

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΑΙΡΕΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ**

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α

Από το πρακτικό 2/2019 Κατεπείγουσας Συνεδρίασης

ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Σήμερα την **21-2-2019**, ημέρα **Πέμπτη** και ώρα **18.30**, το Δημοτικό Συμβούλιο συνήλθε σε δημόσια **Κατεπείγουσα** συνεδρίαση στο Δημοτικό Κατάστημα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 παρ. 5 του Ν. 3852/2010, ύστερα από την αριθμ. Πρωτ. **3582/19-2-2019** πρόσκληση του Προέδρου Δ.Σ. κ. Κοσμά Κορωναίου, η οποία δημοσιεύτηκε στην ιστοσελίδα του Δήμου και επιδόθηκε με αποδεικτικό επίδοσης στους δημοτικούς συμβούλους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 παρ. 4 του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87) ,για συζήτηση και λήψη αποφάσεων στα θέματα της Ημερήσιας Διάταξης.

Ο Δήμαρχος κ. Χρήστος Μπαΐλης είναι παρών.

ΘΕΜΑ: «Συζήτηση – ενημέρωση σχετικά με το Λιμάνι Πρέβεζας (Εμπορικό – Τουριστικό – Αλιευτικό), καθώς και το παράλιο μέτωπο της Πόλης».

Κατά την έναρξη της συνεδρίασης ο Πρόεδρος διαπίστωσε ότι σε σύνολο 33 δημοτικών συμβούλων ήταν:

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| 1.Κορωναίος Κοσμάς | 14.Αυδίκος Δημήτριος |
| 2.Πιπιλίδης Λάζαρος | 15.Πανταζής Νικόλαος |
| 3.Γιαννουλάτος Ευάγγελος | 16.Αγγέλη-Παπαϊωαννίδου Ελ. |
| 4.Αναγνώστου Νικόλαος | 17.Παππάς Δημήτριος |
| 5.Νέσσερης Χρήστος | 18.Τσούτσης Χρήστος |
| 6.Ντίτσος Γεράσιμος | 19.Κλάπας Μιλτιάδης-Ηλίας |
| 7.Βαρτελάτου Στυλιανή | 20.Κωστούλας Βασίλειος |
| 8.Ματέρης Κωνσταντίνος | 21.Αμάραντος Σταύρος |
| 9.Σαραμπασίνας Παύλος | 22.Σπυράκος Ιωσήφ |
| 10.Φραγκούλης Γεώργιος | 23.Ροπόκης Ευάγγελος |
| 11.Καζάκου Παρθενία | 24.Νίτσας Γεώργιος |
| 12.Κατσαούνος Θεόδωρος | 25.Καλλίνικος Διονύσιος |
| 13.Κατσιπανέλης Δημήτριος | 26.Κατέρης Κωνσταντίνος |

Α Π Ο Ν Τ Ε Σ

- 1.Κακιούζης Χαράλαμπος
- 2.Συγκούνας Ευάγγελος
- 3.Κώτσης Δημήτριος
- 4.Φαρμάκης Κων/νος
- 5.Βαρέλας Χρήστος
- 6.Τσόγκα Ελένη
- 7.Παπαδιώτης Γεώργιος

Κατά την διάρκεια της συνεδρίασης και πριν την συζήτηση του παρόντος θέματος, **προσήλθαν** οι κ.κ. Κακιούζης, Κώτσης και η κα Τσόγκα και κατά την διάρκεια της συζήτησης του παρόντος θέματος **αποχώρησαν** οι κ.κ. Κατέρης, Τσούτσης, Φραγκούλης, Κορωναίος και η κα Τσόγκα.

Στην συνεδρίαση παρευρέθηκε και ο κ. Μπόμπορης Σταύρος, υπάλληλος του Δήμου Πρέβεζας , για την τήρηση των πρακτικών.

Αριθ. Θέματος : 1°
Αριθ. Απόφασης : 47/2019

Αφού διαπιστώθηκε απαρτία, ο πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και στην συνέχεια έθεσε υπόψη των μελών του Δ.Σ. ότι με την αριθμ. **44/2019** απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου, εγκρίθηκε η συζήτηση του θέματος ως κατεπείγοντος {κατόπιν σχετικού αιτήματος από το ένα τρίτο (1/3) τουλάχιστον του συνολικού αριθμού των μελών του Δημοτικού Συμβουλίου, σύμφωνα με το άρθρο 67 παρ. 2 του ν. 3852/2010 και τα άρθρα 3 παρ. 3δ & 4, του κανονισμού λειτουργίας του Δημοτικού Συμβουλίου}.

Ο Πρόεδρος ανέφερε στα μέλη του Δ.Σ. ότι παρόντες για τη συζήτηση του θέματος είναι ο κ. Γιαννάκης Στέργιος Βουλευτής Πρέβεζας, ο κ. Μπούρης πρόεδρος του Επιμελητηρίου Πρέβεζας, ο κ. Τέφας από τον Τουριστικό Λιμένα Πρέβεζας, ο κ. Κακαβούλης πρόεδρος του Συλλόγου Λιμενεργατών Πρέβεζας, ο κ. Κόκκαλης πρόεδρος του Συλλόγου εστιατόρων και συναφών επαγγελματιών Πρέβεζας, ο κ. Λελοβίτης πρόεδρος των επαγγελματιών οδηγών Δημοσίας Χρήσεως, ο κ. Σαρδελής από το Ναυτικό Πρακτορείο Σαρδελής, ο κ. Γιαμάς πρώην Πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου Πρέβεζας, Λιμενεργάτες και λοιποί συμμετέχοντες.

Στην συνέχεια ακολούθησε διεξοδική και αναλυτική συζήτηση του θέματος.

ΚΑΤΣΙΠΑΝΕΛΗΣ: Επειδή στα προηγούμενα ΔΣ τέθηκαν κάποια ερωτήματα, οφείλω σαν Αντιπρόεδρος και σαν προσωπικότητα, να απαντήσω. Ισχυριστήκατε κα Πρόεδρε ότι δεν παραλάβατε απ' την προηγούμενη διοίκηση τίποτα. Έτσι είναι η πραγματική αλήθεια. Κι ανακαλύψατε μόλις το '16 ότι οι μετοχές είναι 0,23. Εγώ έχω συγκεκριμένη πρόταση να κάνω. Θα πρέπει να πάμε στον επενδυτή, να δούμε αν υπάρχει η δυνατότητα να εξασφαλίσουμε το 5%. Έχει προκύψει ένα θέμα με το ρεύμα. Για να μη χαθούν τα χρήματα, τα υπολογίσαμε μ' έναν διαφορετικό τρόπο. Και λέμε: αφού μπήκε ο μετρητής, να δούμε για ένα χρόνο τι έχει καταναλώσει. Από κει και πέρα παίρνουμε τον ισολογισμό της εταιρείας, παίρνουμε τον τζίρο της και δημιουργούμε ένα κλάσμα. Και για κάθε χρονιά, μ' αυτό το κλάσμα, βγάζουμε το ρεύμα. Κι αυτό το ρεύμα βεβαιώσαμε, για να πληρώσει η εταιρεία. Μας ρωτάτε επίμονα για το μπαστούνι. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι το μπαστούνι ανήκει στη χερσαία ζώνη της μαρίνας. Τα έργα που έγιναν εκεί, είχαν τις αδειοδοτήσεις και απ' το Υπουργείο Τουρισμού και απ' την Περιφέρεια και καμία αρμοδιότητα δεν έχει στο μπαστούνι αυτό το ΛΤ. Πιστεύω ότι το γνωρίζετε. Γιατί με τις αποφάσεις της Λιμενικής Επιτροπής του '12 -την 9 και την 145- η οποία αναφέρεται και στο ΦΕΚ του '14, έχει παραχωρηθεί αυτός ο χώρος. Δεν μπορείτε να λέτε ευθαρσώς σε μας, ότι έχει συμφωνήσει ο Δήμαρχος κι ο Πρόεδρος του ΛΤ. Αλήθεια τα πιστεύετε αυτά που λέτε, ότι υπάρχουν κάτω από το τραπέζι κι εμείς κάνουμε τα στραβά μάτια; Δηλαδή είμαι ένα άβουλο άτομο και συμφωνώ με τις αποφάσεις του ΔΣ, χωρίς να έχω άποψη; Μας προσβάλλατε και σας απαντάμε διακριτικά και με ευγένεια. Και συνεχίζετε, προσπαθώντας να στήσετε ειδικό δικαστήριο με την ψήφο των δημοτικών συμβούλων. Τους οποίους δε δικαιολογώ. Γι' αυτό παραιτήθηκε ο κ. Συγκούνας. Γιατί απηύδωσε μ' όλα αυτά που γράφονται. Αυτή η διοίκηση έκανε πολύ σημαντικά πράγματα. Το 2013 πανηγυρίσαμε για τα 60 χιλιάρικά που πήραμε για τα κρηπιδώματα. Το '18 εξασφαλίσουμε 1,5 εκατομμύριο. Ξεκινήσαμε το master plan. Τον Αύγουστο του '18 ξεκίνησε η δημοπρασία και τον Ιούνιο θα παραλάβουμε τη μελέτη. Αυτοί που έχουν ασχοληθεί με την αυτοδιοίκηση, με τις υπηρεσίες και με τις προκηρύξεις, γνωρίζουν πολύ καλά το χρόνο καθυστέρησης. Πάμε στα μπλόκια. Τα πήραμε -λέει- και τα πήγαμε βόλτα. Εντάξει, κάποια πράγματα είναι εντελώς παράλογα. 17 χρόνια ήταν σκουπίδια, βρώμα, δυσοσμία και υποβάθμιση όλης της περιοχής. Πάμε λίγο στις χρήσεις του ΛΤ και στα έσοδα απ' τα τουριστικά σκάφη. Έχω εδώ την κατάσταση με τις εισπράξεις. Το 2015 οι εισπράξεις απ' τα τουριστικά σκάφη είναι 31.000 περίπου. Το 2016, 42. Το 2017, 52. Το 2018 είναι 92.000. Γιατί είχαμε τη θέληση, είχαμε την τόλμη σαν ΔΣ να ψάξουμε το σύστημα εισπράξης των τελών, να βάλουμε online σύστημα με tablet, να πάρουμε δύο άτομα να καλύψουμε όλο το 24ωρο, να κόβουμε online αποδείξεις, να

ελέγχονται online μέσα απ' τα γραφεία και να φτάσουμε να πάρουμε αυτό το ποσό. Η αύξηση μόνο το '18, ήταν 78%. Έχω κάποιες σημειώσεις και για τα λουλούδια. Φτάσαμε στο σημείο να μας πουν ότι έδινε το παλιό ΛΤ 2.500 κι εμείς το '17 δώσαμε 7. Είναι τα ίδια σημεία τα οποία μπήκαν τα λουλούδια; Μήπως ήταν τα διπλάσια και παραπάνω; Δηλαδή θα καθόμαστε να συζητάμε γι' αυτά; Ποιος σοβαρός άνθρωπος θα κάτσει να ασχοληθεί μ' αυτό; Εμείς διαπιστώσαμε προσαυξήσεις. Επιβαρύνετε το ΔΛΤ με 30.000 € προσαυξήσεις φόρων. Δε πληρώσατε κανένα φόρο απ' το '13, '14, '15. Εδώ είναι οι φόροι. Πληρώσαμε 223.000 το '18 κι έχουμε άλλες 2. Έλεος! Δε λειτουργεί έτσι το ΛΤ. Δεν υπάρχει υπηρεσία, δεν υπάρχουν υπάλληλοι, δεν μπορεί να λειτουργήσει με 2 φύλακες. Πρέπει να ενισχυθεί μ' έναν ΠΕ Οικονομικών κι έναν ΠΕ Τεχνικών Έργων. Αν δε λειτουργήσει αυτόνομα, δε μπορεί να σταθεί. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι δεν μπορέσαμε να ανανεώσουμε ISO, έχει κολλήσει στη γραφειοκρατία. Βέβαια το ISO δεν είναι απαραίτητο για το λιμάνι, γιατί η Πρέβεζα δεν είναι τερματικός σταθμός. Έχει χύδην φορτίο σιτηρά. Πάμε στη φύλαξη. Λέμε δεν υπάρχει φύλαξη στο λιμάνι και στο σχέδιο ασφαλείας. Ξεκινήσαμε το σχέδιο με τη φύλαξη το '17 και στα αποτελέσματα ισολογισμού βλέπουμε ότι μπαίνουμε μέσα 75.000. Υποβάλαμε ένα νέο σχέδιο ασφαλείας, το οποίο θα έχει 24ωρη φύλαξη όταν θα 'ναι καράβι και το υπόλοιπο διάστημα που δεν υπάρχει καράβι, δηλαδή απόγευμα-βράδυ, θα παρακολουθείται με κάμερες ασφαλείας και καταγραφικά όλος ο εμπορικός λιμένας. Το στείλαμε στο Υπουργείο, μας ήρθε η απάντηση 20/1 ότι εγκρίνεται το σχέδιο ασφαλείας. Το κόστος θα 'ναι πολύ πιο χαμηλό. Μέσα στη χρήση του '18 πληρώσαμε και προσπαθήσαμε να πληρώσουμε όλους αυτούς τους φόρους. Απ' το '13, '14, '15, '16 και '17, μαζί με τις προσαυξήσεις, είναι πάνω από 300.000 €. Βάλαμε δόσεις. 22 χιλιάδες περίπου είναι στην προκαταβολή. Και πάμε τώρα στον κυματοθραύστη. Η θέση του έχει καθοριστεί από το ΔΣ του 1996. Η προηγούμενη διοίκηση είπε μία φορά 6 μέτρα, μία 20 και μία είπε "δε με αφορά η θέση του κυματοθραύστη". Δεν προέκυψε καμία τεχνική, νομική υποστήριξη που να δικαιολογεί τον κυματοθραύστη. Παρήγγειλε λοιπόν μία κυματική μελέτη. Όταν κάνεις μία κυματική μελέτη κι έχεις τεκμηριωμένη άποψη από έναν επιστήμονα, δεν είναι μπουσουλές. Οφείλεις να ακολουθήσεις την κυματική μελέτη. Μας εγκατέστησε γιατί αλλάξαμε τις αποφάσεις. Αυτό πιστεύαμε, αυτό πιστεύουμε, αυτό ακολουθούμε. Μπορεί να 'χουμε διαφορετικές απόψεις, αλλά αυτό πιστεύουμε. Και υπονοήσατε ότι υπάρχει και συναλλαγή με τον επενδυτή κάτω από το τραπέζι. Σεβόμενοι κάποια πράγματα, δε σας είπαμε ποτέ τίποτα. Το θεωρήσατε σαν αδυναμία να μην απαντάμε μ' αυτόν τον τρόπο. Όμως καλώ το ΔΣ να αποφασίσει έλεγχο απ' το '13 μέχρι σήμερα και να δούμε ποιος ζημίωσε το ΛΤ με τις αποφάσεις του.

ΚΑΚΑΒΟΥΛΗΣ-ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ: Όσον αφορά για το εμπορικό λιμάνι. Μας ήρθε μία απαγόρευση στις 14/11/18 από το Λιμεναρχείο, να σταματήσουμε τις εργασίες γιατί το λιμάνι δεν έχει ISO. Όταν πήραμε αυτό το χαρτί στα χέρια μας, το λιμάνι έφυγε κάτω από τα πόδια μας. Απ' τις 14 Σεπτεμβρίου ξέρουμε ότι το λιμάνι δεν έχει ISO. Δεν μπορούμε να μιλάμε για ανάπτυξη όταν έρχονται τέτοιες απαγορεύσεις. Προσπαθούμε να βρούμε τον κο Συγκούνα και δεν τον βρίσκουμε. Για να ενημερωθούμε για όλα αυτά τα πράγματα. Γιατί το λιμάνι μοιάζει με βομβαρδισμένο τοπίο. Ζούμε σε αμφιβολία και σε ανασφάλεια. Όπως καταλαβαίνετε, θα πρέπει να προχωρήσουν τα πράγματα. Τώρα αν πήρε ο λογιστής σύνταξη, καλά, να 'ναι καλά ο άνθρωπος να τα τρώει τα λεφτά. Πρέπει να βρείτε μια άμεση λύση. Για να βγει το ISO θέλει 2.500. Τώρα που έληξε, νομίζω θέλει πολύ παραπάνω. Πράγματα που γίνονται με 1.000 €, εμείς τα πληρώνουμε 5; Και μετά μα λέμε ότι μπαίνει μέσα το ΛΤ; Μπαίνει μέσα από την φύλαξη το ΛΤ; 170 χιλιάδες έβγαλε το ΛΤ το 2017. Το ISO είναι ένα χαρτί, όσον αφορά την επικινδυνότητα της δουλειάς μας και θα πρέπει να υπάρχει στο λιμάνι. Όσον αφορά τη φύλαξη, κάτι θα πρέπει να γίνει. Όσον αφορά το master plan, ήρθε η ανάδοχος εταιρία και μας συνάντησε στο ΛΤ χωρίς τον Πρόεδρο του ΛΤ. Και η δικαιολογία ήταν ότι έπρεπε να είμαστε μόνοι μας για να τα πούμε τα πράγματα ελεύθερα, μήπως ο κος Πρόεδρος μας

κολλήσει κάπου ή πει κάτι που δεν κάνει. Μας είπε ότι θα ακολουθήσει το master plan τρεις φάσεις. Η 1η φάση έχει την επέκταση της ανατολικής προβλήτας. Μέχρι όμως να τελειώσουμε την ανατολική προβλήτα, να μπορούμε να δουλέψουμε τη δυτική. 2η φάση. Αφού γίνει η ανατολική, να φτιαχτεί ο κυματοθραύστης. Κι ο μισός, η νότια πλευρά, να γίνει τουριστικός λιμένας. Να γίνει ένα κτίριο το οποίο θα δέχεται επισκέψεις απ' τους τουρίστες, απ' τα κρουαζιερόπλοια κι όλα αυτά. Και η 3η φάση ήταν ρουφήχτρες, κάποια μηχανήματα που είχε ανάγκη το λιμάνι και κάποιες αποθήκες τις οποίες ορίζει ο νόμος. Να μπορούμε να κάνουμε τη δουλειά μας, να μπορούμε να βοηθήσουμε και τους εμπόρους. Αυτά ήταν. Ένα, δύο, τρία. Όπως σας τα είπα. Αυτή τη στιγμή αυτά δε γίνονται. Το μόνο πράγμα που έχει υπογραφεί και θα γίνει, είναι το master plan. Δεν είπαμε ποτέ να μην γίνει ο κυματοθραύστης, δεν είπαμε ποτέ να μην γίνει η μαρίνα. Δεν είμαστε κατά του τουρισμού. Είπαμε ο κυματοθραύστης να γίνει μέσα σε χώρο της μαρίνας, γι' αυτό είπαμε να μετατοπιστεί 6 μέτρα. Και μπορούσε να μετατοπιστεί. Ήμασταν αρνητικοί στη θέση που έγινε η μαρίνα. Γιατί αυτή την στιγμή, δεν μπορεί να αναπτυχθεί ούτε το λιμάνι ούτε η μαρίνα. Θα έρθουν σε σύγκρουση. Μπορούσε η μαρίνα να γίνει πίσω, εκεί που είναι το αλιευτικό καταφύγιο και η μαρίνα να καλύψει όχι 20 στρέμματα, 40. Και να μην έχει 200 θέσεις, να έχει 500 και 600. Κι εδώ μέσα να γίνει ένα λιμανάκι με ψαροκάικα, όμορφο, ωραίο. Αυτό είπαμε εμείς. Δεν είπαμε ποτέ να μην γίνει η μαρίνα που θα έχει θέσεις εργασίας. Αλλά γίνεται μία μαρίνα δίπλα σ' ένα εμπορικό λιμάνι. Που αν δεν φτιαχτεί η ανατολική προβλήτα, το καλοκαίρι θα ερχόμαστε κάθε μέρα σε σύγκρουση με τον επενδυτή και με την μαρίνα. Σας το λέω και σας το υπογράφω και μακάρι να βγω ψεύτης. Δεν έχει γίνει σωστός σχεδιασμός στο λιμάνι της Πρέβεζας. Μακάρι να βγει το master plan, να γίνει σωστός σχεδιασμός και να προχωρήσουν κι οι 3 δράσεις όπως τις θέλετε εσείς και να πάνε όλα κατ' ευχήν. Να σας πω και κάτι άλλο. Αν θα 'ρθει αύριο το πρωί ένα κρουαζιερόπλοιο, ο πρώτος που θα πάρει μεροκάματο θα 'μαι εγώ. Ούτε εσείς, ούτε οι φορτηγατζήδες. Το ΛΤ κι εγώ θα πάρω πρώτος μεροκάματο. Καταλάβετε; Δεύτερον, η κακοδεσία.

Κανονικά οι νόμιμοι που μπορούν να δένουν κόττερα, είναι οι λιμενεργάτες. Αν γίνει κάποιο ατύχημα ή πάει ένας πολίτης και το δέσει, θα τρέχετε και δε θα φτάνετε. Όσον αφορά τα οικονομικά, είχατε το γερανό του ΛΤ τρεις μήνες χαλασμένο για ένα ανταλλακτικό. Αλλά τα μπλόκια τα πήρατε γρήγορα. Τη γοργόνα τη φτιάξατε γρήγορα. 500€ να βουλώσετε δυο λακκούβες, να μας βουλώσετε κι εμάς τα μάτια, δεν είχατε. Θα 'θελα πολύ να ακούσω όλες τις απόψεις για το εμπορικό λιμάνι. Γιατί εδώ βλέπω είναι πολλοί υποψήφιοι για τις αυριανές εκλογές και καλό θα ήταν να ακούσουμε όχι μόνο για το εμπορικό λιμάνι και για την πόλη. Αν μπορέσετε καμιά φορά και συνεννοηθείτε και σταματήσετε τις γκρίνιες, να ανεβούμε απάνω στο Υπουργείο όλοι μαζί. Γιατί η Λευκάδα, τα Γιάννενα, η Άρτα, μπαίνουν στην ίδια πόρτα για να ζητήσουν. Εμείς όταν ανεβαίνουμε, ο ένας πάει στην κόκκινη, ο άλλος στην κίτρινη, ο άλλος στην πράσινη, ο άλλος στη μπλε. Κι ο ένας μουτζώνει τον άλλον από πίσω. Αν σταματήσετε αυτά τα πράγματα και κάτσετε και τα βρείτε, κάτι θα κάνετε.

ΠΑΠΠΑΣ: Έπρεπε να γίνει αυτή η συζήτηση, να μιλήσουμε για το παρόν, για το μέλλον και το παρελθόν. Είναι σαν την περίπτωση που όταν οδηγεί κανείς στον εθνικό δρόμο, για να προσπεράσει κοιτάει και τον καθρέφτη. Γυρνάει πίσω, κοιτάει και προχωράει. Θα κοιτάξουμε τι έχουμε κάνει ο καθένας. Εν' έτη 2013 στη Θεοφάνειο, έγινε μία ημερίδα για το λιμάνι της Πρέβεζας. Κατάφερα τότε όλοι αυτοί να πάρουν ο καθένας την ευθύνη του ή να ενημερώσει κλπ.

Θα αναφέρω εγώ τι θέση είχα πάρει κι αν θέλετε επιγραμματικά, μπορώ να αναφέρω και τι θέση πήραν κάποιοι άλλοι. Ο Δημήτρης Παππάς ανέφερε μεταξύ άλλων, πως *"η ολιγωρία, τα λάθη των τοπικών παραγόντων, οι καθυστερήσεις και η μη άσκηση πιέσεων από τους τοπικούς άρχοντες προς την κεντρική εξουσία, έχουν φέρει το λιμάνι σε καθόλου ζηλευτή κατάσταση. Πόσα χρόνια συζητούσαμε και δεν ξέραμε αν το λιμάνι είναι εθνικής, διεθνούς*

ή τοπικής εμβέλειας; Τελικά κάποια στιγμή ανήγγειλε ο κος Τρυφωνίδης ότι κατάφερε να παραμείνει εθνικής εμβέλειας. Πόσες διοικήσεις έφεραν ανθρώπους που δεν είχαν καμία σχέση με το λιμάνι; Διοικήσεις στο ΛΤ. Γι' αυτό απ' την πρώτη μέρα που μπήκα εδώ μέσα ζήτησα να αλλάξει ο κανονισμός, το καταστατικό, του ΛΤ και να μην είναι αποκλειστικά και μόνο δημοτικοί σύμβουλοι. Πρέπει να εκπροσωπούνται όλοι οι φορείς. Το λιμάνι έχει εγκαταλειφθεί. Είμαστε εδώ για λύσεις και βήματα προόδου, προς όφελος της ποιότητας ζωής και της οικονομικής ευμάρειας της Πρέβεζας."

Όλοι τότε είπαμε ομόφωνα ότι η θέση Β ήταν η πιο κατάλληλη. Την οποία πρότεινε ο κος Μουντζούρης και άλλαξε μετά. Από την πρώτη μέρα ζητώ επιμόνως τη στελέχωση του ΛΤ, διότι δεν μπορεί να περπατήσει έτσι. Για το parking να συζητήσουμε. Για το ότι δεν υπάρχουν WC στο λιμάνι, τουαλέτες. Έστειλα μία επιστολή για τη δημοπράτηση του '77 τον Αύγουστο μήνα, ότι δεν μπορεί να γίνει δημοπράτηση του έργου 14 Αυγούστου. 14 Αυγούστου η Βουλή είναι κλειστή.

Ευτυχώς μ' ένα λάθος που είχε γίνει στη σύνθεση της επιτροπής δέχτηκε αναβολή και υπήρξε η δημοπρασία κανονική. Βέβαια αυτό έγινε το '77. Τώρα ακόμα δεν ολοκληρώθηκε αυτό το master plan. Σε μια απόφαση για την εξέταση αίτησης τουριστικού λιμένα, εγώ αναφέρω ότι "σήμερα ψηφίζω μόνο για τη θέση του κυματοθραύστη και όχι αν θα είναι σταθερός ή πλωτός". Και το σταθερός ή πλωτός ήταν ένα παραμύθι. Διότι στην ουσία σταθερός είναι. Πρέπει να φροντίσουμε να συνυπάρξουν με ήπια μορφή και οι τρεις δραστηριότητες. Και η μαρίνα και το εμπορικό κομμάτι και τα καράβια. Η μαρίνα πρέπει να λειτουργήσει πάλι. Να δώσει θέσεις εργασίας, να δώσει κίνηση, ζωντάνια.

ΚΛΑΠΑΣ: Το θέμα του λιμανιού είναι ένα σημαντικό ζήτημα ανάπτυξης. Αφορά δεκάδες οικογένειες στην πόλη μας και αφορά και την ιστορία του. Αναγκαστήκαμε να κάνουμε μια κοινή δήλωση, για να μπορέσουμε να φέρουμε το θέμα να το κουβεντιάσουμε εδώ. Γιατί κάθε φορά, αντιμετωπίζαμε την καταφανή άρνηση της πλειοψηφίας να συζητήσουμε πολιτικά ένα θέμα που αφορά όλους μας. Εγώ πρώτη φορά ακούω την ίδια δημοτική αρχή με την αλλαγή Διοικητικού Συμβουλίου να βγαίνουν όλα αυτά στη φόρα. Και ειλικρινά πικράθηκα. Μπορείς να με πείσεις ότι υπήρχαν τέτοια ζητήματα στο ΛΤ και δεν ήξερε η δημοτική αρχή; Είναι δυνατόν να παρουσιάζεται αυτή η εικόνα διάλυσης του ΛΤ απ' τον Αντιπρόεδρο; Είναι μια επιχείρηση του Δήμου, που έχει να κάνει με το μέλλον της πόλης. Εάν σ' αυτό δεν μπορείτε να το πάτε ένα βήμα πιο πάνω, έχετε ευθύνη, έχετε έλλειμμα. Εάν ήταν απλήρωτοι οι φόροι, τότε γιατί όταν ρωτάγαμε μας κουνάγατε το δάχτυλο; Εάν δεν είχε επιχειρησιακή δυνατότητα, όταν εμείς λέγαμε "μα τι γίνεται;", γιατί μας κουνάγατε το δάχτυλο; Εάν ξέρατε από τότε ότι οι μετοχές πήγαν στο 0,13, γιατί δεν αποδεχθήκατε την πρόταση που κάναμε να κουβεντιάσουμε με τον επενδυτή και να δούμε νομικά το θέμα; Γιατί έρχεστε και τα λέτε τώρα; Απ' το '11 λέω, ότι η αλλαγή της χωροθέτησης του τουριστικού λιμανιού, θα φέρει τεράστια προβλήματα στη λειτουργία του. Είναι η αρχή της διολίσθησης της αξίας του εμπορικού λιμανιού, που στο τέλος θα φτάσουμε να τα απαξιώσουμε. Όχι γιατί πιστεύω ότι δε χρειάζεται να υπάρχει τουριστικός λιμένας. Βεβαίως χρειάζεται. Αλλά μ' αυτά που συμφώνησε και δημοπράτησε. Όχι με τους παράξενους τρόπους που έγιναν μετά. Το '13 πήρε ΦΕΚ η λύση Β, που 5 μήνες μετά άλλαξε. Υπάρχουν συμφέροντα πίσω από αυτά -που δεν έχουν να κάνουν εδώ μ' εμάς, με την πόλη μας- που οδηγούν στην υποβάθμιση του εμπορικού λιμένα. Που θα οδηγήσουν στο τέλος να μην το 'χουμε. Γιατί το ΔΣ τότε δεν πήρε πρωτοβουλίες; Αυτό στο οποίο κάνω κριτική, είναι ότι ήμασταν ελλειμματικοί, ότι βρεθήκαμε μακριά από κει που παίρνονται οι αποφάσεις, δεν κάναμε συμμαχίες, δεν ισχυροποιήσαμε τη θέση μας και γι' αυτό πήγαμε στο περιθώριο. Εύστοχα είπε ο Πρόεδρος ότι υπάρχουν λόμπι, συμμαχίες συμφερόντων ανάπτυξης περιοχών, που αξιοποιούν τους πολιτικούς παράγοντες και πάνε μπροστά. Ο Δήμος έχει αυτόν τον καθοδηγητικό και συντονιστικό ρόλο, αλλά δεν τον αξιοποίησε. Και δε φτάνει μόνο να σχεδιάσουμε το λιμάνι. Για να σταθεί ένα λιμάνι, θέλει σειρά υποστηρικτικών έργων. Θέλει οδικούς άξονες. Δε φτάνει να το λέμε. Σ' όλα αυτά δεν μπήκαμε μπροστά να

τα κάνουμε. Όχι γιατί δε συμφωνούμε ή δεν τα πιστεύει η δημοτική αρχή. Αλλά γιατί δεν τα πάλεψε όσο έπρεπε. Σ' ο,τι αφορά το εμπορικό λιμάνι, πιστεύω ότι θα 'ναι εγκληματικό να μην το υπερασπίσουμε, να μην το αναπτύξουμε. Τρεις μήνες χωρίς γερανό, είναι θάνατος. Το ΛΤ είναι ένας πόρος για το Δήμο. Για την ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας τι έχει κάνει; Γιατί καθόμαστε και μετράμε τα καράβια; Για να ανοίξουμε την αγορά, να δημιουργήσουμε προϋποθέσεις, να συζητήσουμε με άλλους, να δούμε τιμολόγια, να δούμε τεχνικές προϋποθέσεις, να επενδύσουμε για να μας αποφέρουν έσοδα, σ' αυτό έχει να μας πει κάτι το ΛΤ; Κάθομαι εδώ και ακούω αν μπήκαν τα λάστιχα κι αν βούλωσαν οι λακκούβες. Μα αν δε μπορούμε να βουλώσουμε τις λακκούβες, κακώς συζητάμε. Γιατί αυτά που συζητάμε αφορούν αναπτυξιακές δράσεις που πρέπει να έχει ο Δήμος. Για να κερδίσει κι ο ίδιος και για να στηριχθεί η οικονομία αυτής της περιοχής. Υπάρχει το ζήτημα της κρουαζιέρας, η οποία είναι πόρος για την πόλη. Παλιά υπήρχε μια πρόταση, να διαπλατύνουμε το κομμάτι που υπάρχει ανάμεσα στα παλιά F/B και στο Τουριστικό Περίπτερο και να δημιουργήσουμε εκεί ένα νέο λιμάνι, το οποίο θα μπορεί να εξυπηρετεί την κρουαζιέρα. Τώρα που συζητάμε το master plan, καλό είναι να μην κλειστούμε στον βραχίονα και να δούμε το λιμάνι ως έναν ενιαίο χώρο, που θα αφορά όλο το κομμάτι που παλιά λέγαμε λιμάνι. Θα μπορούσε αυτό να συνδυαστεί με πραγματικές λύσεις, που μπορεί να γίνουν με την αξιοποίηση του Σολωμού. Τ' άλλα δε θα γίνουν. Θα πω στον Δήμαρχο γιατί. Το θέμα των μετοχών δεν είναι αστείο θέμα. Ο Δήμος έχει λόγο στο λιμάνι για να προστατέψει το δημόσιο συμφέρον. Το δημόσιο συμφέρον να 'χουν αυτοί δουλειά, να φέρουμε έσοδα στον τόπο, να μεγαθύνουμε κάθε φορά την πίτα που μοιράζεται. Δημόσιο συμφέρον εδώ, δεν είναι να ελέγξουμε τον ιδιώτη. Ούτε να του πούμε αν κάνει καλά την δουλειά του. Το 5% δεν είναι για να βγάζουμε λεφτά από εκεί, που καλό θα είναι κι αυτό. Είναι γιατί θα πρέπει να διασφαλίζουμε το δημόσιο συμφέρον σε όλες τις λειτουργίες του λιμανιού.

ΚΩΣΤΟΥΛΑΣ: Το λιμάνι Πρέβεζας αποτελεί κομβικό σημείο αναφοράς στην ανάπτυξη και την εξέλιξη της περιοχής. Η παράταξή μας δηλώνει την ισόρροπη ανάπτυξη των τριών τμημάτων του λιμανιού. Σήμερα βλέπουμε να υπάρχει μια εγκατάλειψη των τμημάτων, εκτός του τουριστικού βέβαια. Στο αλιευτικό καταφύγιο χρειάζεται να γίνει εκβάθυνση για τα μεγάλα καΐκια, αλλά και να περιφραχτεί και να φωτιστεί ο χώρος. Στο εμπορικό λιμάνι, η κατάσταση δεν είναι κι η καλύτερη. Το λιμάνι στερείται φύλαξης καθώς και πιστοποιητικό ISO, που του στερούν τη φιλοξενία εμπορικών πλοίων. Πρέπει να γίνουν οικοδομικές εργασίες στη ράμπα της νότιας προβλήτας, αντικατάσταση των ελαστικών προστασίας για την πρόσβαση των πλοίων, βελτίωση του εξοπλισμού για την απόκτηση φυσούνας για τα χύδην φορτία και απαραίτητες ασφαλοστρώσεις. Το ΔΣ του ΛΤ σε συνεργασία με το Σωματείο Λιμενεργατών, να διερευνήσει περαιτέρω δυνατότητες συνεργασίας με επιχειρήσεις που θα θελήσουν να διακινήσουν εμπορεύματα από το λιμάνι μας. Το κυριότερο είναι η λειτουργία της ανατολικής προβλήτας, όπως προβλέπεται από το master plan. Με τη λειτουργία της θα μπορεί να γίνει προσέλκυση μεγαλύτερων και περισσότερων πλοίων, ενώ και η νότια μπορεί να λειτουργήσει σαν προβλήτα τουριστικών υποδομών. Για τη μαρίνα, πιστεύουμε στην αναπτυξιακή προοπτική που προσφέρει. Είναι ένα έργο πνοής, που θα έπρεπε να ήταν σε λειτουργία πολλά χρόνια γρηγορότερα. Ιδανικά θα ήταν για μας, η μεγαλύτερη συμμετοχή του Δήμου στο μετοχικό κεφάλαιο. Θέλουμε να εξεταστεί το ποσοστό που πραγματικά έχει το ΔΛΤ και να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες ώστε να επιστρέψουμε στο αρχικό ποσό του 5%. Στα θετικά βέβαια αποτιμούμε και την απομάκρυνση των ογκολίθων, που δημιουργούσαν πρόβλημα χώρου και υγιεινής. Για το παλιό λιμάνι της πόλης περιμένουμε το έργο της αποκατάστασης των κρηπιδωμάτων, που θα ασφαλίσει το παραλιακό μέτωπο και θα αναβαθμίσει την υπάρχουσα υποδομή στην προκουμαία. Επίσης θα προτεινάμε την επέκταση του παραλιακού μετώπου από την πλατεία της γοργόνας μέχρι το Τουριστικό Περίπτερο, δημιουργώντας σε όλο το μήκος υποδομή αγκυροβολίου. Θα ζητούσαμε επίσης να εξεταστεί και η περίπτωση της

πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων. Στα πλαίσια βέβαια της διερεύνησης της τουριστικής ανάπτυξης της πόλης και με τη φιλοσοφία των σχεδιασμένων μεταφορών, θα πρέπει να προωθήσουμε τη σύνδεση νησιών και λιμανιών του Ιονίου με υδροπλάνα και υδροπτέρυγα. Η παράταξή μας στα 5 χρόνια της θητείας της, πορεύθηκε με βασικό αξίωμα το σεβασμό στο θεσμό της ΤΑ και τους ανθρώπους που την υπηρετούν. Μιλούσε με τη γλώσσα της αλήθειας χωρίς δευτερες σκέψεις. Έτσι θα πορευτεί και για το συγκεκριμένο θέμα, για την ισόρροπη ανάπτυξη των τριών δραστηριοτήτων του λιμένα και για το καλό των δημοτών και των εμπλεκομένων.

ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ: Είναι τουλάχιστον η 3η φορά τα τελευταία 10-12 χρόνια, που η "Λαϊκή Συσπείρωση" προκαλεί προ ημερήσιας συζήτησης για τη βιώσιμη ανάπτυξη και τα προβλήματα που παρουσιάζει η περιοχή του λιμένα. Το μοναδικό που έχει αλλάξει, είναι ότι τότε δεν είχε παραχωρηθεί τμήμα του λιμανιού σε ιδιωτική επιχείρηση και δημιουργία μαρίνας. Τη δεκαετία του '50 το λιμάνι χαρακτηρίστηκε εμπορικό λιμάνι εθνικής σημασίας. Συνέδεε το λιμάνι με την Ευρώπη, με τεράστια οικονομική σημασία. Η ουσιαστική διαφορά αφορά τη δεκαετία του '80, όπου πρωτοεμφανίστηκαν τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και του Αστακού. Δημιουργήθηκε ένα καλύτερο επενδυτικό τοπίο, τόσο για τους ιδιοκτήτες πλοίων, όσο και γι' αυτούς που τροφοδοτούν με εμπορεύματα το λιμάνι. Τότε έγινε κι αυτός ο ανασχεδιασμός με το λεγόμενο master plan του Δήμου Πρέβεζας. Ο προσανατολισμός ήταν να γίνει τουριστικό το λιμάνι. Να φτιαχτεί μαρίνα, όχι μόνο στην Πρέβεζα αλλά και σ' άλλα σημεία. Στον Παντοκράτορα και στην Πάργα. Παρ' όλα αυτά, το λιμάνι της Πρέβεζας έστω και υποβαθμισμένο, συνέχιζε να προσφέρει κάποιες εμπορικές δραστηριότητες. Το 2011 από δημόσιο παίρνει το χαρακτήρα του δημοτικού. Περνά στη δικαιοδοσία του ΑΤ, πράγμα που εμείς είχαμε καταψηφίσει. Το 2009 η γνωστή εταιρεία πήρε τη χρήση της μαρίνας και διεκδικούσε την επέκταση της σύμβασης μέχρι το parking, καθώς και να μετατραπεί η δυτική προβλήτα-εμπορικό λιμάνι σε μέρος της μαρίνας. Τα κατάφερε με τις ευλογίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και την ΕΣΑΛ, αλλά και με την ανοχή, τη σιωπηλή υποστήριξη και τις διευκολύνσεις που του προσέφεραν οι εκάστοτε δημοτικές πλειοψηφίες. Τότε φέραμε πάλι το θέμα στο ΔΣ, το οποίο ομόφωνα ζήτησε την ανάκληση της απόφασης του Υπουργείου για τη δυτική προβλήτα, για να εξακολουθεί να έχει εμπορικό χαρακτήρα. Είναι αδιανόητο για μας, δημόσιες υποδομές που έχουν γεωστρατηγική σημασία να εκποιούνται και να ανοίγει ορθάνοιχτα η πόρτα της ιδιωτικοποίησης. Δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αξιοποιηθούν οι πλουτοπαραγωγικές πηγές της χώρας, όταν δεν έχεις τον αναγκαίο δημόσιο κρατικό εξοπλισμό και υποδομές, για να αξιοποιήσεις αυτές τις πηγές. Εγώ θα απευθύνω ένα ερώτημα στους εργαζόμενους και στους εκπρόσωπους των φορέων που παρευρίσκονται σήμερα. Αυτές οι πολιτικές ιδιωτικοποιήσεων στο λιμάνι της Πρέβεζας, ποιον συμφέρουν; Ποιος ωφελήθηκε απ' αυτές τις ιδιωτικοποιήσεις; Οι εργαζόμενοι; Ποιος ήταν ο όγκος δουλειάς σας πριν την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού και ποιος είναι σήμερα; Υπήρχε εργασιακή ανασφάλεια εκείνη την εποχή; Κι αν υπήρχε, ήταν σίγουρα σε μικρότερο βαθμό. Σήμερα κρέμεται στα κεφάλια σας ο πέλεκυς να βρεθείτε την επόμενη μέρα άνεργοι. Η υποβάθμιση του αναπτυξιακού χαρακτήρα του εμπορικού λιμανιού θα συνεχιστεί. Και θα συνεχιστεί, γιατί τα τοπικά προβλήματα είναι απόρροια κεντρικών πολιτικών. Κανένα σοβαρό κράτος δεν μπορεί να σταθεί αποκλειστικά με τον τουρισμό. Πάντα θα υπάρχουν επιχειρηματικοί όμιλοι και συμφέροντα, που θα προσπαθούν να διεισδύουν σ' αυτούς τους χώρους, οι οποίοι θα πρέπει να βρίσκονται κάτω απ' τον κρατικό έλεγχο και ευθύνη. Στο παραλιακό μέτωπο συμβαίνει κάτι σοβαρό. Από την Πυροσβεστική μέχρι τον Παντοκράτορα και το πεδίο βολής, θα γίνει πεδίο εξυπηρέτησης ιδιωτικών συμφερόντων. Θεωρούμε αυτή την περιοχή δημόσιο χώρο, που θα πρέπει ο Δήμος να ενεργήσει σχεδιασμένα με μελέτες και να προβεί σε αξιοποίηση, με βάση τις πραγματικές ανάγκες της πόλης και των δημοτών. Το σύνολο των τοποθετήσεων που ακούσαμε από συνάδελφους και της συμπολίτευσης αλλά και της αντιπολίτευσης, κινήθηκε στη σωστή κατεύθυνση. Αναπτύχθηκαν σοβαροί

προβληματισμοί, που θα βοηθήσουν το θέμα του λιμανιού και της παράκτιας ζώνης. Παραφωνία στην όλη διαδικασία ήταν ο Δήμαρχος, ο οποίος μου θύμισε πολιτικάντη της δεκαετίας του '60-'70. Δικαιολογήθηκε ότι παρέλαβε καμμένη γη στο ΛΤ, μας αράδιασε καμιά 15αριά μελέτες οι οποίες είναι στα σκαριά και θα υλοποιηθούν την επόμενη 4ετία που θα 'ναι ξανά Δήμαρχος. Εμένα δε μ' ενδιαφέρει αν είσαι εσύ Δήμαρχος, εμένα με ενδιαφέρει η ανάπτυξη και το καλό της πόλης.

ΚΑΖΑΚΟΥ: Δε θα μπω σε αιχμές που αφέθηκαν για το όνομά μου, δεν με ενδιαφέρει. Ό,τι αφορά το δημόσιο συμφέρον θα πω. Θα αναφέρω το νόμο 2160/19-7-1993, τεύχος Α, αριθμός φύλλου 118, άρθρο 30, παράγραφος 6, ο οποίος λέει το εξής: *"Σε περίπτωση χωροθέτησης τουριστικού λιμένα εντός ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα, η Επιτροπή πριν από την έκδοση της αποφάσεώς της, διαβιβάζει το σχετικό φάκελο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να γνωμοδοτήσει εντός 2μήνου το αργότερο από της λήψεως του φακέλου, αν εκ του υπό χωροθέτηση τουριστικού λιμένα παρακωλύεται η λειτουργία του εμπορικού λιμένα ή η κατασκευή προγραμματισμένων έργων επέκτασης αυτού ή παραβλάπεται η ασφάλειά του ή των υπαρχουσών εγκαταστάσεων αυτού. Αν παρέλθει άπρακτη η πιο πάνω προθεσμία, τεκμαίρεται ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει γνωμοδοτήσει θετικά".* Αυτό, για να στηρίξω και το εμπορικό λιμάνι. Θα αναφερθώ στις επιστημόνσεις που λένε ότι *"ο πλωτός κυματοθραύστης μήκους 20 μέτρων και πλάτος 6 της ανατολικής πλευράς του διαύλου να μετατοπιστεί βορειότερα, προκειμένου να μείνει ελεύθερο το δυτικό κρηπίδωμα του εμπορικού λιμένα. Από τη θαλάσσια ζώνη της μαρίνας, η οποία περικλείεται ανάμεσα στον προσήνεμο μώλο του λιμένα Πρέβεζας και στα παραλιακά κρηπίδωματα της πόλης, να εξαιρεθεί ο τριγωνικός χώρος που ορίζεται από την ανατολική πλευρά του διαύλου εισόδου, το άκρο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας στο δυτικό κρηπίδωμα της λιμενολεκάνης"* κλπ. Αυτό, η οποία είναι υπουργική απόφαση από τον κο Μανιάτη του 2013 λέει στην παράγραφο Ε αριθμός 1: *"το χρονικό διάστημα ισχύος της παρούσας απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, είναι 10 χρόνια, εφόσον δεν επέρχεται μεταβολή των δεδομένων βάσει των οποίων εκδόθηκε."* Όσον αφορά το μπαστούνι. Υπάρχει μια απόφαση της Λιμενικής Επιτροπής να δοθεί αυτός ο χώρος για να συμπληρωθούν τα 20 στρέμματα, αλλά όχι για να γίνει χρήση. Όταν πήγα στο ΛΤ δε γνωρίζαμε τίποτα σχετικά με το λιμάνι. Μας έρχονταν κάποιες ειδοποιήσεις να πληρώσουμε. Ήταν της μαρίνας τα μπαστούνια, τα οποία χρεώνονταν στο ΛΤ. Στη σύμβαση του 2008, στο άρθρο 7, αναφέρεται καθαρά ότι θα πρέπει απ' τη λειτουργία της και μετά να μεταφέρει στο όνομά της όλες τις χρήσεις των παροχών κοινής ωφελείας κι αυτό δεν υπήρχε. Εμείς δεν το ξέραμε μέχρι τότε. Πήγα στη ΔΕΥΑΠ και τους είπα να βγάλουν το νερό απ' το ΔΛΤ και να το μεταφέρουν στον επενδυτή. Τα πήραν και τα πήγαν εκεί. Στο ρεύμα βλέπαμε ότι το καλοκαίρι οι κιλοβατόρες τρελαινόνταν. Άκρη δεν βρίσκονταν και πήραμε απόφαση να μας ορίσει το ΤΕΕ έναν μηχανολόγο-ηλεκτρολόγο για να μάθουμε τελικά από πού είναι αυτό το ρεύμα. Μας όρισε το ΤΕΕ τον κο Αντωνίου ο οποίος ανέλαβε να κοιτάξει όλα αυτά τα ζητήματα. Τελικά στις 29 Σεπτεμβρίου του '15 βάζουμε το μετρητή. Στον έναν χρόνο είχαμε για πρώτη φορά την κατανάλωση ρεύματος από τη μαρίνα. Με βάση αυτό κι εφόσον είχαμε Νομικό Σύμβουλο, γίνεται προσφυγή της εταιρείας στα διοικητικά δικαστήρια, που το ΛΤ διεκδικεί αυτά που είχε αποφασίσει να πληρωθούν από την εταιρεία. Το master plan καλώς θα πρέπει να προχωρήσει και να γίνει.

ΝΙΤΣΑΣ: Αντί σήμερα να συζητάμε για τον αναπτυξιακό χαρακτήρα του λιμανιού, βρισκόμαστε μπροστά σε μια συζήτηση για τα λάθη και τους ερασιτεχνικούς σχεδιασμούς των διοικήσεων του ΔΛΤ. Υπάρχει σχέδιο δράσης απ' το ΛΤ κι απ' τη δημοτική αρχή για την ανάπτυξη του λιμανιού; Εμείς θέλουμε να στηρίξουμε τον εμπορικό κόσμο. Γιατί μέσα απ' αυτό δημιουργούνται και θέσεις απασχόλησης και έσοδα στο ΛΤ, που θα μπορούσε να κάνει κι άλλες δράσεις. Πρέπει να καθίσαμε σ' ένα τραπέζι με τον Υπουργό μας των Οικονομικών, με τους Βουλευτές, την Περιφέρεια, το Δήμος, την αντιπολίτευση, να

διεκδικήσουμε άμεσα την ανατολική προβλήτα, αλλά -αν δεν μπορεί να γίνει αυτό- να σκεφτούμε ακόμη και τη μεταφορά του λιμανιού κάπου αλλού. Πρέπει να δούμε και ζητήματα που έχουν να κάνουν με την έξοδο απ' το λιμάνι. Υπάρχει σχεδιασμός για το πώς θα φεύγουν καλύτερα τα φορτηγά, πώς θα συνδέσουμε το λιμάνι με τη Βιομηχανική Περιοχή, με τον εθνικό δρόμο; Πώς θα αξιοποιήσουμε τη μαρίνα προς όφελος της πόλης; Στο δικό μας σχεδιασμό είναι να βοηθήσουμε και να υπάρχει συνεργασία με τους επενδυτές. Εμείς θέλουμε να έρθει κόσμος στην πόλη. Θέλουμε να χρησιμοποιήσουμε θέσεις απασχόλησης με δημότες της Πρέβεζας. Θέλουμε να προωθήσουν στα καταστήματά τους τα τοπικά μας προϊόντα. Αλλά όμως δεν μπορεί να είμαστε ανταγωνιστές σε ανθρώπους που επενδύουν και μπορούν να δημιουργήσουν θέσεις απασχόλησης και να προωθήσουν τα προϊόντα. Έχουμε προχωρήσει σ' ένα ποδηλατόδρομο, ώστε να πάρει ο επισκέπτης το ποδήλατο να πάει στην Κυανή Ακτή, να πάει στον Παντοκράτορα, να πάει στο Μύτικα, στο Μονολίθι να δει το αισθητικό δάσος, να απολαύσει την αρχαία Νικόπολη; Εμείς κάπως έτσι φανταζόμαστε τη συνύπαρξη των τριών δράσεων και το ΛΤ να στέκεται αρωγός. Απ' το μνημείο της γοργόνας μέχρι και το Τουριστικό Περίπτερο επιβάλλεται η επέκταση με επιπρόσθετο πλάτος, ώστε να αποφύγουμε τυχόν κατακρημνίσεις. Και μ' αυτόν τον τρόπο θα δημιουργηθεί ένα νέο, αρχιτεκτονικά και αισθητικά, άρτιο σχέδιο. Εκεί θα μπορούμε να φιλοξενούμε και κρουαζιερόπλοια, αλλά θα μπορούσαμε να αναπτύξουμε κι ακόμα περισσότερες θέσεις για τα τουριστικά σκάφη με πλωτές εξέδρες.

ΚΑΤΣΑΟΥΝΟΣ: Δεν μπορώ να κατανοήσω γιατί γίνεται όλο αυτό το θέμα τον τελευταίο καιρό και δε γινόταν τα προηγούμενα χρόνια που υπήρχαν πολύ σοβαρά θέματα. Γιατί πρέπει στο ΔΣ να ασχολούμαστε με το πότε θα ρίξουν άσφαλτο στις λακούβες στη χερσαία ζώνη και γιατί άργησε 20 μέρες ο γερανός; Βεβαίως κι αυτά είναι σοβαρά θέματα, αλλά όλα αυτά λύνονται στο Δ.Σ. του ΛΤ. Σαν ΛΤ έχουμε εκφράσει σε όλες τις αποφάσεις έως και σήμερα, τη βούλησή μας για ισόρροπο και ισόνομο χαρακτήρα του λιμένα Πρέβεζας ως προς και τις τρεις χρήσεις του. Εμπορικό, τουριστικό και αλιευτικό. Σαν δραστηριότητα ο εμπορικός λιμένας έχει την εξής κερδοφορία ανά χρήση: Τις τρεις πρώτες χρονιές '14, '15 και '16, παρουσιάζεται ένα μικρό κέρδος της τάξεως των 20.000 περίπου ανά έτος. Τις τελευταίες δυο χρήσεις όμως, το 2017 και 2018, λόγω και της υποχρέωσης της φύλαξης, έχουμε τα εξής αποτελέσματα. 2017: έσοδα 189.000, έξοδα 237.000. Επομένως ζημία, έλλειμμα, 47.000. 2018: 100.000 έσοδα , 163 έξοδα. Έλλειμμα 63 χιλιάδικα. Αυτό σημαίνει ότι παίρνουμε χρήματα από άλλα έσοδα του ΛΤ για να καλυφθεί το έλλειμμα αυτό. Κι εδώ ερχόμαστε στο ερώτημα, τι δρόμο πρέπει να ακολουθήσουμε; Την αύξηση των εσόδων που θα επηρεάσει και τους άλλους φορείς ή τη μείωση του κόστους; Εμείς διαλέξαμε τη μείωση του κόστους. Γι' αυτό και αλλάξαμε το θέμα με τη φύλαξη που ήταν πολύ ψηλό το κόστος. Μετά την έναρξη του ΔΛΤ στις 12/6/2013 παρουσιάστηκαν πάρα πολλά προβλήματα. Εγώ ως ειδικός συνεργάτης του Δημάρχου στα οικονομικά θέματα, εισηγήθηκα στην κα Καζάκου να αναθέσουμε σε ορκωτό ελεγκτή, τόσο τον έλεγχο της παραλαβής όσο και των φορολογικών χρήσεων. Προς τιμήν της δέχτηκε την εισήγησή μου και απέφυγαν έτσι όλοι τις ποινικές και νομικές ευθύνες που θα είχαν. Υπολογίστηκαν ανείσπρακτα ενοίκια ύψους 308.000. Βρέθηκε ταμείο μετρητών 51.000. Υπόλοιπα δανείων 19.000. Υπόλοιπο σε προμηθευτές 183.000. Επιταγές πληρωτέες 9.000. Υπόλοιπο σε φόρους 6.700 και οφειλές σε ΙΚΑ 7.800. Ξεκαθαρίστηκε επίσης το πολύ σοβαρό θέμα με την εγγυητική της μαρίνας και το ποσοστό που έχουμε σαν ΛΤ. Στις 23/12/2008, υπεγράφη σύμβαση παραχώρησης του τουριστικού λιμένα μέσω μακροχρόνιας μίσθωσης. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 6, προβλέπεται δωρεάν παραχώρηση 5% των μετοχών του. Αρχικό κεφάλαιο 60.000. Άρα παίρνουμε 300 μετοχές, αξίας 10€ ανά μετοχή, σύνολο 3.000 €. Οι οποίες παραδόθηκαν στις 18/6/2012 με ιδρυτικό συμφωνητικό. Στις 3/4/2012 στο αριθμό ΦΕΚ 2652 έγινε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 300.000 €. Το ΛΤ δε συμμετείχε. Στις 19/10/2012 καταχωρήθηκε στο ΦΕΚ 12472 και δεύτερη αύξηση κατά 800.000 €, στο οποίο πάλι το ΛΤ δε συμμετείχε.

Επομένως το συνολικό κεφάλαιο της εταιρείας στις 12/6/2013 που έγινε η σύσταση του ΝΠ, ήταν 1.160.000, 116.000 μετοχές. Εμείς είχαμε 300 μετοχές, άρα ποσοστό 0,26%. Στις 31/8/2016 η μαρίνα αποφάσισε την επιπλέον αύξηση κατά 1.000.000, με έκπτωση 100.000 μετοχών, αξίας 10€ ανά μετοχή. Με τις αποφάσεις 195/2016 και 221/2016, το ΛΤ αποφάσισε τη συμμετοχή στην τελευταία αύξηση. Σε συνεννόηση με τη ΜΑΡΙΝΑ, για να διατηρήσουμε το αρχικό ποσοστό του 5% των μετοχών απ' την πρώτη αύξηση -μολονότι ήμασταν εκπρόθεσμοι- έπρεπε να καταβάλουμε το ποσό των 105.000, το οποίο αντιστοιχούσε σε ποσοστό 10,5 της επικείμενης αύξησης, ώστε σε συνδυασμό με το 0,26 που κατείχαμε απ' το παλιό εταιρικό κεφάλαιο να επανακτήσουμε το 5% του μετοχικού κεφαλαίου. Σε συνολικό μετοχικό κεφάλαιο δηλαδή 2.160 € που αντιστοιχεί σε 200.000... 216.000 μετοχές, το ΛΤ θα κατείχε τις 10.800 που αντιστοιχούν σε ποσό 108.000. 3.000 που ήταν δωρεάν, συν 105.000 που θα δίναμε. Για την υλοποίηση της συμμετοχής αυτής, ζητήθηκε με τα δύο έγγραφα 1947/2016 της κας Καζάκου και 1373/2017 του κου Συγκούνα -ακριβώς το ίδιο έγγραφο- τα εξής στοιχεία, για να μπορέσει ο Επίτροπος να εγκρίνει το ένταλμα για την αύξηση του κεφαλαίου: απόφαση ΓΣ απ' τη ΜΑΡΙΝΑ του 2012, μελέτη της εταιρείας για την αύξηση, ασφαλιστική-φορολογική ενημερότητα και τραπεζικό λογαριασμό. Η εταιρεία δεν έχει ανταποκριθεί ακόμα. Επίσης πρέπει να αναφέρω κι ένα πολύ σοβαρό θέμα. Ότι τέθηκε το ερώτημα απ' το ΛΤ, μετά τον έλεγχο των ορκωτών λογιστών, σε νομικό που επέλεξε το τότε ΔΣ... Δ.Σ. του ΛΤ, τον κο Οικονόμου, ότι επειδή λύθηκε αυτοδίκαια η σύμβαση το 2011 μεταξύ του Υπουργείου Τουρισμού και της ΜΑΡΙΝΑΣ και υπεγράφη νέα σύμβαση στις 13/10/2014, εάν το 5% των δωρεάν μετοχών αντιστοιχούν στο αρχικό κεφάλαιο των 60.000 ή το κεφάλαιο των 1.160.000 που υπήρχε το 2014. Τόσο οι αντιρρήσεις του τουριστικού λιμένα όσο και η γνωμοδότηση του Νομικού Συμβούλου τονίζουν: "η σύμβαση του ΛΤ με το φορέα διαχείρισης είναι σε ισχύ, ανεξάρτητα από τη σύμβαση χρήσης της ΜΑΡΙΝΑΣ του φορέα με το Υπουργείο Τουρισμού. Και για την ανατροπή της απόφασης προβλέπονται δαπανηρές, μακροχρόνιες δικαστικές ενέργειες, με αμφίβολο αποτέλεσμα." Για τις οφειλές του ρεύματος έγινε επανυπολογισμός των οφειλών, θέτοντας ως έτος βάσης το 2016 όπου υπήρχε μετρητής της ΔΕΗ. Πήραμε τα ακαθάριστα έσοδα απ' τους δημοσιευμένους ισολογισμούς της ΜΑΡΙΝΑΣ και βγάλαμε αναλογικά το ποσοστό για τις χρήσεις 2012 έως 2015. Όσον αφορά για τους φόρους. Τα ταμειακά διαθέσιμα που παραδώσατε στις 21/3/2017, όντως ανερχόταν στο ποσό των 445.000 €. Όμως οι υποχρεώσεις που υπήρχαν στις 31/12/2016, μόνο ο φόρος εισοδήματος ανερχόταν στις 245.000 €. Συμπεριλαμβανομένου και 105.000 € που έπρεπε να τα 'χουμε σε κωδικό για να πληρώσουμε τις μετοχές στη ΜΑΡΙΝΑ, επομένως το συνολικό ποσό που ήταν δεσμευμένο ήταν 350.000 απ' τις 445. Αυτό για την αποκατάσταση της αλήθειας, που λέει ότι και η κα Καζάκου και ο κος Συγκούνας εργάστηκαν και πρόσφεραν με το παραπάνω για να αντεπεξέλθουν στο δύσκολο εγχείρημα του ΔΛΤ.

Στο σημείο αυτό αποχώρησε ο πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου κ . Κοσμάς Κορωναίος και καθήκοντα Προέδρου Δημοτικού Συμβουλίου ανέλαβε ο Δημοτικός Σύμβουλος κ. Κακιούζης Χαράλαμπος καθώς απουσίαζε και ο αντιπρόεδρος κ. Φαρμάκης Κων/νος, σύμφωνα με το άρθρο 69 παρ. 2 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87 Α' 7.06.2010).

ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ: Το τελευταίο διάστημα περάσαμε λάθος μηνύματα. Όχι μόνο δεν κλείνει το λιμάνι, αλλά η κατεύθυνση είναι η αναβάθμιση και η ανάπτυξή του. Όχι στους χρόνους που θέλουμε κι αυτό προκύπτει απ' τη γραφειοκρατία κι απ' την έλλειψη προσωπικού. Άρα προωθούμε τις προσλήψεις ΑΣΕΠ εξειδικευμένου προσωπικού και θα λυθεί ένα μεγάλο πρόβλημα. Αυτή τη στιγμή είναι η ώρα που πρέπει όλοι να συμμετέχουμε στο master plan, γιατί είναι καθοριστικό. Το master plan περιγράφει έργα και δράσεις. Και μετά απ' την παραλαβή του θέλει μελέτες εφαρμοστικές, χρηματοδότηση, δημοπρασίες,

υλοποίηση κλπ. Άρα θέλει δουλειά πολύ. Θα απαντήσω σ' αυτό που είπατε, ότι δεν υπάρχει σχεδιασμός και όραμα. Σας προσκαλώ να 'ρθείτε τη Δευτέρα στην παραλαβή του ΣΒΑΚ, για να σας αποδείξουμε ότι υπάρχει σχεδιασμός.

Για όλη την πόλη, όχι μόνο για το παραλιακό μέτωπο. Θα προχωρούμε στη μελέτη αυτή που όλοι ζητάτε. Αλλά την έχουμε περιγράψει πάρα πολλές φορές. Μέχρι το Τουριστικό Περίπτερο και έχει και συνέχεια. Η υπογειοποίηση αυτού του δρόμου που θα γίνει στη Λ. Ιωαννίνων για να διατηρήσουμε την υπάρχουσα κατάσταση μέχρι το MARGARONA, προβλέπει ποδηλατόδρομο, πεζόδρομο, ήπια κυκλοφορία να μειωθεί ο κίνδυνος επικινδυνότητας και να εξυπηρετηθούν ξεχωριστά οι χρήσεις του λιμανιού. Αδικήσαμε λίγο τη χρήση του αλιευτικού καταφυγίου κι εκεί θέλει διαχείριση και ανάπτυξη. Δεν έχουμε μόνο τρεις χρήσεις, έχουμε και υδατοδρόμια, πολιτιστικές εκδηλώσεις κλπ. Πρέπει να μάθουμε να συμβιώσουμε στην πόλη και να αναπτύξουμε όλες αυτές τις δράσεις.

ΤΕΦΑΣ-ΕΠΕΝΔΥΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ: Εγώ θα ξεκινήσω απ' τις 23/10/1995. Το τότε ΔΣ πήρε την εξής απόφαση για την κατασκευή της μαρίνας: *"Να κατασκευαστεί μόλος απέναντι από τη δεξαμενή των καυσίμων, για την οριοθέτηση μεταξύ της μαρίνας και του εμπορικού λιμένα, μήκους 20 μέτρων και πλάτους 6 μέτρων."* Αφού πάρθηκε αυτή η απόφαση, βγήκε το ΦΕΚ το '96 το οποίο λέει: *"Να κατασκευαστεί μόλος M1, M2 μήκους 20 μέτρων, πλάτους 6 μέτρων, στο στόμιο, προκειμένου να περιορίσει τα κυματικά φαινόμενα μέσα στο λιμάνι από κυματισμούς N-NA προέλευσης και να διαχωρίσει τον τουριστικό λιμένα από τον εμπορικό."* Εμείς πήγαμε να πάρουμε 20 στρέμματα και να κατασκευάσουμε έναν κυματοθραύστη, το οποίο ορίζεται απ' το '96. Αυτός ο κυματοθραύστης είναι μόλος. Ο μόλος είναι ένα σταθερό πράγμα. Αφού υπογράψαμε το 2008 με το τότε ΛΤ, στην παράδοση-παραλαβή βρήκαμε ότι έλειπαν 6 στρέμματα.

Η τότε Λιμενική Επιτροπή επί προεδρίας κυρίου Γιαμά, έψαξε να βρει τι θα κάνει με τα 20 στρέμματα. Ό,τι οριοθέτησε ο μελετητής Σαχίνογλου για το master plan, αυτό αποφάσισε κι η τότε Λιμενική Επιτροπή. Επί θητείας κυρίας Καζάκου, μπήκε το θέμα του κυματοθραύστη. Δεν έχουμε καταλάβει γιατί έγινε. Το '14 λέει ότι ο κυματοθραύστης να μετατοπιστεί βορειότερα και αυτό θα προκύψει μετά από μελέτες. Γίνεται μία κυματική μελέτη απ' την πλευρά μας και την καταθέτουμε στη Λιμενική Επιτροπή, για να ορίσουμε πού θα πάει ο κυματοθραύστης. Η Λιμενική Επιτροπή θεώρησε καλό να μη δεχτεί τη δική μας τη μελέτη κι έκανε δική της μελέτη. Στο μεσοδιάστημα αυτό, είχαν πάρει τέσσερις αποφάσεις για τον κυματοθραύστη. Ξέρετε τι λένε; *"13/1/2015. Αποφασίζει κατά πλειοψηφία: γνωμοδοτεί ότι δεν ενδιαφέρει το ΔΣ του ΔΛΤ το σημείο τοποθέτησης του κυματοθραύστη, αρκεί να διασφαλίζεται η εύρυθμη και ασφαλής λειτουργία τόσο της μαρίνας, όσο και του δυτικού τμήματος του εμπορικού λιμένα, μέχρις ότου καταστεί δυνατή η λειτουργία της ανατολικής προβλήτας."* Αυτή είναι μία απόφαση. 28/5/2015. *"Αποφασίζει ομόφωνα: εγκρίνει η κατασκευή του κυματοθραύστη να γίνει στη θέση που προβλέπεται στη χωροθέτηση του έτους '96, όπως αυτή περιγράφεται και στο σκεπτικό της τροποποίησης της χωροθέτησης της μαρίνας, στην οποία αναφέρεται ότι η οριστική θέση θα προκύψει από τις οριστικές μελέτες που θα συνταχθούν, εάν αυτό είναι αναγκαίο για τη σωστή λειτουργία της μαρίνας."* Άλλη απόφαση. 11/12/2015, 3η. *"Αποφασίζει κατά πλειοψηφία: το ΔΣ επιθυμεί και προτείνει, μέχρι την εκπόνηση του νέου master plan να ολοκληρωθεί άμεσα η αδειοδότηση του λιμένα των έργων της μαρίνας, με τοποθέτηση του πλωτού κυματοθραύστη σε θέση που θα εξυπηρετεί τη χρήση της δυτικής προβλήτας."* Παίρνουν τη μελέτη κι ακούστε τι απόφαση πήραν. *"Συνεπώς, με βάση τα αποτελέσματα της παρούσας μελέτης, εκτιμάται ότι η βέλτιστη επιλογή για την πρόταση της μαρίνας από τους προσύπτοντες(?) κυματισμούς του νότιου τομέα, είναι η κατασκευή σταθερού κυματοθραύστη μήκους 20 μέτρων σε θέση δεικτική, θέση χωροθέτησης, καθώς είναι αυτή η οποία διασφαλίζει τις πιο ικανοποιητικές κυματικές συνθήκες σε ολόκληρη τη λιμενική λεκάνη, συγκριτικά με τις υπόλοιπες εξετασθείσες λύσεις. Σημειώνεται τέλος, ότι για την περαιτέρω βελτίωση των κυματικών συνθηκών στη λιμενολεκάνη της μαρίνας, θα*

μπορούσε να εξεταστεί η κατασκευή στην ανωτέρω προτεινόμενη θέση σταθερή... σταθερού κυματοθραύστη μεγαλύτερου μήκους. Δεδομένου του... (ακατανόητο) μεγέθους της εισόδου της μαρίνας, θα μπορούσε να εξεταστεί η κατασκευή σταθερού κυματοθραύστη μήκους 30 μέτρων." Έρχεται η καινούργια διοίκηση και είδε ότι εμείς θα προσφύγουμε δικαστικά διότι το έργο παρακωλύεται. Έχουμε ένα χρονοδιάγραμμα 2 ετών. Λήγοντας τα 2 έτη, εμείς είμαστε εκπρόθεσμοι. Πράγμα το οποίο αναφέρεται και στη σύμβαση, την οποία έχουμε με τη δική σας Λιμενική Επιτροπή. Ήδη έχουμε εξαντλήσει 12 χρόνια απ' όταν υπογράψαμε μαζί σας. Ποιος είναι ο στόχος σας; Να τιναχτεί ένας συμπολίτης σας στον αέρα; Για τον περιβόητο οικίσκο, πληρώνουμε 176 € το μήνα για 16 τετραγωνικά. Για έναν οικίσκο που είναι της ΔΕΗ, δεν είναι δικός μας. Τον κατασκευάσαμε, μπήκε στη θέση που μπήκε και θα εξυπηρετεί τη μαρίνα για εκατομμύρια χρόνια. Όλη τη θητεία μας έχουμε έναν συνέταιρο, ο οποίος δε θέλει να υλοποιηθεί το έργο. Αλλά θέλει και τις μετοχές. Δηλαδή αυτό αγγίζει τα όρια του παραλόγου. Πώς είναι δυνατόν ο συνέταιρος να μη συμβάλει να υλοποιηθεί ένα έργο απ' το οποίο θα βγάλει λεφτά; Ξέρετε κυρία Καζάκου ότι έχετε ένα εμπορικό λιμάνι που δεν έχει περιβαλλοντικούς όρους; Τι έχετε κάνει γι' αυτό; Τι σημαίνει μαρίνα, μαύρο πρόβατο γι' αυτή την πόλη; Επειδή βάζουμε τα λεφτά μας και χρεωνόμαστε; Χρεώνουμε και τα παιδιά μας, για ένα έργο το οποίο δεν είναι δικό μας. Εμείς δε θέλουμε κύριοι τίποτα από σας. Αλλά δεν μπορούμε να επαιτούμε. Κι έχετε βρει έναν Πρόεδρο που σας έλυσε τα χέρια για χιλιάδες πράγματα και τον πυροβολείτε όλοι. Επί θητείας του κου Συγκούνα λύθηκαν προβλήματα, δόθηκαν λύσεις. Αν δεν πάει ο κυματοθραύστης εκεί, θα πάμε δικαστικά. Εμείς έχουμε μία προκήρυξη, ένα ΦΕΚ και μια σύμβαση. Είτε σας αρέσει είτε όχι, θα το υποστείτε.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Όπως ξέρετε παραλάβαμε τέλος του '13, '14 και δε βρήκαμε ούτε έναν υπάλληλο. Ήταν η πιο δύσκολη περίοδος. Αυτό το γνωρίζουν μερικοί εμπλεκόμενοι στην λειτουργία του λιμένα. Κι επειδή δε βρίσκουν πεδίο κριτικής στη Δημοτική Αρχή και στο ΛΤ, καταφεύγουν σε ανακρίβειες και αυθαίρετες καταγγελίες. Ο Δήμος παρέλαβε ένα παραλιακό μέτωπο με καθίζηση, ένα λιμάνι εγκαταλελειμμένο. Μπλόκια και σκουπίδια. Παρέλαβε 2 καταστήματα φιλέτα στην παραλιακή ζώνη κατεστραμμένα. Ο τουριστικός λιμένας, απ' το 2008 που υπεγράφη η σύμβαση, σε καθήλωση. Καμία πρόοδο εργασιών. Ούτε νερό, ούτε ρεύμα για τα ιστιοφόρα, σ' όλο το παραλιακό μέτωπο. Ήταν μια σταθερή στασιμότητα. Να κοιτάξουμε τι γινόταν σε άλλους νομούς. Στη Λευκάδα 2η μαρίνα, λιμάνια εμπορικά, Αστακός, Ηγουμενίτσα. Κι όλα αυτά γινόταν μέσα στα μάτια μας και καμία αντίδραση. Και σήμερα που έχει δημιουργηθεί μια προοπτική πολιτικής εξωστρέφειας και ανάπτυξης και όλα αλλάζουν, τι κάνουμε; Εγκαλούμε τη ΔΛΑ και τον Πρόεδρο του ΛΤ για απλά λειτουργικά ζητήματα, ενός ΝΠ με δική του διοίκηση. Λακκούβες; Ναι, υπάρχουν και θα ξαναυπάρξουν. Χάλασε ο γερανός, δεν δουλεύει; Χάλασε πράγματι, αποκαταστάθηκε και θα ξαναυπάρξει. Το ISO; Πράγματι υπάρχει μία καθυστέρηση από εξωγενείς παράγοντες. Αλλά δεν είναι τέτοια θέματα για να εγκαλούμε έναν άνθρωπο ο οποίος δούλεψε ενάμισι χρόνο. Προσωπικά εγώ, του είχα και του έχω απόλυτη εμπιστοσύνη. Γι' αυτό και θέλω ειλικρινά να τον συγχαρώ, τόσο τον ίδιο, όσο και όλα τα μέλη της διοίκησης για το έργο τους. Γιατί άφησαν πίσω τους την μιζέρια, την εσωστρέφεια και κοίταξαν μπροστά και έδωσαν μια άλλη προοπτική.

Άνθρωποι σαν τον Βαγγέλη Συγκούνα είναι απαραίτητοι και για την Πρέβεζα και για την ΤΑ.

Το ερώτημα που καλούμαι να απαντήσω, είναι τι κάναμε τα 4 χρόνια. Προχωρήσαμε τον τουριστικό λιμένα, ένα έργο το οποίο θα συμβάλει ουσιαστικά στην ποιοτική αναβάθμιση του θαλάσσιου τουρισμού. Επιπλέον θα συμβάλει στην ανάκαμψη της τοπική οικονομίας, με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την προσέλκυση τουριστών με υψηλά εισοδήματα. Έργο που προχωράει ικανοποιητικά, σύμφωνα με τις εγκεκριμένες μελέτες και το σχετικό χρονοδιάγραμμα. Όσον αφορά το εμπορικό λιμάνι, υπήρξε εσκεμμένη διαστρέβλωση των λόγων που είπα. Όχι μόνο δεν μιλάμε για υποβάθμιση, αλλά ο μέχρι

τώρα προγραμματισμός και όλες οι ενέργειες δείχνουν το αντίθετο. Η σημερινή διοίκηση στήριξε τη λειτουργία του εμπορικού λιμένα με το ποσό των 75.000 € για να λειτουργήσει. Υπέβαλε πρόταση στο Υπουργείο Ναυτιλίας για 200.000 για εποπτικά μέσα επιτήρησης, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα πρότυπα. Συγχρόνως προωθούμε την τροποποίηση του ισχύοντος master plan με σκοπό την κατασκευή την ανατολικής προβλήτας, ώστε ο εμπορικός λιμένας να καταστεί βιώσιμος και ανταγωνιστικός. Για να γίνει όμως αυτό, θα πρέπει να ολοκληρωθεί η μελέτη η καινούργια που γίνεται του master plan. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, η μελέτη προβλέπεται να παραδοθεί μέχρι τον Ιούνιο του 2019. Το κόστος της μελέτης ανέρχεται στις 65.000 € και η πληρωμή θα γίνει από ίδια έσοδα του ΛΤ. Συγχρόνως η ΝΔ πλευρά θα μπορεί να δέχεται και πλοία κρουαζιέρας. Μ' αυτό το τρόπο θα αποκτήσουμε μια ωφέλιμη προβλήτα συνολικά 600 μέτρων -300 είναι η υφιστάμενη και 300 που προβλέπεται η ανατολική- για να καταστεί το λιμάνι επιτέλους βιώσιμο και να υπάρχει μια οικονομική ανάπτυξη για την περιοχή. Στη μελέτη προβλέπεται και η κατασκευή επιβατικού σταθμού. Εκεί που είναι το Τελωνείο, δίπλα να γίνει κι ένα κτίριο που θα φιλοξενήσει το Λιμεναρχείο. Έτσι επιτυγχάνεται η άριστη συμμόρφωση στις απαιτήσεις των διεθνών προτύπων για τα λιμάνια. Στην ανατολική πλευρά θα προβλέπονται και βοηθητικοί χώροι για να λειτουργήσει ένα λιμάνι και να έχει σύγχρονες προδιαγραφές. Χώροι αποθήκευσης. Και θα πρέπει να γίνει και μία εγκατάσταση σύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού, ώστε να υπάρχουν κι άλλες δράσεις. Σκοπός μας είναι η συνεχής ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα, ώστε αυτός να καταστεί ανταγωνιστικός και βιώσιμος. Επίσης στο πλαίσιο της σύνδεσης του λιμανιού με τη ΒΙΠΕ και τον περιφερειακό εθνικό δρόμο Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας, προτείνουμε στο ΣΒΑΚ ένα υπόγειο τούνελ, που θα ξεκινάει από την Πυροσβεστική και θα βγαίνει στα καύσιμα. Έτσι αποφεύγουμε τη μεγάλη όχληση που γίνεται στην πόλη. Επίσης διεκδικούμε, στη βάση μιας δίκαιης περιφερειακής χωρικής ανάπτυξης, τη σύνδεση της Πρέβεζας με τους μεγάλους οδικούς άξονες Εγνατία και Ιόνια. Φυσικά δεν ξεχνάμε το αλιευτικό καταφύγιο, στο οποίο έχουν γίνει ουσιαστικές μικρές παρεμβάσεις βελτίωσης της κατάστασης που είναι εκεί. Αυτή τη στιγμή έχει συνταχθεί σχετική μελέτη, με σκοπό την αναβάθμιση του καταφυγίου. Προβλέπεται ένα έργο προϋπολογισμού 1 εκατομμυρίου. Στόχος μας λοιπόν είναι να υπάρχει μια ισόρροπη, βιώσιμη, αστική ανάπτυξη των τριών δράσεων του λιμένα. Εμπορικού, τουριστικού και αλιευτικού. Εγκρίθηκε ύστερα από σχετική μελέτη του ΛΤ ένα έργο που αφορά την αποκατάσταση των ζημιών στην παραλιακή ζώνη. 1,5 εκατομμύριο. Το έργο πάει άμεσα για δημοπράτηση. Έχουν γίνει προμήθειες νέων pillar και επιπλέον θα γίνει προμήθεια άλλων 8. Έγινε ανάπλαση στο μικρό parking κάτω στη γοργόνα. Έγιναν βελτιώσεις φωτισμού σ' όλη την παραλιακή ζώνη. Για πρώτη φορά συντάσσεται μελέτη για την ίδρυση μητροπολιτικού υδατοδρομίου στην Πρέβεζα, με σκοπό τη δημιουργία ενός βιώσιμου, λειτουργικού συγκοινωνιακού δικτύου υδροπλάνων. Αυτή τη στιγμή ολοκληρώνεται η περιβαλλοντική μελέτη από ιδιώτη μελετητή, έργο που θα συνδέσει την Πρέβεζα με τα ιόνια νησιά κι όχι μόνο. Αυτό τι σηματοδοτεί για την πόλη μας; Μια νέα προοπτική για την προσέλκυση επισκεπτών στον τόπο μας. Βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη έργο που αφορά το διαχωρισμό δικτύων ρεύματος και ύδρευσης, 70.000 €. Έγινε η μεταφορά των ογκολίθων, προϋπολογισμού 50.000 €. Υπάρχει μελέτη υλικών που προβλέπει το σχέδιο ασφαλείας λιμένα, προϋπολογισμού 46.000 €. Μελέτη για το κλείσιμο της υφιστάμενης ράμπας στη ΝΔ πλευρά για να μεγαλώσει, 25.000 €. Είναι μελέτη για την προμήθεια μηχανήματος για την απορρόφηση της σκόνης. Μελέτη τροποποίησης του σχεδίου ασφαλείας του λιμένα, με σκοπό να μειωθεί το κόστος λειτουργίας ώστε το εμπορικό λιμάνι να είναι πραγματικά βιώσιμο. Ήδη στο ΤΠ και στον προϋπολογισμό του ΛΤ, υπάρχουν 15.000 για ασφαλοστρώσεις για τις λακκούβες. Αυτό άμεσα θα γίνει. Κι έγιναν κι άλλες πολλές μικρές παρεμβάσεις και στο "Μνημείο του Ναύτη" και στο κιόσκι στο Βαθύ, καθώς και στα Πευκάκια, προϋπολογισμού 15.000 €. Όπως καταλαβαίνετε στόχος μας είναι να γίνει ένας οργανισμός βιώσιμος. Πώς θα γίνει αυτός ο οργανισμός βιώσιμος, εάν δε στελεχωθεί σωστά; Ψηφίσαμε εσωτερικό κανονισμό των υπηρεσιών του

ΛΤ και πάμε στη διαδικασία πρόσληψης ενός ΠΕ Οικονομολόγου και ενός ΠΕ Πολιτικού Μηχανικού. Φυσικά με διαδικασίες ΑΣΕΠ. Ειλικρινά δεν καταλαβαίνω τις φωνές και τις κραυγές, όταν γίνονται όλα αυτά μέσα σε 4 χρόνια. Εμείς σαν ΔΑ, κάνοντας στοχευμένες παρεμβάσεις με σχέδιο και με νέες προτάσεις σε όλα τα μεγάλα θέματα -όπως είναι το λιμάνι- δημιουργούμε μια νέα προοπτική ανάπτυξης με έμφαση στην εξωστρέφεια, επιδιώκοντας πάντα τη συνεργασία με την τοπική κοινωνία.

Αφού συντάχθηκε και αναγνώσθηκε το πρακτικό αυτό, υπογράφεται:

Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΚΙΟΥΖΗΣ