλνουμε τα κρουαζιερόπλοια οπουδήποτε;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Κοιτάξτε, ευχαριστώ που μου την κάνετε την ερώτηση αυτή.

Κοιτάξτε, όταν λέμε ένα έργο το οποίο θα κοστίζει ή προϋπολογίζεται 1 δισεκατομμύριο ευρώ, το οποίο εγώ νομίζω ότι θα πάει περισσότερο, δεν χτίζεται στο πουθενά και για το πουθενά. Σκοπίμως όμως δεν ανέφερα τις παράπλευρες κατασκευές που πρέπει να γίνουνε, δηλαδή τα παράπλευρα έργα υποδομής που πρέπει να γίνουνε προκειμένου να στηθεί αυτό το πράμα.

Δηλαδή όταν λέμε ότι προβλέπεται να γίνει μια πόλη 30.000 κατοίκων, πρέπει οι μελέτες αυτές που έχουμε αναθέσει να μας δώσουν ένα χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, δεν μπορούμε έτσι, πρέπει να καθορίσουνε χρήσεις γης σε όλη την περιφέρεια που πιάνει το λιμάνι, που θα στηθεί αυτή η διαδικασία.

Όπως επίσης δεν μπορεί να μην μελετηθεί και η σύνδεση του λιμανιού με τον καινούριο δρόμο ο οποίος γίνεται Ηράκλειο – Τυμπάκι, περιφερειακό δηλαδή δρόμο ο οποίος βγαίνει έξω από το Τυμπάκι. Δεν μπορεί να μην μελετηθούν βιολογικοί και άλλα τέτοια έργα, τα οποία είναι συμπληρωματικά ενός τέτοιου εγχειρήματος.

Κατά συνέπεια νομίζω ότι σου δίνω απάντηση στο ερώτημα σας. (αλλαγή κασέτας)

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Παπαδογιάννης.

**ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Κ. Βιδάκη, έχω διπλή ιδιότητα σήμερα εδώ πέρα, είμαι και μηχανικός, είμαι και προερχόμενος από την Αγία Γαλήνη.

Ως μηχανικός λοιπόν και ως λογικά σκεπτόμενος άνθρωπος, κανείς δεν μπορεί να πει εξάλλου το αντίθετο, λέω ναι σε οποιοδήποτε αναπτυξιακό έργο.

Όμως ως Αγιογαληνιώτης και επειδή ζω την περιοχή, υπάρχει ένα ερώτημα στα χείλη όλων των κατοίκων της Αγίας Γαλήνης, γιατί επελέγη η Αγία Γαλήνη; Δηλαδή έγινε κάποια συγκριτική μελέτη η οποία να επιλέξει σαν θέση με τα λιγότερα αρνητικά γι' αυτή την επένδυση και κατέληξε στον κόλπο της Μεσσαράς; Γιατί μας είπατε ότι ήταν επιλογή της πολιτικής ηγεσίας, με ποια κριτήρια άραγε;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Οπωςδήποτε όχι απλά μόνο για πολιτικά. Σας είπα ότι, καταρχήν πολιτική του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι να έχουν μια ισόρροπη ανάπτυξη μεταξύ βορρά και νότου Κρήτης, που δεν υπάρχει σήμερα. Δεν έχουν γίνει δηλαδή επενδύσεις στη νότια Κρήτη τέτοιες, είτε από το δημόσιο – είτε από τους ιδιώτες, σε τέτοιο βαθμό ούτως ώστε να έχουμε μια ισόρροπη ανάπτυξη. Αυτό θα μπορούσε κανείς να το πει μια πολιτική προσέγγιση του θέματος.

Πέρα όμως από αυτό, κανείς σήμερα δεν μιλάει για πολιτικές προσεγγίσεις ή πολιτικές αποφάσεις για το τίποτα, πρέπει να υπάρχει και μια υποδομή, ένας λόγος πάνω στον οποίο να στηρίζεται και μια

πολιτική σου απόφαση. Άρα λοιπόν υπάρχει ένας λόγος, ποιος είναι ο λόγος; Αυτό που σας είπα προηγουμένως, η Κρήτη βρίσκεται στον άξονα, στο θαλάσσιο άξονα Γιβραλτάρ – Σουέζ και Βορρά – Νότου, Αφρικής – Ευρώπης.

Θεωρείται ότι το Τυμπάκι, η περιοχή δηλαδή του κόλπου Μεσσαράς ως το πούμε έτσι, για να μην λέμε Τυμπάκι, θεωρείται ότι είναι μία περιοχή η οποία έχει κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα, έτσι; Συγκριτικά πλεονεκτήματα ως προς την θέση της για το συγκεκριμένο λόγο.

Αν μιλάμε ότι θα γίνει ένα, πέρα από το διαμετακομιστικό λιμάνι, ότι θα γίνει ένα λιμάνι με κρουαζιέρα και ακτοπλοΐα, οπωσδήποτε αυτή η θέση ταιριάζει και συνάδει γεωγραφικά με τις άλλες περιοχές. Εάν γίνει μια μαρίνα, που οπωσδήποτε θα έχουμε ένα σύνδεσμο μαρίνα Ηρακλείου – Κέρκυρας, νησιών, Αιγύπτου και Ευρώπης, μιλάω για γιοτ, οπωσδήποτε δημιουργεί ένα συγκριτικό πλεονέκτημα. Θα μου πείτε είναι το μόνο; Όχι, σας πληροφορώ ότι υπάρχουν και άλλα μέρη τα οποία έχουνε εξίσου σοβαρά συγκριτικά πλεονεκτήματα.

Ένα άλλο θέμα να ξέρετε, ότι αυτός που κάνει την επένδυση..., η επένδυση αυτή δεν θα γίνει με ελληνικά χρήματα, θα γίνει με ξένα χρήματα, δεν έχει καθοριστεί ακόμα ο τρόπος, αν γίνει με ΣΔΙΤ, αν γίνει με παραχώρηση, αν γίνει σύμπραξη, δεν το ξέρω αυτό, δεν μπορώ να σας το πω, αλλά οπωσδήποτε χρήματα ξένα θα μπουνε, τα περισσότερα.

Ο επενδυτής, και ας μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλο μας, πέρασε αυτή η εποχή που ξέρεις τα λέγαμε μισόλογα για να τα ξεπερνάμε και μετά να τα βρίσκουμε μπροστά μας, σήμερα ένας επενδυτής θέλει να δει αν αυτό που θα κάνει, τα χρήματα τα οποία θα διαθέσει, θα τα πάρει και σε ένα βαθμό γύρω στο 7 – 8% επενδυμένα, όπως γίνεται παγκοσμίως αυτό που αποβλέπει ένας επενδυτής.

Αν λοιπόν κρίνει ότι με τις μελέτες που κάνει, γιατί και οι άλλοι ξένοι κάνουνε μελέτες σε πληροφορώ και ήδη τις έχουνε παρουσιάσει, τεχνοοικονομικές μελέτες, βιωσιμότητας μελέτες, περιβαλλοντικές μελέτες.

Με έχουν ρωτήσει κάποιοι – που έχουν έρθει πολλοί εδώ ξένοι – από το Τουμπάι, τα Εμιράτα, από την Κίνα, μου έκανε κατάπληξη οι ερωτήσεις που μου κάνανε, μου λένε υπάρχει προσωπικό το οποίο μπορεί να δουλέψει στην κατασκευή του; Υπάρχουν εργολάβοι, υπάρχουν ξέρω εγώ..., με ρωτούσαν τέτοια, μέχρις αυτό το βαθμό ερωτήσεις, ή υπάρχει τέτοιο επιστημονικό δυναμικό στην Κρήτη το οποίο θα το χρησιμοποιήσω εγώ φέρνοντας για παράδειγμα κομπιούτερ και φέρνοντας τα τσιπς, και θα μου τα συναρμολογήσει για να μου κάνει ένα μηχάνημα; Δεν ξέρω τι μηχάνημα είναι αυτό. Τα ρωτάνε αυτά, και όλο αυτό το πακέτο του δημιουργεί την επενδυτική ευκαιρία για να επενδύσει, κακά τα ψέματα, άμα δεν το δει σαν επενδυτική ευκαιρία θα σου πει γεια σου πάω στην Τουρκία, πάω στη Συρία, θα πάω στην Ιταλία που έχει πάει, απλά πράγματα.

**ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Το ερώτημα είχε πιο πολύ έννοια αν εξετάστηκαν εναλλακτικές λύσεις σε άλλα σημεία της Νότιας Κρήτης ως πούμε, να πω Καλοί Λιμένες, να πω...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Κοιτάξτε, για παράδειγμα, επενδυτές πήγανε στην Ιεράπετρα, δεν θέλουνε στην Ιεράπετρα γιατί δεν έχει το χώρο εν πάση περιπτώσει που μπορεί να αναπτυχθεί ένα τέτοιο λιμάνι.

Να σου πω για παράδειγμα, απεκλείσθη, ενώ το θέλανε και οι Ιεραπετριτές και άλλοι παράγοντες, ξέρεις πως γίνεται αυτή τη στιγμή. Υπάρχουν όμως, υπάρχουν σας πληροφορώ, και επιτρέψτε μου να μην σας το πω, υπάρχουν περιοχές στην Ελλάδα και στην Κρήτη οι οποίες εποφθαλμιούν να μην γίνει στο Τυμπάκι και πιέζουν προς αυτή την κατεύθυνση.

**ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Άλλη ερώτηση κανείς; Κούβακας.

**ΚΟΥΒΑΚΑΣ:** Ήθελα να ρωτήσω το εξής, αν κατάλαβα καλά πρόκειται να δημιουργηθούν κάποιες μονάδες προκειμένου να προωθηθούν τα προϊόντα σε άλλες χώρες; Δηλαδή κάποιες μονάδες συσκευασίας, συναρμολόγησης, ποιες βοηθητικές μονάδες; Δηλαδή ποιες δευτερεύουσες εγκαταστάσεις πρέπει να δημιουργηθούν στο χώρο, ώστε να προωθηθούν τα προϊόντα αυτά;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Σας τόνισα ότι, δεν θα μπορούσε να αποφασιστεί η δημιουργία ενός λιμανιού διαμετακόμισης χωρίς χώρο ελεύθερης ζώνης, η οποία προβλέπεται να είναι γύρω στα 8 στρέμματα ελεύθερη ζώνη, μια μεγάλη ελεύθερη ζώνη, δυστυχώς δεν ξέρω αν μπορέσουνε.....8.000 ναι, συγγνώμη, 8.000 εντάξει. Δεν ξέρω αν τελικά καταφέρουμε να δείξουμε ένα ιδεατό λιμάνι, εννοώ στην περιοχή αυτή, το οποίο έχει φτιαχτεί με την τεχνολογία για να το δείξουμε πως βλέπουμε ότι θα είναι.

Δεν θα μπορούσε λοιπόν, επανέρχομαι, να αποφασιστεί να κατασκευαστεί ένα λιμάνι διαμετακόμισης, όπως σας το προείπα πριν από λίγο, δηλαδή να έρχεται το πλοίο το μεγάλο, να αποθέτει τα κοντέινερ και μετά να έρχονται τα μικρά να τα παίρνουνε να πηγαίνουν στα άλλα λιμάνια, όχι.

Το βασικό σε αυτή την περίπτωση για την περιοχή είναι ότι, θα υπάρχει μια ελεύθερη ζώνη όπου θα γίνεται αποσυσκευασία αυτών, γιατί ξέρετε, έρχεται ένα κοντέινερ στο οποίο δεν θα έχει μόνο ξέρω εγώ, τι να πούμε, δεν θα έχει μόνο αυτοκίνητα ή μόνο ρόδες, θα έχει ξέρω εγώ και κάτι άλλα πράγματα. Αυτά θα αποσυσκευάζονται, πιθανόν σε μια μεγάλη έκταση να συναρμολογούνται και να φεύγουνε ή να μετασυσκευάζονται, σε άλλα κοντέινερ. Όλη αυτή η διαδικασία λοιπόν είναι μια λειτουργία που απαιτεί και πολύ προσωπικό, και χαμηλό, και εξειδικευμένο προσωπικό, αυτή είναι η ουσία.

Τώρα τα προϊόντα, εφόσον γίνεται πολιτικό αεροδρόμιο και εντάσσεται αυτό το πολιτικό αεροδρόμιο μέσα στο όλο σύστημα της επένδυσης, όλα τα προϊόντα τα οποία αυτή τη στιγμή εξάγονται με αυτοκίνητα που έρχονται εδώ, μπαίνουνε ξέρω εγώ κ.λ.π., θα μπορούνε κάλλιστα με τα αεροπλάνα σε ψυγεία κοντέινερ να μεταφέρονται στις αγορές γρήγορα, σε κατάσταση καλή και σε τιμές καλές, διότι φαντάζεστε ότι το Τυμπάκι πλέον θα αποκτήσει μια ονομασία, κακά τα ψέματα.

Δηλαδή αυτή τη στιγμή αν δεις ας πούμε παγκοσμίως Τυμπάκι, δεν θα σου πούνε τίποτα, αν όμως βγει προς τα έξω ότι το Τυμπάκι είναι ένα μεγάλο λιμάνι..., η Μασσαλία ακούγεται γιατί είναι το λιμάνι Μασσαλία ή κάποια άλλα λιμάνια, αν βγει λοιπόν προς τα έξω αποκτά μία ταυτότητα. Οπότε η ταυτότητα αυτή δεν είναι μόνο για την διαμετακόμιση, θα είναι και για τα προϊόντα τα αγροτικά που θα έχει, θα είναι για τον τουρισμό, έτσι ο τουρισμός αυξάνεται σε ένα τόπο όταν γίνεται τόπος επιλογής.

Η Χερσόνησος για παράδειγμα ή τα Μάλια έχουνε χαρακτηριστεί πλέον τόπος επιλογής για τους τουρίστες και ξέρουμε ποιοι τουρίστες πάνε στα Μάλια, ποιοι πάνε στην Χερσόνησο, ποιοι πάνε στην Ελούντα. Καταλάβετε; Δηλαδή απλώς με το λιμάνι δημιουργείται και παράπλευρο συγκριτικό πλεονέκτημα, ότι δημιουργεί το Τυμπάκι ένα όνομα πλέον παγκοσμίως, αναγνωρίζεται.

Θέλω να σας πω το εξής, έχω μία εμπειρία πάνω σε αυτό το θέμα, όσον αφορά την ονομασία και το αν είσαι αναγνωρίσιμος από τους χώρους εκεί όπου γίνονται τα παζάρια, οι κουβέντες, οι συμφωνίες.

Σας πληροφορώ ότι, η αύξηση του λιμανιού στη κρουαζιέρα στο λιμάνι του Ηρακλείου έγινε γιατί ακριβώς μας γνώρισαν, δεν μας ξέρανε. Δεν ξέρανε ότι εμείς παρέχουμε ασφάλεια καλύτερη από οποιοδήποτε Μεσογειακό λιμάνι, δεν το ξέρανε, τους το είπαμε, τους είπαμε ελάτε να δείτε, και ήρθαν και είδαν και είπαν ναι, μπράβο, ωραία, και ξέρετε γιατί; Έχουμε την ασφάλεια γιατί υπήρχαν τα ολυμπιακά έργα, αν δεν υπήρχαν τα ολυμπιακά έργα ποιος θα έδινε τόσα λεφτά για να τοποθετηθούν αυτά τα μηχανήματα που είναι σήμερα εκεί που μας παρέχουν αυτή τη δυνατότητα; Να λοιπόν, αν δεν υπήρχαν τα ολυμπιακά έργα δεν υπήρχε περίπτωση ποτέ το λιμάνι του Ηρακλείου να αποκτήσει τη δυνατότητα να έχει την ασφάλεια, ούτως ώστε να έχει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα για να αναπτύξει την κρουαζιέρα του, τον τουρισμό του.

Το ίδιο και το Τυμπάκι, αν δεν γίνει επένδυση εκεί δεν θα υπάρχουν προϋποθέσεις για να γίνει τουρισμός, για να γίνει μετακόμιση των προϊόντων με cargo αεροπλάνο κ.λ.π., θα είμαστε στην ίδια κατάσταση. Είναι θέμα απλό, θέμα επιλογής, αν ο κόσμος θέλει αυτή την κατάσταση να την έχει, απλά πράγματα. Με το ζόρι δηλαδή...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Όχι ο Φιλιππής έπεται, από πίσω.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Θέλω να σας πω το εξής, με την ευκαιρία θα σας πω το εξής, για να δείτε τη διάσταση πόσο πρέπει με ευθύνη της τοπικής κοινωνίας. Φέρ' ειπείν γίνεται λόγος για το αεροδρόμιο του Καστελλίου, το αεροδρόμιο του Καστελλίου είτε το θέλει η τοπική κοινωνία – είτε δεν το θέλει θα γίνει, διότι είναι ένα εργαλείο το οποίο αν δεν γίνει στην Κρήτη και αν δεν γίνει στο συγκεκριμένο σημείο ο τουρισμός δεν θα πάει μπροστά. Ενώ το λιμάνι του Τυμπακίου αν δεν γίνει στο Τυμπάκι και γίνει στα Χανιά, η δουλειά θα γίνει. Πέστε μου.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Ρομπογιαννάκης, να μου επιτρέψεις να κάνω μερικές ερωτήσεις, πρώτον μας μιλήσατε για μια επένδυση 1 δις.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Τουλάχιστον.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Τουλάχιστον ευρώ, αυτά τα χρήματα πως θα τα εξασφαλίσετε;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Πότε θα;

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Πως θα τα εξασφαλίσετε;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Πως θα εξασφαλιστούνε; Σας είπα, δεν ξέρω τον τρόπο με τον οποίο θα γίνει το νομικό πλαίσιο που θα γίνει αυτή η διαδικασία, πιστεύω όμως ότι ή θα γίνει με παραχώρηση, ή θα γίνει με ΣΔΙΤ, σύμπραξη δηλαδή ιδιωτικού και δημοσίου τομέα, ή θα γίνει από το ελληνικό κράτος. Από το ελληνικό κράτος δεν το βλέπω, να μην λέμε..., τέτοια χρήματα, τέτοια λεφτά για έργο το οποίο δεν είναι αεροδρομίου Καστελλίου, το αεροδρόμιο Καστελλίου μπορεί να τα δώσει, να πει, αλλά για να κάνει ένα τέτοιο πράμα, εγώ πιστεύω ή με παραχώρηση ή με ΣΔΙΤ.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Εάν είναι με παραχώρηση πως θα εξασφαλιστεί ένα ανοιχτό λιμάνι, εάν το δώσουμε ως πούμε στους Κινέζους ή στους Κορεάτες;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Όχι, δεν το δίνω..., ακούστε με, μπορεί να το κάνουν Κορεάτες ως πούμε, δεν έπεται ότι θα το διαχειρίζονται αποκλειστικά για Κορεάτικα εμπορεύματα.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Θα αξιώσετε δηλαδή να είναι ένα ανοιχτό λιμάνι στους όρους;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Είναι ένα ανοιχτό λιμάνι, πρώτη μου κουβέντα να μιλάμε για ανοιχτό λιμάνι.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Θα το αξιώσετε δηλαδή;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Αυτό είπα από την πρώτη μου κουβέντα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Μια παρέμβαση συνάδελφε, να είσαστε σύντομοι στις ερωτήσεις και εσείς συνάδελφε Βιδάκη σύντομος στις απαντήσεις, διότι σε δέκα λεπτά θα το σταματήσω το θέμα, θα έρθει ο επόμενος.

Λοιπόν, άμεσα οι ερωτήσεις όλες μαζί, ένα λεπτό, συνάδελφε Βιδάκη δεν θα απαντήσεις σε άλλη ερώτηση άμεσα, λοιπόν θα γίνουν όλες οι ερωτήσεις μαζί και μια και καλή θα απαντήσεις.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Παιδιά ως καθίσουμε και δέκα λεπτά παραπάνω, είναι ένα σοβαρό θέμα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Λοιπόν όλες σου τις ερωτήσεις κάνε μαζί.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Ωραία, για τις μελέτες που λέτε ότι ανατέθηκαν, είδαμε μία του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου η οποία ήταν σε προκαταρκτικό στάδιο, έτσι δεν είναι; Είπατε ότι έχετε προχωρήσει και σε τρεις μήνες θα έχουμε...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Έτοιμες μελέτες.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** ...έτοιμες μελέτες, αυτές οι μελέτες πως ανατέθηκαν; Το Τεχνικό Επιμελητήριο έχει πάρει θέση ότι πρέπει να προκηρυσσονται με τους ισχύοντες...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Να σας πω, ο νόμος 33...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Γιώργο μετά θα απαντήσεις. Η άλλη ερώτηση.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Η άλλη ερώτηση είναι ότι, μιλήσατε για συνδυασμένες μεταφορές, πως θα γίνει στην Κρήτη που δεν έχουμε πρόσβαση ούτε σιδηροδρομική, ούτε οδική με την υπόλοιπη Ευρώπη, όπως έχουν τα άλλα λιμάνια της Μεσογείου συγκριτικά με εμάς που έχουν αυτό το πλεονέκτημα; Και συν τις άλλους είπατε για το οδικό δίκτυο Ηρακλείου – Μεσσαράς, προβλέπεται κάποια διασύνδεση με το λιμάνι του Ηρακλείου ούτως ώστε να μεταφέρονται κάποια προϊόντα εκεί πέρα και από κει να μεταφέρονται κάπου αλλού;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Κοιτάξτε, τελειώσατε;

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Γιώργο όχι.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Δεν μπορώ, δεν έχω το μυαλό.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Εντάξει.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Συγγνώμη δηλαδή, λοιπόν θα σου δώσω σύντομες απαντήσεις.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Σύντομες απαντήσεις.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Πρώτον και κύριο, το πρώτο που είπατε για τις μελέτες.

Κοιτάξτε ο 3326, ο οποίος είναι νόμος του ΥΠΕΧΩ και συμβαδίζει ή φτιάχτηκε για να εναρμονιστεί με τις επαγγελίες της ΕΟΚ λέει ότι, οι ΔΕΚΟ έχουν δικαίωμα μέχρι 211.000 ευρώ να κάνουν απευθείας ανάθεση με διαπραγμάτευση, εφόσον έχει μια απόφαση από το Τεχνικό Συμβούλιο της Περιφέρειας ότι επείγεται η διαδικασία αυτή. Εγώ προσωπικά σαν μηχανικός λυπάμαι που υπάρχει αυτή η διάταξη και αφήνει περιθώρια για..., θα ήθελα να είναι πιο απλό το θέμα, ούτως ώστε να μπορώ να αναθέσω τις μελέτες αυτές στους μηχανικούς τους ντόπιους.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Δηλαδή η μελέτη κοστίζει...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Συνάδελφε αν σε ικανοποιεί η απάντηση καλώς, δεν θα γίνεται διάλογος, έκανες τις ερωτήσεις σου τελείωσε. Δώσε το μικρόφωνο από πίσω.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Το άλλο θέμα που μου είπες ήταν οι υποδομές. Εγώ πιστεύω και σας το είπα προηγουμένως ότι, για να λειτουργήσει αυτό το σύστημα το επενδυτικό πρέπει να γίνουνε παράπλευρες υποδομές τέτοιες, ούτως ώστε να υποστηρίζουνε την ίδια την επένδυση, δηλαδή δρόμοι.

Ήδη τελειώνει αυτός ο δρόμος τελικά σύνδεσης Ηρακλείου – Τυμπακίου, υπολογίζεται ότι πρέπει οπωσδήποτε να γίνει ένας περιφερειακός δρόμος έξω από το Τυμπάκι που θα συνδέει το λιμάνι. Δεν νομίζω όμως ότι θα υπάρχει κίνηση μεταξύ λιμανιού Ηρακλείου και Τυμπακίου, είναι άλλα πράγματα, πιθανόν για να λειτουργήσει η κρουαζιέρα να χρειαστεί ο νότιος οδικός άξονας, που αυτός μπορεί να επιταχυνθεί εξαιτίας του λιμανιού, η κατασκευή του.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Το όνομα σου.

**ΠΑΞΙΝΟΣ:** Παξινός μηχανολόγος, πριν ρωτήσω την σύντομη ερώτηση, θα ήθελα να παρατηρήσω στον συνάδελφο ότι η Μασσαλία είναι γνωστή και για την Μασσαλιώτιδα.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Πως είπατε; Δεν το κατάλαβα.

**ΠΑΞΙΝΟΣ:** Η Μασσαλία είναι γνωστή και για την Μασσαλιώτιδα.

Η ερώτηση τώρα, ανησύχησα πάρα πολύ για δύο χάλκινα μέταλλα που άκουσα, δεν ξέρω για τις κατατάξεις, εάν είναι σκόπιμες, το περιβάλλον και τα προβλήματα πήρε ένα χάλκινο μέταλλο και στις λύσεις το δημοψήφισμα πήρε επίσης ένα χάλκινο μέταλλο. Εγώ νομίζω ότι έχει δεσμευτεί ο κ. Υπουργός να γίνει δημοψήφισμα, είναι τυχαία αυτή η κατάταξη ή είναι πραγματικά κατάταξη;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Εγώ ήμουνα παρών σε μια συνάντηση που έγινε στην Αθήνα στο Υπουργείο, με Υπουργό, με Γενικό Γραμματέα, με Νομάρχες, τους δύο Νομάρχες δηλαδή, τους Δημάρχους των περιοχών αυτών, και άλλοι παράγοντες εκεί.

Είπανε ότι, εμείς θα πάρουμε τις μελέτες αυτές, θα τις μελετήσουμε και θα δούμε ανάλογα αν πρέπει να πάρουμε αποφάσεις των Δημοτικών Συμβουλίων ή αν κάνουμε δημοψήφισμα. Εμάς δεν..., τους είπε ο Υπουργός ό,τι αποφασίσετε, ό,τι αποφασίσετε.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Φιλιππής, πάρε το μικρόφωνο.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Αλλά δεν μπορούμε όμως, τους είπε και το άλλο, σε ατέρμονες συζητήσεις, τελειωμένα. Το να κάνουμε, να λέμε και να παράλεμε, και να λέμε και του χρόνου και την άλλη χρονιά, αυτό τελειώσαμε. Σε τρεις μήνες – τέσσερις το πολύ πρέπει η απόφαση να

έχει ληφθεί, γιατί δεν μπορούνε τέτοιες επενδύσεις να μας περιμένουνε εμάς πότε θα, θα, για να γίνουνε, θα γίνουνε κάπου αλλού.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Ο Φιλιππής ο Απόλλωνας είμαι, έχω δύο ερωτήσεις να κάνω, επειδή θεωρώ ότι είναι πολύ σοβαρό ζήτημα και είναι ένα μεγάλο πολιτικό πρόβλημα για τον τόπο μας και για την γενικότερη περιοχή.

Η πρώτη ερώτηση είναι η εξής, στην τοποθέτηση σου μέχρι τώρα, βάζεις σε αντιπαράθεση την υφιστάμενη κατάσταση σήμερα στην περιοχή της Νότιας Κρήτης και ειδικότερα στην περιοχή Μεσσαράς, σε σχέση με το έργο αυτό το οποίο κάποιοι θέλουν και τις προοπτικές κατά την εκτίμηση κάποιων ή πολλών που θα υπάρξουν.

Υπάρχει κάποιος..., που δεν φτάνει αυτό κατά την άποψη μου, υπάρχει από πλευράς σας σαν πολιτικό κόμμα, σαν Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σαν, σαν, πάρε ό,τι θέλεις, κάποιος σχεδιασμός αναπτυξιακός, πέρα από αυτό το έργο το οποίο κάποιοι σε κάποια χρονική στιγμή ήρθαν και θέλουν για κάποιους λόγους να μας το φυτέψουν εκεί; Η πρώτη ερώτηση είναι αυτή.

Η δεύτερη ερώτηση είναι η εξής, αν απομονώναμε το κομμάτι του διαμετακομιστικού κέντρου, το βγάζαμε εκτός, γιατί αυτό σίγουρα θα έχει ειδικό τελωνειακό καθεστώς και δεν θα είναι ελεύθερο λιμάνι, και σίγουρα αυτά τα κοντέινερ δεν θα μεταφέρουν ούτε Ασιάτες που θα έρχονται εδώ να μας επισκεφτούν, ούτε άλλα πράγματα, στα κοντέινερ μπαίνουνε συγκεκριμένα πράγματα.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Εμπορεύματα, εμπορεύματα μπαίνουνε στα κοντέινερ, όχι συγκεκριμένα, εμπορεύματα.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Εμπορεύματα, πολλών ειδών εμπορεύματα όμως, πολλών ειδών και κάθε είδους εμπορεύματα.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Βεβαίως.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Το ερώτημα μου είναι το εξής, αν κανείς βγάλει αυτό το κομμάτι και πάρει το υπόλοιπο κομμάτι, δηλαδή μαρίνα, εμπορικό, επιβατικό λιμάνι.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Εμπορικό τι εννοείς; Τι εννοείς εμπορικό;

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Τα εμπορικά λιμάνια στο μέγεθος που υπάρχουν και σε άλλες χώρες και υπάρχουν και εδώ.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Ποιο μέγεθος;

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Σήμερα...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Του Αγίου Νικολάου;

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Κάνουμε διάλογο;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Πέστε μου ποιο μέγεθος;

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Κάνουμε διάλογο, να ρωτήσω το εξής, το λιμάνι του Ηρακλείου είναι τι λιμάνι;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Το λιμάνι του Ηρακλείου μεταφέρει εμπορεύματα για την εξωτερική κατανάλωση, τίποτα άλλο. Μηδέν κοντέινερ για διαμετακόμιση.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Μα ένα λεπτό, αφού κάνουμε διάλογο...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Όχι ερώτηση, ολοκλήρωσε την ερώτηση σου να προχωρήσουμε. Δεν κάνουμε διάλογο, δεν θα τελειώσουμε. Έχεις να απαντήσεις; Όχι, προχώρα.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Συνάδελφε αν μου επιτρέπεις ήρθαμε εδώ να κάνουμε μια καλόπιστη συζήτηση, διότι καλώς έβαλες αυτό το θέμα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Όχι συζήτηση, δεν ήρθαμε να κάνουμε συζήτηση.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Δεν κάνω συζήτηση ερωτήσεις, αλλά στα πλαίσια της ερώτησης έγινε κάποια απάντηση από τον συνάδελφο το Γιώργο και αυτό αναπτύσσει ένα διάλογο. Αν δεν το επιτρέπεις να σταματήσουμε.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Όχι, κάνε τις ερωτήσεις σου.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Εγώ αυτό που θέλω να ρωτήσω είναι το εξής, υπάρχει αυτή τη στιγμή εκτίμηση εάν γίνει μόνο ένα λιμάνι επιβατικό – εμπορικό σε συνδυασμό με μαρίνα ή οτιδήποτε άλλο και δεν γίνει το διαμετακομιστικό κέντρο, ποιο είναι το αναπτυξιακό όφελος της περιοχής;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Ναι, πρώτον και κύριο να σας πω το εξής, σας είπα στην αρχή της κουβέντας μας ότι η Κρήτη έχει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα που πρέπει να παίξει στο παιχνίδι των καινούριων προοπτικών που διανοίγονται μπροστά μας στο θέμα μεταφορών, και ιδιαίτερα στις διαθαλάσσιες μεταφορές, έτσι; Ένα το κρατούμενο.

Δεύτερον, για να γίνει μια οποιαδήποτε επένδυση σήμερα του ύψους ενός δισεκατομμυρίου ή 300.000.000 – που πιθανόν να στοιχίσει μια μαρίνα και ένα εμπορικό, πρέπει να υπάρχει αντικείμενο βιωσιμότητας, αν κάνουμε όπως το Ηράκλειο ή μισό από το Ηράκλειο ένα λιμάνι στο Τυμπάκι να κάνει τι; Θα κλείσει.

Ήδη σε πληροφορώ ότι υπάρχει το λιμάνι του Κόκκινου Πύργου το οποίο το συντηρεί ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου, δεν έχει έσοδα, δεν έχει... Ρεύμα, αν δεν το πληρώσω εγώ θα το κόψουνε, το ρεύμα, αν δεν το αδειάσω εγώ θα παίζουνε μπάλα, αν δεν το συντηρήσω εγώ στην χερσαία ζώνη, δεν θα υπάρχει συντήρηση, το συντηρώ εγώ.

Άρα λοιπόν για να κάνεις μια επένδυση πρέπει να κάνεις μια μελέτη να δεις την βιωσιμότητα του αυτού του πράγματος, ο άλλος δεν τα σκορπάει τα λεφτά, ούτε το κράτος, για κρατικά λεφτά μιλάμε, ούτε ο

ιδιώτης – που μπορεί να είναι σε ΣΔΙΤ, δεν τα πετάει, πρέπει να έχει αποδώσεις.

Αν λοιπόν μεταφέρω εγώ π.χ. θέλετε το μισό έργο που κάνω στο Ηράκλειο να το κάνω εκεί, ήδη εδώ μπαίνουμε μέσα στο εμπορικό κομμάτι σε πληροφορώ στο λιμάνι του Ηρακλείου. Το λιμάνι του Ηρακλείου μπήκαμε φέτος 800.000 ευρώ μέσα. Αν είμαστε βιώσιμοι, είμαστε βιώσιμοι από άλλες παρεχόμενες...

Θέλω να σου πω κοντολογίς ότι, για να πεις ότι αφήνω ένα κομμάτι και κάνω το άλλο, πρέπει το άλλο που αφήνεις να κάνεις πρώτον και κύριο να σου αποδίδει και να υπάρχει ανάγκη να το κάνεις. Αν δεν υπάρχει ανάγκη να το κάνεις, αν δεν υπάρχει το εμπόριο, γιατί ο άλλος δηλαδή να φέρει τα εμπορεύματα του για να τα φέρει από το Τυμπάκι στο Ηράκλειο να τα πουλήσει, στο μαγαζί, στο «Χ» μαγαζί; Τέτοια εμπορία έχει το λιμάνι του Ηρακλείου, θα φέρει τα σίδερα, θα φέρει τα τσιμέντα, θα φέρει το καλαμπόκι, θα φέρει τα υφάσματα, θα φέρει τα ρούχα, αυτά, αυτά κάνει το Ηράκλειο. Πως θα ωφελείται το Τυμπάκι για να έρχεται ένα κοντέϊνερ με σώβρακα και να μπαίνουνε στο αυτοκίνητο να έρχονται στο Ηράκλειο να πουληθούνε; Δεν είναι επένδυση αυτή.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Δεν σας ικανοποίησε η απάντηση;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Απλά πράγματα.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Γιώργο, στο πρώτο κομμάτι δεν μου απάντησες.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Ποιο; Να στο απαντήσω.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Ποιος είναι ο σχεδιασμός, ο αναπτυξιακός για την περιοχή, που είχατε εσείς αν εξαιρέσουμε την υφιστάμενη...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Να σας πω, μέχρι σήμερα το 2007...

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Μισό λεπτό να μου απαντήσεις συγχρόνως και στο δεύτερο.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Κατάλαβα.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Λοιπόν, το δεύτερο είναι το εξής, αυτά που λες τώρα, το ερώτημα μου είναι ένα πράμα, στο χωροταξικό σχεδιασμό της Κρήτης στα πλαίσια της αειφορίας κ.λ.π., και θα τα διαβάσεις μέσα, προβλέπονται κάποια πράματα.

Λοιπόν, αν δεν ερχόντουσαν αυτοί οι τρεις κολοσσοί να μας πουν ότι, κύριοι μας κάνετε και εμείς θέλουμε να φτιάξουμε, και όχι γιατί μας αγαπάνε, θέλουμε να φτιάξουμε κάτι εδώ γιατί θα μας ανοίξει δρόμους προς την υπόλοιπη Ευρώπη, την Αφρική κ.λ.π., αν δεν ερχόντουσαν αυτοί εμείς γιατί θέλαμε να φτιάξουμε μια πύλη του νότου, ένα λιμάνι εμπορικό – επιβατικό; Δηλαδή θα έμπαινε μέσα όπως μπαίνει και το Ηράκλειο ή όλα αυτά που μου λες τώρα; Δηλαδή αυτοί οι χωροταξικοί σχεδιασμοί με ποιο σκεπτικό γίνονται;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Σας είπα, θέλουμε να μπούμε στο παιχνίδι των διεθνών μεταφορών, και το Τυμπάκι αν θέλεις προσφέρεται.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Μα αυτά δεν θέλανε να τα φτιάξουνε αυτοί, εμείς τώρα αυτά τα έργα τα ζητάμε για να βουλώσουμε λίγο τα μάτια και τις αυτές των άλλων.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Αν δεν ερχόταν αυτοί οι τρεις κολοσσοί, θα ερχόταν τρεις άλλοι κολοσσοί. Το πρόβλημα δεν είναι..., μην νομίζεις ότι μια στιγμή ξύπνησαν οι κινέζοι και είπαν ότι θα πάμε στο Τυμπάκι να φτιάξουμε αυτό το λιμάνι, μπορούσαν να πάνε στον Τάρανδο, μπορούσαν να πάνε στην Μάλτα, μπορούσαν να πάνε οπουδήποτε, ξέρεις τι σκέπτονται; Αυτοί παίζουνε σε άλλο στίλ, αυτή τη στιγμή η ναυτιλία της Ελλάδος η οποία χτίζεται σε αυτά τα μέρη, τους υποχρεώνει να μας έχουνε συνεταίρους, τους υποχρεώνει, καταλάβετε το αυτό, ας βγούμε λίγο από τα στενά όρια.

Αυτή τη στιγμή ζούνε αυτοί, τα ναυπηγία τους, από ελληνικά λεφτά, από πλοιοκτήτες Έλληνες που έχουνε παραγγελίες για 15 χρόνια, δεν είναι τυχαίο που θέλουμε σχέσεις μαζί μας. Δεν μας αγαπάνε ούτε ομορφύναμε απότομα, δουλειές έχουμε και τους δίνουμε και εμείς πρέπει να το εκμεταλλευτούμε αυτό.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Συνάδελφε Ορφανέ θέλεις να κάνεις μια..., όχι ερώτηση.

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Ναι, διαδικαστικά.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Αλλά μου είπες, συγνώμη γιατί θέλω να απαντήσω, να μην αφήσω τίποτα να πέσει κάτω από το τραπέζι. Μου είπες, υπάρχει μια εναλλακτική.., αυτό κατάλαβα εγώ, μια εναλλακτική πρόταση ανάπτυξης της περιοχής; Είμαστε στο 2007, υπήρχαν τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, ανάπτυξη δεν είδα, γιατί να δω, γιατί δηλαδή από τώρα και στο εξής χωρίς κοινοτικά πλαίσια να περιμένω ανάπτυξη της περιοχής; Πέστε μου, γιατί δεν έγινε μέχρι τώρα; Αυτό.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ο συνάδελφος Ορφανός.

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Διαδικαστικά προς το Προεδρείο και προς όλους, ξεκινήσαμε 7:30, είναι 9:00 η ώρα, έχω την γνώμη ότι δεν μπορεί να γίνει απόψε πλήρη παράθεση στοιχείων και απόψεων για το θέμα, θα γίνει μια πρώτη καταγραφή.

Διαδικαστικά προτείνω λοιπόν να γίνουν οι απολύτως διευκρινιστικές ερωτήσεις και να δοθούν οι απολύτως διευκρινιστικές απαντήσεις, και στη συνέχεια να δοθεί ένας στοιχειώδης χρόνος για να υπάρχει μία πρώτη καταγραφή απόψεων, ούτε οι απόψεις δεν μπορεί να είναι ολοκληρωμένες και πλήρεις.

Αν θέλουμε δηλαδή να τελειώσουμε σε καμιά ώρα, γιατί αλλιώς θα συζητάμε μέχρι τις 12:00 και πάλι στη μέση θα μείνει η συζήτηση, αλλά με στόχο δηλαδή μια πρώτη καταγραφή δεδομένων και απόψεων να υπάρχει η ευχέρεια μέσα σε ένα σύντομο χρόνο να βγει και κάτι.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Συνάδελφε στην αρχή ξεκαθάρισα και είπα το εξής, ότι έχει αποσταλεί μια πρόσκληση σε άτομα τα οποία είναι εκτός της Αντιπροσωπείας, διότι σύμφωνα με τα άρθρα που διάβασα προηγουμένως, ο Πρόεδρος έχει καλέσει άτομα τα οποία μπορούν να δώσουν ορισμένες διευκρινήσεις για το θέμα για το οποίο θα αποφασίσουμε μελλοντικά.

Εδώ δεν θα ακουστούν οι απόψεις βασικά των μελών της Αντιπροσωπείας, θα ακουστούν οι απόψεις των ξένων, θα διαμορφώσουν μια άποψη τα μέλη της Αντιπροσωπείας, έχει δεσμευτεί ο Πρόεδρος – που το είπα προηγουμένως και δεν ήταν εδώ – ότι θα φέρει εισήγηση η Διοικούσα. Όταν θα έρθει η εισήγηση της Διοικούσας τα μέλη της Αντιπροσωπείας θα ξεκαθαρίσουν τη θέση τους με την ψήφο τους.

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Πάλι διαδικαστικά, επειδή άκουσα ένα κατάλογο προσκαλεσμένων, εγώ θα ήθελα να υπάρχει μια διευκρίνιση σε σχέση με τους καλεσμένους, ποιοι μεταφέρουν απόψεις φορέων, γιατί αν είναι να έχουμε τις προσωπικές απόψεις κάποιων συναδέλφων που τυχαίνει να ανήκουν σε κάποιο (...) να μην τις ακούσαμε, είναι πιο σεβαστές οι απόψεις των μελών της Αντιπροσωπείας.

Δηλαδή παράδειγμα, άκουσα ότι είναι ο Νώντας εδώ από την Επιτροπή Περιβάλλοντος της..., (δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου). Το Δημοτικό Συμβούλιο Ηρακλείου δεν έχει συζητήσει για το θέμα, τι θα πει; .....Δεν ισχύει για το Νώντα, δεν το λέω για το Νώντα, το λέω για όλους τους εκπροσώπους φορέων. Εάν υπάρχουν απόψεις φορέων να το δούμε, αν ειπωθούνε προσωπικές απόψεις των εκπροσώπων των φορέων δεν υπάρχει λόγος.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Να σου απαντήσω όσον αφορά το Νώντα Σαρρή.

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Δεν το είπα...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Εντάξει, δεν το είπες. Είναι Πρόεδρος Επιτροπής Περιβάλλοντος, εμένα...

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ένα λεπτό, αν η Επιτροπή Περιβάλλοντος έχει άποψη, εμένα δεν με απασχολεί αν την έχει εγκρίνει ο Δήμος Ηρακλείου ή όχι.

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Είναι γνωμοδοτική.

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Δεν το λέω για το Νώντα, για όλους.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Σου λέω, αυτή την άποψη. Στη συνέχεια απ' ότι γνωρίζω ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων έχει άποψη την

οποία την έχει δημοσιοποιήσει και στις εφημερίδες. Είναι Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, ο Σύλλογος των Τοπογράφων απ' ότι ξέρω δεν έχει, από κει και πέρα υπάρχει..., ορίστε;

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Να αποκτήσει, όταν θα αποκτήσει να έρθει να την αναπτύξει.

**ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΥ:** Ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων έχει δημοσιοποιήσει την άποψη του συλλόγου;

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Έχει δημοσιοποιήσει κάτι και γράφει ΣΑΝΗ από κάτω, δεν έχετε άποψη εσείς;.....Δηλαδή για το λιμάνι του Νότου δεν έχετε άποψη; Η Οικολογική Παρέμβαση έχει άποψη; Μετά το Γιώργο το Βιδάκη θα μιλήσει η Γραμματέας της Οικολογικής Παρέμβασης.

Λοιπόν, δύο ερωτήσεις θα γίνουν και κλείνει το θέμα, ο Νώντας ο Σαρρής έχει το λόγο.

**ΣΑΡΡΗΣ:** Σας ευχαριστώ αγαπητοί φίλοι που θυμηθήκατε πραγματικά την Επιτροπή Περιβάλλοντος του Δήμου, πραγματικά χαίρομαι, μου δίνετε δύναμη, διότι πραγματικά στηρίζετε προσπάθειες ανθρώπων οι οποίοι έχουν μεν γνωμοδοτικό χαρακτήρα – όσον αφορά το Δημοτικό Συμβούλιο, αλλά έχουνε μια συνολικότερη και ολιστική παρέμβαση στην πόλη αυτή μέσα, μακριά από μονόχνοτες αντιλήψεις του παρελθόντος και πεπερασμένες, πραγματικά χαίρομαι γι' αυτή την πρόσκληση.

Τώρα, το εάν έχει πάρει θέση η Επιτροπή Περιβάλλοντος ή όχι, η Επιτροπή Περιβάλλοντος μόνο τη λέξη που λέει ολιστική αντίληψη σε ότι γίνεται, αυτό δείχνει το πλαίσιο, τη φιλοσοφία στην οποία κινούμαστε και η ερώτηση μου αγαπητέ Γιώργο Βιδάκη είναι αυτή.

Είμαι από αυτούς που πιστεύουνε ότι η αναβάθμιση της πόλης του Ηρακλείου βγαίνει μέσα από μια αποκέντρωση και που η αποκέντρωση δεν γίνεται ούτε με ευχολόγια, παρά μόνο με συνθήκες τέτοιες που να κρατούν ροές ανθρώπων προς την πόλη μέσα. Και αυτή η κίνηση, το να φτιάξει μια νέα οικονομία σε μια άλλη περιοχή όπως τα νότια παράλια της Κρήτης, που ξέρουμε πόσο υποβαθμισμένα είναι, είναι πραγματικά ένα θετικό στοιχείο για την πόλη μέσα.

Όμως δεν είναι απλά τα πράγματα έτσι, δηλαδή το να κάνουμε μια δράση οικονομική με τεράστια ακτίνα και βαρύτητα, πρέπει πρώτα από όλα να δούμε τι συνέπειες φέρνει πρώτον, σε άλλες περιοχές του νομού ή της Κρήτης και μέχρι φέτος στο Ηράκλειο.

Και δεύτερον, το περιβάλλον το βλέπουμε; Γιατί όλοι μιλάμε ότι εδώ υπάρχει τεράστια περιβαλλοντική υποβάθμιση συνολικά στην Κρήτη, και αυτό βγαίνει μέσα από μια άναρχη εκμετάλλευση, εντός παρένθεσης, πόρων, βλέπουμε μια άναρχη συγκέντρωση ορισμένες εποχές του χρόνου σε ορισμένες περιοχές και ορισμένα σημεία της Κρήτης, που από εκεί προκύπτουν τα τεράστια περιβαλλοντικά προβλήματα.

Η ερώτηση μου λοιπόν είναι η εξής, προτού γίνει αυτή η επένδυση, που θα συμφωνήσω με τον Απόλλωνα, ότι ξαφνικά – όπως λες και εσύ – δεν μας αγαπούνε, τους δώσαμε, έχουμε και άλλα αλισβερίσια με αυτούς

τους ανθρώπους. Δεν είμαι βέβαια από αυτούς που πιστεύει ότι ζουν από εμάς, κολοσσοί δεν ζούνε από εμάς, διότι θα ήθελα να έβλεπα και μια ντόπια αστική τάξη αν θέλουμε, είναι παρωχημένη αυτή η έκφραση αλλά είναι επίκαιρη σήμερα.

Δηλαδή θα έβλεπα ότι οι εφοπλιστές μας που είναι κολοσσοί να φτιάχνουνε ένα consortium και να κατασκευάζανε αυτοί αυτά τα έργα και όχι οι κολοσσοί που εμείς τους τρέφουμε, γιατί είναι.., (δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)..., εμείς τους τρέφουμε, δεν μας αγαπάνε – ούτε τους αγαπάμε, αλλά από ανάγκη δική τους και σε επίπεδο ανταλλαγής μας κάνουνε αυτή την επένδυση.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Εννοώ να είναι στο παιχνίδι της Ναυτιλίας τη στιγμή κατά την οποία εμείς έχουμε την δυνατότητα...

**ΣΑΡΡΗΣ:** Εμένα η ευαισθησία μου και η ερώτηση μου περιλαμβάνεται όλη και όλη στο εξής, αναπτυξιακό είναι;

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Συνάδελφε Ορφανέ σου ξεκαθάρισα ότι δεν ρωτώ το Δήμο Ηρακλείου, όπως είδες, θα μπορούσα να είχα προσκαλέσει και Νομαρχιακούς Συμβούλους, όπως βλέπεις δεν έχω καλέσει κανένα Νομαρχιακό Σύμβουλο.

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Εγώ το κατάλαβα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Την ερώτησηκανε Νώντα.

**ΣΑΡΡΗΣ:** Εμένα με ενδιαφέρει, το αναπτυξιακό είναι μέσα σε μία αειφορία που έχει κυρίαρχο παράγοντα το περιβάλλον; Αυτή είναι η ερώτηση η δική μου, και μέχρι που δεν θα δίνετε απάντηση κατατοπιστική, έτσι που να ικανοποιεί πραγματικά τα περιβαλλοντικά δεδομένα και τις παράμετρος, μακριά από της πλάκας τοποθετήσεις αν εκφράζω άποψη..., δηλαδή αν εκφράζω άποψη του Δημοτικού Συμβουλίου έχει βαρύτητα η ερώτηση μου στο περιβάλλον που προστατεύουμε; Μην τρελαθούμε στο τέλος.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Εντάξει, κατάλαβα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ο Κουτρούλης. Είναι σχετική, θα απαντήσεις και στις δύο και τελειώσαμε.

**ΚΟΥΤΡΟΥΛΗΣ:** Είναι σχετική.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ερωτήσεις είναι.

**ΚΟΥΤΡΟΥΛΗΣ:** Ερωτήσεις, καταρχήν πίστευα ότι θα έχει ερωτηθεί, αλλά με το να την κάνει ο Απόλλωνας και να την επαναλάβει εν μέρει και ο Νώντας, προφανώς δεν έχει απαντηθεί ή δεν έχει τεθεί.

Υπάρχει σχέδιο, υπάρχει πολιτική που να απαντά στο ερώτημα της ανάπτυξης της Κρήτης και της περιοχής συγκεκριμένα και από τον πολιτικό φορέα που εκπροσωπείτε και από το Όργανο που υπηρετείτε αυτή τη στιγμή; Μια ξεκάθαρη απάντηση σύντομη όμως, στο συγκεκριμένο τομέα.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Αν υπάρχει;

**ΚΟΥΤΡΟΥΛΗΣ:** Ένα ευρύτερο σχέδιο ανάπτυξης της περιοχής και της Κρήτης, δεν αρκεί ότι είμαστε στο σταυροδρόμι των δρόμων της θάλασσας, μια απάντηση.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Για σένα Νώντα. Gli – gli – gli uomini di cultura di otto cento sono dunki animate da una profonda sfiducia sulla cita industriale.

**ΟΜΙΛΗΤΡΙΑ:** Τι είναι αυτό;

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Όποιος το κατάλαβε, το κατάλαβε.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Λοιπόν εμείς κάποτε λέγαμε ότι το να δημιουργείς δορυφορικές, το είπα μόνο για το Νώντα αυτό, το να δημιουργείς πόλεις δορυφόρους σε μια μεγάλη πόλη, στα μέτρα Ελλάδος – Κρήτης – Ηρακλείου, είναι ένα καλό φαινόμενο γιατί δημιουργείς τις προϋποθέσεις, τις δικλίδες ασφαλείας θα έλεγα εγώ, το να μην γιγαντώνεται μια πόλη, που μαζί με το γιγάντωμα της φέρνει και όλα τα κακά μιας μεγάλης πόλης, ειδή Ηράκλειο που δεν μπορούμε να κυκλοφορήσουμε.

Αν δηλαδή υπήρχε μια ροή ή ένα σταμάτημα σε ένα χώρο ή μια ροή από την μεγάλη πόλη προς το δορυφόρο πόλη, θα ήταν ένα καλό αποτέλεσμα δημογραφικό, χωροταξικό, αναπτυξιακό, οικονομικό κ.λ.π. Άρα λοιπόν υπό αυτή την έννοια, η δημιουργία μιας τέτοιας επένδυσης έχει παράπλευρα συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία παίρνουνε και άλλοι χώροι, όπως είναι το Ηράκλειο, έτσι;

Άρα λοιπόν θεωρώ ότι, η επένδυση αυτή δεν θα δημιουργήσει σε άλλους χώρους προβλήματα από μια γιγάντωση ή εν πάση περιπτώσει μια δημιουργία μιας άλλης πόλης, μιας άλλης μονάδος οικονομικής ανάπτυξης, έτσι; Ως προς την ερώτηση που έκανες, ως προς την ερώτηση την δική σας.

Ξανάλεω, εγώ δεν έχω σε κανένα πολιτικό φορέα αυτή τη στιγμή εμπιστοσύνη, ότι θα μου εξαγγείλει ένα πρόγραμμα αναπτυξιακό για το Τυμπάκι και θα υλοποιηθεί με χρήματα από τον εθνικό κορβανά. Όλες αυτές οι διαδικασίες..., εννοώ σε επίπεδο τέτοιο, αναπτυξιακό, διότι μπορεί το ένα δισεκατομμύριο να μην δοθεί για λιμάνι αλλά να δοθεί για μία άλλη μορφή ανάπτυξη, μια άλλη επένδυση, μια άλλη μορφή πιο ήπια, πιο αειφόρο, πιο, πιο, πιο, που θα βρεθούνε τα λεφτά είναι το πρόβλημα.

Είπα προηγουμένως ότι, θα μπορούσε για παράδειγμα να μην θεσμοθετηθεί ζώνες NATURA και να κλείνουνε την περιοχή του Τυμπακίου της Μεσσαράς με δαγκάνες. Αυτή τη στιγμή η περιοχή της Μεσσαράς είναι σε δυο δαγκάνες, μια από δυτικά, το ξέρετε καλύτερα πιθανόν να είστε από εκεί, και μια από ανατολικά, είναι NATURA, στο

πουθενά, NATURA. Άμα πάτε στο αεροδρόμιο εκεί που λένε ότι είναι NATURA βρωμάει, έχει λάσπη, δεν μπορώ να θεωρήσω NATURA όταν δεν υπάρχει στο Λάμπης βιολογικός καθαρισμός, αλλά όλα πάνε στη θάλασσα, δεν βλέπω ανάπτυξη.

Δεν εννοώ ότι θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα το λιμάνι αυτό, το οποίο θα είναι με προδιαγραφές ΕΟΚ, απ' ότι δημιουργεί φέρ' ειπείν τα πετρέλαια, τα οποία γίνεται το εμπόριο των πετρελαίων στην Αγία Γαλήνη. Με συγχωρείς, το ξέρουμε όλοι, εκεί είναι που γίνεται ας πούμε η..., γιατί ακούω πολλούς και λένε, άμα πάρει φωτιά ένα πλοίο δεν θα δημιουργήσει πρόβλημα; Μα δεν πήρανε τόσα χρόνια τα πλοία που έρχονται, όλα που περνάνε και παίρνουνε τα πετρέλαια και τις βενζίνες που είναι γκαζάδικα, και μιλάμε τώρα για να βλάψει το περιβάλλον αυτή η διαδικασία; Δηλαδή απλά πράματα.

Εγώ πάντως πιθανόν να έλεγα ναι σε μια άλλη αναπτυξιακή κατεύθυνση, δεν την βλέπω, δυστυχώς δεν βλέπω, γιατί όταν λέμε για ξενοδοχεία, 15, 20, 30, 40, 50 χρόνια τώρα, που εν πάση περιπτώσει υπάρχει τουρισμός στην Κρήτη, δέκα, είκοσι δωμάτια, τριάντα δωμάτια, δεν είδα 2 – 3 ξενοδοχεία στην νότιο Κρήτη προς την περιοχή αυτή που να πω α! κάτι πάει να γίνει, κάποια διαφορετική ανάπτυξη, μια διαφορετική στρατηγική υπάρχει. Άρα λοιπόν δεν έχω εμπιστοσύνη, και όταν τυχαίνει μια ευκαιρία δρώτω την ευκαιρία... **(αλλαγή κασέτας)**

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Εγώ σας ευχαριστώ που με ακούσατε, σας είπα και στην αρχή της κουβέντας μου ότι κάθε μεγάλη επένδυση έχει τις ωφέλειες, αλλά οπωσδήποτε και τις επιπτώσεις. Εκεί είναι η ικανότητα η δικιά μας να μειώσουμε ή να απαλείψουμε καμιά φορά τις επιπτώσεις, που με τη δυναμική μας, με τη διεκδικητικότητα μας και με το μυαλό προς τη σωστή κατεύθυνση, ούτως ώστε αυτά τα οποία ζητάμε να είναι εφικτά να μας δοθούνε.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ευχαριστούμε και εμείς συνάδελφε. Από τους Συλλόγους που προανέφερα έχει κανείς τοποθέτηση συλλογική;

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Βέβαια, από τους Συλλόγους.

Λοιπόν, θα προχωρήσουμε στη συνάδελφο τη Βαβαδάκη που είναι από την Οικολογική Παρέμβαση Ηρακλείου.

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Συνάδελφε ήσουν στην αρχή; Δεν ήσουν. Έχω καλέσει τους Συλλόγους όπου οι Σύλλογοι ενημερώνουν τα μέλη τους και ισχύει η πρόσκληση και γι' αυτούς.

Έχεις το λόγο.

**ΒΑΒΑΔΑΚΗ:** Λοιπόν εκ μέρους της Οικολογικής Παρέμβασης Ηρακλείου ευχαριστούμε την Αντιπροσωπεία του Τ.Ε.Ε./Τ.Α.Κ. και τον Πρόεδρο κ. Ριχάρδο Ποβάσκη, που μας κάλεσε απόψε για να εκφράσουμε την άποψη

μας για ένα τόσο σημαντικό θέμα, όπως ο προτεινόμενος διαμετακομιστικός λιμένας στο Τυμπάκι.

Αρχικά πιστεύω ότι πρέπει να διευκρινιστεί για το τι είδους λιμάνι προτείνεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο κ. Βιδάκης λίγο μας μπέρδεψε, γιατί είπε ότι προτείνεται ένα λιμάνι διαμετακομιστικό, ένα εμπορικό λιμάνι, μία μαρίνα και ένα αεροδρόμιο cargo. Αυτά δεν είναι μέσα στις προτάσεις του Υπουργού, ούτε η μελέτη προκαταρκτική εκτίμηση το εξετάζει.

Η προκαταρκτική εκτίμηση του Μετσοβείου Πολυτεχνείου εξετάζει ένα διαμετακομιστικό σταθμό, το οποίο ο δεσπόζων ρόλος του αφορά στην εξυπηρέτηση των μεταφορτώσεων των εμπορευματοκιβωτίων από τα mother ships, τα μεγάλα κιβωτιοφόρα πλοία σε μικρότερα καράβια με προορισμό άλλους λιμένες, αλλά και ούτε ένα λιμάνι πύλη προτείνεται. Ένα λιμάνι πύλη για να λειτουργήσει ως πύλη, θα πρέπει να είναι πύλη για τα εμπορεύματα σε μια ενδοχώρα που θα μπορούν να υποστηρίξουν τη λειτουργία της.

Διαθέτει η Κρήτη αυτή την οδική και σιδηροδρομική υποδομή ώστε να συνδέεται με την υπόλοιπη Ελλάδα, και κατ' επέκταση με την Ευρώπη, για την περαιτέρω μεταφορά των εμπορευμάτων;

Σε τι θα χρησιμεύσει στον ντόπιο αλλά και στον Έλληνα πολίτη ένα διαμετακομιστικό λιμάνι στο νότο της Κρήτης;

Πόσα εμπορευματοκιβώτια εξάγει η Ελλάδα καθημερινά για είναι άμεσης ανάγκης ένα τρίτο διαμετακομιστικό λιμάνι για την εξυπηρέτηση της;

Τα υπάρχοντα λιμάνια δεν έχουνε σχέδια ανάπτυξης;

Δεν μπορούν να επεκταθούν, ώστε να απορροφήσουν τα σχέδια του Υπουργείου Ναυτιλίας;

Μήπως η πρόταση αυτή του Υπουργού ωφελεί μόνο κάποιες μεγάλες εταιρείες ξένων και ελληνικών συμφερόντων που θέλουν να κάνουν οικονομία κλίμακας;

Στην προκαταρκτική εκτίμηση για το διαμετακομιστικό σταθμό στο κόλπο της Μεσσαράς, που ετοίμασε πρόσφατα η ομάδα καθηγητών του Μετσοβείου Πολυτεχνείου για λογαριασμό του ΥΕΝ, διαφαίνονται καθαρά οι σοβαρές αρνητικές και μη αναστρέψιμες επιπτώσεις στο περιβάλλον, την τοπική οικονομία και την κοινωνία από την κατασκευή του έργου.

Εμμέσως πλην σαφώς το ίδιο το κείμενο μιλάει για εκατοντάδες ανέργους και επιχειρήσεις αγροτικές και τουριστικές που θα κλείσουν. Χωριά όπως η Αγία Γαλήνη, ο Κόκκινος Πύργος, τα Μάταλα, ο Κομός, το Καλαμάκι, ο Σίβας και άλλα, εξωθούνται σε οικονομικό μαρασμό.

Ο ντόπιος πληθυσμός, που αποτελείται από αγρότες και επιχειρηματίες που ασχολούνται με τον τουρισμό, θα μετατραπούν σε ανειδίκευτο εργατικό δυναμικό, αλλά και οι αγρότες ολόκληρης της Κρήτης δεν θα μπορούν να πουλήσουν την σοδειά τους, γιατί η σοδειά που θα έρχεται από την Ασία θα είναι δεκάδες φορές φτηνότερη.

Οι χίλιες θέσεις εργασίας που υποθετικά θα δημιουργηθούν, σύμφωνα πάντα με την προκαταρκτική εκτίμηση, διότι είναι και το μόνο στοιχείο που έχουμε γι' αυτό το έργο, είναι πολύ λιγότερες από αυτές που θα χαθούν λόγω του μαρασμού της αγροτικής και τουριστικής οικονομίας.

Το ένα δις ευρώ που ακούσαμε ότι θα κερδίσει η περιοχή λόγω του έργου, είναι τα χρήματα που θα μοιραστούν μεγάλες επιχειρήσεις, ενώ οι ντόπιοι θα λάβουν τα ελάχιστα χρήματα των αναγκαστικών απαλλοτριώσεων της περιοχής του έργου.

Οι δεκάδες αρνητικές και μη αναστρέψιμες επιπτώσεις, σύμφωνα με την προκαταρκτική εκτίμηση, μπορούν να περιοριστούν από την καλή αστυνόμευση και την τήρηση των νόμων και των κανονισμών. Δεν υπάρχει εκτίμηση όμως σε ποιο βαθμό μπορεί να γίνει αυτό, και άλλωστε ποτέ στο παρελθόν, σε μιας τέτοιας εμβέλειας έργο, δεν τηρήθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι ούτε στην κατασκευή αλλά ούτε και στην λειτουργία των έργων.

Διαθέτει το Ελληνικό κράτος τον εξοπλισμό να αντεπεξέλθει στις ανάγκες που μπορεί να προκύψουν προς αποφυγή της περιβαλλοντικής καταστροφής σε θάλασσα και ξηρά από ένα ατύχημα; Νομίζω ότι όλοι έχουμε πρόσφατο το παράδειγμα του κρουαζιερόπλοιου Σαντορίνη, που ακόμα δεν έχουν καταφέρει να αντλήσουν τους εκατοντάδες τόνους μαζούτ που έχουν μολύνει και ακόμα μολύνουν τον θαλάσσιο χώρο.

Το Ελληνικό Σύνταγμα διαθέτει νομοθεσία με κώδικες, όρους μεταφοράς και χειρισμού επικίνδυνων εμπορευμάτων υγρής, στερεάς, και αέριας μορφής; Γιατί θα είμαστε αφελείς αν πιστέψουμε ότι τα κοντέϊνερς θα περιέχουν μόνο ρύζι και ζάχαρη.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω καύσης μαζούτ από τα πλοία, η ύπαρξη οσμών και καπνών, θα επιδεινώσουν την ήδη βεβαρημένη υγεία των κατοίκων της περιοχής. Η προσπάθεια της ευρύτερης περιοχής να ορθοποδήσει με πιστοποιημένα νέα αγροτικά προϊόντα και βιολογικές καλλιέργειες, θα πέσει στο κενό όταν η Μεσσαρά συνδεθεί με ένα τεράστιο διαμετακομιστικό κέντρο.

Άλλωστε η προκαταρκτική εκτίμηση αναφέρει ότι, η τάση της περιοχής για μία στροφή της γεωργίας προς τα πιστοποιημένα προϊόντα, την ολοκληρωμένη αγροτική παραγωγή και την ανάπτυξη ποιοτικότερου τουρισμού, δεν συγκλίνει με τις τάσεις της βιομηχανικής ανάπτυξης λόγω του λιμένα.

Η ηχητική και οπτική ρύπανση θα είναι τεράστια, ο αρχαιολογικός πλούτος θα υποβαθμιστεί, ενώ θα υποβαθμιστούν ή θα εξαφανιστούν τελείως οι πληθυσμοί της θαλάσσιας χελώνας, της μεσογειακής φώκιας, της φάλαινας, των πτηνών, και άλλων πολυάριθμων προστατευόμενων ειδών της ευρύτερης περιοχής. Η περιοχή δεν είναι τυχαίο που είναι NATURA, υπάρχουν πάρα πολλά προστατευόμενα είδη.

Για την δημιουργία επιβατηγού λιμένα και μαρίνας στην περιοχή του Κόκκινου Πύργου, που μίλησε ο κ. Βιδάκης και που επίσης προτείνονται σαν συνοδευτικά έργα στην προκαταρκτική εκτίμηση, δεν έχει μελετηθεί ποτέ αν είναι δυνατόν και συμφέρον να λειτουργήσουν, πόσο μάλιστα τώρα που με την δημιουργία μιας απέραντης βιομηχανικής ζώνης η περιοχή θα έχει οικολογικά και τουριστικά υποβαθμιστεί.

Μια τέτοια έρευνα θα ήταν ούτως ή άλλως αναγκαία, προκειμένου να αποδειχτεί αν υπάρχει δυνατότητα εξαγωγών αγροτικών προϊόντων ή εάν αντίθετα το μόνο που θα κατορθώναμε θα ήταν να διευκολύνουμε εισαγωγές προϊόντων από χώρες όπως η Αίγυπτος και το Ισραήλ. Η ίδια η προκαταρκτική εκτίμηση προβλέπει την μη τουριστική ανάπτυξη της περιοχής, τον πολλαπλασιασμό της ανεργίας και έμμεσα την αύξηση της

εγκληματικότητας λόγω των πληρωμάτων των πλοίων, που θα επηρεάσουν αρνητικά την οικονομική και κοινωνική ζωή της ευρύτερης περιοχής.

Η στρατηγική θέση της Κρήτης, που χρησιμοποιείται ως θετικό επιχείρημα στην προκαταρκτική εκτίμηση, χαρακτηρίζονταν πάντα ως σημαντική για την όρεξη οποιουδήποτε αναζητούσε κέρδη από το νησί, από τους πειρατές και τους κατακτητές έως τους διάφορους επενδυτές και πολιτικάντηδες. Όμως η γενικόλογη ανάπτυξη, η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, η στρατηγική της Ε.Ε. είναι έννοιες κούφιας και χωρίς ουσία, όταν δεν λαμβάνουν υπόψη τους πρώτα τον άνθρωπο και την τοπική κοινωνία.

Πιστεύουμε ότι ένα τέτοιο έργο δεν έχει οφέλη για τους κατοίκους της περιοχής. Δεν είμαστε ενάντια στην ανάπτυξη, όμως πιστεύουμε ότι η ανάπτυξη πρέπει να γίνεται και να λαμβάνει υπόψη τον άνθρωπο και το περιβάλλον, και όσες μελέτες και αν γίνουν δεν πρόκειται να αποδείξουν ότι αυτό το έργο μπορεί να έχει οφέλη στην περιοχή.

Τα ξεκάθαρα οφέλη, όπως εμείς τα αντιλαμβανόμαστε για τον τόπο μας, για την περιοχή της Μεσσαράς και όλης όμως την Κρήτης, είναι πολύ συγκεκριμένα:

- ✓ Κατασκευή του κάθετου άξονα Ηρακλείου – Τυμπακίου, με τέτοιο τρόπο που να σέβεται το τοπίο και την ποιότητα του περιβάλλοντος.
- ✓ Κίνητρα και υποστήριξη της τυποποίησης και πιστοποίησης των τοπικών προϊόντων και προώθηση τους στις διεθνείς αγορές.
- ✓ Ενημέρωση και υποστήριξη για τις νέες τεχνολογίες και τις νέες μορφές καλλιέργειας και ορθής γεωργικής πρακτικής.
- ✓ Ενίσχυση της βιολογικής γεωργίας και ανάπτυξη τοπικού ονόματος, brand name.
- ✓ Χρηματοδότηση των τουριστικών και αγροτικών μονάδων, που θα δραστηριοποιηθούν με τις παραπάνω προϋποθέσεις, από αναπτυξιακά προγράμματα με έμφαση στον αγροτουρισμό και άλλες μορφές ήπιες και βιώσιμης επιχειρηματικότητας.
- ✓ Ουσιαστική προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.
- ✓ Ίδρυση και λειτουργία των φορέων διαχείρισης των προστατευόμενων περιοχών.
- ✓ Προστασία και ανάδειξη του μοναδικού αρχαιολογικού πλούτου της περιοχής και υποστήριξη του αρχαιολογικού έργου.
- ✓ Προστασία των φυσικών πόρων και των οικοσυστημάτων, και εφαρμογή προγραμμάτων προστασίας από την ερημοποίηση.

Έτσι μόνο πιστεύουμε ότι μπορεί το Τυμπάκι να αποκτήσει όνομα και ταυτότητα.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Θέλει κανείς να ρωτήσει τίποτα τη συνάδελφο; Όχι, διευκρινιστικές ερωτήσεις άμα θέλει να κάνει κανένας; Όχι, εντάξει.

Συνάδελφε Νώντα θέλεις να τοποθετηθείς, να κάνεις μια σύντομη τοποθέτηση; Όχι.

Λοιπόν τώρα θα προχωρήσουμε συνάδελφοι στις τοποθετήσεις των παρατάξεων, και θα πάνε με την σειρά του καταλόγου, πρώτη θα είναι η

AMAN, Αδέσμευτοι Μηχανικοί Ανεξάρτητοι Νέοι. Έχει να κάνει τοποθέτηση; Έχει εισήγηση;

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Γιατί είστε πρώτοι στον κατάλογο, αλλιώς θα πάτε τελευταίοι. Συνάδελφοι της ΑΜΑΚ, Αυτόνομοι Μηχανικοί Ανατολικής Κρήτης.....Ο κατάλογος είναι αλφαβητικός.....Όχι.....Η Συνάδελφος Σφακιανάκη.

**ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ:** Συνάδελφοι καλησπέρα. Θέλω να ξεκινήσω με δυο λόγια για το χωροταξικό σχεδιασμό. Έχουμε δίκιο βέβαια να μην έχουμε μία καθαρή αντίληψη και να λέμε διάφορα πράγματα για τον χωροταξικό σχεδιασμό, γιατί δεν τον βλέπουμε, γιατί δεν υπάρχει σε αυτή τη χώρα.

Όμως ο χωροταξικός σχεδιασμός, όπως προβλέπεται από το Σύνταγμα, είναι υποχρέωση του κράτους και πρέπει να ασκείται λέει το άρθρο 24 με επιστημονικούς όρους, με βάση τους κανόνες της επιστήμης. Αυτό τι σημαίνει; Ότι, η χωροταξία γίνεται, είναι μια μελέτη που γίνεται σε ανύποπτο χρόνο, παίρνει υπόψη της σαφώς τα δεδομένα που υπάρχουν τα οικονομικά, τα παγκόσμια, τα τοπικά, αναλύει και συνθέτει όλες τις παραμέτρους και προτείνει ορισμένα πράγματα.

Χωροταξία δεν μπορεί να ασκεί ένας Υπουργός επειδή έχει μια άλφα πολιτική αντίληψη, χωροταξία δεν μπορεί να ασκεί ο επενδυτής που προτείνει την ευκαιρία, και σαφώς δεν μπορεί να ασκεί ούτε καν η τοπική κοινωνία μόνο με βάση τις αντιλήψεις που έχει, με ένα δημοψήφισμα, γιατί κανείς από αυτούς που είπα – και πάρα πολλοί άλλοι – δεν είναι σε θέση να μπορέσουνε να βάλουνε κάτω όλα τα επιστημονικά δεδομένα και να τα συνθέσουνε με ένα τρόπο τέτοιο που να είναι ωφέλιμος για όλους ή να ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις για όλους, να κάνουν δηλαδή μια κατανομή της ωφέλειας και κατανομή των απωλειών.

Η ιστορία είναι γνωστή, μια μέρα ξαφνικά έρχεται το Υπουργείο Ναυτιλίας και λέει ότι, εμείς έχουμε έτσι όπως συζητάμε, έτσι όπως κάνουμε, διάχνουμε την κατάσταση, έτσι όπως έχουμε επαφές διακρατικές, λέμε ότι κάποιος ενδιαφέρονται και θα ήταν καλό να χρηματοδοτήσουνε ένα λιμάνι στη Νότιο Κρήτη.

Αυτό το λιμάνι πέρασε ορισμένες περιπέτειες, δηλαδή πρώτα ήταν στη μια μεριά του κόλπου, μετά ξεσηκωνόταν ο κόσμος, ρωτούσε την Ευρωπαϊκή Ένωση λέει πάνε να κάνουνε ένα λιμάνι πάνω στο NATURA, λέει το πάμε απέναντι. Ακόμα και τώρα είπε ο συνάδελφος ο Βιδάκης ότι χρειάζεται 8.000 στρέμματα μόνο η διαμετακόμιση, ξαφνικά το Υπουργείο δίνει ένα σχέδιο που έχει 1.360 στρέμματα μόνο που σημαίνει ότι κάπου πρέπει να βρεθούν και τα υπόλοιπα και δεν μας έχουνε πει που.

Μέσα σε όλη αυτή τη βαβούρα, εμείς λέμε σαν παράταξη στη Διοικούσα Επιτροπή, μπορούμε να μιλήσουμε για δυο πράγματα, έχουμε εμείς κριτήρια σαν μηχανικοί και σαν φορέας να ανησυχήσουμε με βάση συγκεκριμένα πράγματα; Έχουμε.

Το ένα είναι το τι λέει το χωροταξικό Κρήτης, που είναι επιτέλους και περιέργως ένα θεσμοθετημένο πράγμα που δεν είχαμε ποτέ, το έχουμε από το 2003, για να δούμε λοιπόν τι έχει πει;

Δεύτερον, για να δούμε τι είπε η ομάδα εργασίας μας, που μάλιστα δεν είναι μόνο του Τεχνικού Επιμελητηρίου αλλά είναι όλων των Επιμελητηρίων, και υπογράφηκε και από το τμήμα της Δυτικής Κρήτης, και από το ΓΕΩΤΕΕ, και από το Οικονομικό, μια που το κάναμε όλοι μαζί για να δούμε τι είπαμε;

Το χωροταξικό έχει βάλει όντως ένα λιμάνι, δύο λιμάνια στη νότια Κρήτη, αυτό είναι φοβερό ότι έβαλε δύο λιμάνια εθνικής εμβέλειας στη νότια Κρήτη, ένα πρότεινε το χωροταξικό, αλλά μέσα στην κατανομή της στεναχώριας στο Περιφερειακό Συμβούλιο αποφασίσανε να το χωροθετήσουν σε δύο μέρη. Αυτό δεν είναι πάρα πολύ παράξενο, έτσι και αλλιώς το χωροταξικό δεν ορίζει χρήσεις γης, το χωροταξικό δίνει πολιτική κατεύθυνση.

Ένα σημείο που είναι σημαντικό είναι ότι η Ιεράπετρα δεν είναι ότι δεν άρεσε στους Κινέζους, όπως είπε ο συνάδελφος ο Βιδάκης. Υπάρχουν δημοσιεύματα, υπάρχουν δελτία τύπου από την Ιεράπετρα, όπου αμέσως μόλις τέθηκε το θέμα σύσσωμοι οι φορείς της περιοχής, περιλαμβανομένου του Δημάρχου και όλων των φορέων είπαν, «εμείς εδώ κάνουμε προϊόντα και τουρισμό, δεν έχουμε τόπο να δώσουμε σε μια άλλη ξένη δραστηριότητα», παρένθεση και κλείνει η παρένθεση.

Λέμε τώρα ότι το Τυμπάκι έχει τις ίδιες ανησυχίες, και κάποιιοι ήδη – όπως ο Δήμος Λάμπης – βγήκανε και το είπαν. Εμείς ζητήσαμε από την Δ.Ε. να ανησυχήσει ότι, ξαφνικά το ένα Υπουργείο βγαίνει και κάνει χωροταξία – και απ’ ότι φαίνεται πρόχειρη, ότι δεν μελετάται αυτό ακριβώς που ρώτησε, που ζήτησαν κάποιοι συνάδελφοι ήδη, ένα μοντέλο ανάπτυξης για την περιοχή και μάλιστα εναλλακτικό, και ότι ξαφνικά φυτεύεται στην ουσία μια δραστηριότητα εκεί.

Από τη στιγμή που το χωροταξικό βασίζεται σε τρεις συνιστώσες λέει, το πρότυπο ανάπτυξης της Κρήτης είναι τα προϊόντα που τα θέλω ποιοτικά και αλλιώςίτικα και όχι πια με τις πολιτικές που δεν τις κάναμε εμείς, οι Κυβερνήσεις τις κάνανε τις πολιτικές των χημικών για την αγροτική παραγωγή. Ακόμα προχθές γράφανε οι εφημερίδες ότι πουλιέται φάρμακο που μες τον Ιούλιο θα αποσυρθεί με βάση οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το δίνουνε και το βάζουνε στα σταφύλια, αυτά που θα πάνε μεθαύριο και θα τα στείλουν πίσω οι Ευρωπαίοι επειδή δεν πληρούν τις προδιαγραφές.

Το χωροταξικό λοιπόν λέει ποιοτικά προϊόντα, λέει τουρισμός σε διάφορες μορφές, άγριος, ήπιος, αλλά τέλος πάντων κατανεμημένος, και λέει και κάτι άλλο, διάφορες ενέργειες, αξιοποίηση τεχνολογίας και έρευνας και διάφορες ενέργειες που δεν παράγουνε παραπάνω συγκρούσεις γης, μπορούν να γίνονται σε ένα νησί και δεν έχουν επιπτώσεις όπως η βιομηχανία, προσπαθεί να τα συνθέσει αυτά τα τρία.

Η ομάδα εργασίας των Επιμελητηρίων τι είπε; Είπε, εφαρμόστε το χωροταξικό και έδωσε έμφαση στο μοντέλο του χωροταξικού από το πρότυπο του χωροταξικού στα δύο πράγματα που είναι ο τουρισμός και η γεωργία, που τα είδε διασυνδεδεμένα και είπε, αυτά τα δυο και μάλιστα με διασύνδεση μεταξύ τους. Αυτό είναι το πρότυπο που θέλουμε για την Κρήτη.

Η πρόταση αυτή που έρχεται αυτή τη στιγμή από το Υπουργείο Ναυτιλίας στην ουσία λέει, η Κρήτη είναι μια τελειωμένη ιστορία, γιατί; Γιατί δεν πιστεύουμε πια στα αγροτικά προϊόντα, γιατί ο μαζικός τρόπος

της αγροτικής παραγωγής τελειώνει. Δεν λέει ότι κανείς δεν έκανε ό,τι μπορούσε για να προωθήσει το άλλο μοντέλο, ούτε οι προηγούμενες Κυβερνήσεις, ούτε οι τωρινές.

Ξεχνάει τις εξαγγελίες που..., όχι πως συμφωνούμε, αλλά εχθές ακόμα ακούσαμε ότι η Κρήτη είναι η ναυαρχίδα του τουρισμού και δεν βλέπει στη Μεσσαρά μια δυναμική κοινωνία που παλεύει μοναχιά της να διασφαλίσει πράγματα και στον τομέα του τουρισμού, και στον τομέα της ποιοτικής αγροτικής παραγωγής.

Δεν βλέπει αυτούς που ηρωικά σχεδόν τρέξαν και καταφέρανε να σπάσουν τα φράγματα των αγορών και να πουλάνε σήμερα στην Αμερική και σε άλλα μέρη, όπου δεν διευκολυνθήκανε από πουθενά να το κάνουνε, από κανενός είδους διακρατικές συμφωνίες. Δεν βλέπουνε λοιπόν αυτή την αγωνία αλλά και αυτά τα αποτελέσματα και λένε, μια κοινωνία τελειωμένη, να της δώσουμε μια νέα προοπτική και να της φτιάξουμε μια μεγάλη βιομηχανική ζώνη, θα χαλάσει που θα χαλάσει ορισμένα πράγματα, αλλά θα προσαρμοστεί και μπορεί και να τη βγάλει.

Ανατέθηκε αυτή η μελέτη στο Μ.Π., που δεν είναι μελέτη, είναι μια έκθεση τέλος πάντων – όπως την είπε και ο συνάδελφος ο Βιδάκης, τεθήκανε ερωτήματα, αμφισβητηθήκανε αν αυτά τα ερωτήματα ήταν πλήρη και από φορείς της Μεσσαράς, εν πάση περιπτώσει τεθήκανε κάποια ερωτήματα. Έχει δυο – τρία κομμάτια θα μπορούσα να πω αυτή η μελέτη, τρεις κατηγορίες προβλημάτων που αντιμετωπίζει.

Υπάρχει ένα κομμάτι όπου λέει φανερά αυτά τα ίδια που είπαμε, που είχαμε πει, ότι δηλαδή διαπιστώνει..., και αυτά τα πράγματα τα έχουμε στην εισήγηση μας για όποιον δεν βαριέται να το δει, μέσα σε εισαγωγικά τα έχουμε βάλει, δηλαδή λέει, επί λέξη αυτή η μελέτη, «ένας εκσυγχρονισμός της ακολουθούμενης μέχρι σήμερα ανάπτυξης θα μπορούσε να εστιάσει σε μια στροφή της γεωργίας προς τα πιστοποιημένα προϊόντα, την ολοκληρωμένη αγροτική παραγωγή και την ανάπτυξη ποιοτικότερου τουρισμού, με σεβασμό στο τοπίο και καλύτερη αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων της περιοχής. Φαίνεται ότι σημαντικό μέρος της Τοπικής Κοινωνίας ενδιαφέρεται κυρίως για τέτοιου είδους επενδύσεις».

Αυτά που είπα πριν τα διαπιστώνουμε, «η τάση αυτή, λένε, δεν συγκλίνει με τις τάσεις της βιομηχανικής ανάπτυξης λόγω του λιμένος».

Λένε σε άλλο σημείο, «η λειτουργία του λιμένα αποκλειστικά για διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, δεν αναμένεται να συνεισφέρει στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής».

Λένε και ένα άλλο που είναι πάρα πολύ σημαντικό, «αν και αναμένεται, λένε, υπό τις κατάλληλες βέβαια προϋποθέσεις η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, δεν είναι προβλέψιμο αν θα μπορούν να καλυφθούν από παλιούς απασχολούμενους, που σε πολλές περιπτώσεις είναι άτομα που δεν επιδέχονται επαγγελματικό προσανατολισμό. Ως εκ τούτου θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στο θέμα της δημιουργούμενης ανεργίας...», όχι δηλαδή αν θα καλύψουμε αυτή που υπάρχει, αλλά ότι θα δημιουργηθεί κιόλας, «...έτσι ώστε να αποφευχθεί η υπονόμηση της κοινωνικής συνοχής της τοπικής κοινότητας. Είναι σημαντικό να τονιστεί στην περίπτωση αυτή ότι, οι επιπτώσεις στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στο σύνολο τους, εξαρτώνται από

δέσμες πολιτικής προς διαπραγμάτευση από τα κέντρα λήψης αποφάσεων με τους εν δυνάμει επενδυτές».

Αυτά λέει λοιπόν καθαρά, ολοκάθαρα η μελέτη, βάζει τα προβλήματα και λέει μετά ότι, «θα πρέπει λοιπόν να λάβουμε υπόψη, αυτό που είχαμε πει και εμείς, ότι πρέπει ό,τι κάνουμε και να έχει την συναίνεση της περιοχής οπωσδήποτε, αλλά πρέπει να την υποστηρίζει κιόλας, και πως θα την υποστηρίζει; Θα την υποστηρίζει αν δημιουργήσουμε και λιμενικές υποδομές με χρήση επιβατική και τουριστική». Αυτό δεν ήταν στο πρόγραμμα από την αρχή.

Με τον τρόπο λοιπόν που το λέει η μελέτη και αφού διαπιστώνει ότι αυτή τη στιγμή επειδή θα κάνουμε ζημιά, που το λέει και παρακάτω, το λέει και ρητά παρακάτω, θα πρέπει να δώσουμε μια προοπτική στην περιοχή, πρέπει οπωσδήποτε να τους φτιάξουμε και ένα λιμάνι εμπορικό και τουριστικό.

Το ότι θα υπάρχει ζημιά επίσης το λέει καθαρά, λέει..., αυτό που είναι χαρακτηριστικό εδώ λέει, η κατασκευή του εφόσον γίνει θα πρέπει τουλάχιστον να περιλαμβάνει και τα παράλληλα έργα, δηλαδή παράλληλα έργα είναι το εμπορικό και το τουριστικό.

Τώρα από εκεί και ύστερα όμως αρχίζει ένα κομμάτι της μελέτης που εμείς δεν συμφωνούμε, και που δεν συμφωνούμε; Λέει η μελέτη ότι, «η στρατηγική θέση που ενισχύουμε την δημιουργία ενός επιπλέον λιμένα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων θα ενισχυθεί σημαντικά, ότι η λειτουργία του αεροδρομίου ως πολιτικό αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις και ότι το νέο λιμάνι θα επηρεάσει θετικά το εμπορικό ισοζύγιο των αγροτικών προϊόντων, δεδομένου των μεταβολών που θα προκύψουν».

Και ρωτάμε τώρα εμείς, που το ξέρουμε και το λένε αυτό με τόση ασφάλεια; Τη στιγμή που αμέσως παρακάτω λένε ότι, «τα αποδοτικά οφέλη θα διερευνηθούν στις μελέτες χρηματοοικονομικής και κοινωνικοοικονομικής σκοπιμότητας και στις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ότι για την καταλληλότητα της θέσης θα πρέπει να συνεκτιμηθούν ζητήματα ανταγωνιστικότητας με άλλα λιμάνια, ήδη εγκατεστημένα στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου, ζητήματα που άπτονται των όρων αποτελεσμάτων διαπραγμάτευσης των ΣΔΙΤ, ζητήματα που αφορούν στις κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις».

Και λένε επίσης ότι, «θέμα προς διερεύνηση αποτελεί η παράλληλη λειτουργία του στρατιωτικού αεροδρομίου, ως πολιτικού».

Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, δηλαδή καλώς παραπέμπουν σε εξειδικευμένες μελέτες, κακώς όλοι ξεκινάμε και λέμε, αυτό θέλω να φτιάξω και αντί να κάνουμε όλων των λογίων τις μελέτες, το πρώτο που έπρεπε να κάνουμε και ακόμα αυτό που πρέπει να κάνουμε όταν κάτι λέει το χωροταξικό και δεν το φτιάχνουμε κατευθείαν είναι να κάσουμε να ψάξουμε, η ευχή που βάζουμε είναι γιατί θέλουμε την Κρήτη να παίξει ένα ρόλο πιο σημαντικό από αυτό που παίξει σήμερα, μπορεί να είναι βιώσιμο; Όχι μας είπε ο συνάδελφος ο Βιδάκης, ένα τουριστικό και εμπορικό λιμάνι από μόνο του δεν θα είναι βιώσιμο γι' αυτό και είναι αμφίβολο αν θα χρηματοδοτηθεί.

Εγώ θυμάμαι πριν μερικά χρόνια όπου με βάση το αίτημα της περιοχής της Μεσσαράς ότι πρέπει να δώσουμε εμπορική χρήση στο

αεροδρόμιο στο Τυμπάκι, ο Δήμαρχος είπε ότι ανέθεσε μία μελέτη για να δει αν θα ήταν βιώσιμο. Δεν μάθαμε ποτέ τα αποτελέσματα, νομίζω ότι αν ήταν καλά τα αποτελέσματα θα το ξέραμε και θα είχε γίνει σημαία, φτιάξτε το. Οπωσδήποτε είναι εξαφανισμένη μελέτη, εγώ την έψαξα, την ζήτησα, όχι μπορώ να πω..., δεν εξάντλησα τα περιθώρια, δεν την έχω βρει.

Τελικά, έστω, ρώτησε κανείς αυτούς που κατάφεραν σήμερα να κάνουν εξαγωγές προϊόντων, τους είναι εμπόδιο που δεν έχουν λιμάνι κάτω στο Τυμπάκι; Τους είναι εμπόδιο που πρέπει αυτά τα προϊόντα να τα διακινούνε μέσω του λιμανιού Ηρακλείου; Θα τους εξυπηρετούσε, έστω εμπειρικά λέω αφού δεν έχει γίνει τέτοια μελέτη, έστω εμπειρικά να μας πούνε αυτοί οι άνθρωποι που το αντιμετώπισανε, θα τους ήτανε χρήσιμο να είχανε υποδομές λιμενικές στον τόπο τους; Νομίζω δεν τους ρώτησε κανείς και δεν είναι ξεκάθαρο αυτό το ζήτημα και είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Γι' αυτό το λόγο λέμε ότι, αυτή τη στιγμή στη Μεσσαρά πρόκειται να γίνει μια κοσμογονία. Όταν δηλαδή οι μελετητές του Μετσοβείου λένε ότι χρειάζεται να γίνει στρατηγικός πολεοδομικός σχεδιασμός, όπως το περιέγραψε και ο συνάδελφος ο Βιδάκης, στην ουσία λένε στη Μεσσαρά ορισμένα πράγματα τα οποία πώς να τα πιστέψεις;

Λένε, κάτι που δεν έγινε ποτέ στην Ελλάδα, δεν έχει γίνει σε κανένα μέρος, ότι το κράτος – που δεν σχεδιάζει – ξαφνικά θα πάρει μια περιοχή, θα σχεδιάσει ένα άλλο οικονομικό μοντέλο, θα κάνει πλήρεις μελέτες πολεοδομικές, θα δώσει κατεύθυνση και θα υποστηρίξει αυτό που τόσα χρόνια δεν υποστηρίζει, δηλαδή ποιοτική γεωργία και τουρισμό, ότι θα εφαρμόσει και θα εξασφαλίσει ουσιαστικές περιβαλλοντικές μελέτες αλλά και περιβαλλοντικούς ελέγχους σύμφωνα με ό,τι έχει βρεθεί και έχει κάνει η τεχνολογία και οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ότι όλα αυτά θα τα εξασφαλίσει, μα πώς να το πιστέψουμε; Πότε γίνανε και που αυτά τα πράγματα, γιατί να γίνουμε εδώ πρώτη φορά;

Και επίσης τους βάζουνε και σε ένα δίλημμα φοβερό, ότι όλα αυτά τα προβλήματα θα λυθούνε μόνο αν η περιοχή δεχτεί να φιλοξενήσει μια εμπορική βιομηχανική δραστηριότητα, γιατί δεν τα κάνουνε αυτά τα ίδια πράγματα χωρίς να φιλοξενηθεί τέτοια δραστηριότητα;

Για ποιο λόγο τελικά και πώς..., αυτό δεν είναι κάτι που αποκλείεται να γίνει, αλλά θέλει μία πραγματικά διαφορετική λειτουργία, διαφορετική λογική, διαφορετική αφετηρία, και αυτό θα βγει συμπληρώνοντας το τελευταίο που θέλω να πω, για να δούμε αυτή τη στιγμή και για ποιόν είναι η ανάπτυξη. Εγώ δεν θα συμφωνήσω με αυτό που είπε ο συνάδελφος ο Βιδάκης ότι το λιμάνι του Ηρακλείου έχει εξαντληθεί, ήδη πριν από ελάχιστο χρονικό διάστημα διπλασίασε τους φόρους του.

Λέω λοιπόν, αυτή η ιστορία με την γεωγραφική θέση είναι ένα καταπληκτικό επιχείρημα που το λέμε τόσα χρόνια τώρα, γιατί το λιμάνι, ακόμα και όταν ήταν πιο μικρό και τώρα που είναι πιο μεγάλο, δεν είναι γεμάτο από κοντέϊνερ αν αρκεί η γεωγραφική θέση από μόνη της για να το εξασφαλίσει αυτό.

Έχει να κάνει με τον συγκεντρωτισμό του Πειραιά που λένε ότι, μόλις έφτασε σε ένα μέγεθος να είναι ανταγωνιστικό λόγω μεγέθους με

άλλα λιμάνια της Μεσογείου που μάζευε όλη τη δουλειά. Δεν ασκήθηκε ποτέ όμως μια εθνική πολιτική λιμενική αποκέντρωση στα λιμάνια τα περιφερειακά, και μας είπε ήδη ότι αυτή τη στιγμή το λιμάνι του Ηρακλείου μπαίνει μέσα.

Εγώ νομίζω ότι ούτε με τα κρουαζιερόπλοια έχουμε εξαντλήσει τα περιθώρια, όμως γιατί δεν γίνεται μια μελέτη που να λέει τι είναι αυτό που περισσεύει και θα περισσέψει από το Ηράκλειο να το βάλουμε κάτω στο νότο;

Θέλω να πω το πιο ουσιαστικό, που δεν το είπα ακόμα, και που τελικά νομίζω ότι είναι ένα κομβικό σημείο του γιατί πρέπει να γίνει αυτό το λιμάνι. Δεν είναι πρώτη φορά που επενδυτές ζητάνε από την Ελλάδα και από το λιμάνι του Ηρακλείου ότι θέλουνε χώρους για να αναπτύξουνε τέτοιου είδους δραστηριότητες, εγώ θυμάμαι πριν από 15 χρόνια υπήρχε τέτοιο αίτημα, δεν θυμάμαι από πού.

Λέγανε λοιπόν, μας εξασφαλίσετε κάποιους όρους λειτουργίας που να περιλαμβάνουνε μέσα ειδικό εργασιακό καθεστώς, σταθερούς μισθούς; Το ζητούσανε σε μια εποχή πληθωρισμού που γινόταν χαμός, όχι σήμερα.

Εξασφαλίσετε ότι δεν θα γίνονται απεργίες; Εξασφαλίσετε τέτοιου είδους συνθήκες για να μπορέσουμε εμείς να επενδύσουμε να σας φτιάξουμε και την τέσσερα προβλήτα να μην χρειαστείτε να πάρετε τα 7 δις που πήραμε μετά από το Ταμείο Συνοχής για να την φτιάξουμε; Δεν είναι ότι δεν ήταν γνωστά αυτά τα πράγματα και ότι δεν τα αντιμετώπισανε όλες οι διοικήσεις εδώ του Ηρακλείου, φαντάζομαι ότι ανάλογα πράγματα θα ζητούσαν και στα υπόλοιπα λιμάνια.

Ήδη αν παρακολουθείτε τις εφημερίδες όλο το χειμώνα γίνεται φασαρία και απεργίες, κόντεψε να μείνει Χριστουγεννιάτικα χωρίς προϊόντα η χώρα από τις απεργίες που γίνονται στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, ακριβώς επειδή θέλει το Υπουργείο Ναυτιλίας να ιδιωτικοποιήσει τους σταθμούς παροχής υπηρεσιών του εμπορικού λιμανιού.

Είναι πάρα πολύ μεγάλη ευκαιρία για την Κυβέρνηση, για το Υπουργείο Ναυτιλίας να φτιάξει ένα καινούριο λιμάνι, που απ' αρχής θα είναι φτιαγμένο και θα βασίζεται πάνω σε μια σύμβαση παραχώρησης ή στα ΣΔΙΤ, όπως είπε ο συνάδελφος ο Βιδάκης, γιατί πρωτογενώς θα μπόυνε από το παράθυρο οι εργασιακές σχέσεις αυτές, πρωτογενώς θα μπορούνε να δώσουνε σ' αυτούς που το ζητάνε, όχι στον Πειραιά που είναι δύσκολο, όχι στη Θεσσαλονίκη που είναι δύσκολο, αλλά ένα καινούριο λιμάνι που θα μπορεί να έχει αυτούς τους εργασιακούς όρους.

Και νομίζω ότι εκεί βρίσκεται ένα πολύ μεγάλο μυστικό, του γιατί θέλουμε να βάλουμε μια δραστηριότητα που δεν την χρειάζεται η Μεσσαρά; Του γιατί χρειάζεται να δώσουμε αντισταθμιστικά στη Μεσσαρά για να την δεχτεί και να της δώσουμε αυτά που ονειρεύεται, και που η Κρήτη τα είχε ξέρετε τότε συνάδελφοι; Η Κρήτη τον καιρό που έπαιζε αυτό το ρόλο, επειδή είχε αυτή τη γεωγραφική θέση και σε συνδυασμό με αυτό, ήταν τον καιρό που ήταν μια κραταιά δύναμη στη Μεσόγειο και στον κόσμο, όπου ήταν μια δύναμη ισχυρή πολιτικά και οικονομικά και μπορούσε να ασκεί διεθνή για την εποχή εκείνη πολιτική, με όρους που θα τους καθόριζε η ίδια, όχι με όρους που καθορίζονται από το διεθνές εμπόριο, από την διεθνή αγορά, με όρους

παγκοσμιοποίησης που λέει ότι μια και δεν έχουμε λεφτά να βρούμε έναν που θα επενδύσει.

Και πως θα είναι αυτό το λιμάνι συνάδελφοι, ανοιχτό; Ανοιχτό θα είναι βέβαια, γιατί μία έξυπνη διαχείριση με παγκοσμιοποιημένους όρους σημαίνει ότι, φτιάχνουν το λιμάνι κάποιοι επενδυτές, συνδυάζονται με τους διαχειριστές και μετά από γύρω – γύρω παίρνουνε αυτούς που θα περνούνε.

Έχουνε όμως ήδη καθοριστεί οι όροι και το λένε και οι μελετητές του Μετσοβείου ότι είναι κρίσιμο σημείο, και σας το είπα προηγουμένως, το θέμα του πως θα διαπραγματευτεί η Κυβέρνηση η δικιά μας αυτούς τους όρους για να δούμε και τι όφελος θα έρθει, όχι μόνο στη Μεσσαρά – που είναι εξαιρετικά αμφίβολο – αλλά και τι όφελος θα έρθει συνολικά για την εθνική οικονομία από αυτή την ιστορία, πέρα από το ότι την πρώτη στιγμή της κατασκευής του θα δημιουργήσει μία αλματώδη άνοδο των δεικτών ανάπτυξης.

Γι' αυτό εμείς λέμε, πραγματικά ας κάτσουμε να μελετήσουμε τι λιμάνι είναι αυτό που συνδέεται με την οικονομία της περιοχής, εμπορικό, τουριστικό, χωρίς όρια. Αν το προβλέπει και το χωροταξικό, που το προβλέπει, και μπορέσουμε να δούμε τι λιμάνι είναι αυτό που εξυπηρετεί την περιοχή και αν αποδειχτεί ότι χρειάζεται, αυτό να πάμε να κάνουμε και μόνο αυτό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Βάννα να ρωτήσω κάτι; Επειδή κάπως διαφοροποιήθηκαν από την εισήγηση, θέλεις η εισήγηση να μπει στα πρακτικά στο τέλος;

**ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ:** Μεγάλο μέρος αυτών που είπα είναι η εισήγηση.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Είναι μέσα, θες να πεις στο τέλος;

**ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ:** Αν θέλετε να επισυναφθεί.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Να επισυναφθεί, εντάξει.

**ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ:** Επειδή έχω προσθέσει και άλλα θέματα, καλύτερα να..

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Εντάξει, θα επισυναφθεί στο τέλος.

Η επόμενη είναι η Δημοκρατική Ένωση Μηχανικών, μετά. Η Δημοκρατική Κίνηση Μηχανικών; Ο συνάδελφος Καπετανάκης.

**ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗΣ:** Αγαπητοί προσκεκλημένοι και αγαπητοί συνάδελφοι, καταρχήν είμαι πολύ ικανοποιημένος διότι ένα τόσο σημαντικό θέμα, όπως είναι η δημιουργία ενός τόσο μεγάλου αναπτυξιακού έργου, συζητιέται σήμερα στο Τεχνικό Επιμελητήριο παρουσία όλων αυτών οι οποίοι θα είχαν κάτι να πουν και κάτι να προσθέσουν πάνω στο θέμα αυτό.

Αυτό που διέκρινα σήμερα και γενικότερα όλο τον τελευταίο καιρό που διαβάζω διάφορα δημοσιεύματα, όχι μόνο σε ότι αφορά το λιμάνι στο Τυμπάκι, αλλά και άλλα μεγάλα αναπτυξιακά έργα τα οποία μπορώ να

πω ότι λείπουν από τον τόπο μας, όπως για παράδειγμα – εκτός από το λιμάνι του νότου – είναι η μαρίνα του Δερματά, είναι μια μεγάλη επένδυση που σχεδιάζεται να γίνει στην Μονή Τοπλού, το Φράγμα Αποσελέμη πριν από κάμποσο καιρό, βλέπω ότι δεν έχουμε συνηθίσει στο να γίνονται μεγάλα έργα στο νησί μας και υπάρχει μία διστακτικότητα και επιφυλακτικότητα. Αυτή είναι βέβαια εποικοδομητική, διότι μέσα από τον προβληματισμό μπορούμε να θέσουμε τους όρους βάσει των οποίων μία μεγάλη επένδυση μπορεί να γίνει με τους σωστούς όρους, ούτως ώστε να μην αποβεί σε βάρος μας.

Για το λιμάνι τώρα στο Τυμπάκι, έχω ακούσει με μεγάλη προσοχή όλα αυτά που είπαν όλοι πριν από μένα. Θα πρέπει να λάβουμε όλοι καταρχήν υπόψη μας ότι, η έκθεση αυτή του Μετσόβειου Πολυτεχνείου είναι μόνο μια έκθεση, η οποία επιφανειακά μας δίνει κάποια στοιχεία για τα οποία μπορούμε να αρχίσουμε να χωνεύουμε σιγά – σιγά ένα τόσο μεγάλο θέμα.

Θα πρέπει λοιπόν να είμαστε επιφυλακτικοί και να περιμένουμε τις λεπτομερέστερες μελέτες, οι οποίες αναλυτικότερα θα μας δώσουν τα στοιχεία προκειμένου να έχουμε μια πιο εμπειριστατωμένη άποψη.

Τα πλεονεκτήματα που διακρίνω εδώ μέχρι τώρα για την επένδυση αυτή, είναι όπως μας είπε ο Βιδάκης και ο οποίος ήταν κατατοπιστικότερος, είναι η γεωγραφική θέση της Κρήτης, η οποία ανέκαθεν, από τα αρχαία χρόνια έπαιζε εμπορικό ρόλο για όλη τη Μεσόγειο. Αυτό λοιπόν που δεν το έχουμε εκμεταλλευτεί μέχρι σήμερα, ίσως είναι μια ευκαιρία να μπορέσουμε να το κάνουμε.

Η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής είναι αναπόφευκτη, διότι όταν γίνεται μια επένδυση ένα δισ και παραπάνω ευρώ σε μια περιοχή, είναι αδύνατον κάποια – αν όχι τα περισσότερα – από τα ίδια τα χρήματα να μην μείνουν μες την ίδια την περιοχή, να καταναλωθούν εκεί, είτε σε ντόπια προϊόντα, είτε σε διανυκτερεύσεις ξενοδοχείων, είτε σε προσφορά εργασίας, είτε οτιδήποτε άλλο.

Επίσης η δημιουργία νέων δραστηριοτήτων, παράλληλα με τις υφιστάμενες θα έλεγα εγώ, δηλαδή πέρα από τον τουρισμό και την αγροτική παραγωγή, ο τουρισμός ο οποίος βέβαια αναπόφευκτα ίσως θα επηρεαστεί πολύ κοντά στο λιμάνι, αλλά νομίζω ότι σε μια λίγο μεγαλύτερη απόσταση δεν νομίζω ότι θα έχει ιδιαίτερες επιπτώσεις.

Να πω για παράδειγμα ότι έχουμε στη ΔΕΗ τα Λινοπεράματα, και λίγο παραπέρα, έχουμε τεράστιες ξενοδοχειακές μονάδες, οι οποίες νομίζω ότι δεν αντιμετωπίζουν κανένα πρόβλημα βιωσιμότητας.

Πέρα από αυτό θα έχουμε και άλλες δραστηριότητες, οι οποίες θα έχουν να κάνουν προφανώς με την παροχή υπηρεσιών στα πλοία, δηλαδή θα έχουμε μηχανολογικές επισκευές στα πλοία, για όλα αυτά τα πράγματα και ό,τι άλλο χρειάζεται.

Η προώθηση των ντόπιων αγροτικών προϊόντων διαμέσου του νέου λιμένα, του δρόμου Ηράκλειο – Τυμπάκι και του στρατιωτικού αεροδρομίου, νομίζω ότι θα αποφέρει θετικά αποτελέσματα σε ότι αφορά το κόστος των μεταφορών και άρα την ανταγωνιστικότητα των αγροτικών προϊόντων της περιοχής.

Τα παράλληλα έργα, αντισταθμιστικά – μέσα σε εισαγωγικά – θα τα ανέφερα, τα οποία θα γίνουν στην περιοχή, νομίζω ότι θα προσθέσουν στην περιοχή που γενικότερα σε άλλες περιοχές είναι κάτι το οποίο δεν

γίνεται. Δηλαδή όταν μία περιοχή δεν αναπτύσσεται γύρω από ένα μεγάλο αναπτυξιακό έργο, όπως για παράδειγμα στην Αθήνα όταν έγινε η Αττική οδός είδαμε ότι, παρά το ότι πέρασε μέσα από αστικές περιοχές ένας δρόμος πλάτους 60 μέτρων, είδαμε ότι γύρω από την Αττική οδό με τα παράλληλα έργα όλες οι περιοχές αναβαθμίστηκαν, έγιναν πάρκα, έγιναν γήπεδα, έγιναν διάφορα άλλα τα οποία απολαμβάνουν σήμερα οι πολίτες.

Θέλω να πιστεύω ότι, και με τη δημιουργία του λιμανιού ο χωροταξικός σχεδιασμός που θα γίνει σε όλη την περιοχή θα προσφέρει μία ωραία και μία ισόρροπη οικιστική κατάσταση, η οποία θα είναι απόρροια της δημιουργίας αυτού του λιμανιού.

Οι νέες θέσεις εργασίας, όχι μόνο για εργατικό προσωπικό που θα δουλέψει στην κατασκευή του λιμανιού, αλλά και για εμάς ως μηχανικούς, πιστεύω ότι αρκετοί από εμάς, τα παιδιά μας ή κάποιοι άλλοι, μηχανολόγοι, ηλεκτρολόγοι, πολιτικοί μηχανικοί, θα έχουν θέσεις εργασίας στο νέο λιμάνι.

Η ισόρροπη ανάπτυξη του νότου σε σχέση με το βορρά είναι ένα θέμα το οποίο πάντα συζητιόταν, δηλαδή η υπέρμετρη ανάπτυξη του βορρά και ο νότος, ο οποίος πέρα από αγροτικά προϊόντα δεν προσέφερε τίποτα άλλο, είναι και αυτό ένα θέμα.

Τα μειονεκτήματα της επένδυσης αυτής είναι αν μη τι άλλο οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Τα μεγάλα όμως έργα, επειδή ακριβώς είναι μεγάλα και επειδή τους δίνουμε πολύ μεγάλη σημασία πριν από την εκτέλεση τους, συνήθως έχουνε μεγαλύτερες πιθανότητες να ελεγχθούν περισσότερο περιβαλλοντικά από διάφορα μικρά έργα τα οποία περνάνε απαρατήρητα και πολλές φορές δεν έχουνε καμία περιβαλλοντική πρόβλεψη.

Οι κοινωνικές επιπτώσεις θα είναι φυσικά πάλι μεγάλες, η αλλαγή του κοινωνικού ιστού, δηλαδή με το τι ασχολούνται οι άνθρωποι σήμερα, με το τι θα ασχολούνται μετά από 10 – 15 – 20 χρόνια είναι και αυτό ένα θέμα, αλλά το έχουμε ζήσει. Δηλαδή και στο βορρά πριν από μερικά χρόνια στη Χερσόνησο ή στα Μάλια ήταν όλοι αγρότες ή ψαράδες, σήμερα ασχολούνται όλοι με τον τουρισμό. Δεν νομίζω ότι υπάρχει κανένα ιδιαίτερο πρόβλημα σε αυτό, άλλωστε είμαστε σε μια εποχή που όλα εξελίσσονται ραγδαία και θα πρέπει να προσαρμοζόμαστε σε όλες αυτές τις προκλήσεις.

Η άποψη μας είναι ότι λέμε ναι στο λιμάνι, αλλά θα πρέπει να δώσουμε μεγάλη σημασία στην ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, θα πρέπει να γίνει μια ενημέρωση στις τοπικές κοινωνίες ούτως ώστε να μην είμαστε απλά αρνητικοί, αλλά να είμαστε περισσότερο διαλλακτικοί και να κοιτάξουμε να δούμε πως θα κάνουμε το έργο με τις μικρότερες δυνατές επιπτώσεις και όχι πώς να μην κάνουμε άλλο ένα μεγάλο έργο στον τόπο μας.

Οι εμπλεκόμενοι Δήμοι και όλοι οι τοπικοί φορείς θα πρέπει να το δουν σαν μία επενδυτική ευκαιρία, η οποία θα έχει άμεσο οικονομικό όφελος στην περιοχή, και επίσης θα πρέπει να το δουν σαν μία ευκαιρία αναβάθμισης της περιοχής αυτής.

Μέχρι στιγμής νομίζω ότι δεν μπορούμε να πούμε κάτι άλλο, διότι τα στοιχεία που έχουμε είναι πιστεύω σε στάδιο εκθέσεως όπως είπαμε,

θα πρέπει λοιπόν να περιμένουμε και να μην είμαστε αρνητικοί σε κάτι το οποίο ουσιαστικά δεν το έχουμε δει ακόμα.

Ευχαριστώ πολύ. (αλλαγή κασέτας)

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Παπαδογιάννης.

**ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Είπατε στην τελευταία σας πρόταση να μην είμαστε αρνητικοί επειδή δεν ξέρουμε αρκετά, εγώ θα έλεγα να μην είμαστε και θετικοί πριν να μάθουμε αρκετά.

Είπατε επίσης σε ένα άλλο σημείο ότι, αναπτύχθηκαν τα Λινοπεράματα ως τουριστικός προορισμός, παρότι υπάρχει η ΔΕΗ εκεί, είναι νομίζω δύο τελείως διαφορετικά πράγματα. Ήθελα να σας κάνω μια πολύ απλή ερώτηση, θα πηγαίνατε εσείς να κάνετε τουρισμό σε ένα λιμάνι τέτοιο δίπλα;

**ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗΣ:** Όταν είπα ότι δεν πρέπει να είμαστε αρνητικοί αυτό που εννοώ είναι ότι, θα πρέπει να είμαστε καταρχήν θετικοί σε οποιαδήποτε μεγάλη επένδυση, διότι είναι κάτι το οποίο το επιζητούμε. Εγώ τουλάχιστον, αυτή είναι η άποψη μου, είναι δηλαδή μία φιλοσοφία αντιμετώπισης και όχι να είμαστε ας πούμε μίζεροι και αρνητικοί προς κάθε τι το οποίο μας φοβίζει και φοβόμαστε να το αγγίξουμε.

Σε ότι αφορά τώρα τα Λινοπεράματα. Σαφώς και δεν θα έπρεπε να είναι εκεί ένα εργοστάσιο της ΔΕΗ, αλλά από τη στιγμή που υπάρχει βλέπουμε ότι είναι ένα παράδειγμα το οποίο μας δείχνει ότι, σε μια πολύ μικρή απόσταση από μία εγκατάσταση, η οποία είναι κατά τη γνώμη μου πολύ χειρότερη περιβαλλοντικά απ' ότι είναι ένα λιμάνι και μια εγκατάσταση η οποία είχε κατασκευαστεί πριν από τόσα πολλά χρόνια, και σαφώς οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι πολύ χειρότερες από ένα λιμάνι. Αν μπειτε μέσα στη ΔΕΗ να δείτε μόνο το νερό του Αλμυρού τι γίνεται εκεί μέσα θα δείτε πραγματικά ότι είναι πολύ επιβαρημένη περιοχή, παρόλα αυτά υπάρχει τουριστική ανάπτυξη.

Δηλαδή το θέτω ως μέτρο σύγκρισης, ως κακό μέτρο σύγκρισης για το λιμάνι, το οποίο θα είχε πολύ μικρότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις από το εργοστάσιο αυτό της ΔΕΗ. Ως κακό παράδειγμα το θέτω το εργοστάσιο, διότι το λιμάνι θα κατασκευαστεί το 2000 κάτι, το εργοστάσιο αυτό ήταν πριν από τόσα χρόνια, παρά ταύτα μετά από την κατασκευή του εργοστασίου της ΔΕΗ αναπτύχθηκε τουριστικά η ευρύτερη περιοχή.

**ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Ναι, δεν μου απαντήσατε όμως στο ερώτημα μας – αν θα πηγαίνατε να κάνετε τουρισμό δίπλα σε ένα λιμάνι, να βλέπετε τα κοντέινερ να μπαίνουν και να βγαίνουν.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Να απαντήσω εγώ, το Ρότερνταμ έχει ένα τεράστιο λιμάνι..... Όχι, έκανε μια ερώτηση, αν ικανοποιήθηκε από την απάντηση καλώς ή όχι, εντάξει;

**ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗΣ:** Το θέμα δεν είναι..., αυτή την απάντηση δεν είναι ανάγκη να την δώσω εγώ. Εγώ αν πήγαινα ή αν δεν πήγαινα διακοπές σε ένα τέτοιο μέρος δεν έχει σημασία από τη στιγμή που χιλιάδες άλλοι

το κάνουν. Δηλαδή η προσωπική μου επιλογή στις διακοπές δεν νομίζω ότι επηρεάζει την συζήτηση.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ακριβώς, τελείωσε, από την Δημοκρατική Πανεπιστημονική Κίνηση Μηχανικών, ο συνάδελφος Ορφανός.

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Το λιμάνι στο νότο της Κρήτης ή στη Μεσσαρά, ή στο Τυμπάκι, είναι ένα θέμα καθαρά πολιτικό ή να το πω αλλιώς θέμα πολιτικής επιλογής αν θα γίνει και με ποιους όρους θα γίνει εκεί πέρα. Φυσικά έχει και τις τεχνικές, τις τεχνοκρατικές του πλευρές, τις περιβαλλοντικές και τις άλλες, αλλά είναι όμως σε τελευταία ανάλυση ένα θέμα καθαρά πολιτικής επιλογής.

Έχουμε κάνει, ως παράταξη στην προηγούμενη συνεδρίαση και φοβούμαι ότι έχουνε πυκνώσει τώρα τα θέματα στα οποία θα επιβεβαιωνόμαστε σε κάθε συνεδρίαση, έχουμε κάνει την εκτίμηση ότι Τεχνικό Επιμελητήριο Ανατολικής Κρήτης, όπως και το Τεχνικό Επιμελητήριο συνολικά, είναι σε αδυναμία να πάρει θέση σε τέτοια ζητήματα σοβαρά, ακριβώς επειδή δεν θέλει να θίξει την πολιτική τους διάσταση ή να το πω αλλιώς, επειδή θέλει την πολιτική τους διάσταση αυτών των ζητημάτων να την περάσει με μισόλογα, αβρός ποσής, να μην πάρει θέση δηλαδή στο καθαρά πολιτικό ζήτημα, που σε τέτοια ζητήματα είναι πιο; Το αν ο φορέας θα είναι δημόσιου συμφέροντος ή αν θα είναι ιδιωτικού συμφέροντος ξένων ή ντόπιας εθνικότητας.

Αυτό είναι το βασικό πολιτικό ζήτημα στο οποίο δεν θέλει να πάρει θέση το Τεχνικό Επιμελητήριο, κατανοητή η θέση της ΔΚΜ, κατανοητή η θέση της ΠΑΣΚ, κατανοητή αν θέλετε και η θέση των πολιτικών φορέων πίσω από αυτές τις παρατάξεις, αλλά όμως αυτό είναι το ζήτημα.

Και για να το πούμε λίγο πιο απλά αυτό το ζήτημα, δηλαδή το δημόσιο συμφέρον ή το ιδιωτικό συμφέρον, κοιτάξτε να δείτε, και ως τεχνικούς μας υποβαθμίζει, και ως Τεχνικό Επιμελητήριο το θέμα μας υποβαθμίζει, το να μαθαίνουμε να συζητάμε για όλα αυτά τα σοβαρά ζητήματα τα αναπτυξιακά, το λιμάνι της Μεσσαράς, η ανάπτυξη της Σητείας, ο κόλπος Δερματά, το αεροδρόμιο στο Καστέλλι, όλα αυτά τα ζητήματα που συνδέονται – τα είχαμε πει και στην προηγούμενη φορά – και με την επαγγελματική μας αξιοπρέπεια, και την επαγγελματική στάθμη των μηχανικών. Να συζητάμε λοιπόν για όλα αυτά τα ζητήματα αγνοώντας στην ουσία ή κάνοντας πως δεν βλέπουμε, πράγμα που υποτιμά και τη νοημοσύνη μας κάνοντας πως δεν βλέπουμε.

Το ότι εμείς λοιπόν αν δεν απαντήσουμε στο αν θα είναι δημόσιου συμφέροντος ή ιδιωτικού αυτά τα έργα, στην ουσία καλούμαστε να εκφράσουμε γνώμη ή να διαθέσουμε όλες τις τεχνικές μας γνώσεις στο να πούμε στον τάδε, στην τάδε πολυεθνική ή να πούμε στην τάδε πολυεθνική εταιρεία πως θα κάνει τις επενδύσεις της στο λιμάνι του Τυμπακίου καλύτερα, και αν είναι δυνατόν να έχει και μεγαλύτερη κερδοφορία, χωρίς να είμαστε ούτε καν δηλαδή έμμισθοι, χωρίς να έχουμε χρεωθεί, χωρίς να μας έχει ανατεθεί η μελέτη. Είτε ως μηχανικοί – είτε ως Τεχνικό Επιμελητήριο θα γνωμοδοτούμε για να παίρνει την γνωμοδότηση μας η τεχνική εταιρεία, η πολυεθνική εταιρεία που θα κάνει την επένδυση πως θα την κάνει καλύτερα, πως θα πάρει υπόψη και

κάποια προβληματάκια που έχουνε οι κάτοικοι της περιοχής, ώστε να δώσει και κάποια αντισταθμιστικά οφέλη για να μην φωνάζουνε, να βάλει και κάποιους όρους και προϋποθέσεις στην επένδυση της, που θα ικανοποιήσει και εμάς τους κατοικήσιμους που θέλουμε να μας πάρει και εμάς κάποιος υπόψη, αλλά στην ουσία θα γνωμοδοτούμε τζάμπα για να κάνουνε αυτοί τις επενδύσεις τους και να ανεβάζουν αυτοί την κερδοφορία τους.

Εάν λοιπόν δεν το καταλάβουμε αυτό, ότι δεν μπορούμε εμείς ως τεχνικοί ούτε ως Τεχνικό Επιμελητήριο να παίζουμε τέτοιο ρόλο, ας τον παίζουνε οι τεχνικοί τους σύμβουλοι αυτών των εταιρειών, οι οποίοι είναι και υψηλά αμειβόμενοι. Και ότι στο βαθμό που εμείς θα περιορίζουμε το ρόλο μας σε αυτή την γνωμοδότηση προς τους ιδιώτες που θα κάνουνε τη «Χ» επένδυση, ε! τότε είμαστε άξιοι της μοίρας μας.

Εγώ λέω λοιπόν ότι, δεν μπορούμε να περιοριζόμαστε σε αυτό το ρόλο, αυτό ήταν το ένα.

Να πω σε σχέση με την όλη ιστορία του λιμανιού της Μεσσαράς ότι, θεωρώ ότι ο Γιώργος ο Βιδάκης σήμερα – που να πω ότι εκπροσωπεί και την Κυβέρνηση – γιατί στην ουσία πρόκειται για ένα κυβερνητικό σχεδιασμό εδώ πέρα, έτσι δεν είναι; Και ως Πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένα κατά κάποιο τρόπο δεν μας είπε μόνο τους σχεδιασμούς της Ανώνυμης Εταιρείας και του Διοικητικού της Συμβουλίου, αλλά και του σχεδιασμού της Κυβέρνησης, αυτό μας ενδιαφέρει για να είναι και πιο έγκυρο.....Τέλος πάντων, ο Οργανισμός Λιμένα Α.Ε. εκφράζει όμως όχι μόνο τους δικούς της σχεδιασμούς, αλλά και τους σχεδιασμούς της Κυβέρνησης.....Λιμενική πολιτική του κράτους, μην τσακωθούμε τώρα, εκφράζει την πολιτική της Κυβέρνησης.

Λοιπόν, ναι, εντάξει, με την ορολογία τη δικιά σου, αυτό λέω και εγώ, ότι εκφράζει την πολιτική της Κυβέρνησης και μας ενδιαφέρει λοιπόν αν, αυτά που εκτίθενται εδώ πέρα απόψε ή και δημόσια όλο το προηγούμενο διάστημα, απηχούνε όντως τις προθέσεις και τους σχεδιασμούς της Κυβέρνησης.

Σε αυτό λοιπόν εγώ θέλω να πω ότι, θεωρώ ότι – και η προσωπική έκφραση του Γιώργου απόψε – ότι, πέρασε η εποχή που μιλούσαμε με μισόλογα, δεν ισχύει. Θεωρώ ότι όλα αυτά τα χρόνια και απόψε, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για το θέμα του λιμανιού της Μεσσαράς, του Νότου, εκφράζεται με μισόλογα, εκφράζεται παραπλανητικά, δεν δίνει πλήρη και ακριβή στοιχεία για τις προθέσεις της. Στην ουσία κάνει αυτό που λίγο είπε και ο συνάδελφος Καπετανάκης προηγούμενα, κατά κάποιο τρόπο δηλαδή βολιδοσκοπεί την κοινή γνώμη, ζυμώνει τους φορείς για κάποιους σχεδιασμούς και απόψεις.

Είπε να προετοιμαστούμε, είπες προετοιμάζεται η κοινή γνώμη, προετοιμαζόμαστε εμείς με τη συζήτηση να αποδεχτούμε κάποια ζητήματα ή να ωριμάσουνε μέσα μας, προετοιμαζόμαστε, αυτή την έκφραση χρησιμοποίησες, προετοιμαζόμαστε να τα σκεφτούμε και να αποδεχτούμε ορισμένα πράγματα. Αυτό λέω εγώ ότι είναι μια βολιδοσκοπηση, είναι μια ζύμωση, ευρέως διαδεδομένη μέθοδος τα τελευταία χρόνια, πριν κάποια Κυβέρνηση – κάποια εξουσία πει ότι αυτό θα κάνω, να βολιδοσκοπεί την κοινή γνώμη.

Κοιτάξτε να δείτε, δεν θεωρώ εγώ ότι το να βολιδοσκοπεί την κοινή γνώμη κάποιος ακόμα και με εντεταλμένες μελέτες, και λυπούμαι επειδή αναφέρομαι στον Πρύτανη του Πολυτεχνείου, με μελέτες που τους λένε βγες και πες πέντε πράματα, έτσι που να βοηθήσεις και εσύ να προετοιμαστεί ο κόσμος να αποδεχτεί κάποιες καταστάσεις ή να ζυμώσουμε την κοινή γνώμη. Λυπούμαι που το λέω, δεν συνεισφέρει ο Πρύτανης.....Μα με συγχωρείτε, λέω για τις απόψεις της παράταξης μου. Μπορεί να διαφωνείτε, αλλά και εγώ διαφωνώ με αυτά που λέτε..... Όχι, όχι, να μην με διακόψετε, να ακούσετε αυτά που λέω, διαφωνώ με αυτά που λέτε και διαφωνείτε με αυτά που λέω, να πει ο καθένας την άποψη του, άποψη έχουμε εμείς...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Εγώ διαφωνώ...

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Άποψη έχουμε να την ακούσετε.....Όχι δεν είναι διαστρέβλωση, λέω λοιπόν το εξής.....Κοιτάξτε, όλα αυτά που έχουν ειπωθεί τα τελευταία χρόνια δεν νομίζω ότι πρέπει να τα παίρνουμε τοις μετρητοίς, ότι δηλαδή απηχούνε ειλικρινά τις προθέσεις και τους σχεδιασμούς της Κυβέρνησης, ακόμα και του ΠΑΣΟΚ, αν θέλετε να αναφερθώ και σε αυτά που λέει η ανακοίνωση της ΠΑΣΚΕ, ή αυτά που λέει το χωροταξικό σχέδιο για τα λιμάνια του Τυμπακίου και της Ιεράπετρας, το εγκεκριμένο, στο οποίο θα αναφερθώ να πω δυο λόγια παρακάτω, δεν πρέπει να τα παίρνουμε τοις μετρητοίς διότι οι άνθρωποι βολιδοσκοπούνε.

Δεν είναι σωστό, νομίζω εγώ, τη στιγμή που αυτοί βολιδοσκοπούνε εμάς να μας κάνουν ντε και καλά να στοιχειθούμε και να απαντήσουμε πάνω στα διλήμματα και τα ερωτήματα που βάζουν οι ίδιοι, θέλετε λιμάνι στη Μεσσαρά; Θέλετε λιμάνι στο Τυμπάκι; Δηλαδή θα το θεωρήσω υποτιμητικό για την νοημοσύνη μας, ως μηχανικούς, ως Επιμελητήριο, ως παρατάξεις να απαντήσουμε μ' ένα ναι ή με ένα όχι, διότι θεωρώ ότι δεν είναι αυτό που τους ενδιαφέρει.

Θεωρώ ότι παραπλανητικά επίσης λανσάρονται, όλα όσα λανσάρονται, περί του αν θα είναι διαμετακομιστικό, αν θα έχει και εμπορική επιβατική κίνηση, αν θα είναι και για κρουαζιερόπλοια κ.λ.π. Δεν είναι έτσι τα πράματα, δεν θεωρώ ότι αυτός είναι ο προβληματισμός τους, θεωρώ ότι είναι υποκριτικός ο προβληματισμός που δίνουνε σε εμάς για να τοποθετηθούμε, και κατά συνέπεια δεν θεωρώ ότι είναι σοβαρό να τοποθετηθούμε σ' αυτά τα ερωτήματα έτσι όπως μας τα βάζουνε, και θα το εξηγήσω.

Μου θυμίζει λίγο, θα το εξηγήσω με ένα παραλληλισμό, μου θυμίζει όλη η ιστορία της ζύμωσης γύρω από το λιμάνι της Μεσσαράς, γιατί σε φάση ζύμωσης βρισκόμαστε, μου θυμίζει λίγο το αεροδρόμιο του Καστελλίου, υπάρχουν ομοιότητες, υπάρχουν και διαφορές.

Δηλαδή, κοιτάξτε, το αεροδρόμιο του Καστελλίου είχε ξεκινήσει η συζήτηση και το Επιμελητήριο συμμετείχε σε αυτή τη συζήτηση από αφορμή την ακαταλληλότητα του αεροδρομίου του Ηρακλείου, ναι ή όχι; Τι θα κάνουμε με το λοξό διάδρομο, είναι ανεπαρκές το αεροδρόμιο, κάναμε ολόκληρες συζητήσεις επί ετών στο Τεχνικό Επιμελητήριο – και άλλοι φορείς στο Ηράκλειο – για να συζητάμε αν θα είναι ο άλφα σχεδιασμός του λοξού διαδρόμου, απορρίφθηκε, άλλα δυο – τρία χρόνια

συζητάγαμε αν θα είναι ο δεύτερος σχεδιασμός του λοξού διαδρόμου και με όλη τη σοβαρότητα μάλιστα.

Συζητάγαμε πράματα τα οποία δεν ήταν σοβαρά, απ' ότι αποδεικνύεται, για να καταλήξουμε μετά από μια περιπέτεια και περιπλάνηση πολλών χρόνων, όπου εκφράζανε όλοι επιστημονικές απόψεις, να πούμε ότι δεν γίνεται κανένας λοξός διάδρομος, θα πάμε στο Καστέλλι. Το είχε πει η προηγούμενη Κυβέρνηση και θα έλεγα μάλιστα χωρίς ιδιαίτερες μελέτες.

Πρέπει να πω βέβαια ότι, ως προς την επιλογή της γεωγραφικής θέσης εμείς ως παράταξη, είτε στο Επιμελητήριο, είτε δημοτική παράταξη, την οποία επίσης εκφράζω στο Δήμο Ηρακλείου ή αν θέλετε και ως κόμμα το ΚΚΕ, είχαμε πάρει θέση θετική, ότι ως θέση το Καστέλλι είναι η καταλληλότερη θέση. Είχαμε πάρει θέση θετική, αλλά κοιτάzte να δείτε, επιλέχτηκε αυτή η θέση με απόρριψη όλων των συζητήσεων περί λοξού, χωρίς καμία τεχνοκρατική επιστημονική τεκμηρίωση από την προηγούμενη Κυβέρνηση, για να φτάσουμε στη σημερινή Κυβέρνηση η οποία μετά από μία καθυστέρηση τριών χρόνων δήλωσε ευθέως αυτό που λίγο – πολύ είχε δηλώσει ευθέως και η προηγούμενη, ότι δηλαδή στο Καστέλλι ναι αλλά με ιδιωτική επένδυση, δηλαδή το στυλ που είπε και ο Καραμανλής προχθές το Ελευθέριος Βενιζέλος.

Δηλαδή τι συζητάγαμε τόσα χρόνια; Συζητάγαμε ένα πρόβλημα υποτίθεται τεχνοκρατικό, υποτίθεται αναπτυξιακό, για να καταλήξουμε ότι όταν θα βρεθεί ο ενδιαφερόμενος επενδυτής θα γίνει το αεροδρόμιο στο Καστέλλι και μέχρι τότε δεν θα γίνει, αλλά όταν θα βρεθεί ο ιδιώτης θα γίνει.

Εμείς τι συζητάγαμε τόσα χρόνια; Αυτό που έλεγα πριν, εμείς συζητάμε τώρα τόσα χρόνια πως θα υποδείξουμε στον ιδιώτη επενδυτή που θα 'ρθει να κάνει το έργο, με ποιους όρους θα το κάνει καταλληλότερα. Αυτός είναι ο ρόλος μας; Αυτός θα το κάνει, αυτός θα κερδίσει, θα κάνει και τις μελέτες, εμείς τι ρόλο παίζουμε δηλαδή; Να προετοιμάζουμε την κοινή γνώμη να τα καταπίνει αυτά τα πράματα, δηλαδή όλα τα μεγάλα έργα ότι θα εκχωρούνται στους ιδιώτες;

Και να πω με την ευκαιρία κάτι για τα μεγάλα έργα, ο μόνος που δεν φοβάται τα μεγάλα έργα είναι ο λαός. Ο λαός θέλει μεγάλα έργα, υπάρχει αναπτυξιακό έλλειμμα εξαιτίας του τρόπου ανάπτυξης που είχε επιλεγεί τα προηγούμενα χρόνια. Λείπουν μεγάλα αναπτυξιακά έργα και δεν τα φοβάται ο κόσμος τα μεγάλα έργα και τα θέλει, και τα χρειάζεται η Ελλάδα και ο λαός, οι εργαζόμενοι και οι μηχανικοί.

Ο λαός φοβάται εσάς που κυβερνάτε, δεν φοβάται τα μεγάλα έργα, διότι ξέρει ο λαός ότι τα μεγάλα έργα που χρειάζεται ο λαός εσείς θα τα παραδώσετε για να πλουτίζουνε και να τα κατασκευάζουνε, για να πλουτίζουνε και να τα λειτουργούν οι ιδιώτες, οι πολυεθνικές, αυτό φοβάται, εσάς φοβάται, την πολιτική σας φοβάται και είναι κουμπωμένος ο κόσμος. Ο κόσμος χρειάζεται μεγάλα έργα, για το δημόσιο συμφέρον όμως και όχι όπως εσείς σχεδιάζετε να τα κάνετε. Δηλαδή εσείς εννοώ η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ή το ΠΑΣΟΚ.

Να πω ορισμένα τεχνικά στοιχεία γύρω από το πρόβλημα. Κοιτάzte να δείτε, καταρχάς θα συμφωνήσω και με τις διαπιστώσεις του κ. Βιδάκης στο τεχνικό ζήτημα, ότι δηλαδή το λιμάνι του Ηρακλείου είναι κορεσμένο από την άποψη την εμπορική, την επιβατική, και τα

κρουαζιερόπλοια τώρα που γίνεται μια προσπάθεια να μπούνε με τους όρους που το συζητάτε και από κει είναι κορεσμένο το πράμα, και από πλευράς έκτασης, και από πλευράς βάθους, και από πλευράς χερσαίων χώρων.

Συμφωνώ και με τις διαπιστώσεις που κάνει ο συνάδελφος ο Μπριλάκης, τις διαπιστώσεις του που λέει ότι το λιμάνι του Ηρακλείου είναι κορεσμένο. Ωραία, τι θα πει αυτό το πράμα; Θα πει ευθέως, και γι' αυτό λέω ότι η μέχρι τώρα συζήτηση για το λιμάνι της Μεσσαράς είναι παραπλανητική και ανειλικρινής, σημαίνει ευθέως ότι θα πρέπει να αναζητηθεί χώρος, λιμενικός χώρος, δηλαδή λιμάνι, λιμενική εγκατάσταση για διαμετακομιστικό εμπόριο. Αυτό μένει, αυτό αναζητούνε, δεν χωράει στο λιμάνι του Ηρακλείου, αναζητείται χώρος.

Όταν μας λέει η Κυβέρνηση ότι, ξέρεις, εμείς επιλέξαμε το λιμάνι του Τυμπακίου, το Τυμπάκι, και το συζητάμε και όλα αυτά τα ερωτηματικά, δηλαδή 8.400 ή 1.400 είναι δικαιολογημένα, και όλα τα υπόλοιπα ερωτηματικά δηλαδή που μπαίνουνε είναι δικαιολογημένα ερωτηματικά για την ειλικρίνεια των σχεδιασμών της Κυβέρνησης.

Όταν λοιπόν ψάχνουν να βρουνε χώρο για διαμετακομιστικό λιμάνι θέλω να πω ότι, και εμείς ως παράταξη αν κάνουμε την μεγάλη αφαίρεση να πούμε δηλαδή ότι δεν υπάρχει μια εξουσία των μονοπωλίων σήμερα που όλα τα λύνεις, σε όφελος των μονοπωλίων, αν υπήρχε μια λαϊκή εξουσία, θεωρώ ότι και αυτή θα έψαχνε για το που θα πάει ένα διαμετακομιστικό λιμάνι, θα το έψαχνε, χρειάζεται. Είναι εθνικής εμβέλειας εγκατάσταση, είναι εθνικής εμβέλειας επένδυση, είναι εθνικής εμβέλειας λειτουργία, χρειάζεται.

Για καθίστε τώρα να δούμε λίγο έτσι με την κοινή λογική, Κρήτη, η πρώτη σκέψη που θα ερχόταν στο μυαλό κάποιου απλοϊκού ανθρώπου, όχι τεχνικού επιστήμονα δηλαδή, σε σχέση με ένα διαμετακομιστικό λιμάνι αν δεν ήταν το λιμάνι του Ηρακλείου, που δεν μπορεί να είναι το λιμάνι του Ηρακλείου, που θα έπρεπε να πάει; Πείτε μου στο Θεό σας δηλαδή, υπάρχει καταλληλότερος άλλος χώρος δηλαδή από τον κόλπο της Σούδας; Μα υπάρχει; Πείτε μου με την κοινή λογική, όμως ο χώρος του κόλπου της Σούδας είναι δοσμένος στο ΝΑΤΟ, είναι στρατιωτική βάση, είναι στρατιωτική εγκατάσταση, αποκλείεται λοιπόν.

Μα πείτε μου τώρα, μια συζήτηση όπου δηλαδή έχει τέτοια δεδομένα και προαπαιτούμενα στον όποιο συλλογισμό, είναι συζήτηση με βάση το εθνικό συμφέρον; Είναι συζήτηση με βάση το συμφέρον ανάπτυξης του τόπου, είναι συζήτηση με βάση το συμφέρον του λαού;

Εδώ το πρώτο που θα έπρεπε να πει το Τεχνικό Επιμελητήριο και όλοι οι αρμόδιοι φορείς και μηχανικοί τεχνικοί, και πολιτικοί, είναι να φύγουν οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις από το λιμάνι της Σούδας και να δούμε πως αυτό, έχει τεράστιους χώρους και χερσαίους κ.λ.π., θα μπορούσε να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα και την εμπορική κίνηση και την επιβατική, και να γίνει και διαμετακομιστικό κέντρο και να σέβεται και το περιβάλλον. Και να δούμε πως θα παλέψουμε, γιατί δεν μπορεί κανείς να έχει εμπιστοσύνη σε Κυβερνήσεις σαν και αυτές που υπάρχουν σήμερα για την τήρηση των όρων περιβαλλοντικών επιπτώσεων κ.λ.π., να δούμε πως θα παλέψουμε για να εξασφαλιστούν αυτά τα πράματα. Δεν γίνεται συζήτηση για εκεί.

Εγώ σας λέω όμως ότι, όταν λέει η Κυβέρνηση ότι αν δεν δεχτούνε οι Τυμπακιανοί με δημοψήφισμα να πάει στο Τυμπάκι, θα γίνει το διαμετακομιστικό λιμάνι και θα γίνει αλλού, εγώ σας λέω ότι δεν έχει στο μυαλό της να το πάει στη Σούδα, θα το κάνει, που θα το κάνει;..... Είστε σίγουροι; Γιατί καθίστε τώρα δηλαδή, γιατί κάθεται ο Βαρδινογιάννης μέχρι τώρα σε όλη αυτή τη συζήτηση για το λιμάνι της Μεσσαράς και δεν μιλάει; Για να βάλουμε λίγο την κοινή λογική, έτσι; Γιατί κάθεται ο Βαρδινογιάννης και δεν μιλάει; Ο οποίος Βαρδινογιάννης έχει τον καλύτερο λιμενικό χώρο στη νότια Κρήτη, στην απόλυτη ιδιοκτησία του και τον χρησιμοποιεί χρόνια τώρα χωρίς κανείς να του κουνιέται, τους Καλούς Λιμένες, και δεν του κουνιέται κανείς. Και από άποψη ρευμάτων θαλάσσιων, και από άποψη δυνατοτήτων προσέγγισης μεγάλων πλοίων, και από άποψη εξυπηρέτησης διαμετακομιστικών έχει την καλύτερη εγκατάσταση.

Ξέρετε κάτι; Θα μου πείτε προφήτης είσαι ή κάνεις τώρα..., κάνω πολιτική εκτίμηση και θεωρώ ότι αυτή η πολιτική σκέψη που στηρίζεται και στον κοινό νου, άμα την βάλουμε κάτω όλοι, μπορεί να μας οδηγήσει σε κάποιες τέτοιες σκέψεις.

Κοιτάζτε να δείτε, όταν θα πετύχει η Κυβέρνηση η σημερινή μαζί με το ΠΑΣΟΚ τον στόχο της, να στοιχειθούμε οι Τυμπακιανοί, οι Μεσσαρίτες, οι Ηρακλειώτες, όλοι, πίσω από ένα ναι ή όχι στο Τυμπάκι, το οποίο θεωρώ ότι θα είναι το όχι, θεωρώ ότι θα είναι το όχι, πίσω από ένα όχι σε όλους τους όρους που σκέφτεται σήμερα και μας λέει με μισόλογα η Κυβέρνηση ε, τότε θα πει – και μάλιστα θα έχει και όλο το δίκιο η Κυβέρνηση να πει ότι ξέρετε, εντάξει, όχι θέλετε, δεν θα το φτιάξω το λιμάνι, δεν θα το φτιάξει στο Τυμπάκι, δεν θα το πάει στη Σούδα, δεν θα το πάει στην Ιεράπετρα, θα βγει και ο Βαρδινογιάννης θα πει ότι, ξέρεις, εδώ έχω έτοιμα να εξυπηρετήσω, να μπω και με ΣΔΙΤ, και με ποσοστά συμμετοχής, οι κινέζοι και ο Βαρδινογιάννης.

Είπε και ο φίλος μου ο Νώντας ο Σαρρής, γιατί να μην απευθυνθούμε στην ντόπια αστική τάξη; Στους ντόπιους εφοπλιστές να αναλάβουν αυτοί το κόστος της επένδυσης; Να το, έτοιμο είναι, που κάθεστε και ψάχνετε τώρα;

Θεωρώ λοιπόν ότι όλη αυτή η προπαγανδιστική εκστρατεία των τελευταίων χρόνων γύρω από το λιμάνι του νότου, είναι η προετοιμασία του εδάφους για να πούμε ένα ξερό όχι, απολίτικο, όχι στο συγκεκριμένο σχεδιασμό και για να προετοιμάσουμε το έδαφος αποδοχής αυτής της επένδυσης με την συμμετοχή ελλήνων και ξένων πολυεθνικών ομίλων κάπου αλλού στην Κρήτη. Εντάξει, φυσικά δεν είμαι προφήτης, μπορεί να μην είναι στους Καλούς Λιμένες, μπορεί να το κάνουν κάπου αλλού τελικά, στην Πελοπόννησο ή ξέρω εγώ κάπου αλλού.

Όμως αν όλη αυτή η συζήτηση των δύο – τριών χρόνων που διανύουμε καταλήξει σε ένα ξερό όχι ως προς το γεωγραφικό στοιχείο, ως προς το περιβαλλοντικό στοιχείο, ως προς κάτι τέτοια τεχνοκρατικά στοιχεία χωρίς να θίξει το πολιτικό στοιχείο, δηλαδή ποιανού ιδιοκτησία σε όφελος θα είναι, ποιανού τα οφέλη θα εξυπηρετήσει αυτό το λιμάνι; Πως θα συνδεθεί είτε σε τοπική εμβέλεια – είτε σε εθνική εμβέλεια με την εθνική οικονομία;

Αν δεν πιάσει τέτοια ερωτήματα αυτή η συζήτηση ε, τότε, όπου αλλού και να γίνει το λιμάνι, μετά την απόρριψη δηλαδή του Τυμπακίου,

θα είναι μία απόφαση για το λαό επιζήμια και κολοβή συζήτηση, διότι θα πει η όποια Κυβέρνηση είναι τότε στην εξουσία, δεν ξέρω ποια θα είναι τότε, γιατί αυτά τα έργα δεν θα τελειώσουν σε ένα – δυο χρόνια, βλέπετε το αεροδρόμιο του Καστελλίου πόσα χρόνια τραβάει και πόσα θα τραβήξει ακόμα, μπα θαρρούμε δηλαδή ότι το λιμάνι στη Μεσσαρά θα γίνει του χρόνου, θα τραβήξει καμιά δεκαετία αυτή η συζήτηση.

Όποια Κυβέρνηση λοιπόν θα είναι τότε θα έχει το επιχείρημα και θα πει, φάγαμε δέκα χρόνια να συζητάμε για το λιμάνι του νότου και είδατε ας πούμε δεν καταλήξαμε πουθενά, θα το κάνουμε εκεί με αυτούς τους όρους και τελείωσε, έτσι απολίτिका, δηλαδή τι απολίτिका; Πολιτικά, προς όφελος των ιδιωτικών συμφερόντων και χωρίς κανένα όφελος του λαού.

## ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Σε τι θα έχουμε συνεισφέρει εμείς σε όλη αυτή την συζήτηση; Σε τίποτα.....Μα γιατί, κοιτάξτε να δείτε, γιατί εσείς δεν έχετε απόφαση ακόμα πάρει, εσείς δεν έχετε πάρει απόφαση ακόμα να γυρίσετε την πλάτη στο ΠΑΣΟΚ και στη Νέα Δημοκρατία, γιατί εσείς έχετε πάρει απόφαση ζωής να συνεχίσετε να σας δουλεύουνε. Εσείς την έχετε πάρει αυτή την απόφαση να σας δουλεύουνε και να μην χρησιμοποιείτε τη κοινή νοημοσύνη, τον κοινό νου, για να δούμε ότι η ανάπτυξη προς όφελος του τόπου χρειάζεται άλλη λογική, χρειάζεται άλλη αντιμετώπιση, δεν μπορεί το δημόσιο συμφέρον να εξισώνεται με το συμφέρον ενός ιδιώτη.

Θα πω δυο πράματα για το χωροταξικό για να τελειώσω. Κοιτάξτε να δείτε, στο σύστημα που ζούμε, το έχουμε ξαναπεί και αυτό, είμαστε τεχνικοί αλλά πρέπει να την παίρνουμε αυτή την παράμετρο – την πολιτική που θα πω – υπόψη πάρα πολύ.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Πρόταση έχετε; Πρόταση έχετε;

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Ναι, βέβαια, θα την πω την πρόταση, είδες τώρα θες να με πεις να πω ναι ή όχι στο Τυμπάκι, θα την πω την πρόταση.

Λοιπόν κοιτάξτε, α! να πω ακόμα κάτι για το όχι, για το όχι της ενδεχόμενης κυβερνητικής απόφασης, το εξής, εάν η Κυβέρνηση μετά από όλη αυτή τη συζήτηση οδηγηθεί σε μια απόφαση που θα πει όχι στο Τυμπάκι το λιμάνι, όχι μόνο θα έχει το ελεύθερο να πάει να εγκαταστήσει ένα λιμάνι με τους όρους που θέλει όπου θέλει, αλλά θα έχει παρακαμφθεί – και παρακαλώ να το προσέξουμε αυτό το στοιχείο – και ένα πάρα πολύ σημαντικό αίτημα της ανάπτυξης της Μεσσαράς και της περιοχής του Τυμπακίου, θα έχει παράκαμψη.

Δηλαδή εδώ και χρόνια υπάρχει αίτημα, αυτή η περιοχή η ευλογημένη να το πω έτσι αγροτικά, πως θα αναπτυχθεί παραπέρα, υπάρχει αίτημα αξιοποίησης του αεροδρομίου του Τυμπακίου για πολιτική χρήση ή για οικονομική εμπορική χρήση, υπάρχει αίτημα να ολοκληρωθεί ο οδικός άξονας Ηρακλείου – Μεσσαράς τόσα χρόνια, όλα αυτά τα πράματα που θα συμβάλανε σε μια ουσιαστική ανάπτυξη της περιοχής, όλα αυτά τώρα έχουνε παραμεριστεί και συζητάμε αν θα γίνει λιμάνι ή δεν θα γίνει λιμάνι.

Θα 'ρθει λοιπόν η Κυβέρνηση, η όποια Κυβέρνηση και θα πει, δεν θέλετε λιμάνι; Εμείς σας το είπαμε, το έλεγε και το χωροταξικό, σας είπαμε να κάνουμε αλλά εσείς δεν θέλετε. Ε, θα το πάμε το λιμάνι αλλού και τέλειωσε και η ανάπτυξη της Μεσσαράς, ούτε αεροδρόμιο, ούτε δρόμο, ούτε αγροτική ανάπτυξη, ούτε τουριστική ανάπτυξη, ούτε κρουαζιερόπλοια, ούτε από τα υπόλοιπα. Δηλαδή εδώ θα καθόμαστε να ψαχνόμαστε μετά για άλλους όρους.

Θέλω να πω ότι, αυτή η συζήτηση ανάμεσα στις άλλες πονηρές πολιτικές σκοπιμότητες θεωρώ ότι έχει και το πώς θα καταφέρει να οδηγήσει την παράκαμψη του αιτήματος της ανάπτυξης της Μεσσαράς.

Λοιπόν να 'ρθω να πω για το χωροταξικό δυο πράματα, που πρέπει να τα παίρνουμε υπόψη σαν μηχανικοί που είμαστε. Εμείς είμαστε μηχανικοί που λέμε ότι χρειάζονται μελέτες σε όλα τα πράματα, όμως πρέπει να έχουμε νομίζω υπόψη μας ότι στα πλαίσια του συστήματος που ζούμε – και νομίζω ότι έχουμε όλοι καθημερινά δείγματα γι' αυτό που θα πω – αυτοί που κυβερνούνε και εννοώ όχι μόνο την πολιτική εξουσία αλλά και την οικονομική εξουσία, τις μελέτες τις γράφουνε στα παλαιότερα των υποδημάτων τους, τους προγραμματισμούς και τους σχεδιασμούς. Πάρτε από πολεοδομικές μελέτες, από χωροταξικές μελέτες και όλες τις μελέτες γενικώς, περιβαλλοντικές μελέτες και όλες, διότι σήμερα σχεδιάζει και προγραμματίζει και κάνει μελέτες το κεφάλαιο, τα συμφέροντα, τα ιδιωτικά συμφέροντα.

Όταν ψηφίζοταν πριν από δύο χρόνια το χωροταξικό της Κρήτης εμείς είχαμε πει ότι είναι ένα ανυπόληπτο, αυτή ήταν η δική μας τοποθέτηση. Το χωροταξικό δεν ρύθμιζε στην ουσία τίποτα, και έχει αποδειχτεί στην πράξη ότι κανείς δεν το σέβεται, και νομίζω ότι αυτή τη θέση θα έπρεπε να έχουν αρχίσει να προβληματίζονται κι άλλοι και να την υιοθετούνε.

Και εμείς απόψε με έκπληξη διαπιστώσαμε, από την πλευρά της ΑΜΑΚ ιδιαίτερα, ότι υπάρχει ας πούμε μια αποδοχή και μια θρησκευτική ευλάβεια γύρω από το χωροταξικό, δηλαδή το χωροταξικό που πάνε να παραβιάσουνε, τι πάνε να παραβιάσουνε τώρα, αυτό που ποτέ δεν σεβαστήκανε ούτε την ώρα που το ψηφίζανε; Νομίζουμε ότι αυτό το πράμα είναι σχεδιασμός; Εμείς πρέπει να έχουμε καθαρό σχεδιασμό, έτσι όπως τον εννοούμε δεν πρόκειται να γίνει ποτέ, εδώ πέρα δηλαδή με αυτό το σύστημα, με το σύστημα της αναρχίας, της άναρχης κερδοφορίας των διαφόρων επενδυτικών ομίλων.

Να πω μια κουβέντα μόνο, δεν την λέω έτσι.., πως το λένε, προπαγανδιστικά, αλλά νομίζω ότι ο σχεδιασμός είναι συνώνυμο του σοσιαλισμού. Δεν μπορεί να γίνει δηλαδή, του δημόσιου συμφέροντος, μόνο στο βαθμό που κανείς σκέφτεται με βάση το δημόσιο συμφέρον μπορεί να επιχειρήσει και να προσπαθήσει να κάνει κοινωνικό και οικονομικό σχεδιασμό. Δεν υπάρχει σχεδιασμός αλλιώς, ούτε μελέτες που θα τις σέβεται κανείς.

Ποια είναι η πρόταση; Πέρα από την τεχνική πλευρά που είπα, δηλαδή διαμετακομιστικό λιμάνι μεγάλης εθνικής εμβέλειας χρειάζεται και δεν ξέρω αν είναι ντε και καλά να γίνει στην Κρήτη, πάντως χρειάζεται στη χώρα, γιατί δεν είναι μόνο η Κρήτη στο σταυροδρόμι τώρα Σουέζ – Γιβραλτάρ και ξέρω εγώ βορράς – νότος, είναι όλη η Ελλάδα.

Λοιπόν, πέρα από το ότι χρειάζεται, δεν ξέρω αν είναι στην Κρήτη, θα μπορούσε να είναι και στην Κρήτη, θα μπορούσε να είναι και στο νότο της Κρήτης, θα μπορούσε να είναι και στους Καλούς Λιμένες – που είναι σήμερα ιδιοκτησίας του Βαρδινογιάννη, στο βαθμό που πάψουνε να είναι ιδιοκτησίες του Βαρδινογιάννη και εθνικοποιηθούνε οι Καλοί Λιμένες...

**ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ:** Είναι λίγο δύσκολο αυτό.

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Η λύση που εμείς έχουμε γι' αυτό το πράμα, η πρόταση που κάνουμε μάλλον είναι, καταρχάς να μην στοιχειθούμε έτσι στεγνά και μονόπλευρα πίσω από το ναι ή όχι στο λιμάνι του Τυμπακίου, διότι δεν νομίζω ότι είναι πρόθεση της Κυβέρνησης να αποσπάσει ένα ναι, δεν είναι αυτή η πρόθεση, είναι η πρόθεση όλη αυτή που είπα πριν κατά τη γνώμη μας.

Η γνώμη η δική μας είναι ότι, θα πρέπει και οι μηχανικοί να συμβάλουνε σε μια προσπάθεια να ξυπνήσει ο κόσμος και να διώξει την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και την ενδεχόμενη προοπτική να βγει στην Κυβέρνηση το ΠΑΣΟΚ, δηλαδή κόμματα τα οποία υπηρετούνε μια ανάπτυξη προς όφελος του κεφαλαίου, διότι και λύσεις σε τέτοια ζητήματα – πως θα σχεδιάσουμε λιμενικές και άλλες εγκαταστάσεις – που θα συνδέονται με την ανάπτυξη της χώρας προς όφελος του λαού και υπηρετώντας το δημόσιο συμφέρον, δεν μπορεί να δούμε, όσες τεχνοκρατικές προτάσεις και να κάνουμε αν δεν λυθεί το πολιτικό πρόβλημα, το πρόβλημα πολιτικού προσανατολισμού της χώρας. Με αυτόν τον πολιτικό προσανατολισμό της χώρας που λέει, το μεγάλο κεφάλαιο αξιοποιεί και επενδύει, νομίζω ότι δεν υπάρχει λύση σε αυτά τα προβλήματα.

Η πρόταση μου λοιπόν είναι, ανατροπή του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας, άλλη Κυβέρνηση και αναβάθμιση του ρόλου των μηχανικών σε ένα σχεδιασμό της ανάπτυξης της χώρας εδώ και τώρα, με συγχωρείτε, δεν είναι για το μέλλον, είναι για εδώ και τώρα, είναι επείγον το θέμα, πάρα πολύ επείγον.

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ Ο ΔΙΑΛΟΓΟΣ

**ΟΡΦΑΝΟΣ:** Δεν πειράζει, πες εσύ την μαρξιστική.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Συνάδελφοι ευχαριστούμε τον συνάδελφο Ορφανό.

Η ΠΑΣΚ – Συνεργαζόμενοι τώρα, ο συνάδελφος Ρομπογιαννάκης έχει το λόγο.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Αγαπητοί καλεσμένοι, συνάδελφοι, εγώ δεν θα μακρηγορήσω, δεν θα σας κουράσω πολύ, υπομονή. Σαν ΠΑΣΚ χαιρόμαστε που μετέχουμε σε αυτό το διάλογο για την πρόοδο του τόπου και καταθέτουμε την άποψη μας για την ενημέρωση των μηχανικών και της κοινής γνώμης.

Για το θέμα της κατασκευής του λιμανιού του Τυμπακίου έχουν διατυπωθεί ακραίες θέσεις, που δεν ωφελούν στην σωστή αντιμετώπιση του θέματος. Αυτό προφανώς οφείλεται στην ελλιπή πληροφόρηση για

το είδος και το μέγεθος του λιμένα από πλευράς πολιτικής εξουσίας, που υποχρεούται να ενημερώσει με σαφήνεια την κοινή γνώμη.

Ο κ. Βιδάκης σήμερα μας ανέπτυξε κάποια πράγματα, αλλά αυτά δεν ήταν ξεκάθαρα τόσο καιρό, ούτε πιστεύω ότι ακόμα και τώρα είναι ιδιαίτερα ξεκάθαρα. Το κενό αυτό καλείται να καλύψει το ΤΕΕ ως ο θεσμοθετημένος σύμβουλος του κράτους επί τεχνικών θεμάτων.

Το μόνο γνωστό μέχρι σήμερα είναι η χωροθέτηση που έχει πραγματοποιηθεί με απόφαση της Περιφέρειας Κρήτης το 2002 για τη δημιουργία δύο λιμένων, όπως προείπαμε, στα νότια παράλια. Η μία είναι στην Ιεράπετρα, η άλλη είναι στο Τυμπάκι, με αντικείμενο όμως την εμπορική και επιβατική κίνηση της νότιας Κρήτης. Το διαμετακομιστικό εμπόριο φυσικά πρέπει να μελετηθεί και αυτό.

Είναι γνωστό επίσης ότι έχουν επιδείξει ενδιαφέρον για το λιμένα Τυμπακίου επιχειρηματίες από την Κίνα και την Νότια Κορέα, χωρίς όμως να είναι γνωστές οι πραγματικές τους προθέσεις. Απλά έχει ανακοινωθεί ότι ενδιαφέρονται για τη δημιουργία μεγάλου διαμετακομιστικού κέντρου, χωρίς όμως να δίνονται τεχνικά χαρακτηριστικά και εγγυήσεις για τη λειτουργία και βιωσιμότητα του λιμένα, την τήρηση των περιβαλλοντικών όρων και τις απαιτήσεις της τοπικής κοινωνίας.

Η Κρήτη ως γνωστό έχει προνομιακή γεωστρατηγική θέση στη νοτιοανατολική Μεσόγειο, καθώς βρίσκεται στην τομή των ναυτιλιακών γραμμών του άξονα Σουέζ – Γιβραλτάρ, Μεσόγειος – Εύξεινος Πόντος και στην προέκταση προς τον άξονα της Αδριατικής.

Η θέση αυτή υπαγόρευσε και την πάγια πολιτική στον τομέα των μεταφορών κατά τον σχεδιασμό επέκτασης του λιμένα Ηρακλείου, όπου σημαντικό βάρος έχει δοθεί στο διαμετακομιστικό εμπόριο, και για το λόγο αυτό τα κρηπιδώματα της νέας λιμενολεκάνης και ο εξοπλισμός του λιμένα σχεδιάστηκε για την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Η ευνοϊκότερη θέση του κόλπου της Μεσσαράς ενισχύει το ενδιαφέρον για το νέο λιμάνι διαμετακομιστικού εμπορίου στο Τυμπάκι. Κατά την κρίση μας παρόμοια με το λιμάνι του Ηρακλείου πολιτική πρέπει να τηρηθεί κατά τον σχεδιασμό και την κατασκευή των λιμενικών έργων στο Τυμπάκι, στο οποίο εκτός από τις διευκολύνσεις για την εξυπηρέτηση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα δημιουργίας εγκαταστάσεων υποδοχής και διακίνησης σημαντικού αριθμού κοντέϊνερ.

Απαραίτητη προϋπόθεση όμως είναι ένα ανοιχτό λιμάνι προς όλους, ακολουθώντας τις σχετικές προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες ξέρουμε ότι είναι πολύ αυστηρές.

Για την διαστασιολόγηση των λιμενικών εγκαταστάσεων θεωρούμε απαραίτητη την εκ προοιμίων σύνταξη τεchnοοικονομικής μελέτης, μελέτης σκοπιμότητας και περιβαλλοντικής μελέτης. Στη μελέτη αυτή, εκτός των άλλων, θα πρέπει να διερευνηθεί η βελτίωση του οδικού άξονα Ηρακλείου – Μεσσαράς για την διασύνδεση με το λιμάνι του Ηρακλείου και η δυνατότητα υποδοχής αεροπλάνων cargo, όπως είπε ο κ. Βιδάκης, στο στρατιωτικό αεροδρόμιο του Τυμπακίου, το οποίο θα αλλάξει χρήση για την εξυπηρέτηση όχι μόνο της εν γένει κίνησης του λιμένος, αλλά φυσικά για την διακίνηση των αγροτικών προϊόντων της περιοχής.

Από αυτά που γνωρίζουμε το ελληνικό κράτος θα συνάψει δάνειο 5 δις ευρώ για την κατασκευή λιμανιών στην Ελλάδα. Μπορεί επομένως να

σχεδιαστεί ένα λιμάνι πολλαπλών στόχων που να εξυπηρετεί και άλλους πελάτες και όχι μόνο Κορεάτες ή Κινέζους.

Εφόσον το ελληνικό δημόσιο συμμετέχει στον σχεδιασμό, συγχρηματοδότηση για την κατασκευή του λιμανιού, θα πρέπει να προβλεφτούν και άλλοι παράλληλοι στόχοι που θα δώσουν ζωή και θα στηρίξουν την βιωσιμότητα της επένδυσης, στόχοι συμβατοί μεταξύ τους και αλληλοτροφοδοτούμενοι που θα συνδέσουν την κοινωνία της Μεσσαράς με το λιμάνι και τον έξω κόσμο. Θα δημιουργήσουν ευκαιρίες για εμπόριο και διευκόλυνση εισαγωγών και εξαγωγών, ένα πλήρες λιμάνι εμπορευματικό – επιβατικό, για επιβάτες και εμπορεύματα και κρουαζιερόπλοια είναι συμβατό από τη φύση του με ένα διαμετακομιστικό κέντρο φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων.

Κλείνοντας πιστεύουμε ότι, το λιμάνι του Τυμπακίου – που εκτός των άλλων μπορεί να είναι και κέντρο διαμετακόμισης προϊόντων τρίτων χωρών – δεν αποτελεί ξένη δραστηριότητα στην περιοχή, αλλά πρόοδο και εμπλουτισμό της, δεν την επιβαρύνει χωρικά και περιβαλλοντικά, δεν της στερεί πόρους αλλά της προσθέτει, δεν δημιουργεί κινδύνους για βλάβες μη αναστρέψιμες στην τοπική οικονομία, αλλά αντιθέτως αναδεικνύει εξαιρετικά τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα.

Έχουμε σαν κοινωνία την ευθύνη να στρέψουμε επιτέλους το βλέμμα στο μέλλον, χωρίς τις γνωστές ανασφάλειες και φοβίες που μας κρατάνε δέσμιους ενός εξαιρετικά περιορισμένου μικρόκοσμου, που δεν μας εγγυάται τίποτα άλλο εκτός από την απόλυτη μοναξιά μας.

Επίσης θέλω σαν ΠΑΣΚ να καταθέσω ότι, ανησυχούμε για τον τρόπο που αναθέτονται αυτές οι μελέτες, δεν πείστηκα πριν με αυτά που μας είπε ο κ. Βιδάκης για τον ΟΛΗ, δηλαδή με τις απευθείας αναθέσεις στο Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο.

Μας είπε ότι, για κόστος 211.000 ευρώ μπορούν με την μορφή του κατεπείγοντος να ανατεθούν αυτές οι μελέτες, όμως αυτές οι μελέτες που υπολογίζονται γύρω στα δύο με τρία εκατομμύρια ευρώ, γιατί κάτι τέτοιο έχει ακουστεί, πόσες αναθέσεις θα γίνουν; Δέκα; Έντεκα; Η θέση του ΤΕΕ είναι ξεκάθαρη σε αυτά τα θέματα, θέλουμε να γίνονται αναθέσεις με τις ισχύουσες νομοθεσίες, να δοθεί η ευκαιρία σε όλους τους μηχανικούς, σε όλα τα γραφεία να συμμετέχουν σε αυτούς τους διαγωνισμούς, και θέλουμε μελέτες οι οποίες θα είναι σοβαρές. Αυτή που είδαμε η μελέτη τώρα η προκαταρκτική από το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, λυπάμαι αλλά δεν μου φαίνεται και πολύ σοβαρή, είναι προκαταρκτική αλλά θα μπορούσε να είναι ακόμα καλύτερη.

Όσον αφορά το λιμάνι της Σούδας που είπε ο κ. Ορφανός, δεν νομίζω ότι εξυπηρετεί και τόσο πολύ εκεί πέρα, γιατί κάνουμε μεγάλο deviation τα πλοία για να φτάσουνε εκεί και συν τις άλλους οι εγκαταστάσεις δεν είναι έτοιμες, γιατί δεν πιστεύω ότι είναι ικανά τα κρηπιδώματα να σηκώσουνε γεραμούς τόσων μεγάλων τόνων. Στο Τυμπάκι θα γίνουνε και στη Σούδα επομένως θα πρέπει να γίνουνε εξ αρχής. Δεν μπορούμε λοιπόν να αξιοποιήσουμε τις ήδη υφιστάμενες εγκαταστάσεις.

Σαν μηχανικός λιμενολόγος καταθέτω αυτή την άποψη σε εσάς, γιατί πάλι θα μιλήσουμε για ένα έργο που θα γίνει εξ αρχής και δεν θα είναι κάτι το οποίο θα είναι έτοιμο.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ευχαριστούμε τον συνάδελφο. Τι ερώτηση είναι; Μια;

**ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ:** Συνάδελφε να ρωτήσω κάτι, στα αναπτυξιακά έργα τα οποία θα ωφελήσουν την περιοχή, όπως αναφέρετε και μέσα στο κείμενο σας, συμπεριλαμβάνονται οι κάθετοι οδικοί άξονες, ο νότιος οδικός άξονας και είναι και συμβατός με την οικονομία της περιοχής; Και αν ναι, γιατί μέχρι σήμερα δεν έχει έρθει ποτέ θέμα στο Τ.Ε.Ε.; Αυτή είναι η μία ερώτηση.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Εγώ πιστεύω κακώς δεν έχει τεθεί θέμα, πρέπει να τεθεί αυτό το θέμα, δεν ξέρω, αλλά πιστεύω ότι για τον νότιο οδικό άξονα και για τους κάθετους έχει επανειλημμένα γνώμη το Τ.Ε.Ε. και είναι υπέρ μιας τέτοιας ανάπτυξης, και φυσικά θα βοηθήσει την περιοχή .....Φυσικά οι άξονες οι οδικοί ευνοούνε οποιαδήποτε περιοχή στην ανάδειξη, αυτό είναι γνωστό. Μηχανικοί είμαστε Γιώργο εδώ πέρα και το γνωρίζουμε, και φυσικά είμαστε υπέρ. Γι' αυτό τονίζω εγώ εδώ πέρα ότι πρέπει να υπάρχει μια ευρύτερη διασύνδεση και με το Ηράκλειο, και τους κάθετους οδικούς άξονες δηλαδή, και το νότιο οδικό άξονα, όχι μόνο το βόρειο.

**ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ:** Δεύτερη, διαβάζω στο κείμενο σας ότι για την διαστασιολόγηση των λιμενικών εγκαταστάσεων θεωρούμε απαραίτητη την εκ προοιμίου σύνταξη τεχνοοικονομικής μελέτης, μελέτης σκοπιμότητας και περιβαλλοντικής μελέτης.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Βεβαίως.

**ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ:** Που σημαίνει ότι δεν υπάρχουν.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Όχι, άκουσες εσύ να υπάρχουν;

**ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ:** Βλέπω όμως πιο κάτω και λέτε, δεν την επιβαρύνει χωρικά και περιβαλλοντικά, αφού δεν υπάρχουν μελέτες πως καταλήξατε...

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Όχι, δεν μιλάμε για το συγκεκριμένο έργο, μιλάμε γενικά για τα λιμάνια, για όλα τα λιμάνια.

**ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ:** Για τη συγκεκριμένη περιοχή.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Για την περιοχή την συγκεκριμένη πρέπει να γίνουν μελέτες συγκεκριμένες, οι οποίες θα υποδείξουν το μέγεθος του λιμένα, γιατί δεν μπορούμε να κάνουμε ένα λιμάνι χωρίς να ξέρουμε πόσα κοντέϊνερ θα 'ρθουν, έτσι δεν είναι Γιώργο;

**ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ:** Για το λιμάνι του Τυμπακίου μιλάτε συγκεκριμένα...

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Για το λιμάνι του Τυμπακίου είπα συγκεκριμένα ότι πρέπει να υπάρχουν μελέτες, οι οποίες θα μας υποδείξουν τις διαστάσεις του λιμένα.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Τελείωσε, εντάξει.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Αυτό σου λέω, εσύ δεν καταλαβαίνεις προφανώς αυτό που σου λέω, δεν καταλαβαίνεις, μηχανικοί είμαστε...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Απάντησες;

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Απάντησα, δεν ξέρω αν καλύφθηκε.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Λοιπόν, εκ μέρους της ΑΜΑΚ η συνάδελφος Βρέντζου.

**ΒΡΕΝΤΖΟΥ:** Είχα να κάνω την ερώτηση που έκανε ο συνάδελφος ο Γιώργος, αλλά μετά από την απάντηση τη συνεχίζω και λέω λοιπόν το εξής, υπάρχει εκτίμηση ότι τα λιμενικά έργα δεν έχουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις; Γιατί είναι από τα έργα τα οποία έχουν τις πιο σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις απ' όλα τα άλλα, δηλαδή πρώτη είναι η οδοποιία λόγω της έκτασης και δεύτερο είναι τα λιμενικά. Πως λοιπόν προκύπτει ότι τα λιμενικά έργα δεν έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον;

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Μα δεν λέμε εμείς ότι δεν έχουν επιπτώσεις, φυσικά έχουν επιπτώσεις, όμως υπάρχει ένα ισοζύγιο που πρέπει να διατηρήσουμε, υπάρχει ανάπτυξη, υπάρχουν και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Αυτά μπορούμε να τα ελέγξουμε μέσω των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, και το μέγεθος της επένδυσης που θα γίνει εκεί πέρα και των έργων θα είναι ανάλογο με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις συν τοις άλλοις, πέρα από τα οικονομικά στοιχεία. Αυτό λέμε εμείς.

**ΒΡΕΝΤΖΟΥ:** (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Μα δεν μπορεί κανείς να αρνηθεί ότι δεν έχει, φυσικά και έχει, ένα λιμάνι επιβαρύνει, οποιοδήποτε έργο επιβαρύνει, ό,τι και να είναι, οποιοδήποτε και αν είναι το μέγεθος τους, και βάσει αυτών των κριτηρίων πρέπει να κινηθούμε, να κινηθούν ο ΟΛΗ και οι μελετητές. Δεν μπορεί...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ερώτηση θέλεις να κάνεις;

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Εγώ σε κάλυψα με την απάντηση μου;

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Έλα πάνω, έχεις και άλλη ερώτηση,

**ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗΣ:** Μου φαίνεται πως δεν κατάλαβα κάτι, από πότε μπαίνουν σε ισοζύγιο οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις με την ανάπτυξη;

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Εγώ δεν πιστεύω ότι είναι τόσο σοβαρές οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που να μην γίνει ένα τέτοιο έργο, και συν τοις άλλοις με έχετε βάλει εδώ πέρα σαν να είμαι ο μελετητής. Εγώ θέτω ερωτήματα και ζητήματα και λέω ότι πρέπει να γίνουν μελέτες, αυτό λέω εγώ.....Γιατί δεν πρέπει να μπει σαν..., εμείς αυτό το ερώτημα δεν πρέπει να το θέσουμε σαν τοποθέτηση στον ΟΛΗ που αυτή τη στιγμή διενεργεί μελέτες;.....Μα δεν είναι μόνο να εφαρμόσει το νόμο, είναι και με ποια μορφή συντάσσονται οι μελέτες, γιατί αν διαβάσουμε την προκαταρκτική μελέτη δεν νομίζω ότι μας καλύπτει σε αυτά τα ερωτήματα, έτσι δεν είναι; Γι' αυτό ακριβώς και εγώ, και σαν ΠΑΣΚ, θέτουμε αυτά τα ερωτήματα, να γίνουν μελέτες σοβαρές, σκοπιμότητας, περιβαλλοντικών.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Εντάξει, το αυτονόητο.

**ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Αυτονόητο – ξεαυτονόητο το θέτουμε, δεν πρέπει να το θέσουμε αυτό; Εμείς θέτουμε ερωτήματα, δεν απαντάμε. Εγώ δεν είμαι εδώ για να απαντήσω, άμα μου ανατεθεί η μελέτη θα απαντήσω φυσικά.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ευχαριστούμε συνάδελφε, ο συνάδελφος Ρουκουνάκης εκ μέρους της ΑΜΑΝ. Επανερχόμαστε, τελειώσαμε και επανερχόμαστε. (αλλαγή κασέτας)

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** ...στο εξής, ότι αν σου κάνω ονομαστική παρατήρηση γιατί μιλάς συνέχεια με τον Βαϊλάκη, χάνεις το δικαίωμα του λόγου στη συνέχεια. Τώρα δεν μιλούσες; Εγώ μιλάω όμως για προηγουμένως, τον συνεχάρης. Έλα συνάδελφε Ρουκουνάκη.

**ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ:** Ποιο άρθρο το λέει αυτό Πρόεδρε;

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ποιο άρθρο το λέει; Άνοιξε τον κανονισμό να το διαβάσεις. Εγώ είπα, εάν σου στερήσω εσένα το λόγο δεν έχει νόημα, εάν του τον στερήσω υποτίθεται ότι ήταν ο εισηγητής. Έλα συνάδελφε.

**ΡΟΥΚΟΥΝΑΚΗΣ:** Καταρχήν ευχαριστώ τους συναδέλφους που μου δίνουν το λόγο, παρόλο που δεν τον πήραμε αρχικά. Για οικονομία του χρόνου και για την ώρα που μιλάω, δεν θα μιλήσω πολύ ώρα.

Καταρχήν, σήμερα ήρθαμε εδώ να μιλήσουμε για ένα λιμάνι, αφού είχαμε δει μία προκαταρκτική εκτίμηση κάποιων επιπτώσεων. Τη σημερινή παρουσία και τη σημερινή διαδικασία καταρχήν την θεωρώ πολύ θετική, ώστε να ενημερωθούμε και να έχουμε μια καλύτερη άποψη για τις μετέπειτα συζητήσεις, ένα αυτό.

Δεύτερον, όμως έχουμε μία προκαταρκτική εκτίμηση και μιλάμε επί αυτής. Ξεκινώντας βέβαια τη συζήτηση είχαμε τον κ. Βιδάκη εδώ που στην ουσία μας την ανέτρεψε, αφού στην ουσία δεν έχουμε ένα διαμετακομιστικό λιμάνι αλλά ένα λιμάνι που θα συνοδεύεται και από μαρίνα, αλλά και εμπορικές δραστηριότητες και χρήσεις.

Τώρα επί της ουσίας της όλης επένδυσης θεωρούμε ότι, θα έχει πάρα πολύ μεγάλες επιπτώσεις στον κοινωνικό ιστό της περιοχής. Εξάλλου και η ίδια η μελέτη αναφέρει ότι θα έχει πάρα πολύ σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Παράλληλα αντισταθμιστικά για την περιοχή, προσωπικά και ως παράταξη νομίζω ότι, τουριστικά αναφέρουμε ότι θα μηδενιστεί η όποια τουριστική ανάπτυξη και η υπάρχουσα, αλλά και μελλοντικές.

Δρόμοι, είτε κάθετοι άξονες – είτε νότιος οδικός άξονας νομίζω ότι δεν συζητάμε, ούτως ή άλλως πρέπει να γίνουν και ούτως ή άλλως είναι υποκρισία να μιλάμε για ανάπτυξη που θα φέρει το λιμάνι, ενώ τόσα χρόνια δεν έχει γίνει τίποτα όσον αφορά τους κάθετους άξονες και το νότιο οδικό άξονα, που πραγματικά είναι αναπτυξιακά έργα για την περιοχή.

Ναι, είμαστε υπέρ μιας ανάπτυξης, ήπιας όμως, με συγκεκριμένους όρους, που στο παρόν και με την συγκεκριμένη μελέτη δεν βλέπουμε τους όρους αυτούς.

Θεωρούμε με τις παρούσες συνθήκες και με τα παρόντα δεδομένα ότι δεν θα ωφελήσει την περιοχή, και είμαστε εναντίον του έργου.

Ευχαριστώ. Κάποια ερώτηση;

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Το μικρόφωνο να πάρεις, Αγαπάκης.

**ΑΓΑΠΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, ήθελα να σε ρωτήσω συνάδελφε το εξής, ωραία, είπες κάποια πράγματα για το λιμάνι εν πάση περιπτώσει, είπες όμως και κάτι πράγματα για τους κάθετους άξονες και για το νότιο οδικό άξονα. Γνωρίζετε ή εν πάση περιπτώσει γνωρίζουμε το τι έχει γίνει μέχρι σήμερα, το τι σχεδιάζεται, το τι προβλέπεται και το τι μέλλει γενέσθαι; Είναι γνωστό αυτό; Γιατί αν κατάλαβα καλά είπες ότι δεν έχει γίνει τίποτα, και η ανάπτυξη οπωσδήποτε είναι πρώτα απ' όλα οι δρόμοι...

**ΡΟΥΚΟΥΝΑΚΗΣ:** Δεν είπα ότι δεν έχει γίνει τίποτα, είπα ότι καταρχήν είναι αναγκαίο για την περιοχή ένα, δεύτερον ότι έπρεπε να έχουν γίνει τόσα χρόνια ούτως ώστε να θεωρούμε ότι η περιοχή αναπτύσσεται και δεύτερον, είναι υποκρισία να μιλάμε για το λιμάνι τη στιγμή που δεν έχουν ολοκληρωθεί αυτά τα έργα. Δεν είπα ότι δεν έχουν ξεκινήσει και ούτε μηδενίζω την παρούσα κατάσταση.

**ΑΓΑΠΑΚΗΣ:** Αν κατάλαβα καλά, δεν ξέρω αν κατάλαβα καλά, είπες ότι δεν έχει γίνει τίποτα, έτσι; Από κει και πέρα...

**ΡΟΥΚΟΥΝΑΚΗΣ:** Είπα ότι δεν μηδενίζω..., λέω, αναφέρω ξανά ότι δεν μηδενίζω την παρούσα κατάσταση, θεωρώ όμως ότι έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί, είναι αναπτυξιακά έργα για την περιοχή και είναι υποκρισία να θεωρούμε ότι μόνο το λιμάνι θα φέρει ανάπτυξη, τη στιγμή που δεν έχουν ολοκληρωθεί.

**ΑΓΑΠΑΚΗΣ:** Εγώ να κλείσω με το θέμα αυτό συνάδελφε Γιώργο, είναι ένα πολύ σοβαρό θέμα, το τι έχει γίνει, το τι θα γίνει και το τι σχεδιάζεται, που θα έλεγα μια άλλη φορά να το κουβεντιάσουμε αναλυτικά. Δεν είναι τόσο απλό, δεν μπορούμε να ισοπεδώνουμε και να

μηδενίζουμε τα πάντα, υπάρχει ένας σχεδιασμός μπροστά που θα τον συζητήσουμε πιστεύω σε μια άλλη συνεδρίαση.

Ευχαριστώ.

**ΡΟΥΚΟΥΝΑΚΗΣ:** Δεν νομίζω ότι μηδένισα, ανέφερα ότι απλώς δεν έχουν ολοκληρωθεί. Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ευχαριστούμε συνάδελφε, ο συνάδελφος Κασαπάκης από το ΔΕΜ.

**ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ:** Θα ήθελα να ξεκινήσω μ' ένα πολύ παλιό πολιτικό, αλλά και συνάμα ρεαλιστικό ερώτημα.

Η Ρουμανία του Τσαουσέσκου κάποτε καυχιότανε ότι είχε εξωτερικό χρέος μηδέν, την ίδια εποχή οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής είχαν το μεγαλύτερο εξωτερικό χρέος, ποιος λαός λοιπόν περνά καλύτερα ή περνούσε; Αυτό είναι το ερώτημα μου.

Από εκεί και ύστερα, θα ήθελα να ξεκινήσω πάλι με το γεγονός το οποίο λίγο – πολύ κουβεντιάζουμε, έχει πάλι ξαναξεκινήσει ένα λίγο – πολύ το ίδιο όπως τότε που κουβεντιάζαμε για το σταθμό ηλεκτρικής ενέργειας, στο Λούμα, στον Άγιο Αντώνιο και τελικά κατάληξε στην Κορακιά.

Αυτή τη στιγμή, και τότε, ο λαός τότε ήταν ενάντια, ο τοπικός κόσμος ήταν ενάντια, τον είχαν οδηγήσει να είναι ενάντια στην επένδυση στη περιοχή τους, εκ των υστέρων ανακαλύψανε όμως ότι είχαν κάνει λάθος.

Κοινωνίες με φοβίες κατανοητές, όμως την σήμερα ημέρα, της απόλυτης σχεδόν τελειότητας της τεχνολογίας που μπορούν να γίνουν τα πάντα προς όφελος της τοπικής και της ευρείας κοινωνίας γενικά, θεωρώ ότι πρέπει να το δούμε έτσι.

Ανακατατάξεις στον κοινωνικό και οικονομικό ιστό δημιουργούν ανησυχίες, ζήλιες και καλλιεργούν κάπως το φθόνο, εξού και η αρνητική καταρχήν αντιμετώπιση της όλης πρότασης.

Εγώ θεωρώ καταρχήν ότι πρέπει να είμαστε θετικοί με την επένδυση, αρκεί βέβαια να βρεθούν τα κατάλληλα εχέγγυα για την σωστή και εύρυθμη λειτουργία και την ομαλή ενσωμάτωση, καθώς και τη μακροβιότητα της όλης επέμβασης.

Κάποια γεγονότα – αν ανατρέξουμε πίσω – θα δούμε ότι χαράκωσαν και έμεινα αλησμόνητα στις τοπικές κοινωνίες, εκείνες τις εποχές που γινόταν, κρινόταν με τα τότε δεδομένα. Ένα από αυτά τα γεγονότα θεωρώ είναι τότε, ίσως σας φανεί περίεργο, ο ερχομός των προσφύγων στην τοπική κοινωνία τη δική μας. Καταρχήν είχαμε μεγάλο πρόβλημα με τους ντόπιους πληθυσμούς και εκ των υστέρων ανακαλύψαμε ότι ο ερχομός των προσφύγων βοήθησε περισσότερο, παρά το ότι οι τότε κοινωνίες φοβόντουσαν ότι θα γινόταν.

Απόδειξη για το συγκεκριμένο γεγονός αποτελεί και ένα ολόκληρο μυθιστόρημα του Καζαντζάκη που ήταν υπέρ ή κατά, άφηνε στον αναγνώστη να κρίνει αν το γεγονός αυτό ήταν υπέρ ή κατά.

Τι θέλω να πω με αυτά; Ότι, ορισμένα γεγονότα είναι που χαράζουν αιώνες την πορεία συγκεκριμένων κοινωνιών, άρα εκ προοιμίου δεν μπορούμε να είμαστε καταρχήν, να απαγορεύεται η

καταρχήν δέχεται, διότι τη σήμερον ημέρα τα πάντα μπορούν να γίνουν αρκεί να θέλουμε, αρκεί να βάλουμε και τους τρόπους που θα ελέγξουμε, αλλά το όχι ή μη είναι πολύ δύσκολο.

Χρειάζεται λοιπόν αφενός μεν να δούμε τις μελέτες, αλλά αφετέρου ποιος θα είναι αυτός ο οποίος θα ελέγχει, ο φορέας ο οποίος θα ελέγχει αυτά τα οποία θα συμφωνηθούν. Και εκεί πρέπει να εστιάσουμε περισσότερο τις ασφαλιστικές δικλίδες που πρέπει να βρούμε για να μπορούμε να περισώσουμε αυτά τα οποία λέμε, μια και το κράτος μας δυστυχώς ή ευτυχώς είναι αυτό το οποίο είναι.

Με τα δεδομένα λοιπόν του κράτους που έχουμε και από την άλλη ότι ανάπτυξη πρέπει να υπάρχει, καταρχήν ναι, αλλά με έλεγχο και όχι μόνο στη φάση της κατασκευής.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Εγώ δεν θα ήθελα να κάνω τοποθέτηση, θέλω να κάνω μια ερώτηση γιατί το αναφέρανε και δυο από τους προηγούμενους ομιλητές.

Έχει ανατεθεί στο Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο προκαταρκτική εκτίμηση επιπτώσεων από τη κατασκευή νέου λιμένα στο Τυμπάκι και γίνονται ορισμένες ερωτήσεις, αλλά στη σελίδα 30, γιατί το ανέφερε και η συνάδελφος Βαβαδάκη, και αν δεν κάνω λάθος και κάποιος άλλος συνάδελφος το ανέφερε, εκεί που λέει «το έργο υπό αξιολόγηση» αναφέρεται καθαρά ότι πρόκειται για ένα κομβικό διαμετακομιστικό λιμένα διακινήσεως εμπορευματοκιβωτίων ή με άλλη ορολογία για ένα κομβικό λιμένα μεταφορτώσεως. Δεν αναφέρει πουθενά στη σελίδα 30 ότι θα γίνουν μαρίνες, ότι θα γίνει... εκτός αν έχει αλλάξει στην πορεία, αν έχει αλλάξει όμως στην πορεία αυτή τη μελέτη είναι ανεπίκαιρη.

Ένα λεπτό να κάνει μία τοποθέτηση, γιατί κάποιος θέλει να φύγει, ο συνάδελφος ο Βαϊλάκης και στη συνέχεια θα σου δώσουμε το λόγο, και στη συνέχεια θα δώσουμε και μεμονωμένα το λόγο.

Ο συνάδελφος Βαϊλάκης.

**ΒΑΪΛΑΚΗΣ:** Εγώ δεν θα τοποθετηθώ για το λιμάνι Τυμπακίου, άλλωστε οι συνάδελφοι όλοι εδώ τα είπανε πάρα πολύ καλά, ήθελα να πω μόνο και νομίζω ότι αυτό που θα πω εκφράζω μάλλον όλη την Διοικούσα.

Υπήρχε ένας νόμος, ο 716 ανάθεσης μελετών, ο νόμος αυτός ήταν διάτρητος, κανείς δεν τον σεβότανε, όλοι αναθέτανε μελέτες με όποιο τρόπο θέλανε, και από κει και πέρα έφτιαχνες και καμιά μελέτη μ' αυτό το νόμο.

Κάποια στιγμή η σημερινή Κυβέρνηση είπε να κάνει την υπέρβαση, να βγάλει ένα νόμο ο οποίος θα τα καλύπτει όλα. Είπαμε και εμείς, μπράβο βρε παιδί μου, να η Κυβέρνηση η καλή που θα βγάλει τον καλό νόμο και όντως τον έβγαλε, είναι ο 3316/2005.

Εμείς σαν Τεχνικό Επιμελητήριο εδώ Ανατολικής Κρήτης είχαμε πάρα πολλές διαφορές με το νόμο, είπαμε τις απόψεις μας, ορισμένες γίνανε δεκτές, τελικώς ο νόμος ψηφίστηκε, τελικά συνεχίζει η ίδια ιστορία που ήταν και πριν.

Δεν ξέρω πως τα καταφέρνουνε οι πάντες, μα πραγματικά αναρωτιέμαι πως τα καταφέρνουνε, διότι ο νόμος αυτός είναι πιο πλήρης από τον προηγούμενο όσον αφορά τις περιπτώσεις της ανάθεσης,

δηλαδή καλύπτει σχεδόν τα πάντα, δεν υπάρχει τρύπα που να λέει ότι κάποιος φορέας μπορεί να αναθέτει με άλλο τρόπο. Δηλαδή όλη αυτή τη στιγμή καλύπτεται πλήρως, διότι ο νόμος στο άρθρο 1 παράγραφος 9 αναφέρει ότι, όλες οι Αναθέτουσες Αρχές μεταξύ των οποίων και οι Δημόσιες Επιχειρήσεις κάθε νομικής μορφής, πρέπει να χρησιμοποιούν αυτό το νόμο.

Εμείς λοιπόν, και νομίζω ότι τώρα εκφράζω και τους εννέα της Διοικούσας, δεν νομίζω να υπάρχει άλλη..., και αυτό που θα πω αποτείνεται στους πάντες, όχι μόνο στον ΟΛΗ, η υπομονή μας έχει ξεπεράσει τα όρια. Δεν απειλώ προς Θεού, απλώς πιστεύω ότι αν συνεχιστεί αυτή η ιστορία είτε από τον ΟΛΗ, είτε από οποιοδήποτε άλλο, Νομαρχίες, Δήμους, δεν ξέρω τι, θα αναγκαστούμε να κάνουμε αυτό που δεν θέλουμε, να προσφεύγουμε στα δικαστήρια. Αυτή η ιστορία συνάδελφε Γιώργο με το Πολυτεχνείο πρέπει να σταματήσει, είτε Δερματάς λέγεται, είτε λιμάνι Τυμπακίου λέγεται, είτε ξέρω εγώ, και σου λέω ξεκάθαρα ότι δεν απευθύνομαι αυτή τη στιγμή μόνο σε εσάς.

Έπ' ευκαιρία των δικών σας αναθέσεων κάνω αυτή την τοποθέτηση, το ίδιο έγινε προ καιρού από τον Δήμο Ηρακλείου που ανέθεσε κάποια μελέτη στο Πολυτεχνείο Κρήτης, και από την Περιφέρεια, και από ένα σωρό. Αυτή η ιστορία εμάς..., πραγματικά δηλαδή και δεν μιλάω αυτή τη στιγμή σαν μελετητής, μιλάω σαν μέλος, σαν Γραμματέας της Διοικούσας, η υπομονή μας και των εννέα είχε φτάσει στα όρια, θα αρχίσουμε να πηγαίνουμε δικαστικά.

Το λέω γιατί δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτα άλλο, έχουμε και ευθύνες έναντι των συναδέλφων.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Για το λιμάνι δεν θέλει, αλλά λίγο σύντομα γιατί θέλω να τοποθετηθούν και να ακούσουμε και άλλους.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ναι, αλλά δεν έχουν τελειώσει όμως γιατί θέλουν να τοποθετηθούν και άλλοι, γι' αυτό λίγο σύντομα.

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ Ο ΔΙΑΛΟΓΟΣ

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Όχι, αλλά κάτι θέλει να απαντήσει. Οι επισκέπτες δεν είναι υποχρεωμένοι να μείνουν εδώ, εμείς όμως είμαστε, αυτή η διαφορά υπάρχει.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Επειδή έχει γίνει πολύ συζήτηση και στα ραδιόφωνα, και στις τηλεοράσεις, και στις εφημερίδες, γενικά στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, αλλά και εμένα σαν τεχνικό μηχανικό με απασχολούσε αυτό το θέμα, και τους συναδέλφους, υπάρχει ο Ν.3316 ο οποίος λέει στο άρθρο 10§Η ότι, είναι δυνατόν να θέτουμε με διαπραγμάτευση σαν ΔΕΚΟ μελέτες μέχρι 211.000 ευρώ, συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.

Το λέει ακριβώς και εκεί βασιζόμενοι δώσαμε αυτές τις μελέτες οι οποίες με πόνο ψυχής τις δώσαμε, αλλά ήταν το χρονικό διάστημα τέτοιο που αν κάναμε την διαδικασία προκήρυξης κ.λ.π. θα φεύγαμε έξω από τις προδιαγραφές μας. Για να μην φτάσουμε στο σημείο που είπε ο

εκπρόσωπος, ο συνάδελφος, ότι απλώς το λέμε για να μας πει η τοπική κοινωνία ένα ναι ή ένα όχι, για να έχουμε ως το πούμε έτσι την προκατάληψη ότι ξέρετε η τοπική κοινωνία είπε όχι, άρα δεν το κάνουμε και φεύγουμε από την ευθύνη.

**ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ Ο ΔΙΑΛΟΓΟΣ**

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Κοιτάξτε, εκεί που το αναθέσαμε είναι σε ερευνητικά όργανα του Πολυτεχνείου, ερευνητικό.

**ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ:** (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Αυτό είχα εγώ να πω.

Από 'κει και μετά όσον αφορά αυτά που είπε ο Πρόεδρος εδώ θέλω να ξεκαθαρίσω ένα πράμα παιδιά, γιατί ίσως δεν έγινα κατανοητός. Υπάρχει σήμερα μια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης ότι πρέπει να προχωρήσουν οι θαλάσσιες μεταφορές. Υπολογίζεται ότι, το κομμάτι των θαλασσιών μεταφορών στις μεταφορές θα είναι γύρω στο 80%, φοβερό πράμα.

Το ερώτημα λοιπόν μπαίνει, πολιτικό ερώτημα, θέλουμε να είμαστε μέσα στο παιχνίδι αυτό; Δηλαδή θέλουμε να εκμεταλλευτούμε τα συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία έχουμε σαν χώρα με την μεγαλύτερη ναυτιλία, παραθαλάσσια χώρα, βρισκόμενοι στο κέντρο των μεταφορών, θέλουμε αυτά τα συγκριτικά πλεονεκτήματα να τα εκμεταλλευτούμε επιτέλους και να μπούμε σε ένα μεγάλο παιχνίδι των μεταφορών, των θαλασσιών μεταφορών – που σας λέω είναι το 80% των μεταφορών – για τους λόγους που σας ανέφερα στην αρχή του λόγου μου; Ένα είναι αυτό.

Δεύτερο που θέλω να ξεκαθαρίσω, η επένδυση αυτή είναι συγκεκριμένα για να γίνει ένα λιμάνι διαμετακόμισης, ένα λιμάνι κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας, και μία μαρίνα, συν όλα τα παράπλευρα έργα τα οποία χρειάζονται για να λειτουργήσει σαν σύνολο αυτό το πράμα.

Αυτά τα παράπλευρα έργα είναι οι περιφερειακοί δρόμοι, θα δημιουργήσει τις συνθήκες ούτως ώστε να επιταχυνθεί η δημιουργία του νότιου οδικού άξονα και επίσης η χωροταξική μελέτη της περιοχής, ούτως ώστε πλέον ο κόσμος ο οποίος θα πάει εκεί ή θα μείνει εκεί, που υπολογίζεται γύρω στις 30.000 κατοίκους, να υπάρχουν χρήσεις γης, γιατί καταλαβαίνετε ότι και η σπέκουλα γης που θα γίνει εξαιτίας αυτής της διαδικασίας θα είναι μεγάλη. Άρα θα πρέπει να προβλεφτούνε αυτά όλα.

Σας λέω λοιπόν ότι πρέπει πλέον να περάσει ότι, είναι ένα ανοιχτό λιμάνι με αυτές τις παρεχόμενες υπηρεσίες που σας ανέφερα. Δεν θα ήθελα όμως, επειδή κάναμε απόψε μια σοβαρή συζήτηση, να μην δημιουργούνται και να μην δίνονται υπονοούμενα ή διαστρεβλώσεις. Η μελέτη αυτή η οποία δεν είναι μελέτη, το τόνισα, είναι μια έκθεση, μια εν πάση περιπτώσει προσέγγιση του θέματος, και η οποία λέει ότι για να έχουμε αντίληψη του πράματος πρέπει να γίνουν περιβαλλοντικές μελέτες, πρέπει να γίνουν τεχνοοικονομικές μελέτες κ.λ.π.

Η μελέτη λοιπόν αυτή ανετέθη από τη Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση στο όργανο αυτό, το μελετητή, στην ομάδα μελετητών της

αρεσκείας του, με τα δικά τους ερωτήματα. Δεν ήταν ούτε του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ούτε τον ΟΛΗ, απλώς ο ΟΛΗ υποχρεώθηκε να πληρώσει το μάρμαρο, για να ξεκαθαριζόμαστε.

Κακώς ειπώθηκε λοιπόν από κάποιο ομιλητή ότι ανετέθη σε μια ομάδα μελετητών κατά παραγγελία για να πει ότι, ξέρεις, καλό, ή κακό ή μέτριο είναι αυτό το πράμα. Το σημείωσα αυτό το πράμα γιατί είναι παραπλάνηση, δεν είναι έτσι, εδόθη από την τοπική κοινωνία, από την Τοπική Αυτοδιοίκηση, από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, εμείς απλώς πληρώσαμε τη μελέτη, το μάρμαρο, δεν είχαμε καμία μεσολάβηση σε αυτή την διαδικασία.

Επίσης ήθελα να πω το εξής, ότι το λιμάνι του Τυμπακίου αν δεν γίνει στο Τυμπάκι εγώ πιστεύω ότι κάπου θα γίνει, δεν είναι όμως υποχρεωτικό να γίνει στο Τυμπάκι, το αεροδρόμιο Καστελλίου για παράδειγμα στο Καστέλλι θα γίνει και δεν θα χρειαστούνε και τόσο σοβαρές γνώμες της κοινωνίας, διότι είναι ένα έργο το οποίο αν δεν γίνει στη θέση αυτή θα έχει σοβαρές επιπτώσεις ένα μεγάλο κεφάλαιο που λέγεται τουρισμός για τη χώρα μας. Το λιμάνι όμως του νότου, του Τυμπακίου, αν δεν γίνει στο Τυμπάκι μπορεί να γίνει κάπου αλλού, γιατί μπορεί να λειτουργήσει κάπου αλλού με τις ίδιες προϋποθέσεις και με το ίδιο αποτέλεσμα το οποίο επιθυμεί η Κυβέρνηση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Εμείς εδώ θέλουμε να ενημερωθούμε για να πάρουμε θέση αύριο – μεθαύριο.

Έχω στα χέρια μια μελέτη η οποία ήρθε από εσάς, μία προκαταρκτική εκτίμηση επιπτώσεων, απ' ότι γράφει. Διάβασα προηγουμένως ακριβώς τον τίτλο, δεν τον είπα απ' έξω.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Ο τίτλος Πρόεδρε...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Απευθύνεται στον ΟΛΗ Ηρακλείου, υπόψη Διευθυντού κ. Λιόκαλου και λέει μέσα, ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου ανέθεσε σε διεπιστημονική ομάδα εργασίας του Εθνικού Μετσοβείου Πολυτεχνείου την προκαταρκτική εκτίμηση των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κατασκευή κ.λ.π. Η εκτίμηση των επιπτώσεων ζητήθηκε να γίνει μέσω των απαντήσεων της ομάδας εργασίας σε συγκεκριμένα ερωτήματα, όπως αυτά διατυπώθηκαν και συγκεντρώθηκαν από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ηρακλείου.

Διαβάζοντας αυτό εγώ αντιλαμβάνομαι το εξής, έθεσαν ορισμένα ερωτήματα, αποφασίσατε εσείς ως Οργανισμός Λιμένος και αναθέσατε σε αυτή την επιστημονική ομάδα...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Όχι, δεν της αναθέσαμε εμείς...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Εδώ άλλα γράφει...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Όχι, όχι, δεν το αναθέσαμε εμείς, η Νομαρχιακή και η Τοπική Αυτοδιοίκηση επέλεξε, εμείς το αναθέσαμε, στην ουσία...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Τα ερωτήματα έκανε.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Αλλά τα έβαλε γραπτά.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Αυτό είπα και εγώ. Τα ερωτήματα, για να απαντηθούν τα ερωτήματα της Νομαρχίας ο Οργανισμός Λιμένος ανέθεσε αυτή τη μελέτη.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Ναι, η επιλογή όμως, αυτό θέλω να πω, ότι η επιλογή και των ερωτημάτων και των μελετητών, έγινε από την Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Μάλιστα, καμία αντίρρηση, αλλά εμένα...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Μας υπέδειξαν δηλαδή και μας είπαν ότι, εμείς...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Μόνο για να πληρώσετε είσαστε εσείς;

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Βεβαίως.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Όχι Γιώργο, το θέμα...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Μας είπε η Νομαρχιακή και η Τοπική Αυτοδιοίκηση ότι, εμείς θέλουμε αυτά τα ερωτήματα να απαντηθούν από αυτή την μελετητική ομάδα, όχι με καμία άλλη, το δέχεστε; Το δεχόμαστε, πληρώστε.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Σύμφωνα, δεν είναι αυτή όμως η ουσία. Η ουσία του θέματος είναι η εξής, ότι εδώ λέει το εξής, έργο υπό αξιολόγηση, αυτή η έκθεση αξιολογεί ένα συγκεκριμένο έργο που περιγράφεται στη σελίδα 30 και ρωτώ εγώ, έχει αλλάξει μορφή; Από ότι είπες, ναι.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Ακούστε.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Από ότι είπες, ναι, έχει αλλάξει.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** Ακούστε, μετά την μελέτη που έγινε, μετά την προσέγγιση του θέματος οι μελετητές αποφάσισαν ότι, για να γίνει αυτό το λιμάνι το διαμετακόμισης πρέπει και να βιώσει και να αγκαλιαστεί από την κοινωνία, γιατί το θέμα δεν είναι μόνο να γίνει ένα ψήφισμα ή ένα δημοψήφισμα και να πει ο κόσμος ναι ή όχι. Το θέμα είναι να το αγκαλιάσει ο κόσμος, να το αγκαλιάσει, γιατί μια τέτοια επένδυση, ένα τέτοιο έργο, αν δεν αγκαλιαστεί δεν θα έχει βιωσιμότητα στο μέλλον και δεν το θέλουν και οι επενδυτές αυτό, το να μην αγκαλιαστεί. Προσέξτε το αυτό γιατί είναι σοβαρό. Οι επενδυτές, οι τυχόν επενδυτές.

Η προσέγγιση λοιπόν αυτή, η έκθεση, έφτασε στο σημείο να πει ότι, προκειμένου να γίνει αυτό το πράμα και να είναι σωστό χρειάζεται να γίνει και το λιμάνι το ακτοπλοϊκό, η κρουαζιέρα, και η μαρίνα. Γι' αυτό αν δείτε έχει και μια φωτογραφία όπου αποτυπώνεται πως θα είναι το λιμάνι, έχει ένα σχέδιο εκεί και τα λέει καθαρά ότι, θα γίνει το λιμάνι

διαμετακόμισης, θα γίνει το λιμάνι ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας, και θα γίνει και η μαρίνα.

Και αν είχαμε και την υποστήριξη, την τεχνική υποστήριξη θα μπορούσαμε να σας δείξουμε ακριβώς πως προβλέπεται να γίνει αυτό το λιμάνι με τις παρεμβάσεις που πρόκειται να γίνουνε, ούτως ώστε να εκμηδενιστούν ή εν πάση περιπτώσει να μετριαστούν οι επιπτώσεις. Γιατί εμείς δεν λέμε, και μακριά από εμάς, να λέμε ότι ένα τέτοιο έργο δεν θα έχει και επιπτώσεις σοβαρές, το θέμα είναι το ισοζύγιο ποιο είναι, το οποίο θα βγει ύστερα από τις μελέτες που λέμε ότι θα γίνουνε, να δούμε το ισοζύγιο και οι δικλίδες ασφαλείας τις οποίες θα επιδιώξουμε.

Και εκεί είναι τώρα η δυναμική των φορέων του Τεχνικού Επιμελητηρίου, των Συλλόγων, των Περιβαλλοντικών Συλλόγων, Αρχιτεκτόνων κ.λ.π., να δούνε με ποια δυναμική θα θέσουνε θέματα, ούτως ώστε να βρεθούνε οι δικλίδες ασφαλείας, να βρεθεί ο τρόπος αστυνόμευσης, ούτως ώστε αυτά τα πράγματα τα οποία μπορούνε να μειώσουνε ή να εκμηδενίσουνε τις επιπτώσεις αυτές, θα μπορούνε να μπουόνε μέσα στη διαδικασία αύριο – μεθαύριο της συμφωνίας ή όποιας άλλης διαδικασίας γίνει.

Εκεί έγκειται λοιπόν η δυναμική που μπορεί να παρουσιάσει και η τοπική κοινωνία αλλά και οι φορείς που την εκπροσωπούνε, προκειμένου να διασφαλιστούν οι διαδικασίες εκείνες, ούτως ώστε οι επιπτώσεις που θα προέλθουνε από ένα τέτοιο μεγάλο έργο να είναι όσο το δυνατόν λιγότερες.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ο συνάδελφος Φιλιππής.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Λοιπόν συνάδελφοι, θα προσπαθήσω όσο μπορώ να είμαι σύντομος, είναι όμως ένα πολύ σοβαρό θέμα και έχω διαβάσει, έχω κάποιες απόψεις και θα ήθελα να μου δώσετε το χρόνο να τις εκθέσω, στα πλαίσια να βοηθήσω και εγώ να διαμορφώσουμε μια καλύτερη άποψη και γνώμη.

Καταρχήν θα ήθελα να συμφωνήσω με τον συνάδελφο τον Στέλιο τον Ορφανό, ότι πραγματικά η επιλογή και η υλοποίηση τέτοιων μεγάλων έργων είναι πολιτικά προβλήματα, είναι βαθιά πολιτικά προβλήματα και είναι πολιτικές επιλογές.

Θέλω παράλληλα να πω ότι, αυτό το έργο δεν είναι κάτι ξεκομμένο, παίζει το ρόλο του μέσα σε ένα διεθνές, σε ένα παγκόσμιο επίπεδο, είναι ο ρόλος της Κίνας που σήμερα προσπαθεί να βρει θέσεις για την μετακόμιση των προϊόντων της.

Θα ήθελα εδώ να σας πω ότι, σήμερα η Κίνα το μεγαλύτερο μέρος των εξαγωγών της Κίνας σε ενέργεια και πρώτες ύλες πραγματοποιείται διαμέσου της θάλασσας, και το 80% από αυτές περνάει από κάποιες συγκεκριμένες περιοχές. Αντιλαμβάνεστε λοιπόν το ρόλο που πλέον παίζει η Κίνα στο παγκόσμιο εμπόριο, στο επίπεδο αυτό. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια είναι και η επιλογή της θέσης στο Τυμπάκι.

Θα ήθελα να πω το εξής ακόμα ότι, η αρχική πρόταση και η αρχική σκέψη που ξεκίνησε ήταν ότι, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προωθούσε μια διακρατική συμφωνία για την ανάπτυξη στο Τυμπάκι ενός σταθμού ειδικού τελωνιακού καθεστώτος, σε μια έκταση περίπου 8.500

στρέμματα με δυνατότητα διακίνησης άνω των 2.000.000 εμπορευματοκιβωτίων.

Το έργο αυτό αποτελούσε μια φιλοδοξία για ένα κόμβο του Ασιατικού εμπορίου στα Βαλκάνια, στην νοτιοανατολική Ευρώπη, την Μαύρη Θάλασσα και τη Βόρεια Αφρική. Το ενδιαφέρον γι' αυτό το συγκεκριμένο έργο ήταν από τρεις κολοσσούς οι οποίοι είναι..., πιστεύω ότι το γνωρίζετε, η νότια Κορέα, η Αραβική Τουμπάι και η Κίνα.

Θέλω όμως να ξεκινήσω πριν πω τις απόψεις μου για το συγκεκριμένο κομμάτι, για τη συγκεκριμένη θέση, για το συγκεκριμένο έργο, θα ήθελα να πω δυο λόγια για την ερημοποίηση, διότι διάβασα και κάποια κείμενα του συνάδελφου του Μπριλάκη και άλλα κείμενα, και θα ήθελα να απαντήσω στο εξής, ότι η ερημοποίηση της υπαίθρου, της ενδοχώρας της Κρήτης είναι πολιτική ευθύνη αυτών που κυβέρνησαν μέχρι σήμερα την χώρα.

Δεν μπορούμε να αποποιούμαστε αυτών των πραγμάτων και πρέπει κάποτε και εσείς οι οποίοι στηρίζετε, σε αυτό θα συμφωνήσω και πάλι με το συνάδελφο τον Ορφανό, εσείς όλοι που στηρίζετε αυτούς τους κομματικούς μηχανισμούς που όλα αυτά τα χρόνια οδήγησαν αυτή την υφιστάμενη κατάσταση, που ο Γιώργος ο Βιδάκης την βλέπει ότι είναι υποβαθμισμένη, έχουν ευθύνη, αλλά εσείς τους στηρίζετε. Αυτό είναι αλήθεια και πρέπει να ειπωθεί. Και μιλάω συγκεκριμένα για οδικό δίκτυο, για θέματα υγείας, για θέματα παιδείας, για θέματα αγροτικού τομέα, για θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, και αν μη τι άλλο αυτά τα πράγματα αν δεν αποτελούν ανάπτυξη.

Υπάρχει λοιπόν εδώ ένα μεγάλο ζήτημα, το ζήτημα της επιλογής των μεγάλων έργων που ειπώθηκαν από κάποιους ότι χρειαζόμαστε ανάπτυξη, χρειαζόμαστε μεγάλα έργα κ.λ.π., κ.λ.π.

Εγώ λέω ότι χρειάζεται και προσοχή μεγάλη, οι περίοδοι της αθωότητας, οι περίοδοι της εκβιομηχάνισης, της ανάπτυξης χωρίς μέτρο και χωρίς προστασία του περιβάλλοντος νομίζω ότι τέλειωσαν. Έχουμε μεγάλη ευθύνη, ειδικότερα εμείς σαν μηχανικοί, σαν άνθρωποι που γνωρίζουμε το περιβάλλον, ότι πρέπει πλέον οτιδήποτε κάνουμε από εδώ και πέρα ή ότι κάνει η πολιτεία και στηρίζεται στις δικές μας απόψεις, προτάσεις και διεργασίες, νομίζω ότι έχουμε τεράστια ευθύνη να σέβεται πρώτα και κύρια τον άνθρωπο και το περιβάλλον, είναι απαραίτητο.

Θα σημειώσω δυο – τρία πράγματα, ίσως τρώω το χρόνο, αλλά η ΔΕΗ σήμερα στο χώρο που βρίσκεται είναι λάθος συνάδελφε να λες ότι δεν δημιουργεί προβλήματα στους..., αν ξέρετε η ΔΕΗ σύρεται στα Ευρωπαϊκά δικαστήρια σήμερα από καταγγελίες ξενοδόχων. Η επιβάρυνση του περιβάλλοντος στην περιοχή μας είναι ο μεγαλύτερος επιβαρυντής αυτή τη στιγμή στην περιοχή και όχι μόνο γιατί είναι η ΔΕΗ, αλλά γιατί δουλεύει και όπως δουλεύει η ΔΕΗ, όπως είναι το αεροδρόμιο και κάποια άλλα πράγματα.

Θα ήθελα εδώ να σημειώσω και κάτι άλλο, επειδή είναι μεγάλα έργα αυτά, φτιάξαμε μεγάλο φράγμα στον Πραμιανό συνάδελφε Μπριλάκη, αλλά αν δεν ήταν τα νερά της Μαλάγρας ίσως αυτό να μην γέμιζε.

Φτιάξαμε φράγμα της Φανερωμένης, προσέξτε να δείτε τι γίνεται, δεν έχουμε δίκτυα και το νερό υπάρχει όσο υπάρχει και δεν μπορούμε να

το χρησιμοποιήσουμε, και τώρα ψάχνουμε να κάνουμε την εκτροπή του Πλατύ ποταμού.

Πήγαμε σε ένα μεγάλο έργο..., να μου επιτρέψετε, χάνω τον ειρμό, δεν έχω μαζί σου τίποτα, ίσα – ίσα εκτιμώ τις απόψεις σου. Πήγαμε σε ένα μεγάλο έργο φράγματος Αποσελέμη το οποίο αυτό μεγάλο έργο, προσέξτε τώρα, θα λύσει τα προβλήματα της διαχείρισης του νερού από τα Λινοπεράματα μέχρι τον Άγιο Νικόλαο, ενώ παράλληλα τώρα προσπαθούμε και φυτεύουμε εργοστάσια αφαλάτωσης.

Ένα αλαλούμ στα πράματα, έχουμε ευθύνες, και εδώ θα ήθελα να διαφωνήσω με τον συνάδελφο τον Ορφανό ότι, το Τεχνικό Επιμελητήριο σίγουρα δεν θα κάνει μελέτες και δεν θα γνωμοδοτήσει για την ψυχή της μάνας του, αλλά οφείλει σαν σύμβουλος της πολιτείας, σαν ένας φορέας να εκφράσει απόψεις και να στοιχειοθετεί τις απόψεις του. Πρέπει να έχει άποψη για τα ζητήματα αυτά, η οποία θα βγαίνει μέσα από τους ανθρώπους που το απαρτίζουν και οι οποίοι δεν είναι μόνο τεχνοκράτες, δεν είναι μόνο τεχνικοί μηχανικοί ή μηχανολόγοι ή δεν ξέρω τι, αλλά είναι πολιτικά πρόσωπα, είναι πολιτικά όντα, έχουν υπόσταση και μπορούν να εκφράζουν άποψη. Αυτή θα συνθέσει το Επιμελητήριο και θα εκφράσει προς τα έξω.

Θα έρθω για το έργο, συμβατότητα των μεγάλων έργων, να σας διαβάσω το εξής, υπάρχει ο αναπτυξιακός σχεδιασμός της Κρήτης ο οποίος αποτυπώθηκε στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και αιεφόρου, προσέξτε, η λέξη αιεφορία καταλαβαίνετε τι σημαίνει, δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 1486. Τι προβλέπει; Προβλέπει περιοχές ήπιας τουριστικής ανάπτυξης στις παρυφές των προστατευόμενων περιοχών και διαχειριστικά σχέδια για τις τελευταίες, προκειμένου να προστατευθούν, να αναδειχτούν και να αξιοποιηθούν.

Αγαπητέ συνάδελφε Γιώργο, ξέρετε σήμερα ότι γίνεται μεγάλη προσπάθεια σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης να διατηρήσουμε αυτά τα οποία η Κρήτη έχει; Πρέπει να εκμεταλλευτούμε την νομοθεσία, να γίνουν διαχειριστικά σχέδια, φορείς διαχείρισης, διότι έχουμε καθυστερήσει πάρα – πάρα πολύ, να διαχειριστούμε αυτά τα πράματα τα οποία είναι στοιχεία τα οποία τα διαθέτει η Κρήτη σαν μοναδικά.

Επιτρέψτε μου να συνεχίσω, για το συγκεκριμένο έργο να σας πω το εξής, ήδη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι τα πλοία, τα μεγάλα πλοία, ως τη σημαντικότερη πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης, όπως διοξείδιο του θείου που είναι πολύ βλαβερό και ρύπος αντιλαμβάνεστε, οξειδίο του αζώτου, αιωρούμενα σωματίδια, πτητικές οργανικές ενώσεις κ.λ.π., κ.λ.π. Με την συνολική εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα από πλοία ευρωπαϊκής σημαίας, τα οποία φτάνουν σήμερα στα 2.000.000 τόνους ετησίως.

Στην προσπάθεια μείωσης των ρύπων και του θορύβου στα λιμάνια, η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί πολιτική ηλεκτροδότησης από την στεριά των ελλιμενισμένων πλοίων. Η παραπάνω λύση βέβαια δεν αποδίδει καρπούς και στην περίπτωση εδώ αυτή, αφού μεταφέρει το πρόβλημα στους σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής. Και εδώ έρχομαι να ρωτήσω το εξής, εδώ υπάρχει ευθύνη.....Μα απόψεις εκφράζω.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Συνάδελφε εγώ σεβάστηκα τις απόψεις σου και εσύ άποψη εκφράζεις.

**ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ:** Παρακαλώ, σεβαστείτε τον ομιλητή.

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Με προσβάλεις, αν δεν είναι σοβαρά...

**ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ:** Συνάδελφε Βιδάκη παρακαλώ, μην διακόπτετε.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Αν θέλεις συνάδελφε Γιώργο να ισχυροποιήσεις τις απόψεις σου, εγώ τουλάχιστον αυτό μου λέει η πείρα μου, μάθε να ακούς την αντίθετη άποψη, μέσα από εκεί πιθανόν να ισχυροποιήσεις και την δική σου, πιθανά όμως να αλλάξεις και γνώμη.

**ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ:** Συνέχισε κ. συνάδελφε.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Λοιπόν, ήθελα να πω το εξής, ότι να λοιπόν αυτό το έργο που σχετίζεται με το ενεργειακό, έχει ενεργειακό έλλειμμα η Κρήτη; Έχει, τώρα μιλάμε για το σταθμό της Κορακιάς, έχουμε μια αύξηση – να μην λέω νούμερα και σας κουράζω – κάθε χρόνο στην ζήτηση την ενεργειακή, υπάρχουν προβλήματα. Με τις ήπιες μορφές ενέργειας γνωρίζετε τι γίνεται, τι σημαίνει λοιπόν αυτό; Σημαίνει ότι, μια τέτοια μεγάλη εγκατάσταση ακόμα και σαν μοναδικό σταθμό, σαν σταθμό και μόνο να το θεωρήσεις, η ενεργειακή ζήτηση μεγαλώνει. Άρα χρειαζόμαστε σταθμό ηλεκτροπαραγωγής, να λοιπόν επιπτώσεις.

Θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας, εγώ το αμφισβητώ, διαβάζω λοιπόν πάλι από εφημερίδα η οποία τι λέει; Η κατασκευή, σας έλεγα πριν ότι η Κίνα προσπαθεί σε διάφορα μέρη, μεταξύ των οποίων το Πακιστάν, η Σρι Λάνκα κ.λ.π. Λέει λοιπόν, η κατασκευή του λιμανιού στο Γκουαντάρ έχει συναντήσει την εχθρική αντίθεση των ντόπιων που υποστηρίζουν ότι, το έργο τους στερεί τη δυνατότητα να ψαρεύουν τα νερά τους χωρίς να τους προσφέρει κανένα οικονομικό κέρδος, αφού όλες οι θέσεις εργασίας έχουν καταληφθεί από Κινέζους εργάτες.

Προσέξτε, μα το αντιλαμβάνεστε και εσείς ότι αυτή τη στιγμή όταν ας πούμε μέσα στην ίδια την Κινά αυτή τη στιγμή υπάρχει ένας φοβερός πληθυσμός ο οποίος πρέπει να ζήσει, όταν λοιπόν εκεί σήμερα ζουν..., δεν ξέρω αν είχατε παρακολουθήσει μία αυτή του Δήμου που είχε δείξει στην τηλεόραση, σε τι συνθήκες ζουν και δουλεύουν αυτοί οι άνθρωποι εκεί πέρα, ένα κομμάτι αυτό. Ένα δεύτερο, σε τι συνθήκες παραγωγής, αν θέλετε σε τι συνθήκες δουλεύουν τα εργοστάσια. Είναι τυχαίο σήμερα ότι πολλοί επενδυτές καταφεύγουν σε αυτές τις χώρες και παράγουν προϊόντα; Δεν καταλάβατε γιατί;

Λοιπόν, αντιλαμβάνεστε λοιπόν ότι είναι πολύ πιο εύκολο τα κοντέινερ να συνοδεύονται και από κάποιους ανθρώπους οι οποίοι θα δουλέψουνε εκεί.

Ύστερα με τα συστήματα, με τα συστήματα...

**ΒΙΔΑΚΗΣ:** (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Θα ολοκληρώσω.

**ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ:** Συνάδελφοι παρακαλώ, συνάδελφε Βιδάκη άσε τον να ολοκληρώσει.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Γι' αυτούς τους χώρους υπάρχει ειδικό καθεστώς, παράλληλα ο ίδιος ο Γιάννης είπε προηγούμενα, μπορείς να διαφωνείς, ο ίδιος ο Γιάννης είπε προηγούμενα ότι σήμερα η επιστήμη έχει προχωρήσει τόσο πολύ που είναι όλα αυτοματοποιημένα. Βλέπε COCA – COLA πόσους έχει απολύσει, δημιουργώντας συνθήκες πλέον πιο αυτοματοποιημένες κ.λ.π., κ.λ.π.

Είναι δυνατόν αυτό το έργο το οποίο θα καταλαμβάνει 8.500 στρέμματα, δεν είναι 8.500; 8.000. Δεν είναι 8.000; 6.000 – 7.000, μέσα στη χερσαία ζώνη και στη θαλάσσια ζώνη να μην δημιουργήσει πρόβλημα στο θαλάσσιο περιβάλλον; Υπάρχει καμιά ωκεανογραφική μελέτη η οποία να μας λέει τουλάχιστον σε πρώτη εκτίμηση αυτοί οι κύριοι οι οποίοι πήραν μια εντολή..., και εγώ ξέρω Γιώργο, όπως το είπες εν μέρει είναι το πράμα, δεν πιστεύω όμως ότι είναι ακριβώς έτσι, δηλαδή κάπου παίζονται και κάποια πολιτικά παιχνίδια και η αλήθεια είναι αυτή, δηλαδή στην αρχή αρχίσαμε με αυτό το κομμάτι, στη συνέχεια κάτσε να βάλουμε και τη μαρίνα, κάτσετε να δούμε και κάποια άλλα πράματα ώστε η καραμέλα να γίνεται πιο γλυκιά.

Ωκεανογραφική μελέτη απ' ότι ξέρω συνάδελφε Μπριλάκη – και επειδή ασχολείσαι με αυτά, νομίζω ότι δεν υπάρχει για τον κόλπο της Μεσσαράς.

Δεν ξέρω τι χρόνο έχω, έχω να πω και άλλα, αν μου τον δίνετε ευχαρίστως να πω ακόμα για να κλείσω...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Εμείς να σας τον δώσουμε, αλλά οι συνάδελφοι έχουν αρχίσει να φεύγουν.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Δεν θα μείνει κανένας;

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Επιτάχυνε λίγο συνάδελφε.

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** Υπό μορφή ερώτησης θα το βάλω για να μην σχολιάζω πολύ και δημιουργώ θέματα, εσείς πιστεύετε ότι δεν θα επηρεάσει ή δεν θα μετατοπιστούν οι σημερινές χρήσεις γης σε αυτή τη ζώνη περιοχής του λιμανιού το σχέδιο του Τυμπακίου, στις εκτάσεις καλλιέργειας;

Δεν θα έχουμε πιέσεις στο φυσικό περιβάλλον και στην ποιότητα ζωής αυτών όλων των ανθρώπων εκεί για την εμβέλεια αυτού του έργου με τα συνωδά, με τα παράπλευρα έργα; Προβληματισμούς βάζω.

Η λειτουργία του λιμανιού με τον τρόπο που λέγεται, δεν μεταβάλλει το τουριστικό προϊόν;

Σήμερα έχουμε εκεί μια περιοχή με ειδυλλιακά τοπία, έχουμε μια περιοχή για ξεκούραση, έχουμε μικρές τουριστικές μονάδες, έχουμε καταστήματα, δεν μεταβάλλεται το τουριστικό προϊόν σε αυτή την περιοχή; Άρα τι επιπτώσεις θα έχει;

Αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα η κατασκευή αυτού του έργου στην αξιοποίηση και την ενοποίηση, που είναι και αν θέλετε – έχουν ακουστεί πολλές φορές – στον αρχαιολογικό χώρο των Ματάλων, του Κομμού και της Γόρτυνας;

Συνάδελφοι εγώ πιστεύω το εξής, ότι αυτό το λιμάνι δεν θα αποτελέσει την πύλη του νότου όπως την οραματίζονται αυτοί οι άνθρωποι οι οποίοι ζουν εκεί και οι οποίοι.., θα σας πω, σε ένα φυλλάδιο λέει και το εξής, ότι στην ανάπτυξη έχουν κύριο λόγο και αυτοί οι άνθρωποι που ζουν και δραστηριοποιούνται στον τόπο τους και αυτοί πρέπει να αποφασίζουν, αφού ακούσουν, σε τι τόπο θέλουν να ζήσουν, και νομίζω ότι ο τόπος που θέλουν να ζήσουν είναι διαφορετικός.

Αυτή η πύλη νομίζω είναι μια πύλη προς την παγκοσμιοποιημένη οικονομία ορισμένων χωρών της Ασίας, οι οποίες τι κάνουν; Παράγουν ρυπαίνοντας και υποβαθμίζοντας το περιβάλλον, τους φυσικούς πόρους, και μάλιστα με πάρα πολύ χαμηλές αμοιβές.

Επειδή βλέπω ότι κουράζεστε, θα σταματήσω και θα έλεγα όμως το εξής, επειδή οι μονόλογοι συνήθως κουράζουν θα μπορούσε να γίνει και μια συζήτηση άλλου είδους, δηλαδή στην Αντιπροσωπεία, αλλά να βάλουμε ένα τραπέζι εδώ και να πάμε απέναντι αυτοί που λέμε ναι και αυτοί που λέμε όχι, αυτοί που προβληματιζόμαστε υπέρ του ναι και αυτοί που προβληματίζονται υπέρ του όχι. Να καθίσουν και να συζητήσουν κάνοντας ένα διάλογο καλόπιστο, χωρίς..., εγώ εξέφρασα τις απόψεις μου.

Θέλω να πω συμπληρωματικά δυο πράγματα. Αυτή η εργασία που έχει γίνει αποτελεί μια επιστημονική εργασία, αυτοί που την έκαναν είναι επιστήμονες. Ανατέθηκε με τον άλφα ή το βήτα τρόπο, δεν έχει σημασία, ή έχει αλλά δεν είναι της ώρας, για τέτοια μεγάλα έργα ακολουθεί ένα μεγάλο στάδιο, υπάρχει η προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση αξιολόγησης, πρέπει να γνωμοδοτήσουν οι φορείς, να δοθούν όλα τα στοιχεία, οι επιπτώσεις... **(αλλαγή κασέτας)**

**ΦΙΛΙΠΠΗΣ:** ...που δύο ώρες δεν επιτρέπεται. Αντιλαμβάνεστε λοιπόν ότι το περιβάλλον και όλα αυτά τα οικοσυστήματα, θαλάσσια, υποθαλάσσια, υπεδάφια κ.λ.π., κ.λ.π., θέλουν πλέον προσοχή.

Πάνε οι εποχές που λέγαμε άντε να τραβήξουμε ένα δρόμο γιατί θέλουμε να πάμε στο βουνό, να περνάνε και οι βοσκοί, να περνάνε και οι αγρότες, να πηγαίνουν και αυτοί που θέλουν στο κυνήγι. Σήμερα χρειάζεται μελέτη και προσοχή, γιατί το περιβάλλον είναι η ζωή μας και είναι η ζωή των παιδιών μας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ευχαριστούμε συνάδελφε, άλλος συνάδελφος θέλει να τοποθετηθεί; Ο συνάδελφος ο Μπριλάκης.

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ Ο ΔΙΑΛΟΓΟΣ

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ένα λεπτό θέλει να μιλήσει, ένα λεπτό ζήτησε.

**ΜΠΡΙΛΑΚΙΣ:** Επειδή είπανε μια στιγμή το όνομα μου γι' αυτό, αλλά το θέμα είναι το εξής, το περιβάλλον παιδιά είναι ένα πολύ δύσκολο πρόβλημα και ένα από τα δεδομένα που πρέπει να λάβουμε όλοι μας υπόψη είναι ότι, ένα καράβι των 300.000 τόνων – που είναι τα μεγάλα πλοία που κουβαλάνε εμπορευματοκιβώτια, έχει κόστος ανά κιλό εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα το  $1/10^{\circ}$  ενός φορτηγού που κουβαλάει ένα κοντέινερ και το πάει Θεσσαλονίκη, ή ξέρω εγώ έχει το  $1/100^{\circ}$  αν πάει αυτό το κιλό του εμπορεύματος αεροπορικά. Επομένως η προώθηση των θαλασσιών μεταφορών είναι εις όφελος του περιβάλλοντος και μπαίνει και αυτό στο ισοζύγιο, είναι μπέρδεμα, το περιβάλλον θα σφάζει πολλούς υποστηρικτές.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Λοιπόν ένα λεπτό συνάδελφοι να συνεννοηθούμε, εδώ έχουμε ένα προσκεκλημένο ο οποίος θέλει να μιλήσει, πόση ώρα συνάδελφε θέλεις να μιλήσεις;.....Θα έχουμε την υπομονή να τον ακούσουμε; Και μετά είναι και ο συνάδελφος Αλιφιεράκης άλλα δύο – τρία λεπτά και εσύ, ένα λεπτό, και ο Μονιάκης θέλει να μιλήσει; Ευχαρίστως να μιλήσει και ο Μονιάκης, αλλά θα μιλήσει τελευταίος.

Ο συνάδελφος Παξινός, έλα συνάδελφε Παξινέ.

**ΠΑΞΙΝΟΣ:** Θα προσπαθήσω να είμαι εξαιρετικά σύντομος.

Εγώ είμαι υπέρ του κλειστού λιμανιού και όχι υπέρ του ανοιχτού, τόσο κλειστού που να μην..., να είναι τελείως κλειστό, διότι αν μπω στην λογική του ανοιχτού λιμανιού προτείνω να μελετήσουμε και ένα κοσμοδρόμιο για να είμαστε μπροστά από τις εξελίξεις, όταν θα χρειαστεί να μεταφέρουμε και στον Άρη τα προϊόντα να είμαστε έτοιμοι.

Αγαπητοί συνάδελφοι, δεν ξέρω τώρα..., Παξινός Κοσμάς λέγομαι, δεν με ξέρετε όλοι, έπαθα ένα ατύχημα στο Πολυτεχνείο, μπήκα Μηχανολόγος Ηλεκτρολόγος και βγήκα Μηχανολόγος σκέτος, αλλά παράλα αυτά τυγχάνει να έχω και ένα πρωτάθλημα Ευρώπης στο Management και έτσι όταν μιλάω για οικολογία και οικονομία ξέρω πολύ καλά ότι μιλάω για δύο όψεις του ίδιου νομίσματος και όσο πάει περισσότεροι άνθρωποι καταλαβαίνουν ότι ή η οικονομία θα είναι πράσινη, ή δεν θα είναι καθόλου οικονομία, θα είναι μόνο αρπαχτή, ό,τι αρπάξουμε και φύγαμε.

Επίσης μια και είμαστε μηχανικοί πρέπει να σας πω ότι στη φύση δεν παρατηρούνται γραμμικότητες, συμβαίνει κάτι σαν αλυσωτή αντίδραση. Δηλαδή μπορεί να λείει κάποιος, και τι με νοιάζει εμένα η χελώνα εκεί που πάει και γεννάει στα βρομόνερα στο Τυμπάκι; Αν λείπει ένα ον ακόμα και ένα μη ον, δηλαδή αν πάρω ένα πράμα και το βγάλω από τη θέση του αυτό δημιουργεί αλυσωτή αντίδραση και κάποια στιγμή η φύση ξεσπάει και ισοπεδώνει. Αυτό το ξέρετε ήδη πολύ καλά και γι' αυτό έχουν αρχίσει και σοβαρεύονται όσο πάει και πιο ψηλοί Οργανισμοί.

Τώρα τι να πω; Έχω καλυφθεί βέβαια από πολλά, να πω ότι εδώ κάτσαμε και φτιάξαμε σε ένα σχέδιο από την Οικολογική Παρέμβαση το λιμάνι όπως το περιέγραφε στις 4 Νοεμβρίου ο κ. Κεφαλογιάννης, το έχω και έξω, άμα θέλετε μπορείτε να το πάρετε, περιγράφει ένα πράμα και μας το δείχνει κιόλας, ενώ άμα το υλοποιήσουμε βγαίνει ένα τεράστιο

πράμα. Κάπου θεωρώ ότι εμπαιζόμαστε κιόλας με το θέμα του δημοψηφίσματος, θεωρώ ότι εμπαιζόμαστε.

Τώρα, εκτός από τις απόψεις του Πολυτεχνείου, υπάρχουν και άλλοι έγκυροι (...) από το Οικοκρήτη ας πούμε, παρουσίαση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της ευρύτερης περιοχής του κόλπου της Μεσσαράς, Χριστόφορος Βαλιάνος Διευθυντής του Μουσείο Κεντρικής Εθνολογίας. Δέστε τις απόψεις τους στο Οικοκρήτη, να δείτε και από άλλες σκοπιές.

Η συμβολή της γεωργίας στην βιώσιμη ανάπτυξη της Μεσσαράς, Νίκος Δανελάτος Καθηγητής στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, δέστε και αυτό αν συμφωνεί με το λιμάνι, από άλλη σκοπιά επιστημονική.

Οι προοπτικές για βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη στη Μεσσαρά μέσα από την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της περιοχής κ.λ.π., Ιωάννης Σπυλάνης Επίκουρος Καθηγητής στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου, από άλλη σκοπιά.

**ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ:** Ειδικότητα;

**ΠΑΞΙΝΟΣ:** Στο Τμήμα Περιβάλλοντος είναι αυτός, αλλά μιλάει για τον τουρισμό και μιλάει για ήπιο τουρισμό, έχει κάποιες απόψεις εκεί πέρα ο άνθρωπος, καλά θα κάνετε να τις δείτε και αυτές ξέρω εγώ, είναι διεπιστημονικές. Τώρα, ποιοι είναι αυτοί που συμφωνούν για το λιμάνι;

Άκουσα κάποια πράγματα σήμερα, οφείλω να πω περισσότερο μεγάλωσαν τις ανησυχίες μου. Κλειστό λιμάνι, κλειστό, χίλιες φορές κλειστό.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Ο συνάδελφος Αλιφιεράκης.

**ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ:** Λοιπόν, συνάδελφοι ακούστηκαν πολύ ενδιαφέρουσες απόψεις από όλους σχεδόν που μιλήσανε, εγώ έχω μείνει κατάπληκτος από πολλά τα οποία δεν γνώριζα, αλλά θέλω να σας μεταφέρω και μια διαφορετική άποψη η οποία έχει να κάνει περισσότερο και με τον επιχειρηματικό κόσμο.

Απ' ότι ξέρουμε τα κρητικά προϊόντα υποφέρουνε, ενώ είναι πολύ καλής ποιότητας, να μιλήσουμε για τα αγροτικά, να μιλήσουμε και για άλλα προϊόντα τα οποία μπορούν να παραχθούνε από το δευτερογενή τομέα, πλην όμως δεν έχουνε καμία τύχη σε καμία αγορά του εξωτερικού. Δηλαδή και το λάδι ας πούμε το δικό μας, το καλύτερο λάδι αν θέλετε, μετακινείται χύμα και σας λέω ότι, για να υπερκαλύψει αν θέλετε το κόστος μεταφοράς, μετακινείται χύμα και διατίθεται από τους Ιταλούς. Εγώ πιστεύω ότι βασικός λόγος είναι το μεταφορικό κόστος.

Πιστεύω λίγο – πολύ όλοι αναγνωρίζουμε τα μεγάλα έργα, εμείς μπορεί να μιλάμε από διαφορετικές θέσεις, πλην όμως μιλάμε σαν Τεχνικό Επιμελητήριο και πρέπει να υποστηρίξουμε πιστεύω τα μεγάλα έργα, και μπορούμε να τα λύσουμε εμείς, δηλαδή μπορούμε να λύσουμε και αυτά τα περιβαλλοντικά προβλήματα τα οποία δημιουργούνται, με ποιο τρόπο; Θα μπορούσαμε να μιλάμε για ένα οικολογικό λιμάνι.

Και αυτό που είπες συνάδελφε Απόλλων, ότι το ρεύμα θα μπορεί να παράγεται, αυτό είναι μια πολύ καλή ιδέα. Γιατί διαφορετικές επιβαρύνσεις έχει όταν το ρεύμα παράγεται από ένα σταθμό της ΔΕΗ,

απ' ότι όταν παράγεται από το μαζούτ που καίνε αυτά τα πετρέλαια όταν είναι τα πλοία αυτά στις ανοιχτές θάλασσες.

Έχουμε δηλαδή θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις τις οποίες εμείς μπορούμε να τις εκμεταλλευτούμε κατά κάποιο τρόπο με την τεχνολογία.

Λοιπόν δεν θέλω να σας κουράσω όμως άλλο, εγώ για το κλειστό λιμάνι που είπε ο συνάδελφος ο Κοσμάς είμαι αντίθετος και λέω ότι, αυτό πρέπει να το εκμεταλλευτούνε και τα κρητικά προϊόντα τα οποία να έχουνε μια καλύτερη διέξοδο προς τις χώρες του εξωτερικού.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Μια ερώτηση, να καταγράφεται όμως σε παρακαλώ.

**ΒΡΕΝΤΖΟΥ:** Η ερώτηση είναι η εξής, γιατί τόσα χρόνια τα ελληνικά προϊόντα που λέτε εδώ, λάδια και όλα τα υπόλοιπα, δεν φεύγουν από το λιμάνι του Ηρακλείου;

**ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ:** Δεν φεύγουνε; Εγώ θα σας πω το εξής, ότι κοστίζει περισσότερο ένα κοντέινερ να έρθει από την Κίνα στο Πειραιά, απ' ότι να πάει από το Ηράκλειο στον Πειραιά, αυτό μόνο σας λέω.

ΔΕΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΘΑΡΑ Ο ΔΙΑΛΟΓΟΣ

**ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ:** Τι θα βοηθήσει; Σίγουρα θα έχουμε οικονομίες κλίμακος πιστεύω, έτσι;

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Οικονομία;

**ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ:** Οικονομία κλίμακος.

**ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ:** Συνάδελφε είπες, από την Κίνα να έρθει;

**ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ:** Ναι, στον Πειραιά.

**ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ:** Κοστίζει λιγότερο...

**ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ:** Απ' ότι από το Ηράκλειο στο Πειραιά. Αυτό λάβετε το υπόψη σας, και να πάει και να έρθει.

**ΒΡΕΝΤΖΟΥ:** Τι γίνεται με τα προϊόντα;

**ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ:** Ορίστε; Καλά εντάξει, κοιτάξτε, μην το επεκτείνουμε πολύ γιατί απ' ότι ξέρω δεν το...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Αν κατάλαβα καλά αυξάνεται το κόστος των υλικών λόγω της μεταφοράς.

**ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ:** Όχι μόνο το κόστος των υλικών, τα προϊόντα μας δεν είναι ανταγωνιστικά απλώς και μόνο λόγω της μεταφοράς. Δηλαδή όλα τα άλλα να τα έχουμε, πάσχουμε στο πρόβλημα της μεταφοράς.

Και αν θέλετε και τα ποιοτικά προϊόντα, εγώ θα σας πω κάτι άλλο, πείτε τα προϊόντα, αυτά τα οποία δεν είναι άμεσης κατανάλωσης, τα αγροτικά προϊόντα, είναι κάποια άλλα, πατάτες, δεν ξέρω τι, τα οποία μπορούν να μεταφερθούν με ένα καλύτερο μεταφορικό κόστος.

**ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ:** Τα αρωματικά φυτά.

**ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ:** Τα αρωματικά φυτά, μπορούν να μεταφερθούν κάλλιστα με θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες είναι αρκετά οικονομικότερες απ' ότι ας πούμε με το αεροπλάνο ή με το ψυγείο, το οποίο θα πάει..., προσέξτε, θα ξεκινήσει το ψυγείο, το αυτοκίνητο, για τα αγροτικά προϊόντα μιλάω, θα ξεκινήσει από το Τυμπάκι, θα έρθει στο Ηράκλειο, θα μπει στον Πειραιά, θα πάει οδικώς μέχρι την Πάτρα, θα μπει σε άλλο καράβι, θα πάει ας πούμε μέχρι να καταλήξει στην αγορά του Μονάχου. Ξέρετε τι καθυστέρηση έχει; Και θα γυρίσει πίσω, αν γυρίσει και γεμάτο έχει ένα λιγότερο κόστος, έτσι; Αν έρθει άδειο αυτό ποιος θα το επιβαρυνθεί, το προϊόν θα το επιβαρυνθεί, για πείτε μας; Ενώ με τις όλες αυτές.....,εμείς μιλάμε και για συνδυασμένες μεταφορές, τι σημαίνει συνδυασμένες μεταφορές;.....Ακριβώς.....Όχι, μπορεί να πάει και Ισπανία, δεν ξέρω που μπορεί να πάει, και από κει και πέρα οδικώς μετά.....Μισό λεπτάκι, αν θέλουμε να μιλάμε δεν μπορούμε να κρύβουμε πράγματα τα οποία τα ξέρουμε, και εσείς τα ξέρετε πολύ καλά, αλλά είναι πολύ πιο εύκολο να λες είναι καλύτερα να μην κάνω τίποτα παρά το να κάνω. Το αν λες να κάνω κάτι, έχει ένα κόστος.....Μα κοιτάξτε, εγώ δεν είπα για το Τυμπάκι, εγώ είπα ένα λιμάνι, είπα ένα αυτό, που θα γίνει τώρα αυτό ας το βρούνε κάποιοι άλλοι το που θα γίνει το λιμάνι.....Βεβαίως.

**ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ:** Μήπως το πρόβλημα δεν είναι τόσο που θα πάνε τα προϊόντα, αλλά αυτά που γυρνάνε πίσω σαν απαράδεκτα; Μπορεί να επιβαρύνουνε το περιβάλλον μας περισσότερο όταν γυρνάνε πίσω παρά όταν πηγαίνουνε;

**ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ:** Ναι, αλλά αυτό γιατί να το προσθέσουμε τώρα στις μεταφορές, δεν νομίζω ότι έχει σχέση με τις μεταφορές.....Κοιτάξτε, όταν κάνεις ένα μεγάλο έργο, σίγουρα μπορείς να το προστατέψεις και καλύτερα.....Αυθαίρετα; Ε, μα όταν υπάρχουν, συγνώμη, κοιτάξτε, θα σεβαστούμε.....κοιτάξτε, δεν θα κάνουμε τον σύμβουλο κάποιου ξένου επενδυτή, έτσι; Λοιπόν ας τα πούνε κάποιοι άλλοι αυτά. Εγώ ένα άλλο...

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Συνάδελφοι να σας απαντήσω πριν κλείσω. Η επόμενη συζήτηση σε αυτό το θέμα θα γίνει όταν η Δ.Ε. φέρει εισήγηση όπως έχει δεσμευτεί ο Πρόεδρος, όπως είπα, επί του θέματος, θα συζητηθεί στην Αντιπροσωπεία. Θα πρέπει πρώτα να διαμορφώσει άποψη η Διοικούσα και αφού διαμορφώσει...

**ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ:** (Δεν αποδίδεται καθαρά, μιλάει εκτός μικροφώνου)

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ:** Σε τακτική, διότι δεν θα έχομε τόσοσ προσκεκλημένους, έχομε ήδη διαμορφώσει μια άποψη, σιγά – σιγά θα την μελετήσει ο καθένας και θα καταλήξει κάπου.

Συνάδελφοι η ώρα είναι 23:30, καληνύχτα σας. Έληξε η συνεδρίαση.

Ευχαριστούμε τους προσκεκλημένους για την υπομονή τους που κάθισαν μέχρι αυτή την ώρα, συνάδελφοι και πάλι καληνύχτα σας.

## **ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ**

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΡΙΧΑΡΔΟΣ ΠΟΒΑΣΚΗ**

**ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΜΑΝΙΑΔΗ**

**Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ: ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ**



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΤΕΕ/ΤΑΚ 20-06-07

### ΠΥΛΗ ΤΟΥ ΝΟΤΟΥ: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΓΙΑ ΠΟΙΟΝ;

Το ΥΕΝ, από το τέλος του 2005, δήλωσε τις προθέσεις του να δημιουργήσει ένα λιμάνι διαμετακόμισης στον κόλπο της Μεσαράς, στις εκβολές του Γεροπόταμου, έτσι ώστε να συμπεριλάβει πεδινές εκτάσεις ιδιοκτησίας του Δημοσίου και συγκεκριμένα το στρατιωτικό αεροδρόμιο Τυμπακίου και να αναπτυχθεί σε χερσαίους χώρους 8.000 στρεμμάτων. Για το σκοπό αυτό έγιναν επανειλημμένα επισκέψεις στην περιοχή, από ενδιαφερομένους από την Κίνα, την Κορέα και το Ντουμπάι από τους οποίους το Υπουργείο δήλωνε ότι ζητούσε να χρηματοδοτήσουν και να κατασκευάσουν το έργο, ενώ παράλληλα ανέφερε ότι τη δημόσια συμμετοχή θα κάλυπτε δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Μετά από ερωτήματα που υποβλήθηκαν προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και που προκάλεσαν δηλώσεις της Επιτρόπου σχετικά με το θέμα, η θέση του λιμανιού μεταφέρθηκε δυτικότερα, αποφεύγοντας την προστατευόμενη περιοχή, «συρρικνώθηκε» σε 1.350 στρέμματα εξ ολοκλήρου διαμορφωμένων με επιχωματώσεις, αφού στη νέα θέση η μορφολογία του εδάφους δεν επιτρέπει προσάρτηση χερσαίων χώρων, και δηλώθηκε ότι θα υλοποιηθεί όχι με απ'ευθείας συμφωνία αλλά με διαδικασία διαγωνισμού.

Το καλοκαίρι του 2006 διατυπώσαμε την άποψη ότι:

- **η κατασκευή του διαμετακομιστικού κέντρου στη Μεσαρά παραβιάζει το πρότυπο ανάπτυξης της περιοχής** έτσι όπως προκύπτει από το θεσμοθετημένο σχεδιασμό που είναι το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης και από τις θέσεις των Επιστημονικών Επιμελητηρίων της Κρήτης (ΤΕΕ/ΤΑΚ, ΤΕΕ/ΤΔΚ, Γεωτεχνικού και Οικονομικού). **Το πρότυπο αυτό ανάπτυξης βασίζεται στην αγροτική οικονομία και τον τουρισμό.**

- **οι αναφορές του Περιφερειακού Πλαισίου σε δράσεις, που πρέπει να ενσωματωθούν στις πολιτικές των Υπουργείων και των Δημοσίων Φορέων για:**

- Δημιουργία ή τόνωση υφισταμένων αξόνων ανάπτυξης με ανάπτυξη ευρύτερων δικτυώσεων στον Τομέα των Μεταφορών, με έμφαση στις θαλάσσιες συνδέσεις

- Ανάδειξη και αναβάθμιση του ρόλου της Κρήτης με την ανάπτυξη λειτουργιών "κέντρου" στη ΝΑ Μεσόγειο καθώς και "κόμβο" διεθνούς σημασίας αξόνων με κατεύθυνση Ανατολή - Δύση και Βορρά - Νότο στους τομείς της οικονομίας, του πολιτισμού και των επικοινωνιών.

- Ανάπτυξη συνεργασιών με χώρες της ευρύτερης περιοχής της μεσογειακής λεκάνης και ειδικότερα με την Κύπρο, την Μέση Ανατολή και τη Βόρειο Αφρική

**και, κατά συνέπεια και οι προτεινόμενες από αυτό λιμενικές υποδομές στη νότια Κρήτη, δεν μπορούν να νοηθούν παρά μόνο συνδεδεμένες με τους**

ήδη ανεπτυγμένους τομείς της τοπικής οικονομίας και την περαιτέρω αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του νησιού

- δεν είναι δυνατόν η ανατροπή του πρότυπου ανάπτυξης μιας περιοχής να συντελείται με ενέργειες ενός και μόνο υπουργείου που ασκεί τομεακή πολιτική, γιατί, ακόμα κι αν η προτεινόμενη δραστηριότητα θα ήταν επωφελής για ένα τομέα της οικονομίας, θα μπορούσε να αποβεί βλαπτική για άλλους τομείς και, εν τέλει, την ταυτότητα της περιοχής αυτής.

#### ΟΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΑΤΥΠΩΣΑΜΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΟ ΤΥΜΠΑΚΙ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΕΜΠ

Η «Προκαταρκτική εκτίμηση των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κατασκευή ενός διεθνούς εμβέλειας λιμένα στην περιοχή Τυμπακίου Ηρακλείου» που έγινε από ομάδα καθηγητών του ΕΜΠ με επικεφαλής τον πρύτανη κ. Μουτζούρη, δικαιώνουν απόλυτα τις αρχικές μας παρατηρήσεις. Στη Μελέτη τονίζεται ότι το έργο:

- θα επηρεάσει σημαντικά τη δομή των δραστηριοτήτων στην περιοχή μελέτης και τις χρήσεις γης σε αρκετά μεγάλη απόσταση από τον νέο λιμένα. Θα δημιουργηθεί μία «νέα πόλη» με αξιοποίηση της ενδοχώρας και το γεγονός αυτό χρήζει ιδιαίτερης, σε βάθος, μελέτης,
- θα αλλάξει τον τρόπο ζωής, την οικονομία, τον χαρακτήρα της περιοχής,
- θα πρέπει να προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα στον τόπο κατασκευής του

και ότι κρίνονται απαραίτητες: Μελέτη σκοπιμότητας, Ειδική Πολεοδομική Μελέτη αμέσως μετά την οριστικοποίηση της τελικής μορφής της παρέμβασης, και Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Περιοχής.

#### ΜΗ ΣΥΜΒΑΤΟ ΤΟ ΕΡΓΟ ΜΕ ΤΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

Συμφωνούμε απόλυτα με τις διαπιστώσεις της Μελέτης του ΕΜΠ ότι:

- « Ένας εκσυγχρονισμός της ακολουθούμενης μέχρι σήμερα ανάπτυξης θα μπορούσε να εστιάσει σε μια στροφή της γεωργίας προς τα πιστοποιημένα προϊόντα, την ολοκληρωμένη αγροτική παραγωγή και την ανάπτυξη ποιοτικότερου τουρισμού με σεβασμό στο τοπίο και καλύτερη αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων της περιοχής. Φαίνεται, ότι σημαντικό μέρος της τοπικής κοινωνίας ενδιαφέρεται κυρίως για τέτοιου είδους επενδύσεις... Η τάση αυτή δεν συγκλίνει με τις τάσεις της βιομηχανικής ανάπτυξης λόγω του λιμένα.»
- «Η λειτουργία του λιμένα αποκλειστικά για διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων δεν αναμένεται να συνεισφέρει στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής»
- «Αν και αναμένεται, υπό τις κατάλληλες βέβαια προϋποθέσεις, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, δεν είναι προβλέψιμο αν θα μπορούν να καλυφθούν από «παλαιούς» απασχολούμενους, που σε πολλές περιπτώσεις είναι άτομα που δεν επιδέχονται επαγγελματικό επαναπροσανατολισμό... Ως εκ τούτου θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στο θέμα της δημιουργούμενης ανεργίας, έτσι ώστε να αποφευχθεί η υπονόμηση της κοινωνικής συνοχής της τοπικής κοινότητας. Είναι σημαντικό να τονιστεί στην περίπτωση αυτή, ότι οι επιπτώσεις στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στο σύνολο τους εξαρτώνται από τις δέσμες πολιτικής, προς διαπραγμάτευση, από τα κέντρα λήψεως αποφάσεων με τους εν δυνάμει επενδυτές.»

Οι παραπάνω διαπιστώσεις οδηγούν την Ομάδα Μελέτης να θεωρεί εκ των ων ουκ άνευ τη δημιουργία λιμενικών υποδομών με χρήση επιβατικής και

τουριστική, και πολλά άλλα έργα και μέτρα που, ενώ θεωρούνται απαραίτητα για την ανάπτυξη της περιοχής, αποκτούν το χαρακτήρα αντισταθμιστικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν έναντι της βλάβης που θα υποστεί η περιοχή. Δηλώνεται ρητά:

**«Επιπτώσεις αρνητικές από την κατασκευή και λειτουργία του ασφαλώς θα υπάρξουν. Πολλές είναι αναστρέψιμες με την λήψη των καταλλήλων μέτρων. Θα πρέπει όμως να είναι γνωστές και να ενστερνισθεί το έργο η τοπική κοινωνία. Η κατασκευή του, εφόσον γίνει, θα πρέπει τουλάχιστον να περιλαμβάνει και τα παράλληλα έργα.»**

**«Το οικονομικό αντικείμενο του έργου είναι τεράστιο. Το κατά πόσο η τοπική κοινωνία θα έχει να κερδίσει από το έργο (ανάπτυξη έναντι κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων) είναι θέμα διαπραγμάτευσης μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι η διαπραγμάτευση – υπογραφή τελικής σύμβασης είναι το σοβαρότερο μέρος τέτοιων έργων, οι δε όροι που συμφωνούνται θα πρέπει να είναι επωφελείς και για τα δύο μέρη (κοινωνικό σύνολο και ιδιώτες)»**

#### **ΘΟΛΗ Η ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ**

Δε συμφωνούμε, όμως σε καμιά περίπτωση με τη βεβαιότητα της

Ομάδας Μελέτης:

- **ότι η στρατηγική θέση του νησιού με τη δημιουργία ενός επιπλέον λιμένα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων θα ενισχυθεί σημαντικά,**
- **ότι η λειτουργία του αεροδρομίου ως πολιτικού αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις**
- **και ότι ο νέος λιμένας θα επηρεάσει θετικά το εμπορικό ισοζύγιο των αγροτικών προϊόντων, δεδομένων των μεταβολών που θα προκύψουν από το έργο**

όταν η ίδια η Ομάδα Μελέτης δηλώνει ότι **«τα αποδοτικά οφέλη θα διερευνηθούν στις μελέτες χρηματοοικονομικής και κοινωνικοοικονομικής σκοπιμότητας και στις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων»** ότι για την καταλληλότητα της θέσης θα πρέπει να συνεκτιμηθούν **«ζητήματα ανταγωνιστικότητας με άλλους λιμένες, ήδη εγκατεστημένων στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου, ζητήματα που άπτονται των όρων/αποτελεσμάτων διαπραγμάτευσης των ΣΔΙΤ, ζητήματα που αφορούν στις κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις** και ότι **«θέμα προς διερεύνηση αποτελεί η παράλληλη λειτουργία του στρατιωτικού αεροδρομίου ως πολιτικού»**

Ουσιαστικά στη Μεσαρά προτείνεται να πιστέψει και να αποδεχθεί:

- **Ότι είναι δυνατόν να γίνει στην περιοχή στρατηγικός σχεδιασμός που θα αναλάβει να χωροθετήσει μια εκτεταμένη εμπορική – βιομηχανική δραστηριότητα και παράλληλα να «προσαρμόσει» τις σημερινές της οικονομικές δραστηριότητες όχι μόνο στη δραστηριότητα αυτή αλλά και σε νέα δεδομένα άσκησής τους.**
- **Ότι τα μεγάλα περιβαλλοντικά προβλήματα που διαπιστώνονται και περιγράφονται θα αντιμετωπιστούν με αυστηρή τήρηση των περιβαλλοντικών όρων, διατάξεων και των κανόνων ασφαλείας, με τις λύσεις ή βελτιώσεις που σήμερα προσφέρει η τεχνολογία λόγω της αυξημένης ευαισθητοποίησης για το περιβάλλον σε διεθνές και εθνικό επίπεδο!**
- **Ότι τα προβλήματα αναρχίας στην ανάπτυξη, ελλείψεων σε έργα υποδομής, απουσίας στήριξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και των εξαγωγών των προϊόντων, εγκατάλειψη των αρχαιολογικών χώρων και**

των ευαίσθητων περιοχών, θα λυθούν μόνο αν η περιοχή δεχθεί να φιλοξενήσει μια εμπορική – βιομηχανική δραστηριότητα!

**Μα τέτοιου είδους πρόληψη και σχεδιασμός στη χώρα μας δεν έχουν γίνει ποτέ μέχρι σήμερα και για καμιά περιοχή!**

#### **ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΓΙΑ ΠΟΙΟΝ;**

Ουσιαστικά στη Μεσαρά προτείνεται να ρισκάρει να φιλοξενήσει μια επένδυση που θα βασιστεί σε μια σύμβαση παραχώρησης, με όρους που θα αποτελέσουν αντικείμενο διαπραγμάτευσης της κυβέρνησης με τους επενδυτές, με υπόβαθρο την αντίληψη που έχει ήδη περάσει στο νόμο για τις Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού τομέα και που θα δημιουργήσει ένα λιμάνι που σε τίποτα δε θα μοιάζει με τα άλλα λιμάνια της χώρας σε ότι αφορά στη λειτουργία του.

Επικαλούνται την εξαιρετική γεωγραφική θέση της Κρήτης και ιστορικά δεδομένα. Ωστόσο η γεωγραφική θέση δε στάθηκε μέχρι τώρα ικανή να θέσει σε πλήρη αξιοποίηση το λιμάνι του Ηρακλείου. Άλλωστε, οι εποχές που η Κρήτη ήταν κέντρο στην Ανατολική Μεσόγειο ήταν εποχές που η Κρήτη ήταν κέντρο με ισχυρό πολιτικό και οικονομικό ρόλο, πράγμα το οποίο σήμερα είναι ζητούμενο και όχι δεδομένο.

Ένα λιμάνι, όπως αυτό που σχεδιάζεται, θα λειτουργήσει μόνο επειδή θα σταθεί δυνατόν μέσω της σύμβασης παραχώρησης να ισχύσουν σ' αυτό ειδικοί όροι λειτουργίας που σε κανένα από τα υφιστάμενα λιμάνια της χώρας δεν μπορούν να ισχύσουν λόγω των γνωστών αντιδράσεων των εργαζομένων στην πλήρη ιδιωτικοποίησή τους. Αυτός είναι, άλλωστε, ο κυριότερος λόγος για τον οποίο επιχειρείται η δημιουργία ενός νέου λιμανιού. Αυτός είναι και ο λόγος που «προσφέρονται» στην περιοχή αντισταθμιστικά οφέλη προκειμένου να καμφθούν οι αντιδράσεις.

Τέτοια αντισταθμιστικά οφέλη αποτελούν το εμπορικό και τουριστικό λιμάνι που οραματίζεται η περιοχή όπως και η πολιτική χρήση του αεροδρομίου που εμφανίζεται να περιέχονται σήμερα χωρίς όμως να έχει ακόμα διερευνηθεί η σκοπιμότητα και η βιωσιμότητα λειτουργίας τους, δηλαδή το αν πράγματι μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη της οικονομίας της περιοχής. Ήδη στην Κρήτη υπάρχουν επιχειρήσεις που κατάφεραν να σπάσουν το φράγμα των εμποδίων και να εξάγουν αγροτικά προϊόντα σε όλο τον κόσμο. Προκύπτει άραγε, έστω από την εμπειρία τους, ότι στη δραστηριότητά τους αυτή θα λειτουργούσαν υποστηρικτικά υποδομές μεταφοράς που σήμερα δεν υπάρχουν;

Τα λιμενικά έργα κοστίζουν πολύ σε χρήμα και φυσικούς πόρους. Δεν είναι δυνατόν να κατασκευάζονται μόνο και μόνο για να ανεβάζουν τους δείκτες της οικονομίας, ακυρώνοντας τους όρους της βιώσιμης περιφερειακής ανάπτυξης χάριν μιας υψηλού ρίσκου δραστηριότητας που υπόκειται στις διακυμάνσεις του διεθνούς εμπορίου και τους όρους παροχής υπηρεσιών στα λιμάνια.

Αν η κατεύθυνση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης επιβεβαιωθεί μέσα από μελέτες σκοπιμότητας και βιωσιμότητας, που θα μελετήσουν την ουσία και δεν θα αποτελέσουν μόνο διαβατήριο για τα έργα, η κυβέρνηση δεν έχει παρά να προγραμματίσει και να υλοποιήσει το εμπορικό και τουριστικό λιμάνι που θα αποτελέσει την πύλη του νότου όπως και την πολιτική χρήση του αεροδρομίου με τρόπο ώστε οι υποδομές αυτές να υπηρετούν την ανάπτυξη του Νότου της Κρήτης και όχι ως αντισταθμιστικά έργα μιας επερχόμενης βλάβης του κόλπου της Μεσαράς από μια ξένη δραστηριότητα, ένα διαμετακομιστικό κέντρο, με

ειδικό καθεστώς ιδιωτικοποιημένων εργασιακών σχέσεων και λειτουργιών που δεν είναι αποδεκτές από κανένα άλλο λιμάνι της χώρας.

επισκεφτείτε τη σελίδα μας στο internet: <http://www.amak.tee.gr>

ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ  
ΧΩΡΙΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ - ΧΩΡΙΣ ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ - ΧΩΡΙΣ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ


**ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ**

Αγίου Φανουρίου 12, 71601 Ηράκλειο  
 τηλ: 2810 242451, fax: 2810 284520  
 e-mail: opi@ecocrete.gr  
 web site: www.ecocrete.gr

Ηράκλειο 14.05.2007

**ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΣΤΗΝ "ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ" ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΗΣ ΜΕΣΣΑΡΑΣ.**

Στην "Προκαταρκτική Εκτίμηση" για τον διαμετακομιστικό σταθμό στον κόλπο της Μεσσαράς που ετοίμασε πρόσφατα ομάδα καθηγητών του Μετσόβιου Πολυτεχνείου για λογαριασμό του ΥΕΝ, διαφαίνονται καθαρά οι σοβαρές αρνητικές και μη αναστρέψιμες επιπτώσεις στο περιβάλλον, την τοπική οικονομία και την κοινωνία από την κατασκευή του έργου, αλλά ταυτόχρονα γίνεται μια αγωνιώδης προσπάθεια υποβάθμισης του κινδύνου και διαστρέβλωσης της πραγματικότητας. Ο οικονομικός μαρασμός της περιοχής βαφτίζεται "οικονομική ευκαιρία", η αλλοίωση του φυσικού κάλλους της περιοχής βαφτίζεται ως "ανάπτυξη" και όλες οι αρνητικές επιπτώσεις που θα έχει ένα τέτοιο έργο στην περιοχή βαφτίζονται "στρατηγική επένδυση για τη χώρα". Εμμέσως πλην σαφώς, το ίδιο το κείμενο, μιλά για εκατοντάδες ανέργους από επιχειρήσεις αγροτικές και τουριστικές που θα κλείσουν. Χωριά όπως η Αγία Γαλήνη, ο Κόκκινος Πύργος, τα Μάταλα, ο Κομμός, το Καλαμάκι, ο Σίβας, κ.ά. εξωθούνται σε οικονομικό μαρασμό. Ούτε λίγο ούτε πολύ, η μετατροπή του ντόπιου πληθυσμού, του αγρότη, του επιχειρηματία και του ψαρά, σε ανειδίκευτο εργατικό δυναμικό βαφτίζεται αναπτυξιακό όραμα!

Η "στρατηγική θέση της Κρήτης" που χρησιμοποιείται ως θετικό επιχείρημα στην "Προκαταρκτική Εκτίμηση" χαρακτηριζόταν πάντα ως σημαντική για την όρεξη οποιουδήποτε αναζητούσε κέρδη από το νησί, από τους πειρατές και τους κατακτητές έως τους διάφορους επενδυτές και πολιτικάντηδες. Όμως, η γενικόλογη ανάπτυξη, η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και η στρατηγική της Ε.Ε. είναι έννοιες κούφιας και χωρίς ουσία όταν δεν λαμβάνουν υπόψη τους πρώτα τον άνθρωπο και την τοπική κοινωνία. Η "Προκαταρκτική Εκτίμηση" φάσκει και αντιφάσκει συνέχεια, αοριστολογεί για τα οφέλη ενώ αναφέρεται συγκεκριμένα στις αρνητικές επιπτώσεις -που από την αρχή έχουμε επισημάνει- καλύπτοντας τα κενά με πλήθος "ναι μεν αλλά" σε μια αγωνιώδη προσπάθεια να γίνει το άσπρο, μαύρο. Χαρακτηριστική είναι η διαστρέβλωση του μεγέθους του διαμετακομιστικού σταθμού στις εικόνες: Το ΥΕΝ αφού σε μια προσπάθεια παραπλάνησης της κοινής γνώμης έδωσε στη δημοσιότητα ένα υποδιαστασιοποιημένο λιμάνι, όπως αποδείξαμε, έδωσε τα ίδια μικρότερα μεγέθη και στους μελετητές έτσι ώστε να «χωρέσουν» στην περιοχή και άλλες λιμενικές χρήσεις, και μέσω της μείωσης των μεγεθών να φαίνονται μειωμένες και οι επιπτώσεις.

**Η αλήθεια δεν μπορεί να κρυφτεί πίσω από ευχολόγια και μισόλογα**

Ένα 1 δις ευρώ που ακούσαμε ότι θα κερδίσει η περιοχή λόγω του έργου είναι τα χρήματα που θα μοιραστούν μεγάλες εταιρείες, ενώ οι ντόπιοι θα λάβουν τα ελάχιστα χρήματα των αναγκαστικών απαλλοτριώσεων της περιοχής του έργου.

Οι χίλιες θέσεις εργασίας που υποθετικά θα δημιουργηθούν σύμφωνα με την "Προκαταρκτική Εκτίμηση" είναι πολύ λιγότερες από αυτές που θα χαθούν λόγω του μαρασμού της αγροτικής και τουριστικής οικονομίας.

Οι δεκάδες αρνητικές και μη αναστρέψιμες επιπτώσεις, σύμφωνα με την "Προκαταρκτική Εκτίμηση", μπορεί να περιοριστούν από την καλή αστυνόμευση και την τήρηση των νόμων και των κανονισμών. Δεν υπάρχει εκτίμηση όμως σε ποιο βαθμό μπορεί να γίνει αυτό και άλλωστε, ποτέ στο παρελθόν, σε μιας τέτοιας μεγάλης εμβέλειας έργο, δεν τηρήθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι ούτε στην κατασκευή ούτε και κατά τη λειτουργία των έργων.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω καύσης μαζούτ από τα πλοία, η ύπαρξη οσμών και καπνών θα επιδεινώσουν την ήδη βεβαρυμμένη υγεία των κατοίκων της περιοχής.

Η προσπάθεια της ευρύτερης περιοχής να ορθοποδήσει με πιστοποιημένα, νέα αγροτικά προϊόντα και βιολογικές καλλιέργειες θα πέσει στο κενό όταν η Μεσσαρά συνδεθεί με ένα τεράστιο διαμετακομιστικό κέντρο (θα έτρωγε κανείς φράουλες από τον Πειραιά;).

Η ηχητική και η οπτική ρύπανση θα είναι τεράστια, ο αρχαιολογικός πλούτος θα υποβαθμιστεί ενώ θα υποβαθμιστούν ή θα εξαφανιστούν τελείως οι πληθυσμοί της θαλάσσιας χελώνας, της μεσογειακής φώκιας, της φάλαινας, των πτηνών και άλλων πολυάριθμων, προστατευμένων ειδών της ευρύτερης περιοχής.

Για τη δημιουργία επιβατικού λιμένα και μαρίνας στην περιοχή του Κόκκινου Πύργου, που περιέργως προτείνονται σαν συνοδευτικά έργα, δεν έχει μελετηθεί ποτέ αν είναι δυνατόν και συμφέρον να λειτουργήσουν, πόσο μάλλον τώρα που με τη δημιουργία μιας υπέρτερης βιομηχανικής ζώνης η περιοχή θα έχει οικολογικά και τουριστικά υποβαθμιστεί. Μια τέτοια έρευνα θα ήταν ούτως ή άλλως αναγκαία προκειμένου να αποδειχθεί αν υπάρχει δυνατότητα εξαγωγών αγροτικών προϊόντων ή αν αντίθετα το μόνο που θα κατορθώναμε θα ήταν να διευκολύνουμε εισαγωγές προϊόντων από χώρες όπως η Αίγυπτος και το Ισραήλ.

Η ίδια η "Προκαταρκτική Εκτίμηση" προβλέπει την μη τουριστική ανάπτυξη της περιοχής, τον πολλαπλασιασμό της ανεργίας, και έμμεσα την αύξηση της εγκληματικότητας λόγω των πληρωμάτων των πλοίων που θα επηρεάσουν αρνητικά την οικονομική και κοινωνική ζωή της ευρύτερης περιοχής.

#### **Τα οφέλη για την τοπική κοινωνία**

Τέλος, η "Προκαταρκτική Εκτίμηση" αφιερώνει μεγάλο μέρος της στην ανάγκη να πειστεί η κοινή γνώμη της περιοχής για τα (ανύπαρκτα για τους ντόπιους) οφέλη της επένδυσης. Αδυνατώντας να παραθέσουν έστω και ένα σαφές επιχειρήμα για τα οφέλη της επένδυσης για την τοπική κοινωνία, μπλέκουν σε σοριστολογίες και ασάφειες του στυλ "στρατηγική επένδυση", "όφελος για τη χώρα", "πύλη του Νότου" και οικονομικές ασυναρτησίες.

Τα ξεκάθαρα οφέλη όπως τα αντιλαμβανόμαστε εμείς για τον τόπο μας είναι πολύ συγκεκριμένα:

1. Κατασκευή του κάθετου άξονα Ηρακλείου – Τυμπακίου, με τέτοιο τρόπο που να σέβεται το τοπίο και την ποιότητα του περιβάλλοντος (με σήραγγες και κοιλαδογέφυρες).
2. Ουσιαστική προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, ίδρυση και λειτουργία των φορέων διαχείρισης των προστατευμένων περιοχών.
3. Προστασία και ανάδειξη του μοναδικού αρχαιολογικού πλούτου της περιοχής και υποστήριξη του αρχαιολογικού έργου.
4. Προστασία των φυσικών πόρων και των οικοσυστημάτων και εφαρμογή προγραμμάτων προστασίας από την ερημοποίηση.
5. Κίνητρα και υποστήριξη της τυποποίησης και πιστοποίησης των τοπικών προϊόντων και προώθησή τους στις διεθνείς αγορές.
6. Ενημέρωση και υποστήριξη για τις νέες τεχνολογίες και τις νέες μορφές καλλιέργειας και ορθής γεωργικής πρακτικής.
7. Ενίσχυση της βιολογικής γεωργίας και ανάπτυξη τοπικού ονόματος (brand name) σε ένα τόπο που θα θυμίζει παράδεισο και όχι την κόλαση που ονειρεύεται ο κ. Υπουργός.
8. Χρηματοδότηση των μικρών, τουριστικών και αγροτικών μονάδων που θα δραστηριοποιηθούν με τις παραπάνω προϋποθέσεις από αναπτυξιακά προγράμματα με έμφαση στον αγροτουρισμό και άλλες μορφές ήπιας και βιώσιμης επιχειρηματικότητας.

Αντί λοιπόν ο κ. Υπουργός να αναλώνεται στο πώς να πλουτίσουν οι εφοβιστές και οι εργαλάβοι, ας κάνει κάτι καλό για τον τόπο του, ας βοηθήσει να πραγματοποιηθεί κάτι από τα παραπάνω.

**ΣΕ ΤΙ ΤΟΠΟ ΘΕΛΕΙΣ ΝΑ ΖΗΣΕΙΣ ΕΣΥ ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΣΟΥ;  
Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΙΝΑΙ ΔΙΚΗ ΣΟΥ!**

**ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ**