

**Προς: α. ΑΣΔΑ/ Πρόεδρο κ. Μίχο**  
**β. Δήμο Χαϊδαρίου/ Δήμαρχο κ. Δ. Μαραβέλια**

**Κοιν: α. κ. Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ**  
**β. κ. Υπουργό Εθνικής Άμυνας**  
**γ. κ. Υπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών**  
**δ. Κ. Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας**  
**ε. Επικεφαλής Πολιτικών Παρατάξεων**  
**στ. ΜΜΕ**

## **«ΟΧΙ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΟ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ»**

### **ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΠΑΙΧΝΙΔΙΑ**

Το ζήτημα είναι γνωστό και η υπόθεση είναι ακόμη πιο παλιά. Άνοιξε το 2002 με υπουργό τον κ. Ανωμερίτη (ΠΑΣΟΚ, κυβέρνηση Σημίτη) και έφθασε ως το 2008 με τον κ. Βουλγαράκη (Ν.Δ. κυβέρνηση Καραμανλή).

Η κυβέρνηση της Ν.Δ. με επανειλημμένες δηλώσεις του τέως υπουργού κ. Βουλγαράκη διατράνωσε την απόφαση της να δημιουργήσει εμπορευματικό λιμάνι στο Σκαρμαγκά. Προχώρησε λοιπόν μέσω σύμπραξης δημοσίου με ιδιωτικό τομέα (ΣΔΙΤ), δηλαδή του Ο.Λ.Λαυρίου με την ΑΕΣΜΑ Α.Ε., στη λειτουργία του λιμανιού από τον Απρίλιο μέχρι και σήμερα.

Υπάρχουν περίπου 10 ομόφωνες αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου Χαϊδαρίου που αρχίζουν και καταλήγουν « ΟΧΙ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΟ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ». Υπάρχει απόφαση του ΑΣΔΑ. Υπάρχουν και κινητοποιήσεις με οργανωτές Δήμο και ΑΣΔΑ. Κι' όμως το λιμάνι λειτουργεί (προσέξτε λέμε λειτουργεί και όχι δημιουργήθηκε ή δημιουργείται και αυτό γιατί δεν έχει ακολουθηθεί νόμιμη διαδικασία περιβαλλοντικής και λοιπής αδειοδότησης. Κάποιοι παίζουν το «πολιτικό» ή «υπηρεσιακό» κεφάλι τους την ώρα που οι εργαζόμενοι ρισκάρουν , κυριολεκτικά, το δικό τους κεφάλι σε μία μη αδειοδοτημένη εγκατάσταση σε καιρώ ειρήνης, «δημοκρατικής ομαλότητας» και ισχυρής οικονομίας. . Στην ουσία πίσω απ' αυτά παίζεται ένα πολιτικό παιχνίδι που θέλει «και την πίτα ακέραια και τον σκύλο χορτάτο».

Δηλαδή Δήμος Χαϊδαρίου και ΑΣΔΑ να λένε «εμείς αγωνιζόμαστε» και το λιμάνι να λειτουργεί. Έτσι αφενός με «έωλες» πολιτικές δημαγωγίες «κοιμίζουν» τον πολίτη,

---

---

αφετέρου υπακούν πιστά στη βούληση των κομματικών τους προϊσταμένων και προστατών και η ουσία για τον πολίτη και το τόπο, είναι ότι χάνεται και πολύτιμος χρόνος και ίσως και η υπόθεση.

Γιατί δεν πρέπει να υπάρξει λιμάνι στο Σκαραμαγκά είναι σαφές. Η επιβάρυνση στο ήδη δοκιμασμένο χερσαίο και υδάτινο περιβάλλον, φυσικό και ανθρωπογενές είναι προφανής.

Γεγονότα πέρα από κάθε αμφισβήτηση είναι τα παρακάτω:

✓ Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Χαϊδαρίου (ΦΕΚ 372 Δ/1992) και ειδικά το μέρος με τις ζώνες Προστασίας και τις συγκοινωνιακές υποδομές που επιδεικτικά και προκλητικά έχει αγνοηθεί από όλες τις διοικήσεις του Δήμου Χαϊδαρίου, τον ΟΡΣΑ, τον ΑΣΔΑ και τις κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ & ΝΔ, δεν προβλέπει λιμάνι στο Σκαραμαγκά και όσον αφορά αυτό το σκέλος δεν έχει τροποποιηθεί. Άραγε με ποια νομιμοποιητική βάση το λιμάνι λειτουργεί (και ποιο λιμάνι); Γιατί παρανόμως αγνοούνται για άλλη μία φορά οι χρήσεις γης στη περιοχή;

✓ Δεν προβλέπεται λιμάνι στο Σκαραμαγκά ούτε στο Νέο Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο του Κ. Σουφλιά, όπου ρητά αναφέρεται λιμάνι στο ΙΚΟΝΙΟ και την ΕΛΕΥΣΙΝΑ. Άραγε για ποιο χωροταξικό και για ποιο λιμάνι συζητάμε;

✓ Στο με ΑΠ 62012/224/02/15-7-05 απαντητικό έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ σε ερωτήματα της Δημοτικής Κίνησης μας, με κοινοποίηση μεταξύ άλλων και στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών για την εμπορευματική σιδηροδρομική γραμμή Ικόνιο – Θριάσιο επιβεβαιώνει ότι « ... με τη λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής και του εμπορευματικού κέντρου του Θριασίου Πεδίου θα προκύψει σημαντική αναβάθμιση της περιοχής σας (αναφέρεται στην ΑΦΑΙΑ και το ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ), διότι θα καταργηθούν οι οδικές μεταφορές των containers, οπότε ...», γι' αυτό η γραμμή περνά από το Ποικίλο και όχι από το Σκαραμαγκά. Άραγε μέσα σε ποιο σχέδιο εντάσσεται η λειτουργία λιμανιού; Ποιο από τα δύο έργα το τραίνο ή το λιμάνι είναι περιττό; Γιατί να γίνει λιμάνι όταν έχουμε υποστεί τη κατασκευή της γραμμής του τραίνου και το «ξεκοίλιασμα» του βουνού;

---

Άραγε ο Δήμος Χαϊδαρίου και ο ΑΣΔΑ, ως θεσμικά όργανα, αγνοούν τα παραπάνω ή εθελοτυφλούν; Ένα «κοίταγμα» του ΓΠΣ Χαϊδαρίου θα αρκούσε, μια επίσκεψη, ένα τηλεφώνημα στον ΟΡΣΑ θα τους έδινε όλη την απαραίτητη γνώση, αν δεν έχουν εμπιστοσύνη σε μας που τα λέμε εδώ και χρόνια.

Συμπερασματικά λοιπόν λέμε ότι, αν ο Δήμος Χαϊδαρίου και ο ΑΣΔΑ ήθελαν να μην λειτουργήσει λιμάνι ούτε μια μέρα, μπορούσαν να το πετύχουν κινητοποιώντας τις υπηρεσίες τους .

Σε αυτά μπορούμε να προσθέσουμε και άλλους λόγους, που αν και κάποιιοι θα βρουν «πολιτικούς ατραπούς» αποφυγής τους, είναι αδύνατο να παρακάμψουν την νομιμότητα.

✓ Η δημιουργία λιμανιού στην ουσία καταστρατηγεί την εφαρμογή του Ν.1337/83 αλλά και του Συντάγματος όσον αφορά **την ελεύθερη πρόσβαση στις παραλίες και ακτές**, ιδιαίτερα για το ελεύθερο σήμερα παράκτιο κομμάτι στο Σκαρμαγκά, αν δεν μας στερήσουν και αυτό με τους σχεδιαζόμενους από το ΥΠΕΧΩΔΕ νέους ανισόπεδους κόμβους στη περιοχή, ένας κλάδος από τους οποίους, κατά πληροφορίες, θα εξυπηρετεί το λιμάνι.

✓ **Μόνος Θαλάσσιος δίαυλος πρόσβασης στο Σκαρμαγκά** είναι η ζώνη Πέραμα – Παλούκια, που όπως είναι γνωστό ο δίαυλος αυτός χρησιμοποιείται από το Ναύσταθμο του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Οποιοδήποτε «ατύχημα» συμβεί δημιουργεί κινδύνους στρατηγικής και εθνικής σημασίας. Γι' αυτό και με βάση της Εγκ 3/2001/ΥΠΕΧΩΔΕ (ΑΠ 2604/287/30-1-2001) **το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας πρέπει να συνηγορήσει στο πλαίσιο της προέγκρισης χωροθέτησης** του έργου, σύμφωνα με τη παρ.2.,2 του άρθρου 8 της ΚΥΑ 69269/5387/90 (ΦΕΚ 678B/90) όπως ισχύει σήμερα, αναλαμβάνοντας της ευθύνη ότι από το έργο ή την δραστηριότητα μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων δεν υπάρχει επίπτωση στην αμυντική οργάνωση της χώρας αλλά και να αναλάβει την εθνική-ηθική και ιστορική ευθύνη από την λειτουργία του λιμανιού, κάτι που πιστεύουμε δεν θα γίνει από το ΥΕΘΑ. Ας φανταστεί κάποιος «ναυάγιο» και επιπλέοντα εμπορευματοκιβώτια στις είσοδο-έξοδο του Ναύσταθμου Σαλαμίνας.

---

✓ Σε απόσταση 1χλμ. υπάρχουν πλωτοί αγωγοί αερίων, γεγονός που απειλεί με πιθανότατα βιομηχανικά ατυχήματα μεγάλης έκτασης ανυπολόγιστων επιπτώσεων.

✓ Με βάση τα παραπάνω είναι απορίας άξιο πώς, ποιος και με ποια πολιτική και ηθική ευθύνη θα συντάξει ή και εγκρίνει περιβαλλοντικούς όρους και Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, συνεκτιμώντας και τις Τεχνικές Προδιαγραφές για την κατασκευή Λιμανιών και γενικά Λιμενικών Έργων, όπως τις έχει καθορίσει η σημερινή ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ και μάλιστα για τη χρησιμοποίηση της παρανόμως μπαζωμένης θάλασσας ως χώρου αποθήκευσης containers.

✓ Η παρουσία εγκαταστάσεων όπως τα Ναυπηγεία, τα Διυλιστήρια, τα τσιμέντα «σκότωσαν» τον πρωτογενή τομέα (αλιεία) και τον τριτογενή (τουρισμός – αναψυχή). Το κόστος που καταβάλουν οι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής είναι μετρήσιμο π.χ 4μελης οικογένεια διανύει 50 χλμ για μπάνιο / εστίαση 1 φορά την εβδομάδα δηλ 5,00 βενζίνη + 5,00 λοιπά έξοδα αυτοκινήτου x 50 εβδομ = 500,00 ετησίως [για 1.000.000 κατ (Δυτικής Αθήνας και Θριάσιο) ετησίως (για 250.000 τετραμελείς οικογένειες)] = 125.000.000 €. Συνεπώς τα τελευταία 20 χρόνια το ισοδύναμο κόστος μόνο για στοιχειώδη αναψυχή (εκτός περιοχής αναγκαστικά) ανέρχεται σε 2,5 δις € !!!

Ίσως μπορούν να προστεθούν κι' άλλοι λόγοι όμως τα άμεσα αιτήματα είναι:

✓ Να σταματήσει εδώ και τώρα η λειτουργία του χώρου ως λιμάνι.

✓ Να κληθεί ο εισαγγελέας και να καταλογίσει τις ευθύνες Προέδρων και ΔΣ των Ελληνικών Ναυπηγείων ΑΕ, Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου, ΑΕΣΜΑ ΑΕ και τυχόν λοιπών υπευθύνων.

✓ Να παύσει άμεσα η σύμβαση μεταξύ Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά και ΑΕΣΜΑ για τη χρησιμοποίηση της μπαζωμένης θάλασσας ως χώρου αποθήκευσης containers.

✓ Να διαλυθεί τώρα η σύμβαση μεταξύ Ο.Λ.Λαυρίου και ΑΕΣΜΑ για την λειτουργία λιμενικών εγκαταστάσεων στο Σκαραμαγκά.

✓ Να επιστραφεί ο χώρος των 120 στρεμμάτων στον Δήμο Χαϊδαρίου για έργα ανάπλασης, αναψυχής κλπ αλλά κυρίως για το Συνταγματικό δικαίωμα της ελεύθερης πρόσβασης στις ακτές και παραλίες, αναλαμβάνοντας οι νυν και

---

**πρώην ρυπαντές, το κόστος απορρύπανσης σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Οδηγία  
«Ο ΡΥΠΑΙΝΩΝ ΠΛΗΡΩΝΕΙ» .**

Ο ΑΣΔΑ και ο Δήμος Χαϊδαρίου και από κοντά η Νομαρχία Αθηνών που αδειοδοτεί κατά το δοκούν , πρέπει να καταλάβουν ότι η κοροϊδία τελείωσε.

Χαϊδάρη 13/10/08

για την Δημοτική Κίνηση Χαϊδαρίου  
ΠΟΛΙΤΕΣ σε ΔΡΑΣΗ  
Δημήτρης Βίτσας  
επικεφαλής της Δ.Κ