

Περιεχόμενα

1. 1,3 ΔΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΠΟΥ ΚΑΙ ΠΩΣ	<u>ΣΗΜΕΡΙΝΗ 30/08/2020 σελ.29</u>
2. Η ΕΥ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΥΠΡΟΥ...	<u>ΣΗΜΕΡΙΝΗ 30/08/2020 σελ.26</u>
3. 1,3 ΔΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ. ΠΟΥ ΚΑΙ ΠΩΣ	<u>ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΣ 30/08/2020 σελ.11</u>
4. 25 ΧΡΟΝΙΑ ΙΝΤΕΡΝΕΤ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ	<u>Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 30/08/2020 σελ.16</u>
5. 1,3 ΔΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ. ΠΟΥ ΚΑΙ ΠΩΣ	<u>ΠΟΛΙΤΗΣ 30/08/2020 σελ.39</u>
6. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΖΩΙΚΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ	<u>ΧΑΡΑΥΓΗ 30/08/2020 σελ.36</u>



€ 1,3 δισ από το Ταμείο Ανάκαμψης – Πού και πώς

ΤΑΚΗΣ ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ*
takishg@gmail.com

Στην Ευρώπη εξελίσσεται μεγάλη συζήτηση για το πώς και πού θα διατεθούν τα ποσά του ονομαζόμενου Ταμείου Ανάκαμψης. Και υπάρχει μεγάλη ζύμωση για τις διαδικασίες διαχείρισης τόσο μεγάλων ποσών. Η Κύπρος επωφελείται από το Ταμείο Ανάκαμψης της ΕΕ με χορηγίες ύψους €1.3 δισ. Θα επωφεληθεί, όμως, μόνον αν οι επενδύσεις στοχεύσουν σε μian ανταγωνιστική οικονομία, στην εξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη, και θα αφορούν τους τομείς της πράσινης ανάπτυξης και της ψηφιακής μετάβασης. Ας σημειώσουμε, λοιπόν, κατ' αρχήν, καθαρά στο μυαλό μας πού πρέπει να στοχεύουν οι επενδύσεις που θα επιχειρήσουμε. Αλλιώς, απλώς δεν θα ρθουν τα λεφτά.

Έχω να καταθέσω δύο ιδέες. Πριν, όμως, θεωρώ πολύ σημαντικό να πω πως είναι λανθασμένες οι φωνές που καταγγέλλουν ότι δόθηκαν αυτές οι χορηγίες θα αποτελέσουν ένα νέο είδος μνημονίου. Αυτές οι φωνές πυροδοτούνται από έναν μάλλον ενστικτώδη αντιευρωπαϊσμό. Και χωρίς την αναγκαία περίσκεψη. Αν στην Κύπρο αφηθεί η διαχείριση αυτών των τεράσιων ποσών στην κυβέρνηση, τότε εύκολα η κυβέρνηση Αναστασιάδη μπορεί να μετεξελιχθεί σε καθεσώς. Ας θυμηθούμε εδώ ότι μιλάμε για χίλια τριακόσια εκατομμύρια. Εμείς πρώτοι θα έπρεπε να αναζητήσουμε την αναγκαία εποπτεία. Αντίθετα, λοιπόν, πρέπει να επιμείνουμε σε εθνική διαχείριση των ποσών αυτών. Εδώ είναι η πρώτη ιδέα που καταθέτω.

Είναι ανάγκη να δημιουργηθεί άμεσα μια εθνική ομάδα ειδικών, η οποία να αναλάβει την ευθύνη κατάθεσης ιδεών, αλλά και ελέγχου στην υλοποίηση. Ομάδα ειδικών, πέραν από τα κόμματα, με επιστήμονες, οικονομολόγους, αλλά και ανθρώπους των γραμμάτων. Αλλωστε, όπως είναι γνωστό, η οικονομία είναι πολύ

σοβαρή υπόθεση για να αφηθεί μόνο στους οικονομολόγους. Μια τέτοια επιτροπή μπορεί να είναι υπόλογη σε ανεξάρτητους θεσμούς της Δημοκρατίας. Αν αυτό είναι αδύνατο, μπορούμε να επεξεργαστούμε ιδέες από άλλες χώρες της Ευρώπης όπου αναπτύσσεται μεγάλη συζήτηση για το θέμα. Εν πάση περιπτώσει, απ' ό,τι μαθαίνω, πολύ λίγα κράτη θα αφήσουν την διαχείριση αυτών των ποσών πάνω στις κυβερνήσεις τους. Αυτή είναι η πρώτη ιδέα που υποβάλλω. Η δεύτερη ιδέα αφορά συγκεκριμένη πρόταση επένδυσης. Χρειάζεται, όμως, περισσότερη ανάλυση, αλλά θα προσπαθήσω να είμαι πολύ συγκεκριμένος και ει δυνατόν, λακωνικός, αφού και οιο παρελθόν ασχολήθηκα με το θέμα δημόσια. Αναφέρομαι (για όσους θέλουν να ανατρέξουν) σε αρθρογραφία μου με τίτλο «Η Κοροϊκή και εμείς» που δημοσιεύτηκε στις εφημερίδες ήδη από τις 30 Αυγούστου του 2016. Υπενθυμίζω εδώ τις λέξεις κλειδιά. Ανταγωνιστική, εξυπνη, βιώσιμη, πράσινη και ψηφιακή. Θα πάρουμε τα λεφτά, αν οι ιδέες μας εναρμονίζονται με αυτούς τους όρους.

Θα παραθέσω άμεσα την άποψή μου με ένα παράδειγμα. Η Κοροϊκή είναι ένα νησί μικρότερο από την Κύπρο. Είναι ένα νησί της Μεσογείου, όπως και εμείς. Έχει ήλιο, θάλασσα και βουνά. Όπως και εμείς. Έχουμε, όμως, μια μεγάλη διαφορά. Η Κοροϊκή είναι σπαρμένη με σιδηροτροχιές. Το τρένο περνά από κάθε χωριό του νησιού. Έχουν λιγότερους νεκρούς τον χρόνο από τροχαία δυστυχήματα και λιγότερα καυσαέρια. Η ασυφιλία δεν έχει καμία σχέση με αυτό που βιώνουμε εμείς στην Κύπρο. Όμως, οι Κύπριοι βαυκαλιζόμαστε πως εμείς δεν μπαίνουμε σε τρένα, εμείς θέλουμε ιδιωτικό όχημα. Όταν, βέβαια, πάμε στο εξωτερικό, μπαίνουμε και σε τρένα και σε τρόλεϊ. Μας έραθαν να λέμε έτσι όσοι είχαν όφελος από τις πωλήσεις αυτοκινήτων και από την δημιουργία δρόμων. Άρα δείτε, από τον καιρό της ίδρυσης της Κυπριακής Δημοκρατίας, ποια συμφέροντα συνυπήρχαν στα γραφεία υπουργών

Συγκοινωνιών και Οικονομικών θα καταλάβετε. Άλλοι, εκτός από υπουργοί, ήταν και πωλητές αυτοκινήτων και άλλοι ήταν και κατασκευαστές δρόμων. Αν δεν ήταν ακριβώς αυτό, ήταν φίλοι, κουμπάροι ή συγγενείς με ιδιοκτήτες τέτοιων εταιριών. Γιατί να δημιουργήσουν τρένο, αφού θα έπεφταν οι πωλήσεις των αυτοκινήτων και η τιμή της ασφάλισης; Από τότε που θυμάμαι τον εαυτό μου να ασχολείται με τα κοινά, επισκέφθηκα για το θέμα σχεδόν όλους τους υπουργούς Συγκοινωνιών. Πάντα έπαιρνα την ίδια απάντηση. Κάποια μελέτη είναι στα σκαριά. Μια μελέτη που κλείνει τουλάχιστον είκοσι πέντε χρόνια ζωής. Διερωτώμαι, δεν είχαμε τα λεφτά; Το ψάξαμε αρκετά; Σήμερα μήπως το πακέτο ανάκαμψης προάγει κάποια ευκαιρία;

Η πρότασή μου μπορεί και πρέπει να γίνει απόλυτα προσδιορισμένη. Προτείνω κατ' αρχήν τη δημιουργία τρένου που να συνδέει Λευκωσία και Λεμεσό. Χιλιάδες άνθρωποι πηγαioέρχονται καθημερινά ανάμεσα στις δύο πόλεις. Η ΕΕ στηρίζει σε υπερθετικό βαθμό τις δημόσιες συγκοινωνίες. Επιπρόσθετα, στηρίζει τη μεταφορά των εμπορευμάτων μόνο με τρένα και μόνον κατά τη νύχτα. Στη Λεμεσό είναι το λιμάνι και η πρωτεύουσα είναι η Λευκωσία. Εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων μεταφέρονται καθημερινά με φορτηγά ανάμεσα κυρίως σ' αυτές τις πόλεις. Όλοι υποθέτουμε με ποια επιβάρυνση των δρόμων και με πόσους τόνους καυσαερίων. Χρειάζεται, βέβαια, ταυτόχρονα καλή και γρήγορη μεταφορά του κόσμου από τους σταθμούς στο σπίτι τους ή στη δουλειά τους. Θα δημιουργηθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας. Θα εξοικονομήσει η οικογένεια χιλιάδες ευρώ που ξοδεύει κάθε χρόνο στη βενζίνη και στις καταστροφές του αυτοκινήτου. Υπάρχουν νοικοκυριά που ξοδεύουν κάθε μήνα διακόσια ή και τριακόσια ευρώ για έξοδα μετακίνησης. Μια παλαιότερη μελέτη του **ΤΕΠΑΚ** για το θέμα που πραγματεύομαι, δεν ξέρω σε ποια συρτάρια κατέληξε. Η Κύπρος χρειάζεται αυτό το έργο.

*Ευρωβουλευτής 2009-2019

2. Η ΕΥ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΥΠΡΟΥ...

Μέσο: ΣΗΜΕΡΙΝΗ

Ημ. Έκδοσης: . . . 30/08/2020 Ημ. Αποδελτίωσης: . . . 30/08/2020

Σελίδα: 26



Η ΕΥ Κύπρου και το **Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο** Κύπρου υπογράφουν πρωτόκολλο συνεργασίας

Η ΕΥ Κύπρου και το **Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο** Κύπρου υπέγραψαν πρωτόκολλο συνεργασίας τη Δευτέρα, 6 Ιουλίου, στην Λεμεσό, με σκοπό την παροχή και ανταλλαγή τεχνογνωσίας σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Το πρωτόκολλο συνυπέγραψαν ο Χαράλαμπος Κωνσταντίνου, Συνεταίρος και Επικεφαλής Συμβουλευτικών Υπηρεσιών



της ΕΥ Κύπρου, και ο Καθηγητής Παναγιώτης Ζαφείρης, Πρύτανης του **Τεχνολογικού Πανεπιστημίου** Κύπρου. Η συμφωνία καλύπτει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων, οι κυριότερες από τις οποίες αφορούν κοινές πολιτιστικές, επιστημονικές, εκπαιδευτικές εκδηλώσεις και δραστηριότητες, συμβουλευτικές/ επιστημονικές υπηρεσίες, κατάρτιση και υποβολή προτάσεων για κοινή συμμετοχή σε ερευνητικά και αναπτυξιακά προγράμματα, πτυχιακές και μεταπτυχιακές διατριβές και εργασίες στο πλαίσιο μαθημάτων. Προβλέπει επίσης την τοποθέτηση φοιτητών σε εργασιακούς χώρους (πρακτική άσκηση), χορήγηση υποτροφιών με τη μορφή κάλυψης διδάκτρων σε μεταπτυχιακούς φοιτητές ή/και χρηματικών βραβείων σε φοιτητές του Τμήματος Εμπορίου, Χρηματοοικονομικών και Ναυτιλίας.

3. 1,3 ΔΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ. ΠΟΥ ΚΑΙ ΠΩΣ

Μέσο: ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΣ

Ημ. Έκδοσης: . . . 30/08/2020 Ημ. Αποδελτίωσης: . . . 30/08/2020

Σελίδα: 11



ΓΝΩΜΗ

€1,3 δισ. από το Ταμείο Ανάκαμψης - Πού και πώς



Του Τάκη Κατσιγιωργίου

Στην Ευρώπη εξελίσσεται μεγάλη συζήτηση για το πώς και πού θα διαπεθούν τα ποσά του ονομαζόμενου Ταμείου Ανάκαμψης και υπάρχει μεγάλη ζήτηση για τις διαδικασίες διαχείρισης τόσο μεγάλων ποσών. Η Κύπρος επωφελείται από το Ταμείο Ανάκαμψης της ΕΕ με χορηγίες ύψους €1,3 δισ. Θα επωφεληθεί όμως μόνο αν οι επενδύσεις στοχεύουν σε μια ανταγωνιστική οικονομία, στην εξύληση και θα αφορούν στους τομείς της πρόκλησης ανάπτυξης και της ψηφιακής μετάβασης. Ας σημειώσουμε λοιπόν και αρχάς καθαρά στο μυαλό μας πού πρέπει να στοχεύουν οι επενδύσεις που θα επιχειρήσουμε. Αλλιώς απλά δεν θα έρθουν τα λεφτά.

Είναι ανάγκη να δημιουργηθεί άμεσα μια εθνική ομάδα ειδικών, η οποία να αναλάβει την ευθύνη κατάθεσης ιδεών, αλλά και ελέγχου στην υλοποίηση

Έχω να καταθέσω δύο ιδέες. Πριν όμως, θεωρώ πολύ σημαντικό να πω πως είναι λανθασμένες οι φωνές που καταγγέλλουν ότι δήθεν αυτές οι χορηγίες θα αποτελέσουν ένα νέο είδος μνημονίου. Αυτές οι φωνές προποσούνται από έναν μάλλον εντοκιστή αντιευρωπαϊσμό. Και χωρίς την αναγκαία επίσκεψη. Αν στην Κύπρο αρθεί η διαχείριση αυτών των τεράστιων ποσών στην Κυβέρνηση, τότε εύκολο η Κυβέρνηση Αναστασιάδη μπορεί να μετεξελιχθεί

σε καθεστώς. Ας θυμηθούμε εδώ ότι μιλάμε για 1.300 εκατομμύρια. Εμείς πρώτα θα έπρεπε να αναζητήσουμε την αναγκαία εποπτεία. Αντίθετα λοιπόν πρέπει να επιμεινουμε σε εθνική διαχείριση των ποσών αυτών.

Εδώ είναι η πρώτη ιδέα που καταθέτω. Είναι ανάγκη να δημιουργηθεί άμεσα μια εθνική ομάδα ειδικών, η οποία να αναλάβει την ευθύνη κατάθεσης ιδεών, αλλά και ελέγχου στην υλοποίηση. Ομάδα ειδικών, πέρα από τα κόμματα, με επιστημονικές, οικονομολογικές αλλά και ανθρώπινες των γραμμάτων. Άλλωστε, όπως είναι γνωστό, η οικονομία είναι πολύ σοβαρή υπόθεση για να αφεθεί μόνο στους οικονομολόγους. Μια τέτοια επιτροπή μπορεί να είναι υπόλογη σε ανεξάρτητους θεσμούς της Δημοκρατίας. Αν αυτό είναι αδύνατο, μπορούμε να επεξεργαστούμε ιδέες από άλλες χώρες της Ευρώπης όπου αναπτύσσεται μεγάλη συζήτηση για το θέμα. Εν πάση περιπτώσει, απ' ό,τι μαθαίνω, πολύ λίγα κράτη θα αφήσουν τη διαχείριση αυτών των ποσών στις Κυβερνήσεις τους.

Η δεύτερη ιδέα αφορά συγκεκριμένη πρόταση επένδυσης. Χρειάζεται όμως περισσότερη ανάλυση, αλλά θα προσπαθήσω να είμαι πολύ συγκεκριμένος και ει δυνατόν λακωνικός, αφού και στο παρελθόν ασχολήθηκα με το θέμα δημόσια, ξευθυμίζω εδώ τις λέξεις-κλειδιά. Ανταγωνιστική, εξυπνη, βιώσιμη, πράσινη και ψηφιακή. Θα πάρουμε τα λεφτά αν οι ιδέες μας εναρμονίζονται με αυτούς τους άξονες. Θα παραθέσω άμεσα την άποψή μου με ένα παράδειγμα.

Η Κοροναϊκή είναι ένα νησί μικρότερο από την Κύπρο. Είναι ένα νησί της Μεσογείου, όπως και εμείς. Έχει ήλιο, θάλασσα και βουνά. Όπως και

εμείς. Έχουμε όμως μια μεγάλη διαφορά. Η Κοροναϊκή είναι οπαρμένη με οδικούς οδικούς. Το τρένο περνά από κάθε κορφο του νησιού. Έχουν λιγότερους νεκρούς τον χρόνο από τροχαία δυστυχήματα και λιγότερα καυσαέρια. Η αστυφιλία δεν έχει καμία σχέση με αυτό που βιώνουμε εμείς στην Κύπρο. Όμως οι Κύπριοι βαυκαλίζομαστε πως εμείς δεν μπορούμε σε τρένα, εμείς θέλουμε ιδιωτικό δίκτυο. Όταν βέβαια πάμε στο εξωτερικό, μπαίνουμε και σε τρένα και σε τρόλεϊ. Μας έμαθαν να λέμε έτσι όσοι είχαν όφελος από τις πωλήσεις αυτοκινήτων και από τη δημιουργία δρόμων.

Αμα δείτε από τον καρπό της ιδρύσεως της Κυπριακής Δημοκρατίας ποια συμφέροντα συντηρούν στα γραφεία υπουργών Συγκοινωνιών και Οικονομικών θα καταλάβετε. Άλλοι εκτός από υπουργοί ήταν και πολιτικές αυτοκινήτων και άλλοι ήταν και κατασκευαστές δρόμων. Αν δεν ήταν ακριβώς αυτό, ήταν φίλοι, κουμάρια ή συγγενείς με ιδιοκτήτες τέτοιων εταιρειών. Γιατί να δημιουργήσουν τρένο αφού θα έπρεπε να οι πωλήσεις των αυτοκινήτων και η τιμή της ασφάλτου;

Από τότε που θυμάμαι τον εαυτό μου να ασχολείται με τα κοινά, επισκεφθήκα για το θέμα σχεδόν όλους τους υπουργούς Συγκοινωνιών. Πάντα έπαρνα την ίδια απάντηση. Κάποια μελέτη είναι στα σκαριά. Μια μελέτη που κλείνει τουλάχιστον 25 χρόνια ζωής. Διερωτώμαι, δεν είχαμε τα λεφτά; Το ψάξαμε αρκετά; Σήμερα μίπως το πακέτο ανάκαμψης προέχει κάποια ευκαιρία;

Η πρότασή μου μπορεί και πρέπει να γίνει απόλυτα προσιτή. Προτείνω και' αρχών τη δημιουργία τρένου που να συνδέει Λευκωσία και Λεμεσό. Χιλιάδες άνθρωποι ημερησίως κινούνται ανάμεσα στις δυο πόλεις. Η ΕΕ στήριξη



σε υπερβητικό βαθμό τις δημόσιες συγκοινωνίες. Επιπροσθέτα στήριξη τη μεταφορά των εμπορευμάτων μόνο με τρένα και μόνο κατά τη διάρκεια της νύχτας. Στη Λεμεσό είναι το λιμάνι και η πρωτεύουσα είναι η Λευκωσία. Εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων μεταφέρονται καθημερινά με φορτηγά ανάμεσα κυρίως σ' αυτές τις πόλεις. Όλοι υποθέτουμε με ποια επιβάρυνση των δρόμων και με πόσοις τόνους καυσαερίων. Χρειάζεται βέβαια ταυτόχρονα καλή και γρήγορη μεταφορά του κόμου από τους σταθμούς στο σπίτι τους ή στη δουλειά τους.

Θα δημιουργηθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας. Μια οικογένεια θα μπορεί να εξοικονομήσει χιλιάδες ευρώ που ξοδεύει κάθε χρόνο σε βενζίνη και σε καταστροφές του αυτοκινήτου. Υπάρχουν νοικοκυριά που ξοδεύουν κάθε μήνα 200 ή και 300 ευρώ για εξόδα μετακίνησης.

Μια καλύτερη μελέτη του **ΤΕΙΑΚ** για το θέμα που πραγματεύομαι δεν ξέρω σε ποια συντάξη κατέλιξε. Η Κύπρος χρειάζεται αυτό το έργο.

*Τίτλος ευρωπαϊκός

4. 25 ΧΡΟΝΙΑ ΙΝΤΕΡΝΕΤ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

Μέσο: Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Ημ. Έκδοσης: . . . 30/08/2020 Ημ. Αποδελτίωσης: . . . 30/08/2020

Σελίδα: 16



ΑΡΘΡΟ / Του ΧΡΗΣΤΟΔΟΥΛΟΥ Α. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑ

25 χρόνια Ιντερνετ στην Κύπρο

Κλείνουν 25 χρόνια από τη λειτουργία της πρώτης υπηρεσίας Ιντερνετ στην Κύπρο. Μέχρι τότε δεν υπήρχε στην Κύπρο υπηρεσία Ιντερνετ και οι πολίτες βρίσκονταν σε πολύ μειονεκτική θέση έναντι των άλλων πολιτών της Ευρώπης. Σημειώνεται ότι στο Ηνωμένο Βασίλειο είχε ξεκινήσει εμπορικά η υπηρεσία Ιντερνετ από τον Μάρτιο του 1992 και στην Ελλάδα το 1993. Το 1995 βρισκεί την Κύπρο και το Ιράν να είναι οι μόνες χώρες που δεν υπήρχε καθόλου υπηρεσία Ιντερνετ.

Από το τέλος του 1994 άρχισαν να πυκνώνουν οι φωνές διαμαρτυρίας και διοργανώνονταν συζητήσεις με θέμα την επίτευξη της εισαγωγής του Ιντερνετ στην Κύπρο. Μετά από πιέσεις των πολιτών η CΥΤΑ κατέθεσε την άνοιξη του 1995 στη Βουλή διατίμηση για το τέλος πρόσβασης στο Ιντερνετ, το οποίο ήταν 20 φορές πιο ακριβό από το τέλος της απλής τηλεφωνίας, ζητώντας η πρόσβαση στο Ιντερνετ να χρεώνεται 5 σεντ το λεπτό.

Διλαδή ένας συνδρομητής αν ήταν συνδεδεμένος στο Ιντερνετ για μια ώρα την ημέρα θα κατέβαλε στη CΥΤΑ 90 λίρες τον μήνα (!) τηλεπικοινωνιακό τέλος και στον αντίστοιχο πάροχο Ιντερνετ 10 με 20 λίρες μηνιαία συνδρομή, αφού τότε

Σήμερα, είκοσι πέντε χρόνια μετά, η Κύπρος βρίσκεται στην ίδια μειονεκτική θέση κατέχοντας μια από τις τελευταίες θέσεις στην ΕΕ στη ψηφιακή οικονομία πολύ ακριβή και αργή υπηρεσία Ιντερνετ.

η σύνδεση γινόταν με αναλογικές τηλεφωνικές γραμμές με χρήση μόντεμ. Η CΥΤΑ εξήγησε ότι τα ακριβιά αυτά τέλη πρόσβασης θα αντιστάθιμαν την απώλεια εσόδων από τις άλλες υπηρεσίες φασέ, TELEX και X.25 καθιστώντας την Κύπρο ως τη μόνη χώρα στον κόσμο που θα είχε εικοσαπλάσιο τέλος πρόσβασης στο Ιντερνετ και αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα να μη διαδοθεί η δυνατότητα αυτή υπηρεσία στις λαϊκές μάζες και να παραμείνει μια ακριβή υπηρεσία μόνο για τις επιχειρήσεις. Το χειρότερο από όλα ήταν η παντελής έλλειψη κυπριακής παρουσίας στον κυβερνοχώρο. Αν έβρισκαν κάποιος στο Yahoo, γιατί τότε Google δεν υπήρχε, στο λήμμα Cyprus, θα έβρισκε μόνο πληροφορίες για τα κατε-



χόμενα και τη φωτογραφία του κατοικικού ηγέτη Ραούφ Ντενκτάς να φουγυράει στη θέση του Προέδρου. Η μόνη κυπριακή παρουσία στο Ιντερνετ ήταν η ιστοσελίδα δύο φοιτητών του ΜΠΤ, του Γιώργου Ζαχαρία (σημερινού President στην ΚΑΥΑΚ) και του Παναγιώτη Ζαφείρη (σημερινού πρότανα του **TEHAK**).

Παρακολουθώντας από μακριά την κατάσταση και έχοντας εμπειρία για την παντοδυναμία του «Συστήματος» στην Κύπρο, θεώρησα ότι έπρεπε να γίνει μια επανάσταση για να εξαναγκαστεί η CΥΤΑ να προσφέρει το Ιντερνετ στην Κοινωνία των Πολιτών της Κύπρου σε προσιτές τιμές. Αφού συμφωνήσαμε με τη

Hellas On Line για την πρώτη σταθερή σύνδεση με το Ιντερνετ, στις 14 Ιουλίου ο τότε αρχιεπίσκοπος Κύπρου ενέκρινε τη δαπάνη για την κάλυψη του κόστους προμήθειας του πρώτου δικτυακού εξοπλισμού και της ευθείας σύνδεσης με την Ελλάδα.

Έφερα «παράνομα» μέσα στη βολίτσα μου τον πρώτο δικτυακό εξοπλισμό, δηλαδή, χωρίς την εξασφάλιση της νεννομημένης έγκρισής από τη CΥΤΑ και κανόνισα με τον ΟΤΕ τη γρήγορη εγκατάσταση της ευθείας γραμμής στις εγκαταστάσεις του ΛΟΓΟΥ. Συνδέσαμε με το ρουτερ 32 τηλεφωνικές γραμμές που ήταν εγκατεστημένες στο ΛΟΓΟ για τη

λεψηφοφορίες, και στις 31 Αυγούστου 1995, εξηγγείλα την υπηρεσία Ιντερνετ με τέλος πρόσβασης τοπικής τηλεφωνίας και όχι με την απαγορευτική εικοσαπλάσια χρέωση που σκόπευε να επιβάλει η CΥΤΑ.

Τόση ήταν η ζήτηση της νέας υπηρεσίας που την 1η Σεπτεμβρίου 1995 οι δρόμοι γύρω από το κτίριο του ΛΟΓΟΥ είχαν γεμίσει από δεκάδες αυτοκίνητα ενδιαφερομένων που ήθελαν να εγγραφούν στη νέα αυτή υπηρεσία.

Με την ανακοίνωση της υπηρεσίας Ιντερνετ, το «Σύστημα» της Κύπρου πιάστηκε στον ύπνο και από τις αντιδράσεις μπορεί κάποιος να καταλάβει πολλά. Υπήρχαν δηλώσεις από τον τότε πρόεδρο και τον τότε γενικό διευθυντή της CΥΤΑ ότι η εισαγωγή του Ιντερνετ από το ΛΟΓΟ ήταν βήμα στα θεμέλια της CΥΤΑ και ότι υπήρχε κίνδυνος πτώχευσης της. Μέλη του Δ.Σ. της CΥΤΑ επισκέπτονταν τον τότε αρχιεπίσκοπο και του έλεγαν ότι η CΥΤΑ θα πτωχεύσει και ότι θα αδυνατεί από την πτώχευση να προσφέρει τις υπηρεσίες της στην Εθνική Φρουρά. Τα Ταχυδρομεία διαμαρτυρήθηκαν γιατί θα έχαναν έσοδα από τη διακίνηση της αλληλογραφίας λόγω της εισαγωγής του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Οι διάφοροι «οικονομολόγοι» έλεγαν στον τότε αρχιεπίσκοπο ότι

το Ιντερνετ είναι μια παγκόσμια φούσκα και ότι με την προώθηση της υπηρεσίας θα πτωχεύσει η Αρχιεπισκοπή και πολλά άλλα.

Η CΥΤΑ έκοψε τελικά τις τηλεφωνικές γραμμές πρόσβασης και αυτή η ενέργεια της προκάλεσε πολλαπλές αντιδράσεις από τους πολίτες και την τότε κυβέρνηση, με αποτέλεσμα μετά από μερικές μέρες να υπαναχωρήσει στάκτως και να αποκαταστήσει την πρόσβαση των συνδρομητών στον κόμβο του ΛΟΓΟ-ΔΙΚΥΟΥ και να προχωρήσει κανονικά η εξάπλωση του Ιντερνετ στην Κύπρο όπως σε κάθε άλλη χώρα.

Σήμερα, είκοσι πέντε χρόνια μετά, η Κύπρος βρίσκεται στην ίδια μειονεκτική θέση, κατέχοντας μία από τις τελευταίες θέσεις στην Ε.Ε. στην ψηφιακή οικονομία πολύ ακριβή και αργή υπηρεσία Ιντερνετ. Αυτό άλλωστε δόλωσε πρόσφατα και ο νέος υφυπουργός Έρευνας, Καινοτομίας και Ψηφιακής Πολιτικής της Κύπρου. Το «Σύστημα» συνεχίζει φαίνεται να παραμένει πολύ δυνατό και θα χρειαστεί φαίνεται μία νέα επανάσταση αφού αδυνατεί από μόνο του να προχωρήσει μπροστά για το καλό των πολιτών της χώρας.

Ο κ. Χριστόδουλος Α. Πρωτοπαπός είναι ανώτερος εκτελεστικός διευθυντής HELLAS SAT.

5. 1,3 ΔΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ. ΠΟΥ ΚΑΙ ΠΩΣ

Μέσο: ΠΟΛΙΤΗΣ

Ημ. Έκδοσης: . . . 30/08/2020 Ημ. Αποδελτίωσης: . . . 30/08/2020

Σελίδα: 39



1,3 δις από το Ταμείο Ανάκαμψης. Πού και πώς

Στην Ευρώπη είναι σε εξέλιξη μεγάλη συζήτηση για το πώς και το πού θα διατεθούν τα ποσά του ονομαζόμενου Ταμείου Ανάκαμψης. Και υπάρχει μεγάλη ζύμωση για τις διαδικασίες διαχείρισης τόσο μεγάλων ποσών. Η Κύπρος επωφελεείται από το Ταμείο Ανάκαμψης της ΕΕ με χορηγίες ύψους 1,3 δις. ευρώ. Θα επωφεληθεί όμως μόνο αν οι επενδύσεις στοχεύσουν σε μια ανταγωνιστική οικονομία, στην εξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη, και θα αφορούν τους τομείς της πράσινης ανάπτυξης και της ψηφιακής μετάβασης. Ας σημειώσουμε λοιπόν κατ' αρχάς καθαρά στο μυαλό μας πού πρέπει να στοχεύουν οι επενδύσεις που θα επιχειρήσουμε να κάνουμε.

Αλλιώς, απλά δεν θα έρθουν τα λεφτά. Έχω να καταθέσω δύο ιδέες. Πριν όμως θεωρώ πολύ σημαντικό να πω πως είναι λανθασμένες οι φωνές που καταγγέλλουν ότι δήθεν αυτές οι χορηγίες θα αποτελέσουν ένα νέο είδος μνημονίου. Αυτές οι φωνές πυροδοτούνται από έναν μάλλον ενστικτώδη ανειρωπαϊσμό. Και χωρίς την αναγκαία περίσκεψη. Αν στην Κύπρο αφεθεί η διαχείριση αυτών των τεράστιων ποσών στην κυβέρνηση, τότε εύκολα η κυβέρνηση Αναστασιάδη μπορεί να μετεξελεχθεί σε καθεστώς. Ας θυμηθούμε εδώ ότι μιλάμε για χίλια τριακόσια εκατομμύρια. Εμείς πρώτοι θα έπρεπε να αναζητήσουμε την αναγκαία

εποπεία. Αντίθετα, λοιπόν, πρέπει να επιμελούμε σε εθνική διαχείριση των ποσών αυτών.

Η πρώτη ιδέα

Εδώ είναι η πρώτη ιδέα που καταθέτω. Είναι ανάγκη να δημιουργηθεί άμεσα μια εθνική ομάδα ειδικών, η οποία να αναλάβει την ευθύνη κατάθεσης ιδεών, αλλά και ελέγχου στην υλοποίηση. Ομάδα ειδικών, πέρα από τα κόμματα, με επιστήμονες, οικονομολόγους αλλά και ανθρώπους των γραμμάτων. Άλλωστε, όπως είναι γνωστό, η οικονομία είναι πολύ σοβαρή υπόθεση για να αφεθεί μόνο στους οικονομολόγους. Μια τέτοια επιτροπή μπορεί να είναι υπόλογη σε ανεξάρτητους θεσμούς της Δημοκρατίας. Αν αυτό είναι αδύνατο μπορούμε να επεξεργαστούμε ιδέες από άλλες χώρες της Ευρώπης όπου αναπτύσσεται μεγάλη συζήτηση για το θέμα. Εν πάση περιπτώσει απ' ό,τι μαθαίνω πολύ λίγα κράτη θα αφηθούν τη διαχείριση αυτών των ποσών στις κυβερνήσεις τους. Αυτή είναι η πρώτη ιδέα που υποβάλλω.

Η δεύτερη ιδέα

Η δεύτερη ιδέα αφορά συγκεκριμένη πρόταση επένδυσης. Χρειάζεται όμως περισσότερη ανάλυση αλλά θα προσπαθήσω να είμαι πολύ συγκεκριμένος και ει δυνατόν λακωνικός, αφού και στο παρελθόν ασχολήθηκα με το θέμα δημόσια. Αναφέρομαι (για όσους θέλουν να ανατρεθούν) σε άρθρο γραφία μου με τίτλο "Η Κορσική και εμείς" που δημοσιεύτηκε στις εφημερίδες ήδη από τις 30 Αυγούστου του 2016.

Υπενθυμίζω εδώ τις λέξεις κλειδιά. Ανταγωνιστική, εξυπνη, βιώσιμη, πράσινη και ψηφιακή. Θα πάρουμε τα λεφτά αν οι ιδέες μας εναρμονίζονται με αυτούς τους όρους. Θα παραθέσω άμεσα την άποψή μου με ένα παράδειγμα. Η Κορσική είναι ένα νησί μικρότερο από την Κύπρο. Είναι ένα νησί της Μεσογείου όπως και εμείς. Έχει ήλιο, θάλασσα και βουνά. Όπως και εμείς. Έχουμε όμως μια μεγάλη διαφορά. Η Κορσική είναι σπαρμένη με σιδηροτροχιές. Το τρένο περνά από κάθε χωριό του νησιού. Έχουν λιγότερους νεκρούς τον χρόνο από τροχαία δυστυχήματα και λιγότερα καυσάερα. Η αστυφιλία δεν έχει καμία σχέση με αυτό που βιώνουμε εμείς στην Κύπρο. Όμως οι Κύπριοι βαυκαλιζόμαστε πως εμείς δεν μπαίνουμε σε τρένα, εμείς θέλουμε ιδιωτικό όχημα. Όταν βέβαια πάμε στο εξωτερικό, μπαίνουμε και σε τρένα και σε τρόλεϊ. Μας έμαθαν να λέμε έτσι όσοι είχαν όφελος από τις πωλήσεις αυτοκινήτων και από τη δημιουργία δρόμων.

Άμα δείτε από τον καιρό της ίδρυσης της Κυπριακής Δημοκρατίας ποια συμφέροντα συνυπήρχαν στα γραφεία υπουργών Συγκοινωνιών και Οικονομικών θα καταλάβετε. Άλλοι εκτός από υπουργοί ήταν και πωλητές αυτοκινήτων και άλλοι ήταν και κατασκευαστές δρόμων. Αν δεν ήταν ακριβώς αυτό, ήταν φίλοι, κουμπάροι ή συγγενείς με ιδιοκτήτες τέτοιων εταιρειών. Γιατί να δημιουργήσουν τρένο αφού θα έπεφταν οι πωλήσεις των αυτοκινήτων και η τιμή της ασφάλτου;

Από τότε που θυμάμαι τον εαυτό μου να ασχολείται με τα κοινά επισκέφθηκα για το θέμα σχεδόν

όλους τους υπουργούς Συγκοινωνιών. Πάντα έπαιρνα την ίδια απάντηση. Κάποια μελέτη είναι στα σκαριά. Μια μελέτη που κλείνει τουλάχιστον 25 χρόνια ζωής. Διερωτώμαι, δεν είχαμε τα λεφτά; Το ψάξαμε αρκετά; Σήμερα μήπως το πακέτο ανάκαμψης προάγει κάποια ευκαιρία;

Η πρότασή μου μπορεί και πρέπει να γίνει απόλυτα προσδιορισμένη. Προτείνω κατ' αρχάς τη δημιουργία τρένου που να συνδέει Λευκωσία και Λεμεσό. Χιλιάδες άνθρωποι πηγαυόερχονται καθημερινά ανάμεσα στις δυο πόλεις. Η ΕΕ στηρίζει σε υπερθετικό βαθμό τις δημόσιες συγκοινωνίες. Επιπρόσθετα στηρίζει τη μεταφορά των εμπορευμάτων μόνο με τρένα και μόνο κατά τη νύχτα. Στη Λεμεσό είναι το λιμάνι και η πρωτεύουσα είναι η Λευκωσία. Εκατομμύρια τόνοι εμπορεύματα μεταφέρονται καθημερινά με φορτηγά ανάμεσα κυρίως σε αυτές τις πόλεις. Όλοι υποθέτουμε με ποια επιβάρυνση των δρόμων, και με πόσους τόνους καυσάερα. Χρειάζεται βέβαια ταυτόχρονα καλή και γρήγορη μεταφορά του κόσμου από τους σταθμούς στο σπίτι τους ή στη δουλειά τους. Θα δημιουργηθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας. Θα εξοικονομήσει η οικογένεια χιλιάδες ευρώ που ξοδεύει κάθε χρόνο στη βενζίνη και στη φθορά του αυτοκινήτου. Υπάρχουν νοικοκυριά που ξοδεύουν κάθε μήνα διακόσια ή και τριακόσια ευρώ για εξοδα μετακίνησης. Μια παλαιότερη μελέτη του **ΤΕΤΙΑΚ** για το θέμα που πραγματευόμαι δεν ξέρω σε ποια σφύρα κατέληξε. Η Κύπρος χρειάζεται αυτό το έργο.

**Πρώην ευρωβουλευτή (2009-2019)
talish@gmail.com*



Του Τάκη Χατζηγεωργίου*



Εγκαταστάσεις ζωικών αποβλήτων χωρίς πολεοδομικές άδειες

Ανυπόφορη η κατάσταση στο Κέντρο Φιλοξενίας Προσφύγων Κοφίνου

Του
Κωστή Πιπταλιούδη

Σε δημόσια ακρόαση που διεξήχθη στις 21 Ιουλίου στην αίθουσα Πολλαπλής Χρήσης του Τμήματος Γεωργίας, με θέμα την εξέταση χορήγησης άδειας βιομηχανικών εκπομπών στην εταιρεία «Α.Τ.Ι. Ενβιτοindustrials Ltd» για την εγκατάσταση επεξεργασίας ζωικών υποπροϊόντων στην Κοφίνου, διαφάνηκε ότι η εν λόγω εταιρεία δεν κατέχει την απαιτούμενη πολεοδομική άδεια.

Στην ακρόαση τέθηκαν τα πολύ σοβαρά προβλήματα που πηγάζουν από τη μη τήρηση των τεχνικών προδιαγραφών που έπρεπε να πληρούνται από το ξεκίνημα των εργασιών της εταιρείας. Σημειώνεται ότι η τελική απόφαση για παραχώρηση πολεοδομικής άδειας στην εν λόγω εταιρεία θα ανακοινωθεί εντός του φθινοπώρου, καθώς τον Σεπτέμβριο θα συσταθεί ειδική επιτροπή η οποία θα εξετάσει όλες τις παραμέτρους και απόψεις που κατατέθηκαν. Αναμένεται να ετοιμαστούν συγκεκριμένοι όροι εντολής για την Επιτροπή, η οποία θα συγκεντρώνει όλη την αλληλογραφία που υπάρχει σε σχέση με το εργοστάσιο, καθώς και τις θέσεις και απόψεις τόσο της συγκεκριμένης εταιρείας όσο και όλων των επηρεαζόμενων πλευρών.

Πρόβλημα δυσοσμίας και ερωτηματικά για τις επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων θέτουν οι τρινη κοινοτάρχες

«Στην παρούσα φάση η κατάσταση έχει βελτιωθεί, όμως το πρόβλημα της δυσοσμίας συνεχίζει να υπάρχει και αφορά όλους τους διαμένοντες της Κοφίνου, αλλά κυρίως τους αιτούντες που βρίσκονται στο Κέντρο Φιλοξενίας Προσφύγων», ανέφερε στη «Χαραυγή» η κοινοτάρχης Κοφίνου, Δέσπω Χαραλάμπους.

Τόνισε ότι η οχληρία και η δυσοσμία που προέρχεται από τις εγκαταστάσεις των τριών εργοστασίων της εταιρείας έχει αλλάξει την ζωή των κατοίκων και των εργαζομένων στη γύρω περιοχή.

«Δεν γίνεται εν έτει 2020», τόνισε η Δέσπω Χαραλάμπους, «να υπάρχει αυτή η δυσοσμία, της οποίας δεν γνάρζουμε ακριβώς τις επιπτώσεις που μπορεί να προκαλέσει στην υγεία και αυτό είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό». «Ελπίζουμε ότι στο άμεσο μέλλον η εταιρεία να προβεί σε όλες τις απαιτούμενες διευθετήσεις, ούτως ώστε να επιλυθεί αυτό το πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε ως κοινότητα εδώ και κάποια χρόνια», πρόσθεσε η κα Χαραλάμπους.

Σε τοποθέτησή τους στη δημόσια ακρόαση, οι κοινοτάρχες Μενόγιας και Αγγελισίδων, Σωτήρης Ανδρέου και Σταύρος Νικολάου αντίστοιχα, καίρησαν τις βελτιώσεις που έχουν γίνει από την εταιρεία, έχοντας ως αποτέλεσμα την ελάττωση της δυσοσμίας. Παράλληλα, όμως, έκαναν έκκληση προς την εταιρεία όπως προχωρήσει στην τοποθέτηση ειδικών φίλτρων, ικανών να εκπνεδύνουν τις δυσάρεστες οσμές.

Συμπεράσματα μελέτης του ΤΕΠΑΚ

Ο διευθυντής του Κέντρου Φιλοξενίας Προσφύγων Κοφίνου, Ανδρέας Βαρνάβα, σε τοποθέτησή του ανέφερε ότι συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές θα έπρεπε να είχαν εφαρμοστεί πριν την έναρξη της λει-



Συστήνεται ειδική επιτροπή τον Σεπτέμβριο και ανακοινώνονται αποφάσεις εντός φθινοπώρου

τουργίας του εργοστασίου. «Τα προβλήματα της δυσοσμίας και της οχληρίας τα βιώνουμε επί καθημερινής βάσεως, τόσο εμείς οι εργαζόμενοι στο Κέντρο όσο και οι αιτούντες, όπου μεταξύ άλλων διαμένουν παιδιά και έγκυες γυναίκες».

Υπευθυμίζεται ότι το **Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου** εκπόνησε τον περασμένο χρόνο σχετική μελέτη για τις επιπτώσεις που προκαλούνται από τη λειτουργία της εν λόγω εγκατάστασης.

Συγκεκριμένα, στα τελικά συμπεράσματα της μελέτης υπογραμμίζεται, μεταξύ άλλων, ότι το αίσθημα δυσοσμίας στην περιοχή φαίνεται να οφείλεται σε συγκεκριμένες ενώσεις ζωικής προέλευσης, οι οποίες πιθανότατα προέρχονται από τις διεργασίες επεξεργασίας ζωικών αποβλήτων που πραγματοποιούνται στην περιοχή. Κατά την περίοδο που παρατηρήθηκε αισθητή δυσοσμία στους χώρους ανιχνεύθηκαν σημαντικές συγκεντρώσεις πτητικών οργανικών ενώσεων που κατατάσσονται ως επικίνδυνες ή και δύσοσμες, τόσο εντός του περιφραγμένου χώρου στο Κέντρο Υποδο-

χής και Φιλοξενίας αιτητών ασύλου στην Κοφίνου όσο και πλυσίων των εργοστασίων επεξεργασίας αποβλήτων που βρίσκονται στην περιοχή.

Η μελέτη προσθέτει ότι έχουν τακτοποιηθεί ενώσεις ανθρωπογενούς (κυρίως βιομηχανικής) προέλευσης που θεωρούνται τοξικές, όπως θειούχες ενώσεις, ορισμένες ορμόνες και τα παράγωγά τους, καθώς και αρωματικό υδρογονάνθρακες, επισημαίνοντας παράλληλα ότι οι συγκεντρώσεις των ενώσεων αυτών θα έπρεπε να ήταν μηδενικές.

Μ. Παφίτη: Οι πρακτικές των εργοστασίων προσκρούουν στον περί Μόλυνσης Νερού Νόμο

Η Μαριάννα Παφίτη, ακτιβίστρια και εθελόντρια του Σχολείου της Κυριακής στην Κοφίνου, σε δηλώσεις της στη «Χ» ανέφερε ότι τα ευρήματα της μελέτης που εκπονήθηκε από επιστημονική ομάδα του **ΤΕΠΑΚ** για τους ρύπους που παράγουν τα εργοστάσια αντιβαίνουν τις διατάξεις δύο ποινικών κωδικών που ρυθμίζουν την έννομη λειτουργία τους κράτους.

Σύμφωνα με την κα Παφίτη, οι πρακτικές των εργοστασίων προσκρούουν στον περί Μόλυνσης Νερού Νόμο, ο οποίος υπογραμμίζει ότι «όποιοι εκούσια αλλοιώνει ή

μολύνει το νερό δημόσιας πηγής ή υδατοδεξαμενής, έτσι ώστε αυτό να γίνεται λιγότερο κατάλληλο για τη συνθησιμένη του χρήση, είναι ένοχος πλημμελήματος», καθώς επίσης και στον περί Μόλυνσης της Ατμόσφαιρας Νόμο, όπου αναφέρει ότι «όποιοι εκούσια μολύνει την ατμόσφαιρα σε οποιοδήποτε χώρο, έτσι ώστε αυτή να γίνεται επιβλαβής στην υγεία προσώπων που κατοικούν ή διεξάγουν εργασία στη γειτονική περιοχή ή που χρησιμοποιούν δημόσια διάβαση, είναι ένοχος πλημμελήματος».

Έκθεση και από την Επίτροπο Διοικήσεως

Η κα Παφίτη ανέφερε επίσης ότι «το πρόβλημα της έντονης οχληρίας και δυσοσμίας λόγω καύσης και επεξεργασίας ζωικών αποβλήτων από εργοστάσια στην Κοφίνου καταγράφει σε έκθεσή της και η Επίτροπος Διοικήσεως, Μαρία Στυλιανού-Λοττίδη, η οποία είναι και Επίτροπος Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και ο λόγος της έχει διπλή βαρύτητα. Η Επίτροπος ζήτησε την άμεση επίλυση του προβλήματος με την εμπλοκή και το συντονισμό όλων των αρμόδιων Αρχών και τώρα βρισκόμαστε στο περίμενο», κατέληξε.

Δαπανήθηκαν πολλά χρήματα για βελτιώσεις

Από την πλευρά του, εκπρόσωπος της εταιρείας ανέκρουσε όλες τις κατηγορίες, δηλώνοντας ότι βρίσκονται καθημερινά σε επιφυλακή εργαζόμενοι του εργοστασίου για την αντιμετώπιση οποιωνδήποτε προβλημάτων προκύπτουν. Αντίετα δε ότι η εταιρεία δαπάνησε αρκετές δεκάδες χιλιάδες ευρώ για την αντιμετώπιση των δυσάρεστων οσμών αλλά και για την οχληρία και ζήτησε τη συνεργασία και την κατανόηση όλων των εμπλεκόμενων μερών για να συνεχιστεί το έργο.

Σε σχετική ερώτηση που του τέθηκε από εκπρόσωπο του Υπουργείου Εσωτερικών, εάν εφόσον η εταιρεία κατέχει την απαραίτητη πολεοδομική άδεια, ο εκπρόσωπος της εταιρείας απάντησε πως δεν την κατέχει, αλλά θα την αποκτήσει στους επόμενους μήνες προβαίνοντας σε όλα τα απαραίτητα μέτρα.

