



Ο Δήμος Δέλτα εκτιμά πως στην άτυπη και εκτός σχεδίου βιομηχανική περιοχή, που βρίσκεται σε προνομιακή θέση, στην είσοδο της Θεσσαλονίκης, δίπλα στο λιμάνι και στους σιδηροδρομικούς και οδικούς άξονες, υπάρχουν τουλάχιστον 200 μεγάλες επιχειρήσεις, με τους τοπικούς παράγοντες να κάνουν λόγο ακόμα και για 1.000, αφού δεν έχει γίνει πραγματική καταγραφή.

Επιχείρηση «Οινόφυτα» στο Καλοχώρι

Σχέδιο ανάπτυξης της βιομηχανικής περιοχής στη Θεσσαλονίκη, εκτιμώμενης αξίας 100 εκατ. ευρώ, στην οποία στοιβάζονται δεκαετίες τώρα εκατοντάδες επιχειρήσεις, βιοτεχνίες και αποθήκες χωρίς υποδομές, προωθεί το υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης.

ΤΟΥ **ΕΥΡΗ ΤΣΟΥΜΗ**
etsoumis@ethnos.gr

ΙΑΣΗ ΣΤΟ ΧΑΟΣ της άτυπης βιομηχανικής περιοχής στο Καλοχώρι, με οδηγό το πλάνο της παρέμβασης της στα Οινόφυτα, βάζει η κυβέρνηση. Σύμφωνα με πληροφορίες, το επόμενο χρονικό διάστημα θα ανακοινωθεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τη δημιουργία υποδομών και τον ανασχεδιασμό όλης της περιοχής, που βουλιάζει υπό το βάρος των προβλημάτων. Στη βιομηχανική περιοχή στο Καλοχώρι Θεσσαλονίκης στοιβάζονται δεκαετίες τώρα εκατοντάδες επιχειρήσεις, βιομηχανίες και βιοτεχνίες κάθε είδους, καθώς και μεγάλες αποθήκες, σε μια περιοχή εκτός σχεδίου περίπου 8-10.000 στρεμμάτων, χωρίς υποδομές. Η ανάπτυξη όλης της περιοχής είναι στις προτεραιότητες του υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης, ενώ και τα αιτήματα από την τοπική κοινωνία αλλά και παραγωγικούς φορείς της Θεσσαλονίκης είναι πιεστικά. Το κόστος της παρέμβασης δεν έχει προσδιοριστεί, αλλά, σύμφωνα με εκτιμήσεις, είναι τεράστιο και μπορεί να φτάνει ακόμα και τα 100 εκατ. ευρώ.

ΠΑΙΡΝΕΙ ΣΕΙΡΑ

Ο αναπληρωτής υπουργός Οικονομίας και Ανάπτυξης, Στέργιος Πιτσιόρλας, έχει διαμηνύσει προς τις ενδιαφερόμενες πλευρές πως μετά την εκτός σχεδίου βιομηχανική περιοχή στα Οινόφυτα, όπου ανακοινώθηκε πριν από λίγες ημέρες μια μεγάλη παρέμβαση, σειρά παίρνει το Καλοχώρι. «Υπάρχει μελέτη για άτυπες βιομηχανικές περιοχές, και μετά τα Οινόφυτα θα ρυθμιστεί η βιομηχανική περιοχή στο Καλοχώρι, καθώς και σε άλλες περιοχές, ενώ θα λυθούν και θέματα που αφορούν τις ΒΙΠΕ» δήλωσε χαρακτηριστικά. Στην ευρύτερη περιοχή των Οινόφυτων έχει δημιουργηθεί εδώ και δεκαετίες ένα τεράστιο άτυπο βιομηχανικό πάρκο, στο οποίο έχουν εγκατασταθεί περίπου 1.000 επιχειρήσεις και παράγεται το 35% του βιομηχανικού ΑΕΠ της χώρας!

Παρόμοια είναι η κατάσταση στο Καλοχώρι Θεσσαλονίκης, όπου εδώ και δεκαετίες έχουν εγκατασταθεί, σε μια συνολική έκταση περίπου 8-10.000 στρεμμάτων εκτός σχεδίου πόλης, εκατοντάδες επιχειρήσεις κάθε είδους, από αποθήκες, μέχρι μεταφορικές εταιρείες, βιομηχανίες και βιοτεχνίες. Οι συνθήκες στην περιοχή, όπου κάθε μέρα κινούνται -σύμφωνα με εκτιμήσεις- ακόμα και 1.000 φορτηγά, είναι τριτοκοσμικές. Οι υποδομές είναι ανύπαρκτες, το οδικό δίκτυο σε κακό χάλι και η συγκοινωνία της περιοχής γίνεται μετ' εμπόδων. Επειτα από κάθε μπό-



Το πρόβλημα στο Καλοχώρι μετρά περίπου 30-40 χρόνια και είναι σύνθετο, αφού δεν αφορά μόνο το απαράδεκτο οδικό δίκτυο αλλά και την απουσία αντιπλημμυρικών έργων, που έχει ως αποτέλεσμα με την πρώτη βροχή δρόμοι και εκτάσεις να πλημμυρίζουν.

ρα οι πολλοί χωματόδρομοι της περιοχής και οι στενοί και γεμάτοι λακκούβες δρόμοι γεμίζουν με νερά. Ο Δήμος Δέλτα, στον οποίο ανήκει η περιοχή, εκτιμά πως στην άτυπη και εκτός σχεδίου βιομηχανική περιοχή του Καλοχωρίου, που βρίσκεται σε προνομιακή θέση, στην είσοδο της Θεσσαλονίκης, δίπλα στο λιμάνι και στους σιδηροδρομικούς και οδικούς άξονες, υπάρχουν τουλάχιστον 200 μεγάλες επιχειρήσεις, ενώ άλλοι τοπικοί παράγοντες ανεβάζουν τον αριθμό αυτό ακόμα και στις 800 ως 1.000, αφού μέχρι τώρα δεν έχει γίνει καμιά πραγματική καταγραφή πόρτα-πόρτα. Χαρακτηριστικό της χασοτικής κατάστασης είναι πως ανάμεσα σε αποθήκες και κάθε είδους εγκαταστάσεις υπάρχουν και κατοικίες!

«Πριν από έναν χρόνο στείλαμε μια επιστολή στους αρμόδιους, ζητώντας ουσιαστικά να γίνει στην

περιοχή του Καλοχωρίου ένα νέο βιομηχανικό πάρκο, αντίστοιχο με αυτό που υπάρχει στη Σίνδο. Πρέπει να σημειωθεί ότι καθημερινά επισκέπτονται τον δήμο μας επιχειρηματίες οι οποίοι ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην περιοχή, αλλά το ενδιαφέρον τους αναστέλλεται κυρίως λόγω της άναρχης συγκέντρωσης και της έλλειψης σύγχρονων υποδομών. Το ενδιαφέρον αυτό έχει αυξηθεί τελευταία, μετά την αξιοποίηση του λιμένος Θεσσαλονίκης και του οδικού κόμβου Κ16» είπε στο «Εθνος» ο δήμαρχος Δέλτα, Μίμης Φωτόπουλος. Το πρόβλημα μετρά περίπου 30-40 χρόνια και είναι σύνθετο, αφού δεν αφορά μόνο το απαράδεκτο έως επικίνδυνο οδικό δίκτυο, αλλά και την απουσία αντιπλημμυρικών έργων, που έχει ως αποτέλεσμα με την πρώτη βροχή δρόμοι και εκτάσεις να πλημμυρίζουν.

«Τώρα "τρέχουμε" μια σειρά έργων για τα όμβρια ύδατα κάτω από την εθνική οδό προκειμένου να τα οδηγούμε στη θάλασσα, αλλά τα προβλήματα παραμένουν μεγάλα και πάνω από τον δρόμο. Χρειάζεται συνολικό σχέδιο για όλη την περιοχή» τόνισε ο κ. Φωτόπουλος.

«Ακόμα δεν έχουμε καμιά ενημέρωση, ενώ και κανένας δεν ζήτησε τη δική μας βοήθεια» είπε στο «Εθνος» ο αντιπεριφερειάρχης Κώστας Γιουτίκας. «Το μεγάλο ζητούμενο, πάντως, πα-

ραμένει το πού θα βρεθούν τα τεράστια κονδύλια που χρειάζονται για την κατασκευή έργων υποδομής, καθώς και το πώς θα πειστούν οι ιδιοκτήτες των επιχειρήσεων να δώσουν χωρίς αποζημίωση μέρος των οικοπέδων τους για την κατασκευή δρόμων και δικτύων» προσέθεσε.

ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Σύμφωνα με πληροφορίες, το προηγούμενο διάστημα ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος προχώρησε σε αποτύπωση της κατάστασης, προκειμένου το υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης -που «τρέχει» το θέμα- να αρχίσει την υλοποίηση του σχεδιασμού του.

«Η συγκεκριμένη άτυπη επιχειρηματική-βιομηχανική συγκέντρωση ταλαιπωρείται τις τελευταίες δεκαετίες από την απουσία χωροταξικού σχεδιασμού, η οποία έχει οδηγήσει σε αναρχία την περιοχή και τις εγκατεστημένες επιχειρήσεις κυριολεκτικά σε ομηρεία. Κυριότερα προβλήματα είναι αυτά των υποδομών, μεταφορές, ενέργεια, επικοινωνίες, αποχέτευση, περιβάλλον, και, φυσικά, ο καθορισμός των χρήσεων γης και των κανόνων χωροταξίας» ανέφερε στο «Εθνος» ο αντιπρόεδρος του ΣΒΒΕ Γιάννης Σταύρου. «Προφανώς, η βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών και η δημιουργία των αναγκαίων νέων έργων για την εύρυθμη λειτουργία των επιχειρήσεων απαιτούν σημαντικά ποσά χρηματοδότησης. Η συγκεκριμένη χρηματοδότηση μπορεί να προέλθει και από τα κονδύλια που διαθέτει η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014-2020. Το κυριότερο πρόβλημα στην κατεύθυνση εξυγίανσης της επιχειρηματικής συγκέντρωσης του Καλοχωρίου είναι η ύπαρξη φορέα διαχείρισης, ο οποίος και θα αναλάβει την υλοποίηση των έργων υποδομής και προφανώς τη διαχείριση συνολικά της περιοχής. Στην κατεύθυνση αυτή, υπάρχουν δύο λύσεις: είτε μία δημοσίου συμφέροντος εταιρεία να αναλάβει το σύνολο του έργου είτε η σύσταση από τις ίδιες τις επιχειρήσεις ενός φορέα διαχείρισης σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας» συμπλήρωσε.

Το θέμα έχει προκαλέσει τις αντιδράσεις και πολλών επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Από το 2016 έχουν στείλει επιστολές, μέσω του ΣΒΒΕ, στην κυβέρνηση. Οπως ανέφεραν, «το αδιέξοδο που έχει δημιουργηθεί απαιτεί κυρίως την ολοκλήρωση της κατασκευής του ανισόπεδου κόμβου Κ16, την επιτάχυνση ολοκλήρωσης της κατασκευής της οδογέφυρας που συνδέει το λιμάνι Θεσσαλονίκης με τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ, την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου με τη δημιουργία δύο ισόπεδων κυκλικών δακτύλων κάτω από τον ΠΑΘΕ προς Καλοχώρι, όπως προτείνουν οι επιχειρήσεις της περιοχής, την ολοκλήρωση κατασκευής του δικτύου ομβρίων στην περιοχή, έτσι ώστε να μη δημιουργεί η παραμικρή βροχή πλημμύρες και οδούς απροσπέλαστες σε ανθρώπους και οχήματα». ●

«Υπάρχει μελέτη για άτυπες βιομηχανικές περιοχές, και μετά τα Οινόφυτα θα ρυθμιστεί η βιομηχανική περιοχή στο Καλοχώρι, καθώς και σε άλλες περιοχές, ενώ θα λυθούν και θέματα που αφορούν τις ΒΙΠΕ» δήλωσε ο αναπληρωτής υπουργός Οικονομίας και Ανάπτυξης, Στέργιος Πιτσιόρλας.

