

# ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΕΒΕΖΑΣ: «ΣΠΑΣΜΕΝΟ ΚΑΡΑΒΙ ΠΟΛΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ»

Περίοδος 2012–2026

Κοινό υπογεγραμμένο κείμενο εκπροσώπων των επαγγελματιών  
του Εμπορικού Λιμένα Πρέβεζας

## 1. Εισαγωγή

Η παρούσα Ιστορική Ανασκόπηση συντάσσεται και κοινοποιείται συλλογικά από τους εκπροσώπους των επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στον Εμπορικό Λιμένα Πρέβεζας.

Στόχος του κειμένου είναι η τεκμηριωμένη καταγραφή βασικών γεγονότων, διοικητικών αποφάσεων, μελετών και παρεμβάσεων που επηρέασαν τη λειτουργία, τη φυσιογνωμία και τις αναπτυξιακές προοπτικές του λιμένα κατά την περίοδο 2012–2026.

Η ανασκόπηση αυτή δεν αποτελεί πολιτική ή κομματική τοποθέτηση. Συνιστά συλλογικό θεσμικό κείμενο, απαραίτητο για την κατανόηση της σημερινής κατάστασης του λιμένα και για τον ορθολογικό σχεδιασμό του μέλλοντός του.

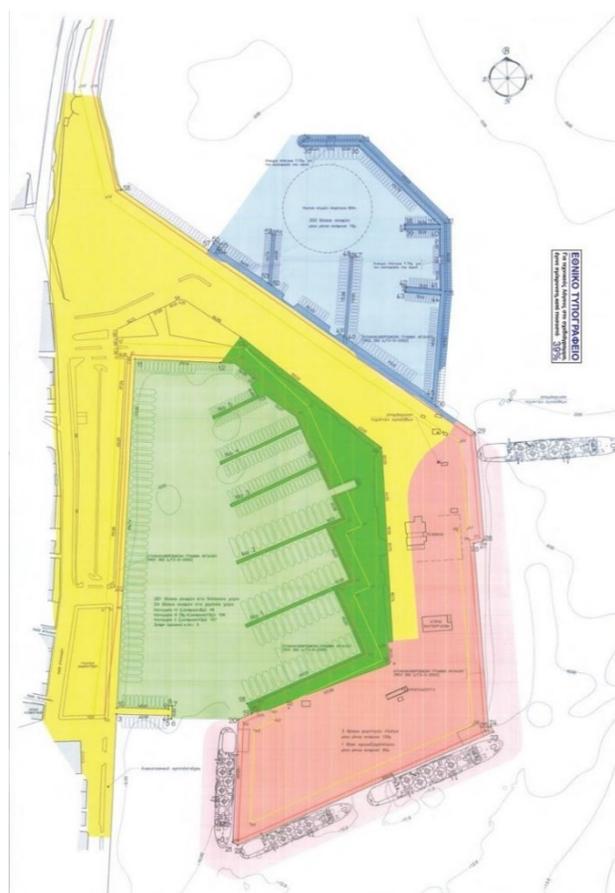
Ο λιμένας Πρέβεζας συγκαταλέγεται στα παλαιότερα λιμάνια της ευρύτερης περιοχής και διαχρονικά αποτέλεσε βασικό κόμβο εμπορικής δραστηριότητας και τοπικής ανάπτυξης. Έχει χαρακτηριστεί ως λιμένας εθνικής σημασίας, σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση 8315/02-02-2007 των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η παρούσα ανασκόπηση επιχειρεί να αποτυπώσει με σαφήνεια τη διοικητική και θεσμική διαδρομή του λιμένα κατά την εξεταζόμενη περίοδο, αναδεικνύοντας κρίσιμες επιλογές, καθυστερήσεις και ασυνέχειες που διαμόρφωσαν τη σημερινή του εικόνα.

## 2. Χρονολογική Ανασκόπηση

### 2.1 Περίοδος 2012–2019 || Master Plan & οι πρώτες χωροταξικές ρυθμίσεις || Η θητεία της «Δημοτικής Συνεργασίας» (Χρήστος Μπαϊλής)

Το πρώτο και έως σήμερα ισχύον Master Plan του λιμένα Πρέβεζας εγκρίθηκε με ΦΕΚ (ΦΕΚ 334/31.10.2012). Το σχέδιο που περιλαμβάνεται στο συγκεκριμένο ΦΕΚ αντιστοιχεί στη «Λύση 1» εκ των δύο προτεινόμενων λύσεων της μελετητικής ομάδας του κ. Σαχίνογλου.



Στην εν λόγω απόφαση της ΕΣΑΛ προβλέπεται η κατάργηση της Δυτικής Προβλήτας του λιμένα, επιλογή που κρίνεται δυσανάλογη και προβληματική σε σχέση με τον εμπορευματικό χαρακτήρα και τη σημασία του λιμένα. Η απόφαση αυτή προκάλεσε άμεσες αντιδράσεις των επαγγελματιών του εμπορικού λιμένα και οδήγησε σε νομικές προσφυγές. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν επαναλαμβανόμενες συνεδριάσεις τόσο της Επιτροπής Λιμένων όσο και του Δημοτικού Συμβουλίου, αφενός λόγω των αντιδράσεων των εμπλεκόμενων φορέων και αφετέρου για ζητήματα που αφορούσαν τη θέση κατασκευής του κυματοθραύστη της μαρίνας.

Με τα ΦΕΚ που ακολούθησαν, η απόφαση κατάργησης της Δυτικής Προβλήτας παρέμεινε σε ισχύ. Ως αποτέλεσμα, η εμπορική δραστηριότητα του λιμένα περιορίστηκε αποκλειστικά στη Νότια Προβλήτα. Στο ίδιο ΦΕΚ περιλαμβάνεται και η πρώτη χωροθέτηση δραστηριοτήτων κρουαζιέρας στο βόρειο άκρο της Ανατολικής Προβλήτας.

Τον Απρίλιο του 2012 το Λιμενικό Ταμείο Πρέβεζας μετατράπηκε σε Νομικό Πρόσωπο του Δήμου Πρέβεζας, ενώ την άνοιξη του 2013 ολοκληρώθηκε η υπαγωγή του στον Δήμο, με πρώτη Πρόεδρο την κα Καζάκου. Κατά τη διάρκεια της θητείας της πραγματοποιήθηκαν συνεδριάσεις που αφορούσαν, μεταξύ άλλων:

- ✓ τη θέση του κυματοθραύστη της μαρίνας,
- ✓ την κατάργηση της Δυτικής Προβλήτας,
- ✓ ζητήματα αρμοδιότητας και ευθύνης του οργανισμού διαχείρισης του λιμένα, καθώς και συνεδριάσεις της ΕΣΑΛ σχετικές με τον λιμένα Πρέβεζας.

Τον Απρίλιο του 2017 ανέλαβε καθήκοντα Προέδρου του Λιμενικού Ταμείου ο κ. Ευάγγελος Συγκούνας, έπειτα από συνεδριάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου με έντονες αντιπαραθέσεις. Σε λιγότερο από έναν χρόνο, ήδη από τον Δεκέμβριο του 2017, πραγματοποιήθηκαν συνεδριάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου με σοβαρές καταγγελίες για τις επιλογές και αποφάσεις της διοίκησης, καθώς και αιχμές για προσπάθειες υποβάθμισης ή κατάργησης του εμπορικού λιμένα.

Στις 11 Οκτωβρίου 2018 υπογράφηκε σύμβαση ανάθεσης παροχής υπηρεσιών με τίτλο «Τεχνικός Σύμβουλος για την τροποποίηση του Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Λιμένα Πρέβεζας» μεταξύ του Προέδρου του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου κ. Ευάγγελου Συγκούνα και του κ. Νικόλαου Παναγόπουλου, νόμιμου εκπροσώπου της ένωσης οικονομικών φορέων «Τρίτων Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε.Π.Ε.». Αντικείμενο της σύμβασης αποτέλεσαν, μεταξύ άλλων:

- ✓ η πρόβλεψη τουλάχιστον μίας θέσης ελλιμενισμού σκάφους χύδην φορτίου,
- ✓ η κατασκευή σταθερού κυματοθραύστη μήκους 20 μέτρων στην είσοδο του τουριστικού λιμένα,
- ✓ η δημιουργία χερσαίων υποδομών για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων,
- ✓ η βελτίωση της ναυσιπλοΐας προς και από τις θέσεις ελλιμενισμού,
- ✓ καθώς και η τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων του έργου, οι οποίοι είχαν εγκριθεί με την Απόφαση υπ' αρ. Πρωτ. 8216/115/12 του Προέδρου της ΕΣΑΛ (ΑΔΑ: Β45ΜΟΠ-6Ο3).

Τον Φεβρουάριο του 2019, κατόπιν έντονων πιέσεων από επαγγελματίες του εμπορικού λιμένα και μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου, υπεβλήθη η παραίτηση του Προέδρου κ. Συγκούνα, συνοδευόμενη από δημόσιες αιχμές έναντι των επαγγελματιών, στις οποίες ακολούθησε δημόσια απάντηση. Ταυτόχρονα, πραγματοποιήθηκε πολύωρη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου με αντικείμενο τη γενικότερη κακοδιαχείριση του Λιμενικού Ταμείου κατά την εν λόγω περίοδο.

Κατά το μεταβατικό αυτό διάστημα, καθήκοντα Προέδρου του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πρέβεζας άσκησε αρχικά, σε προσωρινή βάση, ο κ. Κατσιπανέλης. Στη συνέχεια, από τον Μάρτιο έως τον Νοέμβριο του 2019, και μέχρι την ανάληψη των καθηκόντων του νέου Δημάρχου κ. Νίκου Γεωργιάκου, ο οποίος είχε επικρατήσει στις δημοτικές εκλογές, τη διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου ανέλαβε ο κ. Κατσαούνος. Κατά τη

διάκριση των δύο αυτών βραχύβιων διοικητικών θητειών καταγράφηκαν ορισμένα κρίσιμα σημεία:

- ✓ Σε συνεδρίαση του έτους 2019, ο κ. Κατσιπανέλης χαρακτήρισε τη μελέτη του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου που αφορούσε τη θέση του κυματοθραύστη της μαρίνας ως «αντίγραφο» της αντίστοιχης μελέτης της μαρίνας.
- ✓ Κατά την ίδια περίοδο, η μελετητική εταιρεία «Τρίτων Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε.Π.Ε.» παρουσίασε τις πρώτες εναλλακτικές προτάσεις τροποποίησης του Master Plan στον κ. Κατσαούνο. Όπως προέκυψε από μεταγενέστερη παρουσίαση σε συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου, τρία έτη αργότερα, οι προτάσεις αυτές είχαν ως σκοπό τη σημαντική υποβάθμιση του εμπορικού χαρακτήρα του λιμένα. Στη μεταγενέστερη ψηφιακή διαβούλευση, η οποία αναλύεται παρακάτω, υιοθετήθηκε μία εκ των δύο αυτών προτεινόμενων λύσεων.



## 2.2 Περίοδος 2019–2026 || Τροποποίηση Master Plan, ΔΕΠΑΝ, Φιλόδημος || Ψηφιακή Διαβούλευση || Δημοτικό Συμβούλιο || Η θητεία του «Δήμου της καρδιάς μας» (Νίκος Γεωργάκος)

Με την ανάληψη της δημαρχιακής θητείας το 2019, ο κ. Νίκος Γεωργάκος επέλεξε να αναλάβει ταυτόχρονα και την Προεδρία του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πρέβεζας. Η επιλογή αυτή, πρωτόγνωρη για τα δεδομένα του λιμένα, οδήγησε στη συγκέντρωση πολιτικής και διοικητικής αρμοδιότητας στο ίδιο πρόσωπο.

Παρά τις αρχικές δημόσιες διαβεβαιώσεις περί «θωρακισμένου εμπορικού λιμένα», η συγκεκριμένη περίοδος χαρακτηρίζεται από σειρά ενεργειών και παραλείψεων που, στην πράξη, λειτούργησαν εις βάρος του εμπορικού χαρακτήρα του λιμένα και της διαχείρισης του δημόσιου λιμενικού χώρου.

### 2.2.1 Ψηφιακή Διαβούλευση για την τροποποίηση του Master Plan

Κατά τη διάρκεια της πανδημίας, ο Δήμος Πρέβεζας ανάρτησε ψηφιακή διαβούλευση στην ιστοσελίδα του, η οποία αφορούσε την τροποποίηση του Master Plan του λιμένα. Η διαβούλευση συνοδευόταν από δύο εναλλακτικά σκαριφήματα χωροταξικών λύσεων.



Ωστόσο:

- ✓ δεν δημοσιοποιήθηκε ποτέ ο πλήρης φάκελος της μελέτης της εταιρείας «Τρίτων Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε.Π.Ε.»,

- ✓ δεν υπήρξε αναλυτική τεχνική ή λειτουργική τεκμηρίωση των προτεινόμενων λύσεων,
- ✓ δεν αποσαφηνίστηκε ο τρόπος αξιολόγησης και στάθμισης των συμμετοχών.

Στη διαδικασία συμμετείχαν περισσότεροι από τριάντα χρήστες, οι οποίοι κλήθηκαν να επιλέξουν μία από τις δύο προτεινόμενες λύσεις, χωρίς δυνατότητα ουσιαστικής τεχνικής τοποθέτησης. Οι συμμετοχές δεν ήταν δημόσια ορατές. Η μοναδική πρόταση που δημοσιεύθηκε στην πληρότητά της στα τοπικά μέσα ήταν αυτή των εκπροσώπων των επαγγελματιών του εμπορικού λιμένα, η οποία:

- ✓ συνδύαζε τα βέλτιστα στοιχεία του ισχύοντος Master Plan και των προτεινόμενων λύσεων,
- ✓ τεκμηρίωνε τη λειτουργική αναγκαιότητα διατήρησης και ενίσχυσης του εμπορικού χαρακτήρα του λιμένα.

Η πρόταση αυτή υποστηρίχθηκε από θεσμικούς φορείς, μεταξύ των οποίων και το Τελωνείο Πρέβεζας, τους πιλότους, χρήστες του λιμανιού ή και συνδεδεμένες επιχειρήσεις, καθώς και από πολιτιστικούς φορείς της πόλης. Παρά ταύτα, στη συλλογή και επεξεργασία των συμμετοχών, κάθε κατάθεση αντιμετωπίστηκε ως ισότιμη «ψήφος», ανεξαρτήτως:

- ✓ αριθμού υπογραφόντων ή
- ✓ θεσμικής ιδιότητας.

Η πρακτική αυτή ανέδειξε τη συγκεκριμένη διαβούλευση ως διαδικασία περιορισμένης διαφάνειας και μειωμένης θεσμικής αξιοπιστίας.

---

### **2.2.2 Παρανοήσεις ως προς τον χαρακτήρα του Master Plan**

Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, αλλά και σε δημόσιες τοποθετήσεις, διαπιστώθηκε εκτεταμένη σύγχυση ως προς τη φύση και το ρόλο του Master Plan. Σε αρκετές περιπτώσεις, το Master Plan αντιμετωπίστηκε εσφαλμένα ως μελέτη άμεσης κατασκευής έργων, ενώ στην πραγματικότητα αποτελεί αυστηρά χωροταξικό και στρατηγικό εργαλείο. Παράλληλα:

- ✓ αγνοήθηκε πλήρως η υφιστάμενη μελέτη της Ανατολικής Προβλήτας του εμπορικού λιμένα,
- ✓ μέχρι και τον Ιανουάριο του 2026 δεν έχει καταστεί σαφές σε ποια φάση βρίσκεται η συγκεκριμένη μελέτη,
- ✓ ενώ και τα ίδια τα σχέδια της εταιρείας «Τρίτων» προέβλεπαν χωροθέτηση Ανατολικής Προβλήτας χωρίς αυτή να έχει κατασκευαστεί.

Τα παραπάνω δημιούργησαν εύλογες υπόνοιες ως προς:

- ✓ την έλλειψη συνολικού στρατηγικού σχεδιασμού,
  - ✓ ή τη χάραξη πολιτικής κατεύθυνσης που οδηγεί σε σταδιακή υποβάθμιση του εμπορικού λιμένα.
-

### 2.2.3 Δημόσιες παρεμβάσεις και Δημοτικό Συμβούλιο

Τον Οκτώβριο του 2021, οι επαγγελματίες του εμπορικού λιμένα, σε συνεργασία με τον τεχνικό και τον νομικό τους σύμβουλο, προχώρησαν σε συνέντευξη Τύπου, αναδεικνύοντας:

- ✓ τα προβλήματα της προτεινόμενης τροποποίησης του Master Plan,
- ✓ καθώς και τα τεκμηριωμένα οφέλη της συλλογικής μας πρότασης.

Ένα έτος αργότερα, και κατόπιν πίεσης τόσο της αντιπολίτευσης όσο και των επαγγελματιών, πραγματοποιήθηκε ένα από τα σημαντικότερα Δημοτικά Συμβούλια με αντικείμενο τον λιμένα Πρέβεζας. Στη συνεδρίαση παρευρέθηκαν εργαζόμενοι του εμπορικού λιμένα και εκπρόσωποι βασικών χρηστών και φορτωτών, μεταξύ των οποίων:

- ✓ ο κ. Κώστας Νιτσιάκος,
- ✓ ο κ. Ανδρέας Δημητρίου, Διευθυντής του Συνεταιρισμού «Η Πίνδος»,
- ✓ καθώς και εκπρόσωποι ή ιδιοκτήτες των εταιρειών «Σόγια Ελλάς Α.Ε.», «Δημητριακή Α.Ε.», «Θ. Καντζάς Α.Ε.» και του Συνεταιρισμού Άρτας.

Το Δημοτικό Συμβούλιο κατέληξε σε **ομόφωνη απόφαση** ως προς την κατεύθυνση που όφειλε να λάβει το Master Plan του λιμένα. Παρά ταύτα, η απόφαση αυτή:

- ✓ δεν αξιοποιήθηκε ποτέ από τη δημοτική αρχή,
- ✓ ούτε ενσωματώθηκε σε επίσημες διοικητικές ενέργειες,
- ✓ τόσο κατά την πρώτη θητεία του Δημάρχου ως Προέδρου του Λιμενικού Ταμείου,
- ✓ όσο και κατά τα πρώτα έτη της δεύτερης θητείας, με εναλλαγή Προέδρων (κ. Κουμπής, κ. Κατσαούνου, κ. Κακιούζης).

Η στάση αυτή καταδεικνύει την έλλειψη πρόθεσης υλοποίησης αποφάσεων που δεν εναρμονίζονται με την επιλεγμένη διοικητική στρατηγική.

---

### 2.2.4 Ενδείξεις κακοδιαχείρισης και διοικητικής αδράνειας (2022–2026)

Κατά τη δεύτερη θητεία της δημοτικής αρχής, οι ενδείξεις κακοδιαχείρισης και διοικητικής ασυνέχειας πληθαίνουν. Ενδεικτικά καταγράφονται:

- ✓ Μηδενική πρόοδος σε σοβαρές μελέτες, για τις οποίες είχε εξασφαλιστεί χρηματοδότηση, μεταξύ άλλων και μέσω του προγράμματος «ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ».
- ✓ Τρεις διαδοχικές αλλαγές Προέδρων στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο.
- ✓ Πολύμηνη ακινησία του βασικού γερανού του λιμένα, με αποτέλεσμα:
  - την απώλεια σημαντικών εσόδων (λόγω και της κατά πολύ αυξημένης κίνησης)
  - την απώλεια άδειας λειτουργίας,
  - την καθυστέρηση επισκευών πέραν κάθε αρχικού χρονοδιαγράμματος,
  - την ύπαρξη απλήρωτων τεχνικών και χειριστών.
- ✓ Εικρεμότητα σε βασικά αιτήματα των επαγγελματιών, όπως:
  - έργα συντήρησης προβλήτας,
  - προμήθεια και τοποθέτηση προσκρουστήρων,

- προμήθεια και εγκατάσταση πλωτού ναύδετου.
- ✓ Συνεχιζόμενη εικρεμότητα στην ολοκλήρωση της τροποποίησης του Master Plan, η οποία συμπληρώνει πλέον οκτώ έτη χωρίς αποσαφήνιση των προοπτικών και των επιτρεπόμενων χρήσεων του λιμένα.

### **3. Συμπεράσματα**

Από τη συνολική αποτύπωση της περιόδου 2012–2026 προκύπτουν οι ακόλουθες βασικές διαπιστώσεις:

1. **Έλλειψη στρατηγικής συνέχειας**  
Η διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου Πρέβεζας χαρακτηρίστηκε από συχνές εναλλαγές προσώπων, αποσπασματικές παρεμβάσεις και απουσία μακροπρόθεσμου στρατηγικού σχεδιασμού, παρά τον χαρακτηρισμό του λιμένα ως λιμένα εθνικής σημασίας.
2. **Συστηματική συρρίκνωση του εμπορικού χαρακτήρα**  
Από το ισχύον Master Plan του 2012 έως τις μεταγενέστερες προτάσεις τροποποίησής του, καταγράφεται σταθερή προσπάθεια περιορισμού των εμπορικών λειτουργιών, χωρίς ισοδύναμα μέτρα ενίσχυσης ή αναβάθμισης των υποδομών του εμπορικού λιμένα.
3. **Διοικητική ασυνέχεια και συγκέντρωση αρμοδιοτήτων**  
Η ανάληψη της Προεδρίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου από τον ίδιο τον Δήμαρχο, σε συνδυασμό με τη συχνή αλλαγή διοικήσεων, επέτεινε τη διοικητική αστάθεια και περιόρισε τη θεσμική λογοδοσία.
4. **Μη υλοποίηση θεσμικών αποφάσεων**  
Καταγράφεται η ύπαρξη ομόφωνων αποφάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου και τεκμηριωμένων προτάσεων φορέων και χρηστών του λιμένα, οι οποίες δεν υλοποιήθηκαν ούτε ενσωματώθηκαν σε επίσημες διοικητικές ενέργειες ή στον σχεδιασμό του λιμένα.
5. **Έλλειμμα διαφάνειας και ουσιαστικής διαβούλευσης**  
Διαδικασίες όπως η ψηφιακή διαβούλευση για την τροποποίηση του Master Plan πραγματοποιήθηκαν χωρίς πλήρη δημοσιοποίηση μελετών, χωρίς σαφή κριτήρια αξιολόγησης και χωρίς ουσιαστική στάθμιση θεσμικών και συλλογικών συμμετοχών.
6. **Στασιμότητα μελετών και αναξιοποίητες χρηματοδοτήσεις**  
Παρά την ύπαρξη χρηματοδοτικών εργαλείων και εγκεκριμένων πόρων, σοβαρές μελέτες και έργα υποδομής παρέμειναν σε εικρεμότητα, χωρίς σαφές χρονοδιάγραμμα ή δημόσια λογοδοσία για την πορεία τους.
7. **Λειτουργική υποβάθμιση κρίσιμων υποδομών**  
Η μακροχρόνια αδράνεια βασικού εξοπλισμού, όπως ο γερανός του λιμένα, και η καθυστέρηση έργων συντήρησης επηρέασαν άμεσα τη λειτουργικότητα, την ασφάλεια, αλλά και την αξιοπιστία του εμπορικού λιμένα.
8. **Απουσία σαφούς προσανατολισμού για το μέλλον του λιμένα**  
Μέχρι και το 2026, δεν έχει αποσαφηνιστεί θεσμικά ποιο είναι το επιδιωκόμενο μοντέλο ανάπτυξης του λιμένα Πρέβεζας και πώς διασφαλίζεται ο ρόλος του ως εμπορικού λιμένα δημόσιου χαρακτήρα.

#### 4. Τελική Διαπίστωση

Η εικόνα που προκύπτει δεν συνιστά αποτέλεσμα εξωγενών ή αναπόφευκτων συνθηκών, αλλά απορρέει από συγκεκριμένες διοικητικές επιλογές, παραλείψεις και ασυνέχειες.

Η παρούσα Ιστορική Ανασκόπηση κατατίθεται ως τεκμηριωμένο συλλογικό κείμενο, με σκοπό:

- ✓ την αποκατάσταση της θεσμικής μνήμης,
- ✓ τη διασφάλιση της διαφάνειας,
- ✓ τη δημιουργία σταθερής βάσης για έναν ουσιαστικό και τεκμηριωμένο σχεδιασμό του μέλλοντος του Εμπορικού Λιμένα Πρέβεζας,
- ✓ Την πιθανή κινητοποίηση των τοπικών δυνάμεων (φορέων και πολιτών) για την ανάδειξη του λιμανιού της πόλης ως πόλου οικονομικής ανάπτυξης.

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ  
Δ.Χ.Φ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Ν. ΠΡΕΒΕΖΑΣ  
«ΝΙΚΟΠΟΛΗ» ΣΥΝ. Π.Ε.  
Α. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ 287, ΠΡΕΒΕΖΑ Τ.Κ. 48100  
ΤΗΛ./FAX: 2682021224  
ΑΦΜ: 099232931 Τ.Π.Υ: ΠΡΕΒΕΖΑΣ

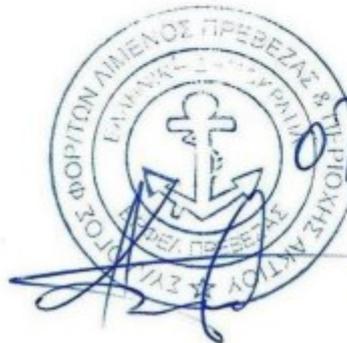


ΕΘΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ  
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ  
Δ.Χ.Φ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ  
ΦΙΛΙΠΠΙΑΔΑΣ 9 ΠΡΕΒΕΖΑΣ ΣΥΝ. Π.Ε.  
ΜΗΧΑΝΙΟΥ 93 - ΦΙΛΙΠΠΙΑΔΑ  
ΤΗΛ.0663-22271 ΑΦΜ:096204968

ΝΤΩΝΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ



ΒΑΣΙΛΗΣ Γεωργ. ΣΑΡΔΕΛΗΣ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ  
ΑΓ. ΜΠΑΚΑΤΣΕΛΑΟΥ 4 ΠΡΕΒΕΖΑ 48100  
ΤΗΛ. 26820 22228 - 27311



Ο Γραφείας  
Κακαβούρης