

Σαν το γεφύρι της Άρτας έχει καταστήσει η περίφημη σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της κοινοπραξίας ΤΑΥΕΥΡΟ για το έργο της εκτροπής του Αχελώου. Έγκυρες πληροφορίες που σκάνε κάθε τόσο στις εφημερίδες λένε ότι οι δύο πλευρές τα έχουν βρει και ότι η σύμβαση πάει στη Βουλή...

**ΟΜΩΣ**, η σύμβαση, που σύμφωνα με επίσημες δηλώσεις έπρεπε να είναι έτοιμη από την αρχή του χρόνου και τα έργα να άρχιζαν από το Φεβρουάριο, συνεχώς τρενάρει... Το έργο της εκτροπής του Αχελώου είναι έμπνευση της δεκαετίας του '30 που επανήλθε σοβαρά τη δεκαετία του '80. Με τα πολλά έγινε ένας διεθνής διαγωνισμός και η μοναδική προσφορά που υποβλήθηκε έκανε σχεδόν τρία χρόνια να ανοιχτεί, από το φόβο του πολιτικού κόστους. Τι συμβαίνει λοιπόν;

Σύμφωνα με πληροφορίες, το τίμημα των έργων που θα παραδοθεί «με το κλειδί στο χέρι» διαμορφώθηκε τελικά στα 83 δισ. δρχ. (τιμές '89). Η σύμβαση περιλαμβάνει κι ένα παράρτημα που προβλέπει ότι για ορισμένα τμήματα του έργου, όπου υπάρχει αβεβαιότητα για το κόστος, εάν υπάρξει υπέρβαση του κόστους, τότε θα ισχύσει γι' αυτό το σύστημα «με τιμή μονάδας».

**ΟΜΩΣ**, παρά τις πληροφορίες που θέλουν τη διαπραγμάτευση να έχει κλείσει, μαθαίνουμε πως η ιστορία έχει συνέχεια. Ο αρμόδιος υπουργός Εθνικής Οικονομίας Αρσιτείδης Τσιτλάκος κρατάει τη διαπραγμάτευση ανοικτή σε ΔΥΟ σημεία:

★ Το ένα είναι για το τίμημα, που θέλει να το κατεβάσει ακόμα ένα δισ. και να το πάει στα 82 δισ. δρχ. Να θυμίσουμε πως οι αρχικές διαπραγματεύσεις είχαν ξεκινήσει γύρω στα 120 δισ. δρχ. σε σταθερές τιμές '89, έπεσαν στα 96 και αργότερα στα 85 δισ. δρχ. Ενώ η τελευταία συμφωνία το έχει κατεβάσει στα 83.

★ Το δεύτερο αφορά στο παράρτημα. Ο Τσιτλάκος δέχεται τη λογική του, υπό τον όρο ότι θα μπει ένα πλαφόν και το Δημόσιο θα έχει πάντα τον τελικό λόγο.

**ΑΥΤΟ** είναι από τη μια πλευρά σωστό, γιατί δεν υπάρχουν οριστικές μελέτες για τα έργα και μπορεί να βγει η κοινοπραξία και να του πει πως το τάδε φράγμα δεν πρέπει να γίνει εδώ, αλλά εκεί, και να του ανατρέψει πλήρως τον προϋπολογισμό... Από την άλλη, η κοινοπραξία έχει πεστεί πολύ, λένε άνθρωποι της αγοράς. «Παίζεται ένα ψυχολογικό παιχνίδι στα όρια του», λένε.

★ Να θυμίσουμε ότι το κείμενο της σύμβασης είναι προϊόν πολυήμερων και σκληρών διαπραγματεύσεων που διεξήγαγε ομάδα εμπειρογνομόνων υπό το γενικό γραμματέα του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας Γ. Βλάχο και υπό την καθοδήγηση του Τσιτλάκου, ο οποίος είχε και την πολιτική ευθύνη. Κατά πληροφορίες, δύο φορές οι διαπραγματεύσεις κινδύνευαν να τιναχτούν στον αέρα, εξ αιτίας της εμμονής της πλευράς του Δημοσίου να συντάξει μια σύμβαση χωρίς κενά.

★ Να θυμίσουμε επίσης πως είχε δημιουργηθεί θόρυβος από διάφορες πλευρές γύρω από τη διαπραγμάτευση, σχετικά με το εύλογο τίμημα του έργου.

**ΠΩΣ** από την ιστορία κρύβονταν βέβαια τα εργολαβικά συμφέρο-

# Σκάλωσε για άλλη μια φο

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΑΥΕΥΡΟ — ΣΟΒΙΕΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ (General Sponsor: TAYLOR WOODROW INTERNATIONAL LIMITED)	
Α/Α ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ
<b>ΚΥΡΙΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>	
1. TAYLOR WOODROW INTERNATIONAL LIMITED	ΑΓΓΛΙΚΗ
2. PHILIPP HOLZMANN AKTIENGESELLSCHAFT	ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ
3. ASTALDI SPA	ΙΤΑΛΙΚΗ
4. FOUGEROLLE / FOUGEROLLE INTERNATIONAL SA	ΓΑΛΛΙΚΗ
5. RECCHI SPA	ΙΤΑΛΙΚΗ
<b>ΕΣΣΔ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ</b>	
6. v/o TECHNOPROMEXPORT (USSR)	ΕΣΣΔ
7. v/o SELKHOZPROMEXPORT (USSR)	ΕΣΣΔ
<b>ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ</b>	
8. v/o STROJEXPORT	ΤΣΕΧΟΣΛ.
<b>ΕΛΛΗΝΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ</b>	
9. Κ. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
10. ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΩΝ Α.Ε.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
11. ΜΕΤΩΝ Α.Ε.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
12. ΑΕΓΕΚ Α.Ε.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
13. ΔΟΚΑΤ Α.Ε.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
14. ΙΡΙΣ Α.Ε.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
15. ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
16. ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
17. ΤΕΒ Α.Σ.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
18. ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ Α.Ε.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
<b>ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ</b>	
19. SIR WILLIAM HALCROW & PARTNERS LTD	ΑΓΓΛΙΚΗ
20. BINNIE & PARTNERS	ΑΓΓΛΙΚΗ
21. SIR M. MACDONALD & PARTNERS	ΑΓΓΛΙΚΗ
22. TATE & LYLE AGRIBUSINESS	ΑΓΓΛΙΚΗ
23. ΑΔΚ (ΑΡΩΝΗΣ - ΑΡΕΤΑΣ - ΚΑΡΑΥΤΗΣ) Α.Ε.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
<b>ΤΡΑΠΕΖΕΣ</b>	
24. MIDLAND BANK plc	ΑΓΓΛΙΚΗ
25. MORGAN BRENFELL & Co LTD	ΑΓΓΛΙΚΗ

να των ελληνικών εταιρειών που θα έπαιρναν ως υπεργολάβοι κομμάτια του έργου. Αρχικά η ΤΑΥΕΥΡΟ είχε παρουσιάσει μια ομάδα ελληνικών εταιρειών (βλέπε ΠΙΝΑΚΑ) ως υπεργολάβους.

**ΠΟΛΛΕΣ** εταιρείες τότε, που δεν πίστεψαν ότι θα γίνει το έργο, δεν έδειξαν ενδιαφέρον. Όταν όμως δρομολογήθηκε η υπόθεση της εκτροπής του Αχελώου, όσοι είχαν μείνει απ' έξω άρχισαν να αμφισβητούν τις διαδικασίες. Τότε ήταν που 14 εταιρείες έστειλαν επιστολή στον Τσιτλάκο παρεμβαίνοντας στα πράγματα. Οι εταιρείες αυτές ήταν:

- ΑΘΗΝΑ ΑΕΤΒΤΕ
- ΑΚΤΩΡ Α.Ε.
- ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε.
- ΤΕΓΚ Α.Ε.
- ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.
- ΚΑΣΤΩΡ Α.Ε.
- ΑΓΤΙ - ΚΑΤ ΑΤΕ
- ΓΝΩΜΩΝ ΑΤΕ
- ΕΡΓΟΤΕΑΜ ΑΤΕ
- ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ Α.Ε.
- ΑΤΕΜΚΕ ΑΤΕ
- ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ Α.Ε.
- ΤΕΡΝΑ Α.Ε.
- ΒΥΡΩΠΑΪΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.

**ΕΤΣΙ**, όπως ήταν φυσικό, δημιουργήθηκαν νέες προστριβές και καθυστέρηση. Το υπουργείο έριξε το μαλακί στην κοινοπραξία, η οποία άρχισε διαπραγματεύσεις με τους ελληνες υπε-

ργολάβους. Κάποιοι νέοι μπήκαν στη δουλειά και κάποιοι φαίνεται ότι βγαίνουν από το παιχνίδι. Γεγονός που σημαίνει νέες δυσανεκτικές... Πάντως, η εικόνα ακόμη δεν έχει ξεκαθαρίσει και η μάχη των υπεργολάβων συνεχίζεται με νύχια και με δόντια...

**Η ΥΠΟΘΕΣΗ** της εκτροπής του Αχελώου, που έχει επικριθεί από οικολόγους, είναι ακόμα ανοιχτή στο θέμα της κοινοτικής χρηματοδότησης. Η ΕΟΚ δεν γουστάρει με τίποτα τη λεγόμενη δευτεροφάση του έργου (που δεν έχει δημοπρατηθεί) και που αφορά στην αγροτική διάσταση της εκτροπής. Όμως, το ενεργειακό κομμάτι που τώρα κατασκευάζεται — έχουν ήδη δαπανηθεί περί τα 30 δισ. δρχ. — το γουστάρει μέχρι Παναγίας! Προ μηνών, μάλιστα, ο επίτροπος Μπρους Μιλαν πήγε με ελικόπτερο στα έργα και υποσχέθηκε στον Τσιτλάκο ότι θα αυξήσει την κοινοτική συμμετοχή, με το δεύτερο πακέτο Ντελάρ, κι αυτό μολονότι που διάφοροι κύκλοι πείζουν να μείνει εκτός κοινοτικής χρηματοδότησης το έργο, το οποίο ήδη χρηματοδοτείται από τα ΜΟΠ...

Πάντως κάποιος επιμένει στην άποψη ότι το έργο δεν θα πρέπει να προχωρήσει. Συγκεκριμένα, ένα κατηγορηματικό «όχι», μαζί με μια «άλλη άποψη» για την πολυδιαφημισμένη εκτροπή του Αχελώου, διατυπώνει η «Επιτροπή Αγρινιωτών για το Περιβάλλον».

**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ**, που τα τελευταία

## Δεν αρέσει στους εργολάβους η επιδίωξη του Δημοσίου να έχει τον τελικό λόγο!

χρόνια πρωτοστατεί στην επίσημανση οικολογικών προβλημάτων στην Αιτωλοακαρνανία και είχε παίξει σημαντικό ρόλο στη ματαιώση των σχεδίων για την κατασκευή εργοστασίου καύσεως τοξικών αποβλήτων από τη CBI στον Αστακό, υποστηρίζει ότι το έργο δεν θα πρέπει να προχωρήσει για τους εξής λόγους:

● Θα εντείνει τις ήδη μεγάλες περιφερειακές ανισότητες ανάμεσα στην ήδη αναπτυγμένη ανατολική Ελλάδα (Θεσσαλία) και τη συγκριτικά υπανάπτυκτη Αιτωλοακαρνανία.

● Θα έχει ολικό κόστος που θα ξεπεράσει το 1,3 τρισ. δραχμές.

● Θα αποφέρει για μια σειρά από λόγους έσοδα πολύ μικρότερα απ' αυτά που υπολογίζουν οι εγκέφαλοι του ΥΠΕΘΟ.

● Θα έχει περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο δέλτα του ποταμού.

**ΝΑ, ΟΜΩΣ**, τι αναφέρει για το κάθε ένα από τα παραπάνω θέματα η «Επιτροπή Αγρινιωτών για το Περιβάλλον» στη «μελέτη» που έχει ετοιμάσει για την υπόθεση της εκτροπής του Αχελώου.

**1** Για τους άναπτυξιακούς στόχους του έργου: «Θα λέγαμε πως φιλοσοφία του έργου είναι η διύρυνση των περιφερειακών ανισοτήτων, αφού σκοπεύει στην περαιτέρω ανάπτυξη μιας ήδη ανεπτυγμένης (με τα ελληνικά δεδομένα) περιοχής δηλαδή της Θεσσαλίας και την περαιτέρω υπανάπτυξη μιας άλλης, ήδη υπανάπτυκτης, δηλαδή της Αιτωλοακαρνανίας. Ίδου μια γρήγορη σύγκριση των δύο περιοχών.

**α. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ** (Θεσσαλία) 1. Άρτιο οδικό δίκτυο. 2. Άρτιο σιδηροδρομικό δίκτυο. 3. Άρτιο αεροπορικό δίκτυο. 4. Τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια (Πειραιάς, Βόλος, Θεσσαλονίκη κ.λπ.). 5. Βαριά βιομηχανία. 6. Αρδύεται ήδη το 45% του θεσσαλικού κάμπου (33% σύνολο της χώρας). 7. Από τα υψηλότερα κατά κεφαλήν εισοδήματα. 8. Συνεχής πληθυσμιακή αύξηση λόγω οικονομικών δυνατοτήτων.

**β. ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ** (Αιτωλοακαρνανία) 1. Άθλιο οδικό δίκτυο και επιπλέον αποκομμένη από τη λοιπή Ελλάδα (Ρίο - Αντίρριο, Εγνατία, Άρτα - Τρίκαλα. Ανακατασκευή του δρόμου Αγρινίου - Καρπενησίου). 2. Κατάργηση της μοναδικής σιδηροδρομικής γραμμής Αγρινίου - Κρυσσινίου, όταν οι Ιταλοί εδώ και 50 χρόνια προωθούσαν την επέκτασή της προς Ήπειρο - Αλβανία. 3. Κατάργηση του αεροδρομίου του Αγρινίου. 4. Ανύπαρκτη εμπορική κίνηση στα λιμάνια της, πλην των Πατρών. 5. Παντελής έλλειψη βαριάς βιομηχανίας, ενώ προχωράει με γοργούς ρυθμούς η αποβιομηχάνιση της Πάτρας (Λαδόπουλος, Πειραι-

κή - Πατραϊκή, Pirelli κ.λπ.). 6. Αρδύεται το 60% των καλλιεργούμενων εδαφών και ευτυχώς, γιατί η γεωργία συμμετέχει κατά 45% στη διαμόρφωση του κατά κεφαλήν εισοδήματος (22% για τη Θεσσαλία). 7. Κατά κεφαλήν εισόδημα στον αιτωλοακαρνανό το 78% του κατά κεφαλήν εισοδήματος του ελληνικού. 8. Συνεχής πληθυσμιακή μείωση, πλην της τελευταίας απογραφής, κατά την οποία σημειώθηκε μικρή αύξηση».

**2** Για το κόστος του έργου: «Το έργο αρχικά το είχαν προϋπολογίσει σε 250 δισ. δρχ., αλλά τελικά έφτασε στα 600 δισ. (προσφορά της Ταυευρο) η οποία και προωθείται μερικώς. Υπάρχουν, όμως, μελετητές που εκτιμούν το κόστος του όλου έργου στο 1 τρισ. (Σ.Σ.: γίνεται αναφορά στο συνολικό κόστος του έργου και όχι στο κόστος του τμήματός του που έχει δημοπρατηθεί). Στην εφημερίδα "Το Ποντίκι" 9.1.92, σε άρθρο αναδημοσίευση από τον "Economist" αναφέρεται ως κόστος ολικό το ποσό των 1,3 τρισ. δρχ. Είναι δε γνωστό σε όλους ότι τα έργα στην Ελλάδα στοιχίζουν τελικά 3-6 φορές περισσότερο. Το τεράστιο οικονομικό κόστος, αλλά και το οικολογικό, αφού θ' ανατραπεί η ισορροπία όλης της κεντρικής Ελλάδας, κάνουν αδιανόητο το γεγονός να προχωρήσει αυτό το έργο με προχειρότητες. Δυστυχώς, όμως, το έργο προχωράει χωρίς καμία σοβαρή οικονομική μελέτη, αλλά ούτε και περιβαλλοντική και θα είναι δυστύχημα στη σημερινή εποχή να προβούμε σε έργα αβδηρτισμού που θα έχουν μάλιστα τόσο μεγάλες και πολλαπλές επιπτώσεις για πολλές γενεές ελλήνων».

**3** Για τα αναμενόμενα οικονομικά οφέλη από την εκτροπή: «Το ΥΠΕΘΟ έχει ανακοινώσει τα εξής κέρδη που θα προκύψουν από την εκτροπή: 1) 9 δισ. από διάθεση νερού για βιομηχανική και οικιακή χρήση. 2) 10δισ. από αύξηση παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και 3) 150 δισ. από γεωργική παραγωγή».

★ Στην πρώτη περίπτωση το ποσό των 9 δισ. δραχμών για 80 εκατομ. κυβικά νερό, που θα πάει για οικιακή και βιομηχανική χρήση είναι υπέρογκο, αφού έτσι το νερό θα κοστολογείται στην όντως φανταστική τιμή των 112,5 δρχ. κατά κυβικό. Με το νόμο 1739/87 παρέχεται η δυνατότητα στον αρμόδιο υπουργό, όχι μόνο της επιβολής συμβολικής τιμής στο νερό, αλλά ακόμη και της παροχής του δωρεάν όταν είναι για εξυπηρέτηση υδρευτικών αναγκών. Έτσι την περίπτωση αυτή την αγνοούμε εντελώς σαν έσοδο εντελώς ασήμαντο.

★ Για τη δεύτερη περίπτωση ήδη έχουμε παραθέσει στοι-

# Ρά το έργο του Αχελώου!



χεια που αποδεικνύουν ότι όχι μόνο δεν θα υπάρξει αύξηση παραγωγής ενέργειας αλλά αντίθετα θα υπάρξει μείωσή της κατά 231 εκατ. ΚWh/έτος. Η τελική απώλεια σε δραχμές για τη ΔΕΗ θα είναι πολύ μεγαλύτερη αφού θα παράγεται κυρίως φτηνή ενέργεια βάσης και όχι πολύτιμη ενέργεια αιχμής και θα είναι 15 δισ. δρχ. ετησίως.

**ΓΙΑ ΤΑ ΚΕΡΔΗ** από γεωργική παραγωγή έχουμε να πούμε τα εξής. Η μέγιστη ποσότητα νερού που μπορεί να εκτραπεί προς τη Θεσσαλία είναι 1,5 δισ. κυβικά/έτος (τόση ήταν κατά μέσο όρο η ποσότητα του νερού στη θέση Συκιά κατά την περίοδο 1950-84). Ως επιπλέον ποσότητα εκτροπής όμως, με τα σημερινά υδρολογικά δεδομένα 1985-91, μπορούμε να θεωρήσουμε το 1-1,1 δισ. κ.μ. Με τις ποσότητες αυτές θα αρδευτούν τελικά λιγότερα από 1,5 εκατομμύριο στρέμματα, διότι θα υπάρχουν πολύ μεγάλες απώλειες από διαφυγές στις λίμνες αποθήκευσης και στα δεκάδες χιλιόμετρα των αρδευτικών αυλάκων, καθώς και από εξατμίσεις στα ίδια σημεία. Θα πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας πως με τα νερά αυτά στη Θεσσαλία θ' αρδευτεί και ένας σημαντικός αριθμός στρεμμάτων που ήδη αρδεύονται από πολύ βαθιές γεωτρήσεις. Με την άρδευση λοιπόν, έστω και 1,5 εκατομ. στρεμ. θα πρέπει να έχουμε μια απόδοση καθαρή κατά στρέμμα 100.000 δρχ. πλέον της αξίας των ήδη παραγομένων προϊόντων, για να φτάσουμε στα 150 δισ. δρχ./έτος που αναφέρει το ΥΠΕΘΟ ως κέρδος από γεωργική παραγωγή. Τέτοιες καλλιέργειες όμως είναι ελάχιστες και σε μικρή μόνο έκταση μπορούν ίσως να καλλιεργηθούν. Τα προϊόντα που κύρια θα καλλιεργηθούν στη Θεσσαλία και μετά την εκτροπή είναι βαμβάκι, τεύτλα, καλαμπόκι, μηδική κ.λπ., δηλ. προϊόντα που ήδη καλλιεργούνται εκεί και η απόδοσή τους κατά στρέμμα κυμαίνεται από 10-20.000 δρχ. Τέλος πάντων, αν υπάρχουν μαγικές συνταγές για αποδοτικότερες καλλιέργειες, γιατί δεν τις έχουν ήδη εφαρμόσει οι θεσσαλοί στα 2 εκατομ. στρέμματα που αρδεύονται εδώ και πολλά χρόνια;

Επίσης, θα πρέπει να συνυπολογιστεί και το ετήσιο κόστος του αρδευτικού νερού που θα είναι πολύ υψηλό 10.000 δρχ./στρέμμα

αφού στην περιοχή Αγγινίου το κόστος του φτάνει τις 5-10.000 δρχ./στρέμ., λίγα μόλις χιλιόμετρα από τον Αχελώο. Δεν θα πρέπει να παραβλέψουμε και τις οικονομικές επιπτώσεις από θεομηνίες, το σημαντικό κόστος συντήρησης του τεράστιου αρδευτικού δικτύου όπως επίσης και τις μεταβολές που θα επέλθουν στο γεωργικό εισόδημα από τη σχεδόν οίγουρη δυσμενή αναθεώρηση της ΚΑΠ και της GATT.

**4** Για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο δέλτα του ποταμού: «Αν οι μελέτες μιλάνε για σημαντικές επιπτώσεις στο δέλτα του ποταμού με βάση ποσότητες νερού πολύ μεγαλύτερες απ' ό,τι πραγματικά θα φτάνουν σ' αυτό, εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς την ολοσχερή καταστροφή που θα επέλθει τόσο στον υδροβιότοπο, όσο και στη λιμνοθάλασσα του Μεσολογίου, η οποία λόγω παντελούς ελλείψεως γλυκού νερού κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και των μεγάλων εξατμίσεων την περίοδο αυτή θα γίνει ακατάλληλη για την επιβίωση κάθε οργανισμού και θα

**Και μια «άλλη όψη» της Επιτροπής Αγγινιωτών**

μετατραπεί σε μια απέραντη αλυκή. Δεν λαμβάνεται καμία πρόνοια για τη διάσωσή τους, αφού πουθενά δεν αναφέρεται η διατήρηση μιας ελάχιστης αλλ' επαρκούς ποσότητας νερού καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, κάτι που προβλέπει σαφώς ο νόμος 1739/87, ο οποίος και παραγνωρίζεται εντελώς (άρθρο 11, παρ. 1, 6 & 7). Σπουδαίες πηγές του δέλτα, όπως αυτές της Λάμπρας, από τις οποίες αρδεύονται 18.000 στρέμματα, θα στερεψουν (όπως αφήνει να εννοηθεί και η ΜΠΕ (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) των υπουργείων, ενώ το θαλασσινό νερό θα εισβάλλει σε απροσδιό-

ριστο βάθος μέσα στις ήδη καλλιεργούμενες και πολύ εύφορες περιοχές του Λασιονίου, της Κατοχής και του Νεοχωρίου καθιστώντας τις σε ικανό βαθμό ακατάλληλες για κάθε είδους καλλιέργεια. Όσο για τον Πατραϊκό κόλπο, ο καθένας αντιλαμβάνεται τι σημαίνει γι' αυτόν μετά την απώλεια των καθαρών νερών του Μόρνου και του Εύηνου και η απώλεια της μεγάλης ποσότητας νερών του Αχελώου. Δεν είναι μόνο ο υδροβιότοπος του δέλτα του Αχελώου για τον οποίο δεν λαμβάνεται καμία μέριμνα, είναι και οι περιοχές του άνω Αχελώου στην Πίνδο, όπου περιπτώσεις κραυγαλέες σαν αυτές της κοινότητας Μεσοχώρας που θα μπορούσε να διασωθεί με μικρή μείωση του ύψους του φράγματος... αφήνεται με εγκληματική αμέλεια στην πλήρη καταστροφή και με μεγάλο κόστος αποζημιώσεων για τη ΔΕΗ».

\*\*\*

**ΑΥΤΑ**, για το τόσο πολυσυζητημένο έργο της εκτροπής του Αχελώου, που, όπως λέγαμε και στην αρχή, πάει να γίνει ένα σύγχρονο «γεφύρι της Άρτας».

# air mannos

## ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑ-manos ΚΑΙ ΣΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ

Φέτος το καλοκαίρι, ΜΟΝΟ ΤΟ mannos μπορεί και σας προσφέρει τα ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ air mannos! Σε τιμές που σίγουρα θ' «αναπεριώσουν» τις διαθέσιμες σας για τις φετινές διακοπές! Διακοπές που θα έχουν την πρωτοποριακή ποιότητα mannos.

Ποιότητα, που χάρη στις ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ air mannos, αρχίζει κιόλας από το αεροδρόμιο, συνεχίζεται μέσα στο αεροπλάνο, σας τακτοποιεί σε επιλεγμένα ξενοδοχεία, σας συνοδεύει σε συναρπαστικές ξεναγήσεις με συνοδούς mannos, και σας φέρνει πίσω πάλι με τις ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ air mannos.

Φυσικά με αεροπλάνα OLYMPIC, BRITANNIA, IBERIA κ.ά. Φέτος το καλοκαίρι κατακτήστε τον... εναέριο χώρο της Ευρώπης, με τον πιο οικονομικό τρόπο. Διαβάστε για τα ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ air mannos στην Αγγλία, Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία, Αυστρία και «κλείστε» τημεριόκι όλας, για να πετάξετε ΛΚΟΜΑ ΠΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ.

**ΜΕΡΙΚΑ ΑΠΟ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ air mannos ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΙΟΥΛΙΟΥ-ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ '92**

<b>ΛΟΝΔΙΝΟ</b>	ΔΡΧ. 115.000	(1-15/7)
5 μέρες (κάθε Σάββατο)	ΔΡΧ. 119.000	(16/7-15/8)
<b>ΠΑΡΙΣ</b>	ΔΡΧ. 132.000*	(1-15/7)
5 μέρες (κάθε Πέμπτη)	ΔΡΧ. 135.000*	(16/7-15/8)
<b>ΡΩΜΗ</b>	ΔΡΧ. 121.000*	(1-15/7)
8 μέρες (κάθε Πέμπτη)	ΔΡΧ. 129.000*	(16/7-31/8)
<b>ΜΑΔΡΙΤΗ</b>	ΔΡΧ. 125.000	(1-15/7)
5 μέρες (κάθε Παρασκευή)	ΔΡΧ. 129.000	(16/7-15/8)
<b>ΒΙΕΝΝΗ</b>	ΔΡΧ. 109.000*	(1-31/7)
5 μέρες (κάθε Παρασκευή)	ΔΡΧ. 113.000*	(1-31/8)

\* Περιλαμβάνονται: Αεροπορικά εισιτήρια - Ξενοδοχεία 3-4 αστέρων - προγεύματα - μεταφορές - ξεναγήση πόλεως - αρχηγός.

Απευθυνθείτε στο mannos, ΑΘΗΝΑ, ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 39 (ισόγειο) τηλ. 325.0711-9, ή στον ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΣΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑ.