



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ  
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
& ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ  
Π.Ε. ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Κέρκυρα 10-07-2015

Αρίθμ. Πρωτ.: ΔΥ

Δ/νση: Σαμάρια 13  
Τ.Κ.: 49100  
Πληροφορίες: Δρ. Παύλος Μεταλληνός  
Τηλ.: 2661362204  
Fax: 2661030652

**ΠΡΟΣ:** 1. Περιφερειάρχη κ. Θεόδ. Γαλιατσάτο  
2. Εκτελεστικό Γραμματέα  
κ. Παναγή Ζησιμάτο  
3. κα Χρυστάλλα Παπασωζομένου  
Προϊσ/νη Τμ. Χωρικού Σχεδιασμού  
Δ/σης Περ/ντος και Χωρικού Σχεδ/μού

**ΘΕΜΑ:** Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Ιονίων Νήσων

**ΣΧΕΤ.:** Το από 02-07-2015 email της Γεν. Δ/σης Αναπ/κού Προγ/μού, Περ/ντος και Υποδομών προς τη Δ/νη Τεχνικών Έργων με το σε αυτό συνημμένο με αρ. πρωτ. Π.Ι.Ν. οικ. 60370/24602/24-06-2015 έγγραφο

Με το ανωτέρω σχετικό, ζητήθηκε από την υπηρεσία μας να υποβάλει απόψεις-προτάσεις για τη διαμόρφωση του Β<sub>1</sub> σταδίου της μελέτης «Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Ιονίων Νήσων». Για το λόγο αυτό, μελετήθηκε το τεύχος της Εισηγητικής Έκθεσης - Σχέδιο Υπουργικής Απόφασης και επικουρικά τα τεύχη Φάση Β' - Στάδιο Β<sub>1</sub>, Φάση Β' - Στάδιο Β<sub>1</sub> (Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) και Φάση Β' - Στάδιο Β<sub>1</sub> (Τοπίο).

### **1. Γενικά Συμπεράσματα**

Ως γενικό συμπέρασμα, τεκμηριώνεται ότι το αναθεωρημένο Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. έχει αστοχήσει και επιβάλλεται ο επαναπροσδιορισμός του περιεχομένου του. Παρότι σε ορισμένα σημεία, υποδεικνύονται ορθές προτάσεις στο κείμενο, εντούτοις ο συντάκτης του υποπίπτει σε δύο δομικά σφάλματα, ως προς τη διαδικασία προσέγγισης του θεματικού αντικειμένου του. Συγκεκριμένα,

- Δεν λαμβάνει υπόψη του την ιστορική εξέλιξη της διαμόρφωσης του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές των Ιονίων νησιών
- Ανάγει τις προϋποθέσεις αναπαραγωγής και επέκτασης του κλάδου της παροχής υπηρεσιών φιλοξενίας σε συνθήκες αναπαραγωγής και επέκτασης της επιχειρηματικότητας στις επιμέρους αγορές.

Έτσι, ο μελετητής αδυνατεί

1. να διαχειριστεί τον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα ως προϋποθέσεις απρόσκοπτης παραγωγής Προϊόντος και αξιοποίησης του αργούντος παραγωγικού δυναμικού (κεφάλαιο & εργασία)
2. να υποδείξει διαδικασίες αξιοποίησης της γεωπολιτικής θέσης των Ιονίων νησιών
3. να αναδείξει και να ερμηνεύσει αστοχίες στις διαδικασίες αξιοποίησης των παραγωγικών συντελεστών της Π.Ι.Ν, εξαιτίας των οποίων το κατά κεφαλή Α.Ε.Π. μειώθηκε (περίοδος 2005-2011), η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία μειώθηκε ενώ αντίθετα στο επίπεδο της χώρας αυτή αυξήθηκε, η ανεργία αυξήθηκε και η Π.Ι.Ν. κατατάσσεται τελευταία συγκριτικά με τις επιδόσεις του συνόλου των 13 Περιφερειών της επικράτειας .

## **2. Αξιολόγηση - Αναθεώρηση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.)**

Σύμφωνα με την οικονομική θεωρία, «η αύξηση του ποσοστού των μη αναπαραγωγικών δαπανών μπορεί να δυσχεράνει ή κι ακόμη να θέσει σε κίνδυνο την αναπαραγωγή του αναπαραγωγικού τομέα, δηλαδή τη βασική προϋπόθεση της αναπαραγωγής του κοινωνικού συστήματος πλην του τμήματος της άμεσης παραγωγής, κι έτσι και την αναπαραγωγή του καπιταλιστικού συστήματος στο σύνολό του. Με την αύξηση αυτού του ποσοστού μειώνεται το ποσοστό της ζωντανής εργασίας, η οποία χρησιμοποιείται για την παραγωγή αναπαραγωγικών εμπορευμάτων, στη ζωντανή εργασία που χρησιμοποιείται συνολικά από την κοινωνία, με συνέπεια ένα αυξανόμενο ποσοστό των μέσων παραγωγής που παράγονται κάθε χρόνο, το οποίο διαφορετικά θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί στον αναπαραγωγικό τομέα, να διατίθεται αναγκαστικά για την αντικατάσταση των φθαρέντων μέσων παραγωγής καθώς και για την αύξηση του αποθέματος σε μέσα παραγωγής του μη αναπαραγωγικού τομέα.

Η αύξηση του ποσοστού των μη αναπαραγωγικών δαπανών μπορεί να θίξει αρνητικά την αναπαραγωγή του αναπαραγωγικού τομέα κι έτσι και την αναπαραγωγή του συστήματος στο σύνολό του και συγκεκριμένα τότε, όταν, συνεπεία αυτής της αύξησης και της διεύρυνσης του μη αναπαραγωγικού τομέα που της αντιστοιχεί, οι ποσότητες της ζωντανής

εργασίας και των μέσων παραγωγής, οι οποίες μπορούν να διατεθούν για τον αναπαραγωγικό τομέα, είναι μικρότερες από τις ποσότητες ζωντανής εργασίας και μέσων παραγωγής, οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διευρυμένη αναπαραγωγή του αναπαραγωγικού τομέα σε εκείνο το επίπεδο, το οποίο απαιτείται από τη διεύρυνση του μη αναπαραγωγικού τομέα» (Γ. Σταμάτης, *Προβλήματα Μαρξιστικής Οικονομικής Θεωρίας*, 276-277, εκδ. Οδυσσέας, Αθήνα 1986).

Από την άλλη, ομοίως σύμφωνα με την οικονομική θεωρία, με εξαίρεση τον τομέα των μεταφορών, οι υπηρεσίες (: δηλαδή, τα εμπορεύματα που καταναλώνονται στον τόπο παραγωγής τους) περιλαμβάνονται στα μη αναπαραγωγικά εμπορεύματα. Το αντίθετο ισχύει με τα εμπορεύματα που παράγουν ο πρωτογενής και ο δευτερογενής τομέας, οι οποίοι για τον λόγο αυτό διαμορφώνουν τις προϋποθέσεις αναπαραγωγής και επέκτασης μιας Οικονομίας.

Επομένως, μια πρόταση διαχείρισης των συντελεστών παραγωγής, η οποία αντιλαμβάνεται πως η αναπαραγωγή και επέκταση μιας οικονομίας μπορεί να επιτευχθεί μέσω της παροχής υπηρεσιών είναι άστοχη και ανήμπορη να επιτύχει τους στόχους της. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, το σχέδιο αναθεωρημένου Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. κάνει σαφές από την εισαγωγή του κειμένου του ότι αντιλαμβάνεται τη διαδικασία παροχής υπηρεσιών φιλοξενίας ως προϋπόθεση για την αναπαραγωγή και επέκταση της Οικονομίας των Ιονίων και με τον τρόπο αυτό ανάγει τις συνθήκες αναπαραγωγής και επέκτασης του Τουριστικού κλάδου σε συνθήκες αναπαραγωγής και επέκτασης του πρωτογενή και του δευτερογενή τομέα, αλλά και του τομέα των μεταφορών.

Έτσι, προβαίνει σε θεωρητικά και λογικά σφάλματα, τα οποία καθιστούν την πλειονότητα των απόψεων του αναποτελεσματικές, δεδομένου ότι ακόμα και προτάσεις που καταρχήν, ενδέχεται να μπορούσαν να κριθούν ως εύστοχες, δεν υποστηρίζονται, δεν τεκμηριώνονται, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται ως επίκληση απόψεων τρίτων, που ο συντάκτης του κειμένου εν τέλει δεν έχει αφομοιώσει το νόημα τους. Ενδεικτικά, κανείς μπορεί να αναφερθεί τόσο στον προτεινόμενο διαμήκη άξονα διασύνδεσης των νησιών, όσο και στη σύγκυση των εννοιών Μακροπεριφέρειας Αδριατικής-Ιονίου από τη μια και των MoS (Motorways of the Sea) – TEN-T (Trans European Networks-Transport) από την άλλη, όπως αποδεικνύει το περιεχόμενο της Εισηγητικής Έκθεσης στην πρώτη παράγραφο με την αντίστοιχη υποσημείωση στη σελίδα 22, αλλά και στην πρώτη παράγραφο της σελίδας 27 · συγκεκριμένα, η σύγκυση αφορά στον motorway of the sea of south-east Europe connecting the Adriatic Sea to the Ionian Sea and the eastern Mediterranean, including Cyprus (*TEN-T priority axes and projects 2005*, «priority axis no 21», E.C., Luxembourg 2005).

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι το κείμενο περιλαμβάνει ατεκμηρίωτες αναφορές, οι οποίες δύνανται να βλάψουν την αναπαραγωγή της κοινωνίας των Ιονίων νησιών, καθώς η

αποδοχή τους ισοδυναμεί με μείωση χρηματοδοτικών κονδυλίων προς την Π.Ι.Ν. Συγκεκριμένα, αναφερόμαστε στην άποψη του συντάκτη πως «πρέπει να απαλειφεί ο χαρακτηρισμός που περιλαμβάνει το ισχύον ΠΠΧΣΑΑ “Η ΠΙΝ είναι μια από τις «πλέον» περιφερειακές ενότητες”» της Εισηγητικής Έκθεσης. Εντούτοις, σε διαφορετικά χωρία του ίδιου κειμένου, ο συντάκτης υποστηρίζει διαφορετικές απόψεις και παραθέτει δεδομένα, που αντικρούουν την προηγούμενη αναφορά (ενδεικτικά σσ. 4, 10, 15, 43 κ.λπ.).

### **3. Υποβολή Προτάσεων**

#### **3.1 Πρόταση για την Οικονομική Ανάπτυξη και τη Διαχείριση των Συντελεστών Παραγωγής της Περιφέρειας Ιονίων Νησιών**

##### **A. Αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης στην Αγορά των Ιονίων νησιών**

Τα Ιόνια νησιά, ως ενιαία οικονομική οντότητα, διακρίνονται για τα εξής κρίσιμα γνωρίσματα:

1. Στην περίπτωση της Κέρκυρας, οι προϋποθέσεις αναπαραγωγής του κερκυραϊκού τουριστικού κλάδου έχουν αναχθεί σε προϋποθέσεις αναπαραγωγής της Οικονομίας της, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους νομούς, όπου η συνολική κυκλοφορία του κοινωνικού κεφαλαίου δεν τίθεται σε κίνηση από τον τριτογενή τομέα αποκλειστικά, αλλά συνδράμουν σε αυτήν αυτοδύναμα τόσο ο πρωτογενής, όσο και ο δευτερογενής τομέας.
2. Η άμεση συγκοινωνία μεταξύ των υπολοίπων νομών εκτός Κερκύρας είναι εφικτή, έστω κι αν αυτή είναι είτε δυσχερής, είτε χρονοβόρα.
3. Παρά την (2), στις προϋποθέσεις αναπαραγωγής και επέκτασης των πρωτογενών τομέων Λευκάδας, Κεφαλονιά-Ιθάκης και Ζακύνθου περιλαμβάνεται και ο ανταγωνισμός στην κερκυραϊκή Αγορά.

Τα προϊόντα της καλλιέργειας σταφυλιών μεταφέρονται στην Κέρκυρα, προκειμένου να πουληθούν. Πρόκειται για ιστορικό δεδομένο και όχι για εμπορική δραστηριότητα των τελευταίων ετών. Μέσω αυτής της δράσης, ολοκληρώνεται η διαδικασία συνολικής κυκλοφορίας του συγκεκριμένου αγροτικού κεφαλαίου και ακολούθως, ξεκινά η νέα περιστροφή του. Λόγω των συνθηκών αναπαραγωγής του κερκυραϊκού κεφαλαίου, στην Αγορά της Κέρκυρας οι έμποροι σταφυλιών από τα υπόλοιπα Ιόνια δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους μόνο, αλλά και με εμπόρους/παραγωγούς της Αχαΐας κ.λπ.

Επιβεβαιώνεται μια γενική οικονομική αλήθεια. Η τέλεση ή όχι ανταλλαγής παραγωγικών συντελεστών και εμπορευμάτων μεταξύ των Οικονομιών του Ιονίου είναι εφικτή αρκεί το κίνητρο των εμπορευματοκατόχων, το ιδιοποιούμενο από αυτούς

ποσοστό κέρδους να τους προσελκύσει στη συμμετοχή τους στον ανταγωνισμό εκάστης ντόπιας Αγοράς.

## B. Γενικά

Σε κάθε Αγορά του Ιονίου, η διαδικασία εκτέλεσης του ανταγωνισμού μεταξύ των ανεξάρτητων εμπορευματοκατόχων είναι το καταστάλαγμα της ιστορικής εξέλιξης των διαμορφωμένων προϋποθέσεων αναπαραγωγής της συνολικής κυκλοφορίας του κοινωνικού κεφαλαίου. Από εδώ, εκκινούν οι κρίσιμες παράμετροι, που κάποιος πρέπει να διαχειριστεί προκειμένου να εφαρμόσει τις πολιτικές του. Συγκεκριμένα, αναφερόμαστε :

- Στις προϋποθέσεις διαμόρφωσης του μέσου κοινωνικού ποσοστού κέρδους εκάστης Αγοράς, επομένως και εκείνου που ιδιοποιούνται οι ολιγοπωλητές
- Στη διαμόρφωση των προϋποθέσεων της διαδικασίας διανομής του κοινωνικού καταμερισμού εργασίας, επομένως και της συσσώρευσης/υπερσυσσώρευσης ή όχι παραγωγικών συντελεστών σε κάποιον συγκεκριμένο κλάδο, αλλά και της ενδεχόμενης μετακίνησης κατοίκων από κάποια περιοχή με αποτέλεσμα, την ενδυνάμωση ή αποδυνάμωση συγκεκριμένων τομέων της Οικονομίας

## Γ. Η περίοδος 2014-2020

### Γ.1 Εκτέλεση και χρηματοδότηση των δράσεων της Περιφέρειας

#### Γ.1.1 Γενικά

Απαραίτητη προϋπόθεση, προκειμένου να εκτελεστεί ο ανταγωνισμός στην Αγορά είναι η κοινωνική σχέση, που πραγματοποιείται μεταξύ αγοραστή και πωλητή μέσω της ανταλλαγής έναντι χρηματικού ισοδυνάμου, ενός εμπορεύματος (: δηλαδή, μέσω ενός προϊόντος εργασίας, το οποίο παράχθηκε αποκλειστικά με σκοπό να εκποιηθεί). Το κίνητρο για τη συμμετοχή του αγοραστή στη διαδικασία ανταλλαγής είναι η αξία που έχει γι' αυτόν η χρήση του συγκεκριμένου εμπορεύματος ενώ για τον πωλητή, είναι η αξία που έχει γι' αυτόν η χρήση του χρηματικού ισοδυνάμου που εισπράττει. Όταν συρρέουν στην Αγορά περισσότεροι του ενός πωλητές, είναι προφανές ότι ο μεν αγοραστής αναπτύσσει κοινωνικές σχέσεις με αυτούς καθώς τους προσεγγίζει ώστε να επιλέξει ποιο εμπόρευμα αξίζει να χρησιμοποιήσει ενώ κάθε έκαστος πωλητής αναπτύσσει κοινωνικές σχέσεις τόσο με τους εν δυνάμει αγοραστές του εμπορεύματος του, όσο και με τους υπόλοιπους πωλητές, των οποίων τα εμπορεύματα κάθε αγοραστής κρίνει εάν αξίζουν ή ποιο από αυτά αξίζει να χρησιμοποιήσει.

Υπενθυμίζουμε τα κρίσιμα γνωρίσματα, που διακρίνουν τα Ιόνια νησιά:

1. Στην περίπτωση της Κέρκυρας, οι προϋποθέσεις αναπαραγωγής του κερκυραϊκού τουριστικού κλάδου έχουν αναχθεί σε προϋποθέσεις αναπαραγωγής της

Οικονομίας της, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους νομούς, όπου η συνολική κυκλοφορία του κοινωνικού κεφαλαίου δεν τίθεται σε κίνηση από τον τριτογενή τομέα μόνο, αλλά συνδράμουν σε αυτήν αυτοδύναμα τόσο ο πρωτογενής, όσο και ο δευτερογενής τομέας.

2. Η άμεση συγκοινωνία μεταξύ των υπολοίπων νομών εκτός Κερκύρας είναι εφικτή, έστω κι αν αυτή είναι είτε δυσχερής, είτε χρονοβόρα.
3. Παρά την (2), στις προϋποθέσεις αναπαραγωγής και επέκτασης των πρωτογενών τομέων Λευκάδας, Κεφαλονιά-Ιθάκης και Ζακύνθου περιλαμβάνεται και ο ανταγωνισμός στην κερκυραϊκή Αγορά.

### Γ.1.2 Προτάσεις

- (1) Να τεθεί ως στόχος η μείωση της τιμής του ποσοστού κέρδους, που ιδιοποιούνται τα διαμορφωμένα και αποκρυσταλλωμένα ολιγοπώλια. Με τον τρόπο αυτό, οι ίδιοι οι συντελεστές της παραγωγής, μέσω των χρηματικών ισοδυνάμων που ανταλλάζουν για την αγορά των προϋποθέσεων της αναπαραγωγής τους στην Αγορά, θα χρηματοδοτήσουν τη συγκέντρωση κεφαλαίου των υπολοίπων επιχειρήσεων πλην των κλαδικών δομών ολιγοπωλίων, συμβάλλοντας στη μείωση της ανεργίας, άρα και στην εν τέλει μεγέθυνση του Α.Ε.Π. των Ιονίων.

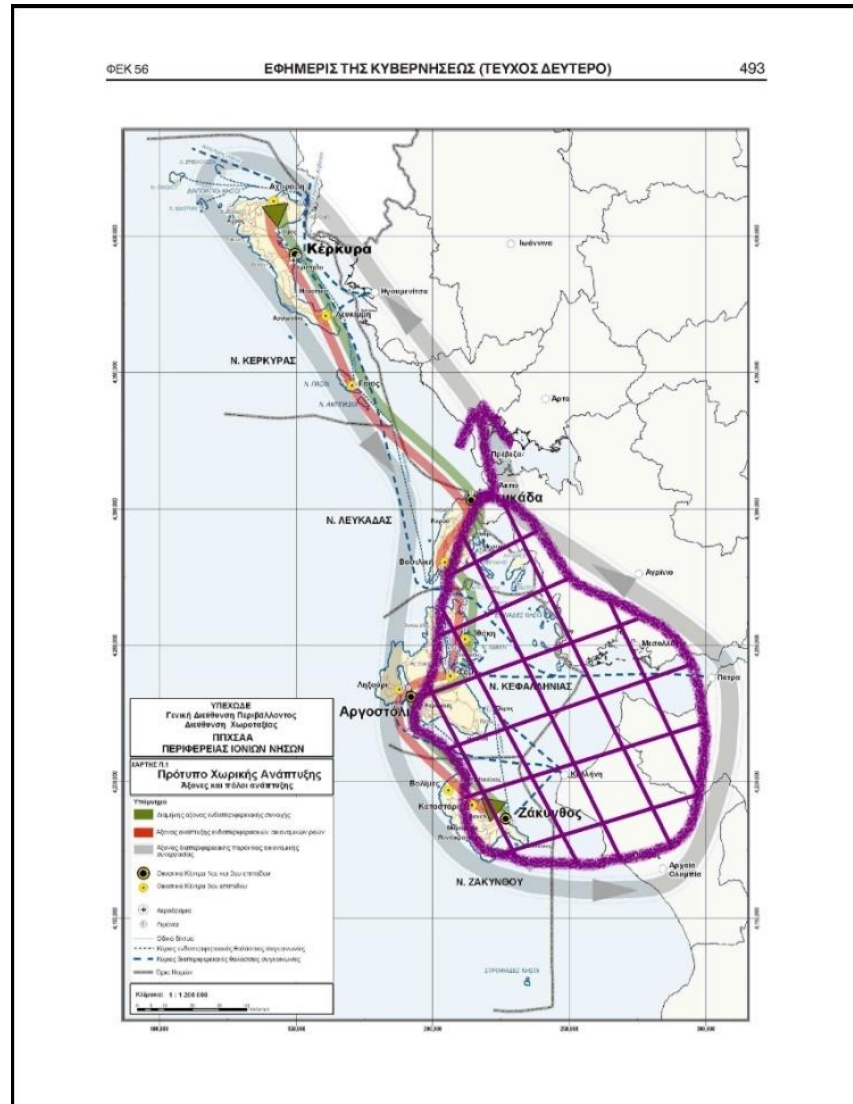
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ: Τούτο μπορεί να επιτευχθεί με μεγέθυνση του πλήθους των συντελεστών παραγωγής, που δεν περιλαμβάνονται στο συγκεντροποιημένο κεφάλαιο, όταν το μέσο κοινωνικό ποσοστό κέρδους παραμένει σταθερό. Άρα, μπορεί να επιτευχθεί με μεγέθυνση του πλήθους των ατομικών κεφαλαίων, δηλαδή των επιχειρήσεων που παράγουν, δεδομένου ότι το μέγεθος της Εργασίας το δεχόμαστε σταθερό και διαφέρει μόνο ως προς το εάν κανείς περιλαμβάνεται στο εφεδρικό στρατό των ανέργων ή όχι. Στην παρούσα συγκυρία και λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες αναπαραγωγής και επέκτασης του κοινωνικού κεφαλαίου, που έχουν διαμορφωθεί, κρίνεται ως αναγκαία προϋπόθεση για την υλοποίηση του συγκεκριμένου στόχου, η μεγέθυνση του πλήθους των Αγορών, στις οποίες ανταγωνίζονται οι παραγωγικοί συντελεστές κάθε νησιού.

Στις περιπτώσεις Λευκάδας, Κεφαλονιάς, Ιθάκης και Ζακύνθου τούτο είναι πράγματι άμεσα εφικτό, δεδομένου ότι

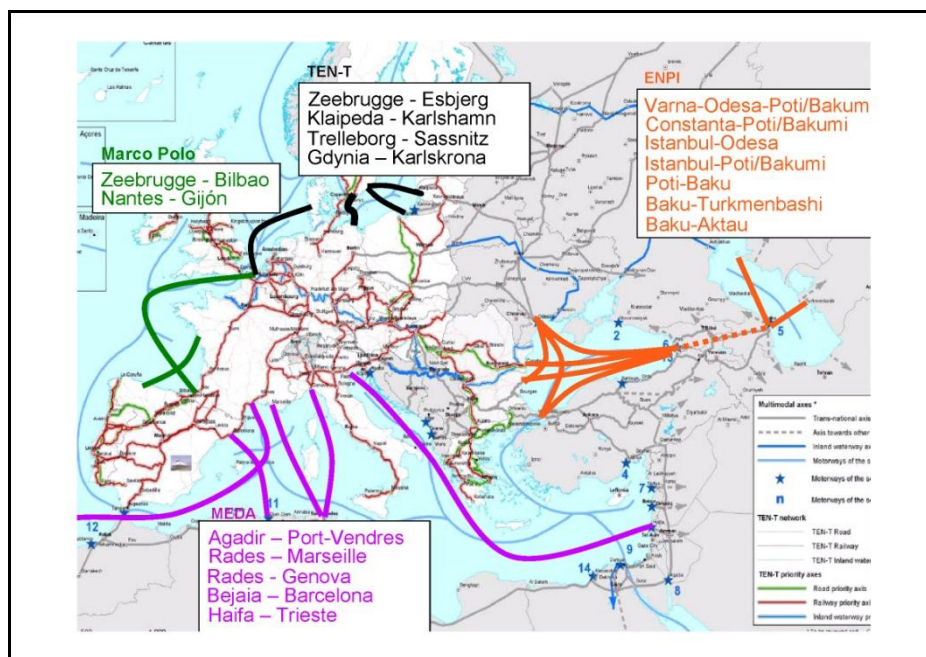
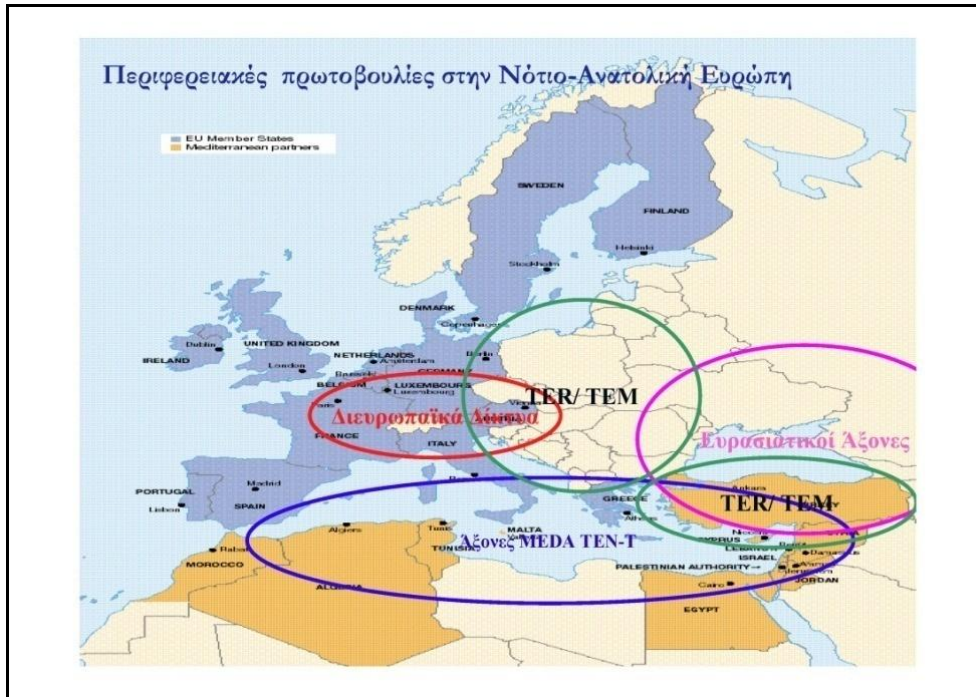
- μπορούν να λειτουργήσουν ως ενιαία Αγορά, η οποία επιμερίζεται σε τοπικές Αγορές και προς αυτήν την κατεύθυνση μπορούν να

διαμορφωθούν συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ των παραγωγικών συντελεστών.

- η μεταφορά των εμπορευμάτων έστω μέσω του υφιστάμενου οδικού δικτύου και η λειτουργία των θαλασσίων διαύλων μεταξύ των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, καθιστούν το ποσοστό κέρδους, στο οποίο κάθε επιμέρους επιχείρηση μπορεί να προσβλέπει, ανταγωνιστικό ως προς τη μέση τιμή της Αγοράς.



- αξιοποιώντας την υφιστάμενη τεχνική υποδομή, τα ατομικά κεφάλαια μπορούν να μεταφέρουν τα εμπορεύματα της παραγωγής τους, μέσω της γέφυρας στη Λευκάδα, στην ηπειρωτική Ελλάδα και την Ευρώπη [ενδεικτικά Εγνατία Οδός, ημιτελής Ιόνια Οδός, θαλάσσιοι δίαυλοι της Μεσογείου (MEDA-TEN)].



Κοινωνική υποστήριξη, η Περιφέρεια μπορεί να ζητήσει από τα τοπικά Επιμελητήρια και τις επιμέρους ενώσεις των παραγωγικών συντελεστών, μέσω της συνεργασίας και της θεσμικής υποστήριξης που θα τους προσφέρει.

Στην περίπτωση της Κέρκυρας, υπάρχουν κάποιες ιδιαιτερότητες που την χαρακτηρίζουν, προκειμένου άμεσα η Αγορά της να ενταχθεί στο υπόδειγμα που προαναφέρθηκε, τις οποίες πρέπει κανείς να διαχειριστεί.



Εντούτοις, υπάρχει το δεδομένο της μεταφοράς και εμπορίας σταφυλιών ή και μούστου από Λευκάδα, Κεφαλονιά και Ζάκυνθο στην Αγορά της Κέρκυρας, όπου οι Επτανήσιοι πωλητές ανταγωνίζονται παραγωγούς/εμπόρους της Αχαΐας κ.λπ. Από εδώ, γίνεται αντιληπτό ότι το συγκεκριμένο υπόδειγμα λειτουργεί ήδη, όσον αφορά στην κερκυραϊκή Αγορά και τον πρωτογενή τομέα των υπολοίπων νησιών. Παρόλα αυτά, πρόκειται για μια περιορισμένη σε έκταση, εποχιακή δράση. Για να μεγεθυνθεί και προκειμένου να αξιοποιηθεί στην μείωση του ποσοστού κέρδους που ιδιοποιούνται τα ολιγοπώλια ώστε να αυξηθεί το μέσο κοινωνικό, η Περιφέρεια πρέπει να διαμορφώσει τέτοιες συνθήκες για την αναπαραγωγή και επέκταση των ατομικών κεφαλαίων ώστε

- οι Κερκυραίοι επιχειρηματίες (ομοίως) να διεκδικήσουν την ιδιοποίηση ανταγωνιστικού ποσοστού κέρδους προς το μέσο κοινωνικό, στις αγορές των υπολοίπων Ιονίων.
- οι επιχειρηματίες των υπολοίπων νησιών, πέραν των παραγωγών σταφυλιών, να μπορούν να ιδιοποιούνται ανταγωνιστικό ποσοστό κέρδους προς το μέσο κοινωνικό στην κερκυραϊκή Αγορά.

Βέβαια, τούτο προϋποθέτει την άμεση επικοινωνία μεταξύ των νησιών, στην οποία θα αναφερθούμε στη συνέχεια. Εντούτοις, η παροχή κινήτρων ώστε άμεσα οι επιχειρήσεις των Ιονίων να περιλάβουν στη συνολική κυκλοφορία των εμπορευμάτων που παράγουν και τα υπόλοιπα νησιά, μπορεί να διαμορφώσει προϋποθέσεις διεκδίκησης μερίσματος από τον κοινωνικό καταμερισμό εργασίας και στις υπόλοιπες Αγορές.

Παρόλα αυτά και μέχρι να διαμορφωθούν εκείνες οι προϋποθέσεις συνολικής κυκλοφορίας των ατομικών κεφαλαίων της Λευκάδας, Κεφαλονιάς, Ιθάκης, και Ζακύνθου, που θα εξασφαλίζουν στους παραγωγούς ποσοστό κέρδους τουλάχιστον ίσο με το μέσο κοινωνικό τους, όσον αφορά στην Κέρκυρα, το έλλειμμα της προσφοράς εμπορευμάτων μπορεί να αναπληρωθεί με τη λειτουργία υπαίθριων Αγορών, σε περιοχές που περιλαμβάνονται στα εξαρτημένα κέντρα 2<sup>ο</sup>, 3<sup>ο</sup>, 4<sup>ο</sup> και 5<sup>ο</sup> επιπέδου σύμφωνα με τη διάρθρωση του οικιστικού δικτύου, έτσι όπως αυτό περιγράφεται στο «Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης» (ΦΕΚ 56 Β΄, 19 Ιανουαρίου 2004, σελ. 485), στα

πρότυπα των συνοικιακών λαϊκών αγορών της Αθήνας και σε καμία περίπτωση στο πρότυπο της λειτουργίας εμποροπανηγυρης.

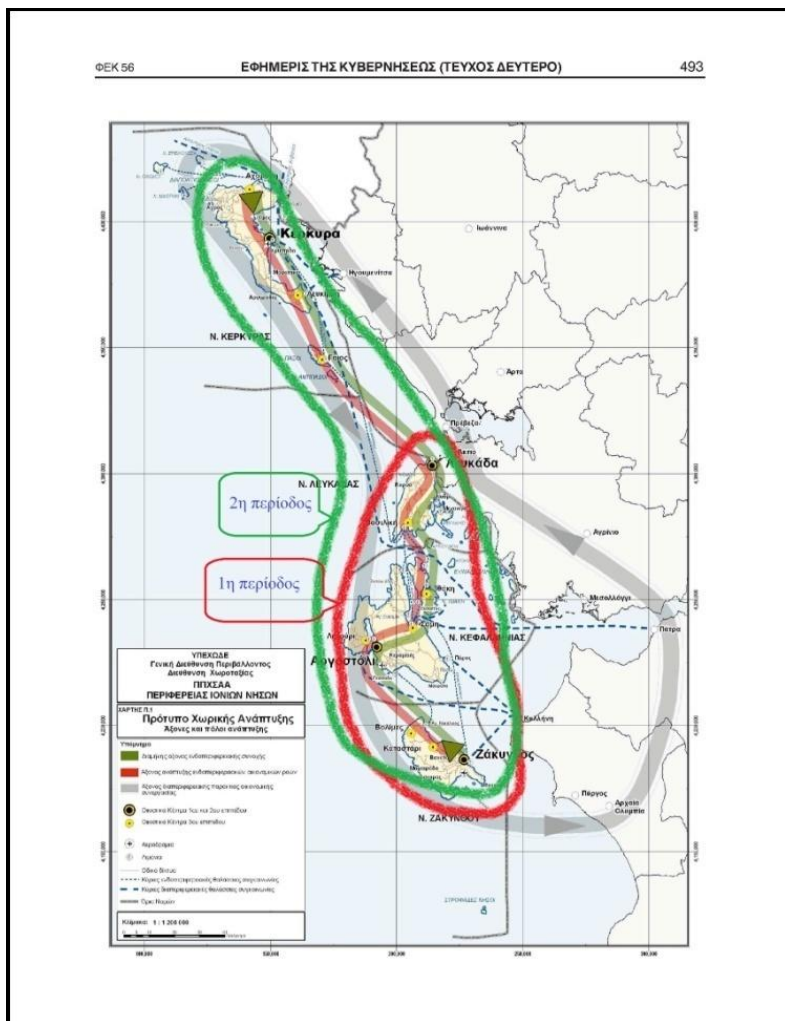
(2) Να τεθεί ως στόχος προτεραιότητας η άμεση συγκοινωνιακή σύνδεση των Ιονίων νησιών, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Η επιτυχία του σκοπού (1), δηλαδή της μείωσης της τιμής του ποσοστού κέρδους των ολιγοπωλίων και ταυτόχρονα μεγέθυνσης του μεριδίου από το ετήσιο Προϊόν, που ιδιοποιούνται οι υπόλοιπες κοινωνικές ομάδες προϋποθέτει την απρόσκοπτη κύκλιση του κοινωνικού κεφαλαίου, μέσω άρση των γεωμορφολογικών και φυσικών εμποδίων, τα οποία αξιοποιούνται από τα ολιγοπώλια εναντίον των υπολοίπων συντελεστών παραγωγής, στο ανταγωνισμό που διεξάγεται μεταξύ τους στην Αγορά.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ: • Η επιτυχής μεγέθυνση του πλήθους των ανταλλαγών εμπορευμάτων του σκοπού (1), μεταξύ των παραγωγικών συντελεστών Λευκάδας, Κεφαλονιάς, Ιθάκης και Ζακύνθου συνθέτουν καταρχήν, τις προϋποθέσεις εκτέλεσης των συγκεκριμένων δρομολογίων.

- Η παροχή κινήτρων για την εκτέλεση των συγκεκριμένων μεταφορών μεγεθύνει το ποσοστό κέρδους του πλοιοκτήτη και ενδεχομένως προσελκύσει περισσότερους μεταφορείς.
- Αναβάθμιση της ποιότητας των τεχνικών προδιαγραφών των χερσαίων διαύλων επικοινωνίας προκειμένου τα δρομολόγια να εκτελούνται με ασφάλεια στον μικρότερο δυνατό χρόνο. Εξίσωση του εν γένει χρόνου κυκλοφορίας με τον μέσο κοινωνικό μεγεθύνει τη χρηματική ισοδύναμη ανταπόδοση που μπορεί να ιδιοποιείται καθένας από τους συντελεστές της παραγωγής εκάστου εμπορεύματος.

Σε κάθε περίπτωση, είτε αναφερόμαστε σε χερσαίες είτε σε θαλάσσιες μεταφορές, όσο μειώνεται ο συνολικός χρόνος κυκλοφορίας κάθε ατομικού κεφαλαίου αφενός μεγεθύνεται το ποσοστό κέρδους που αυτό ιδιοποιείται και αφετέρου ενδυναμώνεται στο ανταγωνισμό του στην Αγορά.



- Θεσμοθέτηση ενός Ιονίου διαύλου συνδυασμένων (χερσαίων & θαλάσσιων) μεταφορών, ο οποίος να διατρέχει τον άξονα της Περιφέρειας, προκειμένου αυτός να αξιοποιηθεί για την κατασκευή του μέσω χρηματοδότησης από δράση Γενικής Διεύθυνση της Επιτροπής ή την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

(3) Να τεθεί ως πολιτικός στόχος η σύναψη προγραμματικών συμβάσεων της Περιφέρειας με τους Δήμους των νησιών του Ιονίου, κοινωνικούς φορείς και εταιρούς που δρουν εντός της περιοχής που περικλείεται από τον άξονα διαπεριφερειακής παράκτιας οικονομικής συνεργασίας των Ιονίων (ΦΕΚ 56 Β', 19 Ιανουαρίου 2004) ή ακόμα και με Περιφέρειες της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτ. Ελλάδας & Ιονίου.

**ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ:** Λόγω του νομικού πλαισίου που διέπει τη λειτουργία των Ο.Τ.Α., η επιτυχής υλοποίηση των σκοπών (1) & (2) επιβάλλει τη συνεργασία μεταξύ Περιφέρειας και Δήμων.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι δράσεις για την αξιοποίηση τόσο του Π.Ε.Π. Ιονίων 2014-2020, όσο και του Σ.Ε.Σ. 2014-2020 πληθαίνουν και τα χρηματικά ισοδύναμα για την εκτέλεση έργου μεγεθύνονται καθώς μεγαλώνει το πλήθος των εν δυνάμει φορέων υλοποίησης στους οποίους απευθύνονται οι προσκλήσεις ενδιαφέροντος των κοινοτικών δράσεων.

Το θεσμικό κύρος της Περιφέρειας παρέχει στους κοινωνικούς φορείς εμπειρία και δομημένη διοικητική γραφειοκρατία, αλλά και τη δυνατότητα ένταξης των δράσεων τους σε μια ευρύτερη άσκηση πολιτικής με σκοπό την παραγωγή αναπαραγωγικών εμπορευμάτων και την αναδιανομή του παραγόμενου Πλούτου υπέρ της Εργασίας και των μικροεπιχειρηματιών.

- (4) Η Περιφέρεια να επαναπροσδιορίσει την πολιτική της επικοινωνίας και συνεργασίας της με τους κοινωνικούς της εταίρους του ζωτικού της οικονομικού χώρου Αδριατικής και Ιονίου.

ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ: Όσον αφορά στην πρακτική που έχει εφαρμοστεί σχετικά με τις σχέσεις της Περιφέρειας Ιονίων νησιών με τους εκτός Ελλάδας γείτονές της, οι δράσεις περιορίστηκαν σε μια ανταλλαγή απόψεων και στον σχεδιασμό πολιτικών, που εν τέλει για την υλοποίησή τους προϋποθέτουν τη μελλοντική προκήρυξη κονδυλίων εκ μέρους των Γενικών Διευθύνσεων της Επιτροπής. Έτσι, πρωτοβουλίες όπως εκείνη της Υπερπεριφέρειας Αδριατικής-Ιονίου ή εκείνη του Adriplan συμπεραίνεται ότι αντικειμενικά δεν έχουν χαρακτήρα ενεργειών χρηματοδότησης της αναπαραγωγής και επέκτασης του κοινωνικού κεφαλαίου.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Σε αντιδιαστολή με τις συγκεκριμένες επιλογές, ενώ μπορεί να διατηρεί τη συμμετοχή της στις προαναφερόμενες πρωτοβουλίες, η Περιφέρεια επιβάλλεται να αναζητήσει οικονομικές συνεργασίες εντός του ζωτικού θαλασσίου χώρου της, που προσδιορίζεται από την Αδριατική και το Ιόνιο, αλλά και με φορείς των Βαλκανίων και της Ε.Ε. προκειμένου να επιτύχει την άντληση κονδυλίων από δράσεις που προκηρύσσουν οι ίδιες οι Γενικές Διευθύνσεις της Επιτροπής.

Μέχρι σήμερα,

- δεν αξιοποιήθηκαν χρηματοδοτήσεις δράσεων όπως αυτή του Marco Polo, παρά τις επανειλημμένες κατ' έτος προκηρύξεις του.

- δεν επιχειρήθηκε συνεργασία ή ακόμα και συμμετοχή στο κονσόρτσιουμ λιμανιών της Αδριατικής NAPA (Βενετία, Τεργέστη, Ριέκα και Κόπερ). Παρόλα αυτά, ακόμα και τώρα, η Περιφέρεια μπορεί να επιχειρήσει προσέγγιση της NAPA. Μετά τη σύνδεση Δούναβη και Ρήνου, ως δράσης ενταγμένης στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και της δυνατότητας να μεταφέρονται τα εμπορεύματα σε κοντέινερς από το Ρότερνταμ στην Κωνσταντία δια της εσωτερικής (ποτάμιας) ναυσιπλοΐας, η γεωπολιτική αξία της Αδριατικής έχει αναβαθμιστεί ως θαλασσίου διαύλου, διότι ομοίως, μέσω ενταγμένων δράσεων στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN-T), η μεταφορά των κοντέινερς μπορεί να εκτονώνεται και στην Αδριατική, πέραν της Κωνσταντίας, και από εκεί να συνεχίζει την πορεία της προς το λιμάνι προορισμού της.

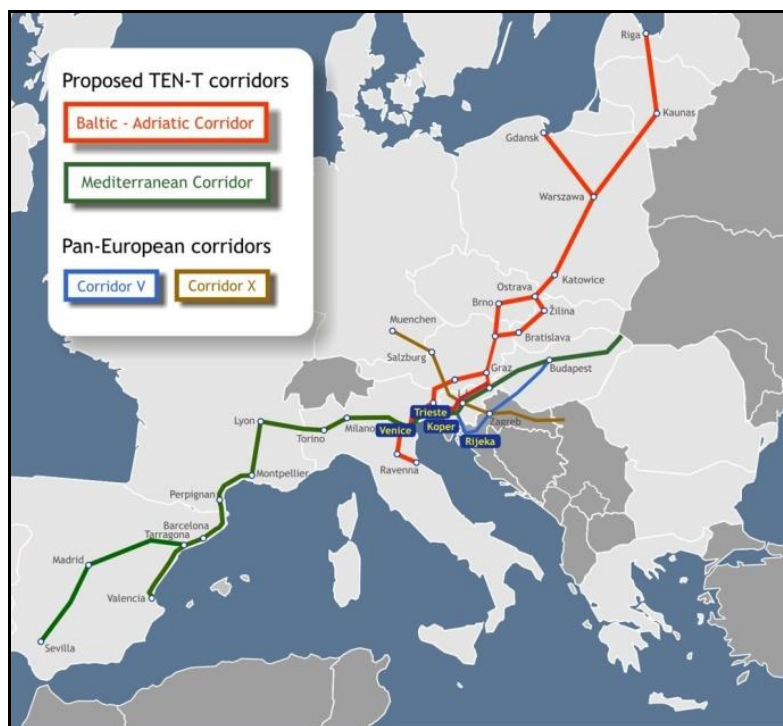


**NAPA - a step towards greener transport**

Shipping a container, transported by ship and railway, from Suez to Munich via north Adriatic, rather than via North European ports, allows emission reduction of 135 kg/TEU of CO<sub>2</sub>

Route	CO <sub>2</sub> Emissions (kg/TEU)
North Adriatic (Suez to Munich)	135 (Red)
North European ports (Suez to Munich)	270 (Green)

- δεν επιχειρήθηκε συνεργασία ή ακόμα και συμμετοχή στη δράση INWAPO [στην οποία συμμετέχουν το λιμάνι της Βενετίας (επικεφαλής-Ιταλία), το Υπουργείο Μεταφορών της Τσεχίας, το Υπουργείο Μεταφορών της Ουγγαρίας, το Υπουργείο Ναυτιλίας της Αυστρίας, η Ένωση Βιομηχανιών Βόρειας Ιταλίας, το λιμάνι της Βιέννης, η τσεχική Περιφέρεια του Ούστι, η πολωνική Περιφέρεια της Ματζοβία, η Ένωση Λιμένων και Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας της Σλοβακίας, το λιμάνι της Βουδαπέστης, το Υπουργείο Μεταφορών της Σλοβενίας, το λιμάνι της Ριτζέκα (Κροατία), το λιμάνι του Κόπερ (Σλοβενία), το λιμάνι της Τεργέστης (Ιταλία), ο Δήμος της Βιέννης]. Παρόλα αυτά, ακόμα και τώρα, η Περιφέρεια μπορεί να διερευνήσει τη συμμετοχή της στη δράση INWAPO.



Η συγκεκριμένη ενεργοποιείται στον άξονα Βαλτικής-Αδριατικής, που περιλαμβάνεται στους διαύλους μεταφοράς παραγωγικών συντελεστών των Διευρωπαϊκών Δικτύων της Ευρωπαϊκής Ένωσης

**INWAPO: A gateway to the heart of Europe**



**PROJECT INWAPO IN NUMBERS:**

- 7 countries involved
- 13 project partners
- 36 months (October 2011 - September 2014)

INWAPO project is one of the 18 projects of Central Europe Programme in Central Europe area dealing with accessibility and multimodal logistic cooperation.  
[www.central2013.eu](http://www.central2013.eu)

**LEAD PARTNER**  


**PROJECT PARTNERS:**  
















**CONTACTS:**  
 Venice Port Authority  
 Strategic Planning and Development Department  
 Project Research and Development Unit  
 Santa Marta Fabbriato 13 - 30123 Venice, ITALY  
 phone: +39 0415334283  
 e-mail: [apv\\_pnoettikomunitari@port.venice.it](mailto:apv_pnoettikomunitari@port.venice.it)

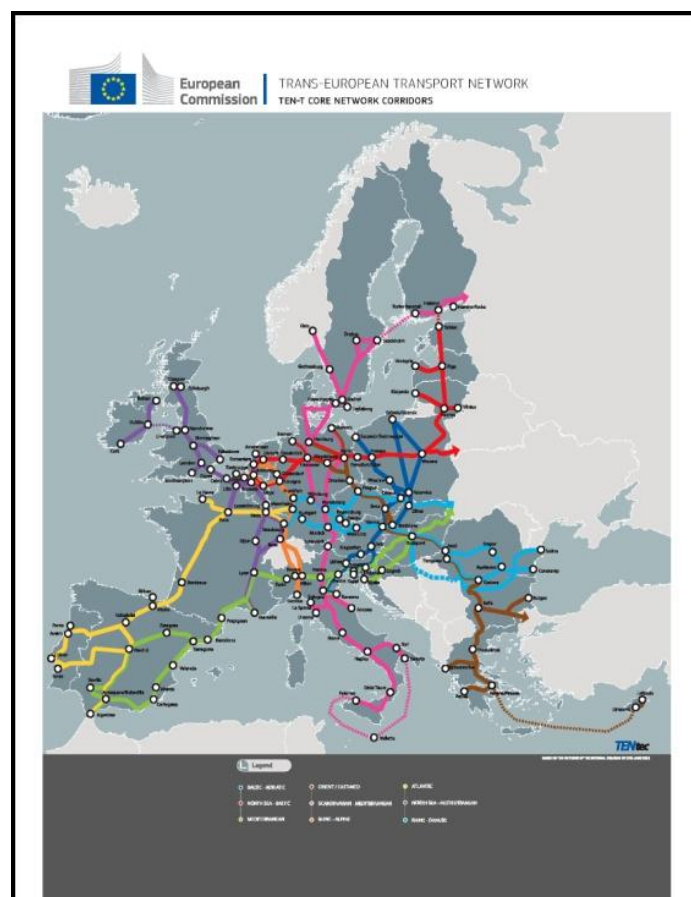
**INWAPO**  
 Upgrading of Inland Waterway and Sea Ports

Developing Multimodal Logistic's Cooperation  
[www.inwapo-project.eu](http://www.inwapo-project.eu)

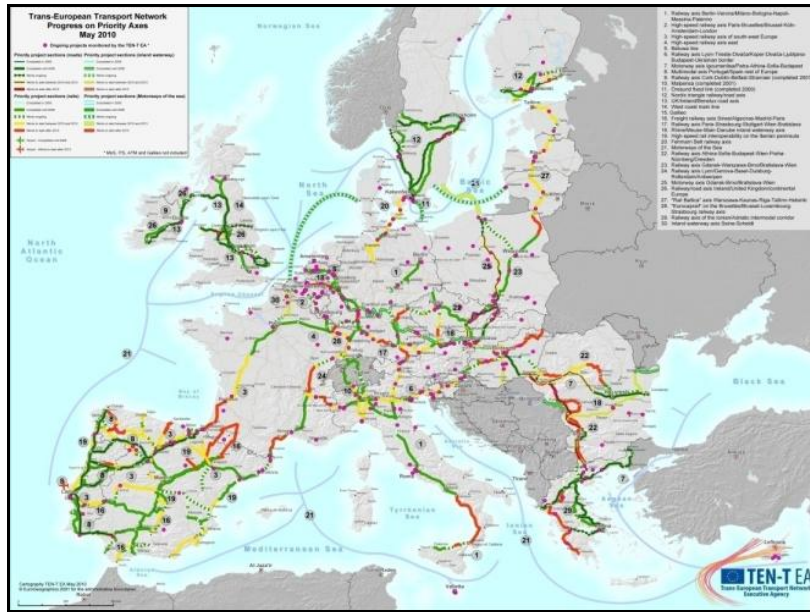
This project is implemented through the Central Europe Programme through the 2007-2013 European Regional Development Fund

**CENTRAL EUROPE** 

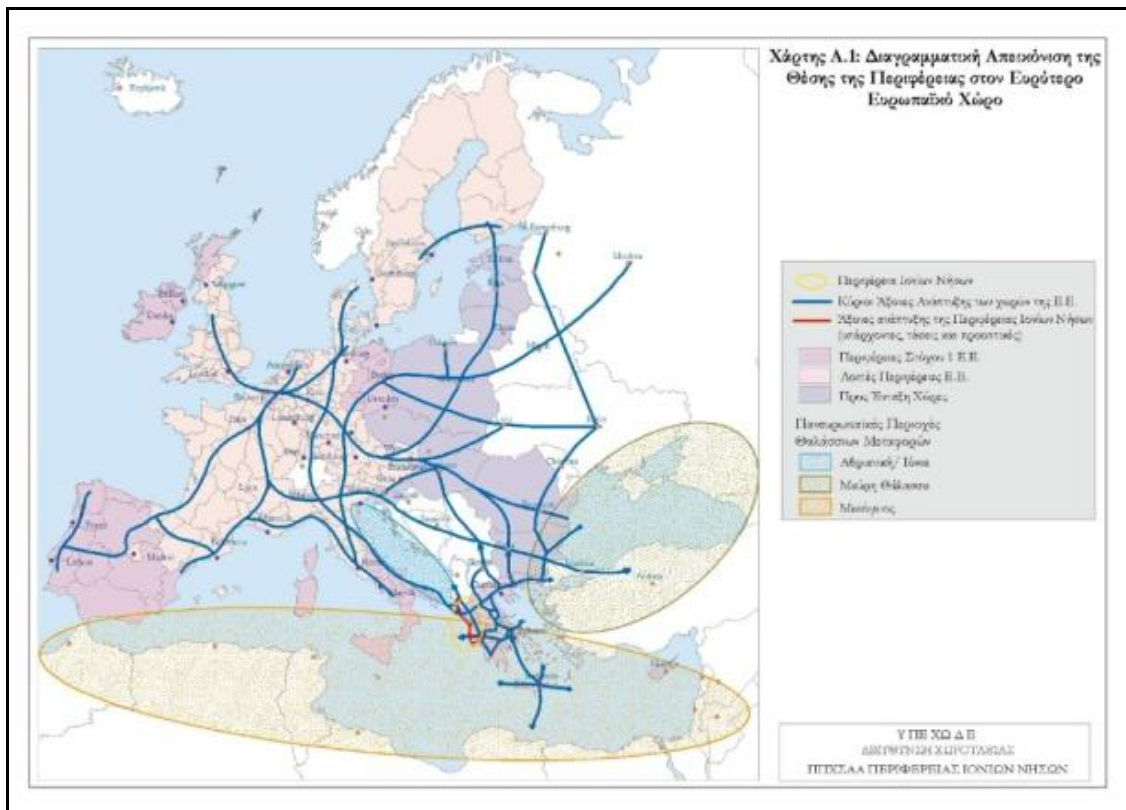
[www.inwapo-project.eu](http://www.inwapo-project.eu)



- μπορεί να επιχειρηθεί η ένταξη του Ιονίου διαύλου συνδυασμένων μεταφορών, στον οποίο αναφερθήκαμε προηγουμένως (σκοπός 2), στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.



Η συγκεκριμένη ενέργεια είναι συμβατή με τα περιλαμβανόμενα στο «Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης» (ΦΕΚ 56 Β΄, 19 Ιανουαρίου 2004).



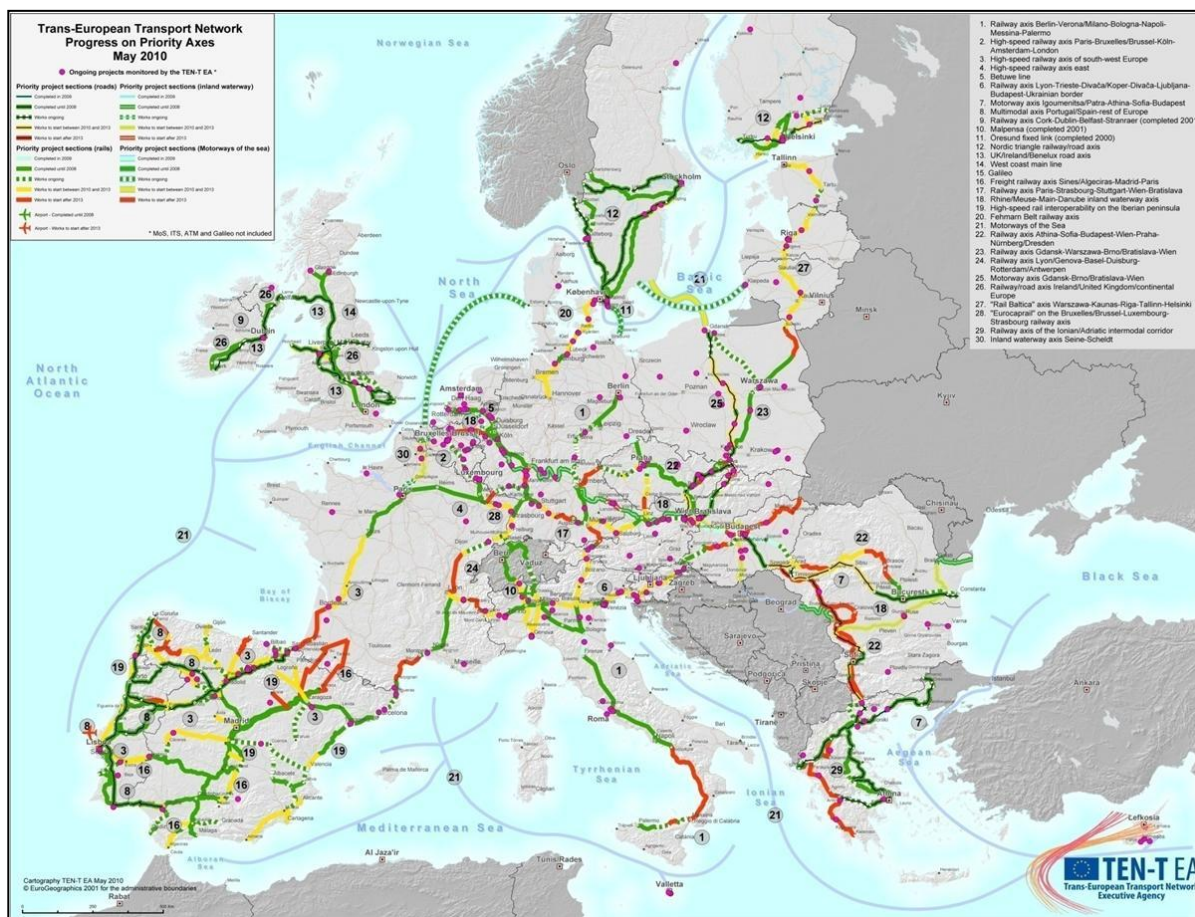


### **3.2 Πρόταση Περίπτωσης**

#### **A. Εισαγωγή**

Στις δεκαετίες '90 και 2000, η Ευρωπαϊκή Ένωση υποστήριξε την εκτέλεση μιας συγκεκριμένης ομάδας τεχνικών παρεμβάσεων, τις οποίες αντιλαμβάνεται ως προϋποθέσεις για την υλοποίηση των πολιτικών που περιγράφονται στην *Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Συνθήκη για την Ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας* (2002/C 325/01). Συγκεκριμένα, όπως αναφέρουν τα άρθρα 154, 14, 3 και 158, προκειμένου οι οικονομικοί φορείς (όπως ονομάζει με μια λέξη τους παραγωγικούς συντελεστές κεφάλαιο και εργασία) και οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής διοίκησης «να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρους χωρίς εσωτερικά σύνορα» (Ενιαία Εσωτερική Αγορά), «την οποία θα χαρακτηρίζει η εξάλειψη των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων μεταξύ των κρατών μελών», κρίθηκε αναγκαίο τα κράτη μέλη να διαμορφώσουν συγκεκριμένες συνθήκες στο εσωτερικό της Ε.Ε., στις οποίες περιλαμβάνονται και οι συγκεκριμένες τεχνικές παρεμβάσεις. Επιπλέον, προκειμένου ο ευρωπαϊκός καπιταλισμός να μεγεθύνει το μερίδιο που ιδιοποιείται από το διεθνή καταμερισμό του παραγόμενου Προϊόντος, εμπλουτίστηκαν τα κριτήρια ένταξης δράσεων στη συγκεκριμένη ομάδα με διασυνοριακές δράσεις μεταξύ κρατών μελών και γειτονικών κρατών εκτός Ε.Ε. (π.χ. Αλβανία κ.λ.π), ώστε αυτές να μπορέσουν να αξιοποιηθούν προκειμένου τούτος απρόσκοπτα να αναπαράγεται και να μεγεθύνεται σε διευρυμένη κλίμακα.

Αναφερόμαστε στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (Trans-European Networks\_TEN), τα οποία επιμερίζονται σε εκείνα των μεταφορών (TEN-T), της ενέργειας (TEN-E) και των τηλεπικοινωνιών (TEN-Telecom ή eTen Programme).



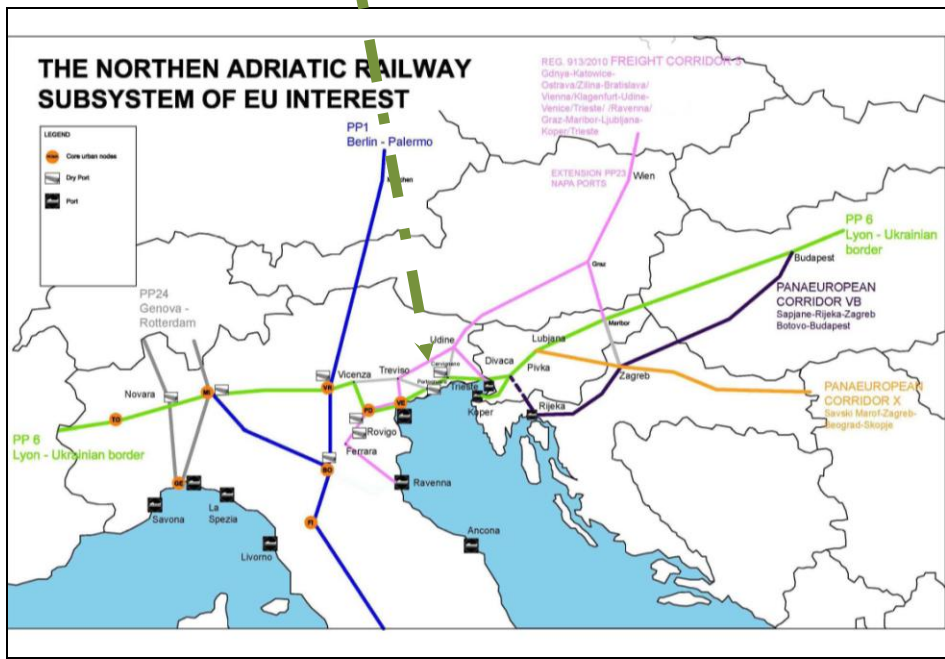
(χαρτ. 1)

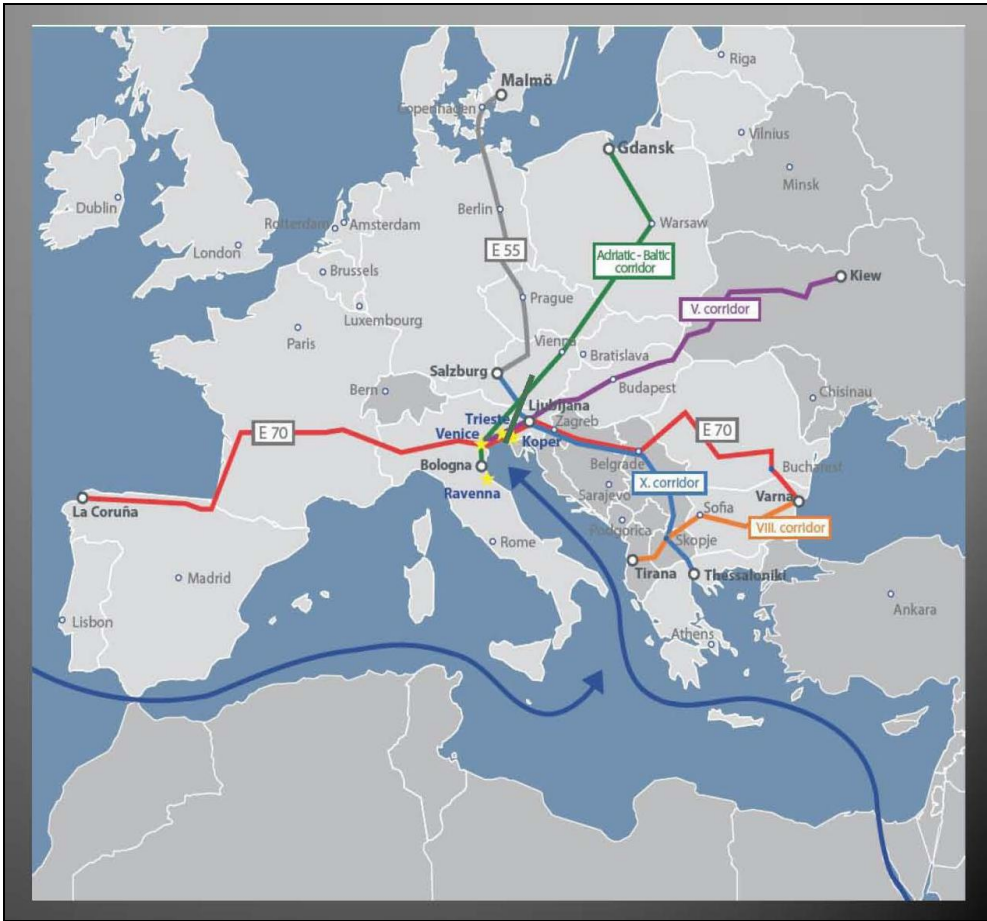
## B. Μεταφορές

Σε αυτό το πλαίσιο των τεχνικών παρεμβάσεων είναι ενταγμένα

- η σύνδεση των ποταμών Ρήνου και Δούναβη (α/α 18-χαρτ. 1), με σκοπό τη διευκόλυνση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας
- η κατασκευή σηράγγων στις Άλπεις (α/α 1, 6 & 23-χαρτ. 1), με σκοπό τη διευκόλυνση των σιδηροδρομικών μεταφορών
- η κατασκευή υποδομών και λοιπές δράσεις πάνω στους χαραγμένους θαλασσίους διαδρόμους (α/α 21-χαρτ. 1), με σκοπό τη μεγέθυνση της ταχύτητας των θαλασσιών μεταφορών και του όγκου του διακινούμενου φόρτου

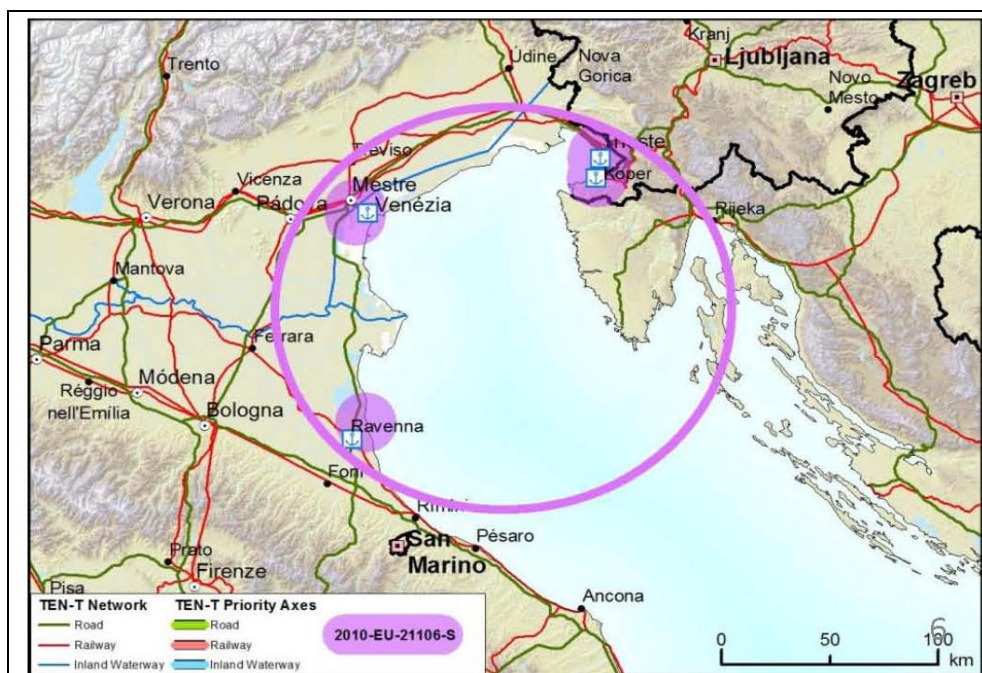
Έτσι, οι μεταφορές εμπορευμάτων κ.λπ. προς τη Μέση Ανατολή, την Αφρική και την Ασία παρακάμπτουν το Γιβραλτάρ, διότι πλέον π.χ. από το Ρότερνταμ μέχρι την Κωνσταντινούπολη και τη Μαύρη Θάλασσα, αλλά και μέσω των Άλπεων προς την Αδριατική, εκτελούνται σε συντομότερο χρόνο, με μικρότερο κόστος.





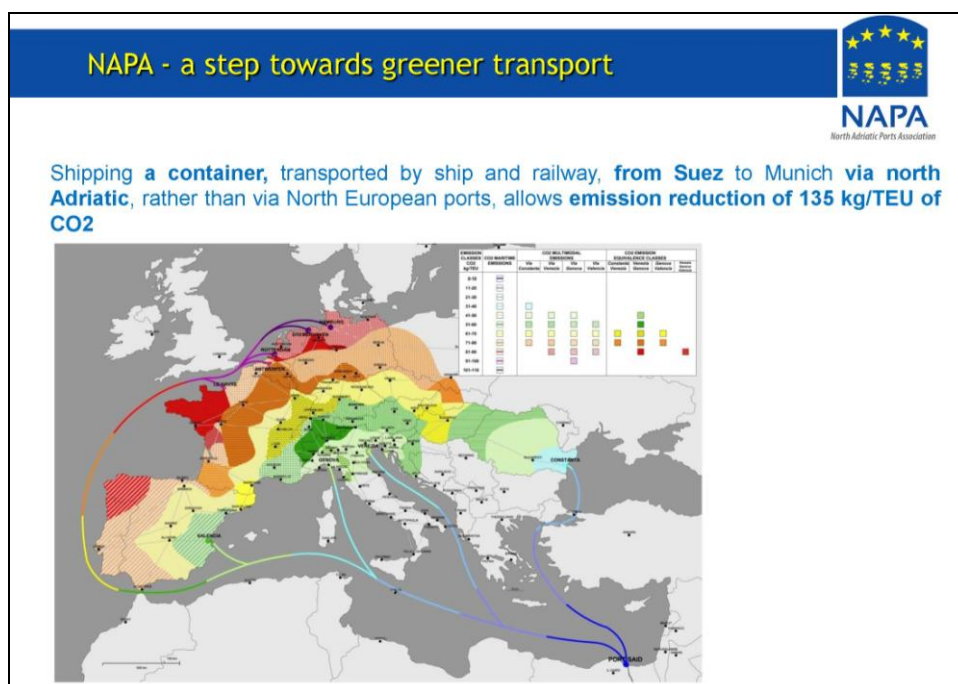
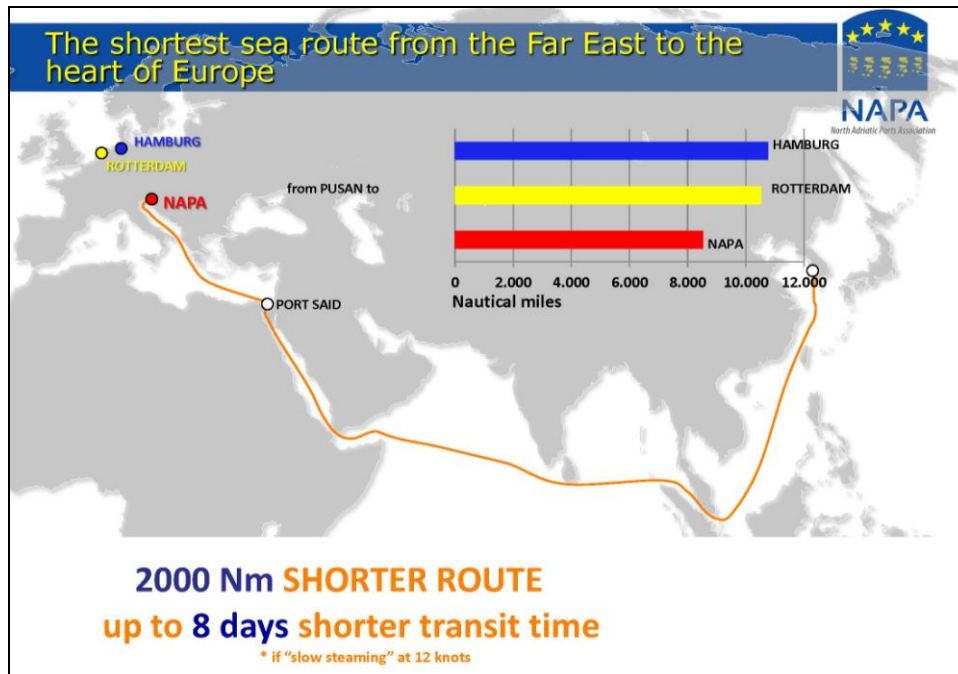
### Γ. ΝΑΡΑ (Βενετία-Τεργέστη-Κόπερ-Ριέκα)

Τη συγκεκριμένη πραγματικότητα στις μεταφορές των εμπορευμάτων και της εργασίας, που διαμόρφωσαν οι πολιτικές που εφαρμόζει ο ευρωπαϊκός καπιταλισμός προκειμένου να κυριαρχεί σε βάρος των ανταγωνιστών του, έχουν αξιοποιήσει για δικό τους όφελος οι κοινωνίες της Βενετίας, της Τεργέστης (Ιταλία), της Ριέκα (Κροατία) και του Κόπερ (Σλοβενία). Έτσι, συνέστησαν ένα συνεταιρισμό λιμανιών, στον οποίο έδωσαν την ονομασία Northern Adriatic Ports Association (NAPA).



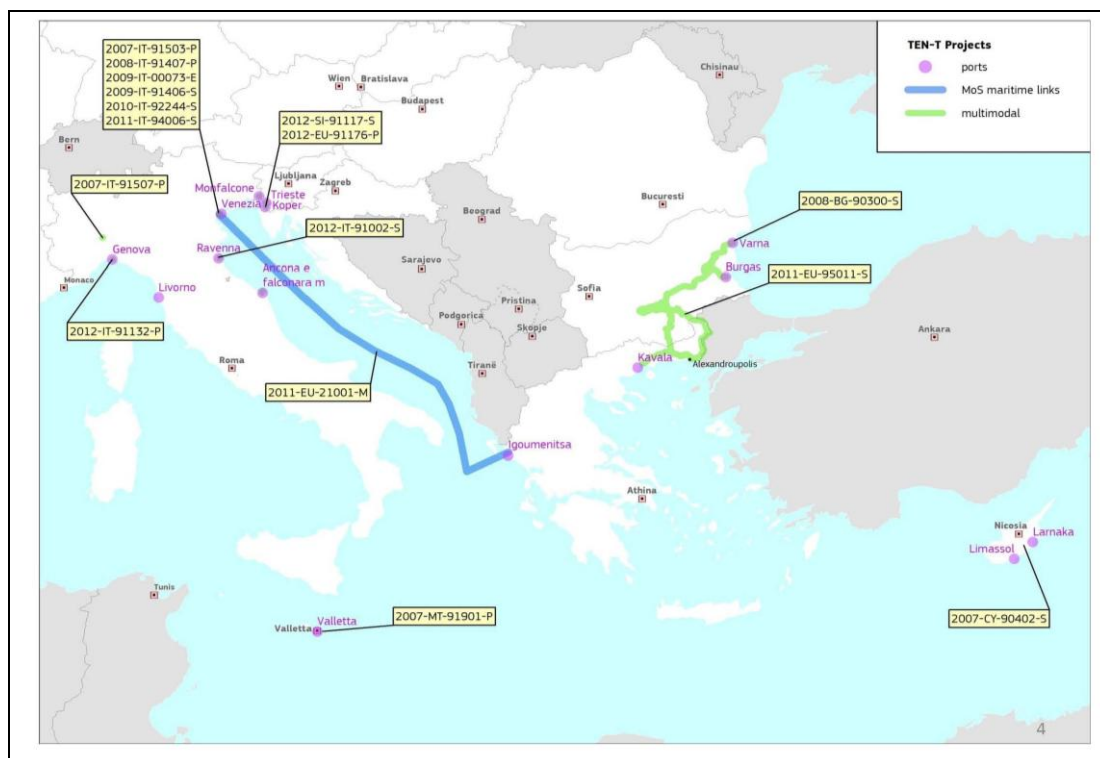
Εν προκειμένω, οι τέσσερις συνέταιροι εκμεταλλεύτηκαν τη γεωπολιτική θέση που κατέχουν και αξιοποιώντας τις προαναφερόμενες υποδομές, πέτυχαν να ελέγχουν το μεγαλύτερο όγκο των μεταφορών που μέσω της Αδριατικής και του Ιονίου κατευθύνεται προς και αναχωρεί από την Ε.Ε. Επιπλέον, ανταγωνίζονται διαδρομές και ενδιάμεσα λιμάνια, που επί αιώνες έχουν επικρατήσει και κυριαρχήσει στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως είναι το Γιβραλτάρ, η Κωνσταντινούπολη, τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης κ.λπ., πετυχαίνοντας να μειώσουν το μερίδιο εκείνων, το οποίο ιδιοποιείται πλέον η ΝΑΡΑ για δικό της λογαριασμό. Μάλιστα, για να επιτύχουν τους κερδοσκοπικούς σκοπούς τους, εκμεταλλεύονται κάθε δυνατό μέσο, ακόμα και τις πολιτικές της Ε.Ε. που αφορούν στην αειφορία και το περιβάλλον, οι οποίες αποβλέπουν σε εξοικονόμηση της ενέργειας, που δαπανά ο ευρωπαϊκός καπιταλισμός, άρα στη μείωση της εξάρτησής του από τους παραγωγούς καυσίμων υλών για την παραγωγή ενέργειας. Σε κάθε περίπτωση δηλαδή, τα τέσσερα λιμάνια έχουν επιτύχει και εργάζονται σταθερά πάνω στη συγκεκριμένη τακτική, να καταστήσουν τις υποστάσεις τους,

άρα και το συνεταιρισμό τους, αναγκαίους για την αναπαραγωγή και επέκταση του ευρωπαϊκού καπιταλισμού και επομένως, την αναγωγή τους σε προϋπόθεση για τη μεγέθυνση του μεριδίου από το διεθνή καταμερισμό του παραγόμενου Προϊόντος, που ο ευρωπαϊκός καπιταλισμός ιδιοποιείται.



Έτσι, πέτυχαν και έλαβαν χρηματοδοτήσεις από τα ταμεία της Ε.Ε., επικαλούμενοι τη μεγέθυνση της αποτελεσματικότητάς τους στην παροχή των υπηρεσιών που πουλούν στους πελάτες τους, πάντα μέσω της αξιοποίησης της γεωπολιτικής τους θέσης. Με τον τρόπο αυτό,

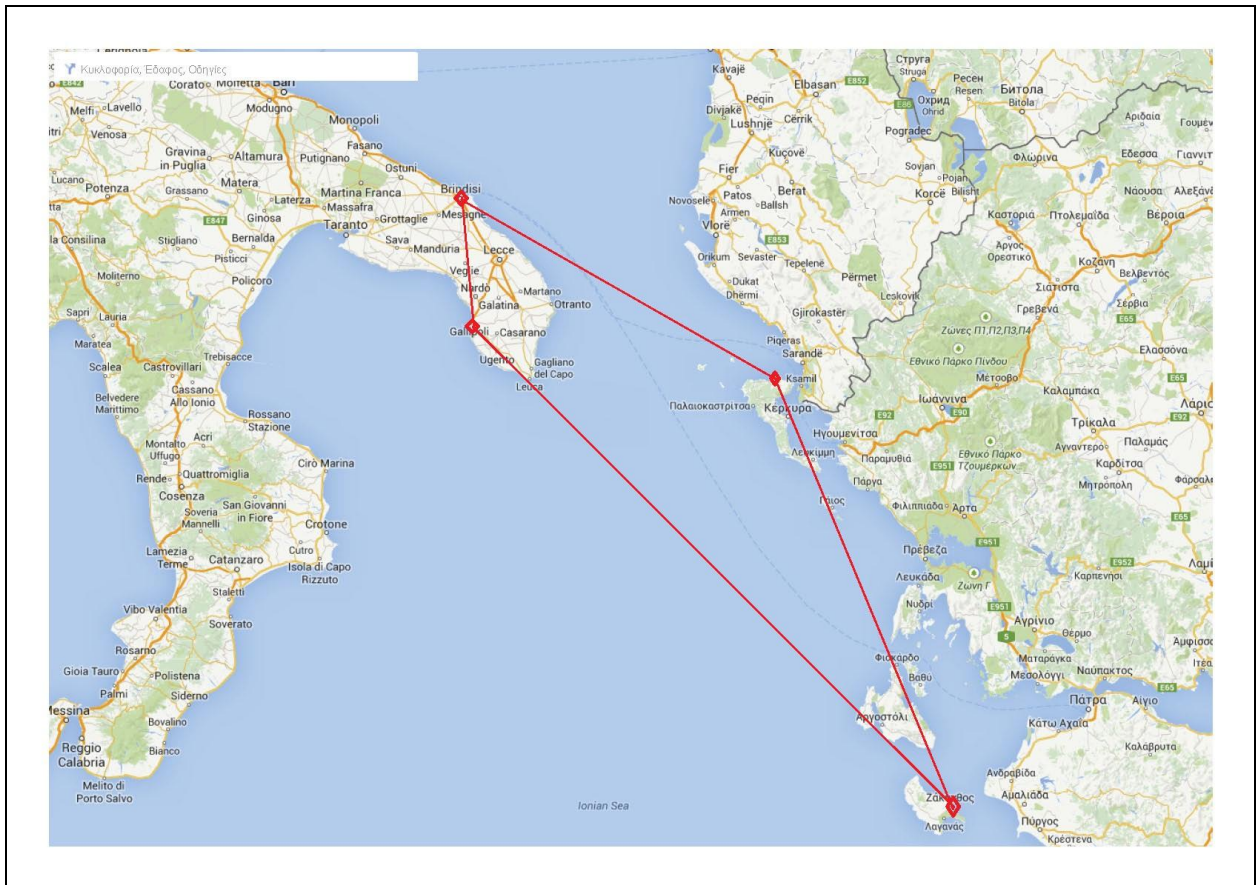
πολλάκις εισέπραξαν κονδύλια για την εκτέλεση δράσεων, ενταγμένων στις πολιτικές του ευρωπαϊκού καπιταλισμού, μέσω των οποίων οι τοπικές κοινωνίες διαμόρφωσαν προϋποθέσεις μεγέθυνσης του πλούτου που παρήγαγαν και διένειμαν μεταξύ των παραγωγικών συντελεστών τους. Ενδεικτικό είναι το ακόλουθο γράφημα.



Πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι συγκεκριμένες χρηματοδοτήσεις προστίθενται στο ακαθάριστο προϊόν που οι συγκεκριμένες τοπικές κοινωνίες παράγουν και διανέμουν μεταξύ των παραγωγικών συντελεστών τους.

### Δ. Πρόταση

Λαμβάνουμε υπόψη όσα προαναφέρθηκαν. Αξιολογώντας τα δεδομένα, κρίνεται εφικτό ότι η Περιφέρεια Ιονίων Νησιών μπορεί να αξιοποιήσει τη γεωπολιτική θέση της. Όμως, για λόγους που δεν θα αναλύσουμε κι οποίοι έχουν να κάνουν με τα διεθνή τεκταινόμενα κατά την τρέχουσα συγκυρία, που αφορούν στη χώρα μας και τη διεθνή οικονομική ύφεση, αλλά και στις προαναφερόμενες συνθήκες ολιγοπωλίου, που έχει επιτύχει να επιβάλλει η ΝΑΡΑ στις θαλάσσιες μεταφορές, κρίνεται εφικτό ότι η Π.Ι.Ν. μπορεί να συνεργαστεί με λιμάνια της Ιταλίας και να συστήσει τον δικό της αντίστοιχο συνεταιρισμό.



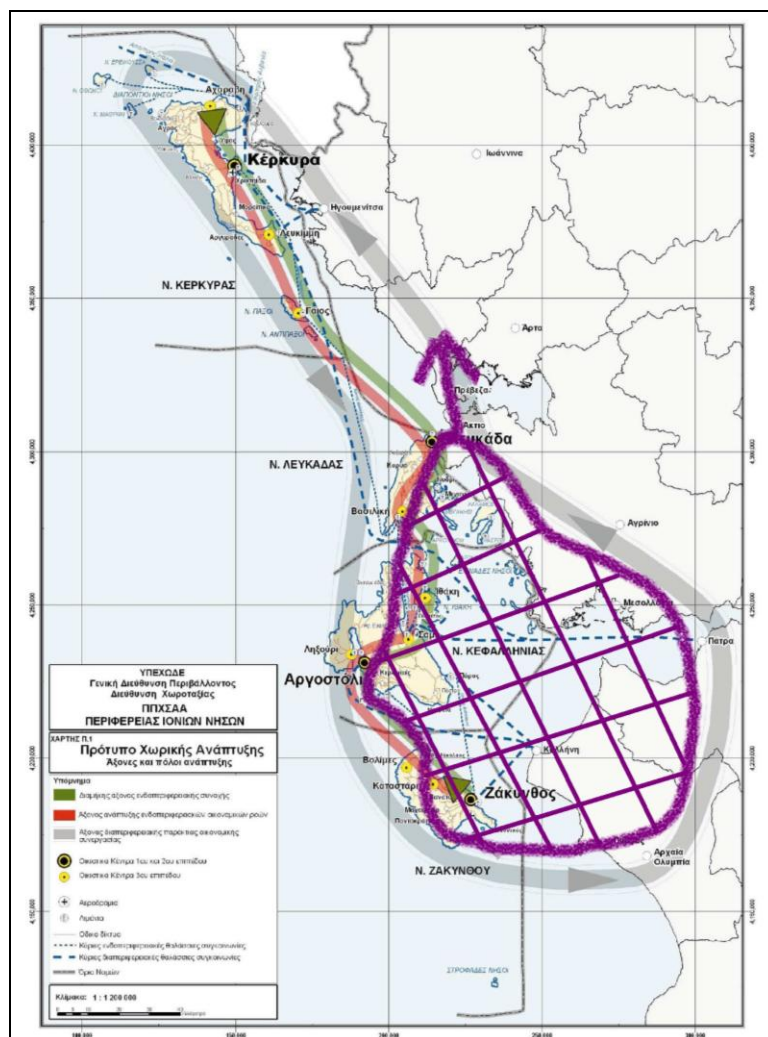
(χάρτ. 2)

Συγκεκριμένα, όπως μαρτυρά ο χάρτης 2, η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων βρίσκεται στην είσοδο της Αδριατικής και εκτίνεται καθόλο το μήκος του Ιονίου Πελάγους. Έτσι, είναι προφανές ότι μπορεί να πάρει την πρωτοβουλία για την κατασκευή ενός συνεταιρισμού λιμένων, τα οποία θα συνθέσουν ένα δίκτυο συνδυασμένων μεταφορικών συστημάτων με υφιστάμενες αλλά και δυνάμενες να κατασκευαστούν υποδομές.

Οι συνέταιροι μπορούν να αναζητηθούν στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή της νότιας Ιταλίας, λαμβάνοντας υπόψη και ιδιαίτερους ιστορικούς κ.α. δεσμούς, που ενδεχομένως έχουν αναπτυχθεί με τις ιταλικές τοπικές κοινωνίες κι οι οποίοι μπορούν να αξιοποιηθούν.

Επομένως, προτείνεται οι λιμένες του Αγ. Στεφάνου (Κέρκυρα-Ελλάδα), Ζακύνθου (Ελλάδα), Μπρίντεζι (Ιταλία- πόλη αδελφοποιημένη με Δ. Κερκυραίων) και Καλλίπολης (Ιταλία) να συνθέσουν το συγκεκριμένο συνεταιρισμό. Με πυρήνα αυτόν, το υφιστάμενο δίκτυο μεταφορικών συστημάτων της νοτίου Ιταλίας, της δυτικής και βορείου Ελλάδας και των Ιονίων νησιών μπορούν να αξιοποιηθούν και να δημιουργήσουν ένα δυναμικό δίκτυο, ανταγωνιστικό της NAPA και με συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι αυτής.





Πρέπει να διευκρινιστεί ότι η κατασκευή λιμανιού στα δυτικά της Κέρκυρας, που θα δέχεται τη θαλάσσια κυκλοφορία στην Αδριατική, αφορά σε εθνική πολιτική, η οποία υπερίσχυσε έναντι άλλων, στα τέλη της δεκαετίας του '50. Στους προτεινόμενους λιμένες είχε περιληφθεί και ο Αγ. Στεφάνος Αυλιωτών. Προς επιβεβαίωση, κανείς μπορεί να ανατρέξει στα πρακτικά διημερίδας, που πραγματοποιήθηκε στην Ανωτέρα Σχολή Βιομηχανικών Σπουδών και κυκλοφόρησαν σε βιβλίο με τον τίτλο *Το Πορθμείον Ελλάδος-Ιταλίας* (Ανωτέρα Σχολή Βιομηχανικών Σπουδών-Κέντρον Τουριστικών Μελετών, Αθήνα 1957).

Η κατασκευή και η λειτουργία του δικτύου μπορούν να υλοποιηθούν μέσω της αξιοποίησης δράσεων που ήδη προκηρύσσονται, αλλά και που επίκεινται να προκηρυχτούν από το χρηματοδοτικό πρόγραμμα Connecting Europe Facility (CEF), καθώς και αντίστοιχων πρωτοβουλιών, που θα προκηρυχτούν από το πρόγραμμα ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας Adriatic Ionian Programme 2014-2020 και το HORIZON 2020. Πρόκειται να ενεργές πρωτοβουλίες της Ε.Ε., ενταγμένες στις πολιτικές αναπαραγωγής και επέκτασης του ευρωπαϊκού καπιταλισμού, τις οποίες εάν η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων αξιοποιήσει, μπορεί

άμεσα να διαμορφώσει συνθήκες ανάκαμψης της οικονομίας της και ευημερίας των τοπικών κοινωνιών.

Ο Αναπληρωτής Προϊστάμενος Διεύθυνσης  
Τεχνικών Έργων  
Περιφερειακής Ενότητας Κερκύρας

Δρ. Πάυλος Μεταλληνός  
Πολιτικός Μηχανικός/Γ' β.