

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: Η διοίκηση του έργου κατασκευής της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Προτάσεις Αξιοποίησης τουριστικά του τεχνικά αυτού μεγάλου έργου. Η κοινωνική εταιρική ευθύνη της επιχείρησης κατασκευής.

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: ΠΑΝΤΑΖΗ ΜΑΡΙΑ
ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ ΕΛΕΝΗ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΠΑΤΡΑ – 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος	5
Περίληψη	6
Εισαγωγή	8
Κεφάλαιο 1.....	10
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	
1.1. Γενικά	10
1.2. Μια Περιοχή Με Ιστορία	11
1.3. Χαρίλαος Τρικούπης (1832-1896), ο εμπνευστής του έργου	14
1.4. Ένα Μεγάλο Όραμα	18
1.4.1. Ο σιδηρόδρομος	19
1.5. Η πραγματοποίηση του οράματος	23
1.5.1. Πρώτες συζητήσεις	23
1.5.2. Η προκήρυξη του έργου.....	24
1.5.3. Χρηματοδότηση του έργου	26
1.5.4. Παραχώρηση του έργου στην ανάδοχο εταιρία κατασκευής	27
1.5.5. Εκτέλεση και ολοκλήρωση του έργου	27
Κεφάλαιο 2	28
ΤΟ ΕΡΓΟ	
2.1. Η σημασία του έργου της Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου	28
2.2. Μελέτη κατασκευής του έργου της Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου	29
2.3. Τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου	34
2.4. Διάρκεια κατασκευής του έργου της γέφυρας	36
2.5. Το κόστος κατασκευής του έργου της γέφυρας	36
2.6. Η γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης» ως παγκόσμιο σημείο αναφοράς	37
Κεφάλαιο 3	38
Ο ΦΟΡΕΑΣ Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.	
3.1. Εισαγωγή.....	38
3.2. Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.	39
3.3. Κοινοπραξία Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α Α.Ε.	40

3.4.	Εταιρίες – Μέτοχοι της Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.	40
3.5.	Το λογότυπο της γέφυρας	43
3.6.	Διοίκηση της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου από την Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.	44
	Κεφάλαιο 4	50
	Η διοίκηση του έργου κατασκευής της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου	
4.1.	Διοίκηση του έργου	50
4.1.1.	Η έννοια του έργου	50
4.1.1.1.	Τα χαρακτηριστικά του έργου	51
4.1.1.2.	Μαγικό τρίγωνο	51
4.1.2.	Διοίκηση – Διαχείριση έργου	52
4.2.	Η διοίκηση έργου της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου	52
4.3.	Κατασκευή του έργου της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου	53
4.3.1.	Εργατικά ατυχήματα	60
4.3.2.	Παρακίνηση των εργαζομένων	60
4.3.2.1.	Αβραάμ Μάσλοου και Πυραμίδα των αναγκών	61
4.4.	Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Λειτουργία	62
4.5.	Συντήρηση του έργου της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου	63
	Κεφάλαιο 5	69
	ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	
5.1.	Κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις	69
5.2.	Περιβαλλοντικές επιπτώσεις	72
	Κεφάλαιο 6	75
	Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη	
6.1.	Εισαγωγή	75
6.2.	Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη	76
6.2.1.	Ιστορική εξέλιξη της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης	78
6.2.2.	Τομείς δράσεις της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης	80
6.2.3.	Επιχειρηματική προσέγγιση της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης	81
6.2.4.	Πρότυπα ανάπτυξης της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης	84
6.2.5.	Κατηγορίες εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης	86
6.2.6.	Μέσα προβολής της Εταιρικής Κοινωνικής ευθύνης &	

στρατηγική	87
6.2.7. Τρόποι δημοσιοποίησης Δράσεων εταιρικής κοινωνικής Ευθύνης	91
6.3. Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη της Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α Α.Ε.	94
6.3.1. Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε. και Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη	94
6.3.2. Η «Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.» προστατεύει το αρχαίο θέατρο της Μακόνειας	102
6.3.3. Αυτό-αξιολόγηση των πρωτοβουλιών Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης της Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.	104
6.3.4. Διακρίσεις της Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε. για την Εταιρικής της Υπευθυνότητας	105
Κεφάλαιο 7	108
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ «ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ»	
Επίλογος	111
Βιβλιογραφία	112

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο Κορινθιακός Κόλπος αποτελεί μια κεντρική περιοχή της Ελλάδας. Ο Κόλπος στον οποίο περιλαμβάνεται και ο Πατραϊκός Κόλπος, βρέχει τις νότιες ακτές της Στερεάς Ελλάδας και τις Βόρεια Πελοπόννησο. Λόγω της σημαντικής του γεωγραφικής σημασίας, ήταν απαραίτητη η ζεύξη των δύο ηπειρωτικών περιθωρίων που βρίσκονται εκατέτρωθεν, του Ρίου και του Αντιρρίου, με μία γέφυρα, η οποία αποτέλεσε όραμα για πολλές γενιές πολιτικών της χώρας.

Στην εργασία αυτή, γίνεται μια προσπάθεια μελέτης της εταιρίας ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., κατασκευάστριας εταιρίας της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου «Χαρίλαος Τρικούπης». Στο πόνημα αυτό, καταγράφονται στοιχεία για την εταιρία, την ίδρυσή, τα μέλη και τη διοίκησή της γέφυρας από αυτή. Επιπλέον, αναλύεται η Εταιρική Κοινωνική της Ευθύνη και παραθέτονται προτάσεις για την αξιοποίηση του έργου της γέφυρας «Χαρίλαος Τρικούπης».

Ο προσδοκώμενος στόχος της πτυχιακής εργασίας, είναι να αποτελέσει το έναυσμα για την αξιοποίηση των μεθόδων διοίκησης και κατασκευής, που ακολούθησε η εταιρία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. κατά τη διάρκεια υλοποίησης του έργου και κατά τη λειτουργία του, στην κατασκευή άλλων σημαντικών έργων. Επιπλέον, οι μορφές εκδήλωσης της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, οι οποίες έχουν ως στόχο την καλύτερη λειτουργία της εταιρίας και την προστασία της κοινωνίας και του περιβάλλοντος, θα πρέπει να αποτελέσουν παράδειγμα προς μίμηση και για άλλες εταιρίες και οργανισμούς.

Στην εκπόνηση της εργασίας αυτής, αμέριστη ήταν η ηθική συμπαράσταση του επιβλέποντος καθηγητή Ιωάννη Παναγόπουλου, ο οποίος μας ανέθεσε το θέμα και παρακολουθούσε αδιαλείπτως την ολοκλήρωση της εργασίας. Θερμές ευχαριστίες αποδίδονται στο προσωπικό του εκθεσιακού χώρου, που μας παραχώρησε το έντυπο υλικό και στο Υπεύθυνο Εταιρικής Επικοινωνίας και Αειφόρου Ανάπτυξης της εταιρίας ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., κύριο Γιάννη Φρέρη, για τις εξαιρετικά χρήσιμες πληροφορίες που μας παρείχε σχετικά με τη διοίκηση της εταιρίας και της κατασκευής του έργου και, για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., οι οποίες ήταν απαραίτητες για την εκπόνηση της εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με μια πρώτη ματιά στο χάρτη και στο συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας, ζεύξη του στενού Ρίου – Αντιρρίου σημαίνει σύνδεση της βορειοδυτικής Ελλάδας με την Πελοπόννησο και σε συνέχεια με την περιοχή της πρωτεύουσας. Η γέφυρα που κατασκευάστηκε για να ενώσει την δυτική Στερεά Ελλάδα με τη Δυτική Πελοπόννησο, ένα έργο το οποίο το 1889 είχε οραματιστεί ο τότε Πρωθυπουργός της Ελλάδας Χαρίλαος Τρικούπης, από τον οποίο πήρε και το όνομά της, αποτελεί ένα θαυμαστό επίτευγμα τεχνικής και τεχνολογίας στην Ελλάδα του 21^{ου} αιώνα.

Η παρούσα πτυχιακή αφορά τη διοίκηση του έργου κατασκευής της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, καθώς επίσης τις προτάσεις αξιοποίησης του έργου και την εταιρική κοινωνική ευθύνη της επιχειρηματικής κατασκευής. Η εργασία είναι διαμορφωμένη σε επτά (7) κεφάλαια.

Το Πρώτο Κεφάλαιο της εργασίας αναφέρεται στην Ιστορική αναδρομή του έργου της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου, γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης», καθώς επίσης και στο όραμα του Πρωθυπουργού Χαρίλαου Τρικούπη για την ένωση του στενού Ρίου Αντιρρίου, την πραγματοποίηση του και όλη τη διαδικασία ανάθεσης, χρηματοδότησης και εκτέλεσης του έργου.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο μιλάμε για τη σημασία του έργου της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου, τη μελέτη κατασκευής, τα τεχνικά χαρακτηριστικά, τη διάρκεια και το κόστος κατασκευής του.

Στο Τρίτο Κεφάλαιο αναφέρονται λεπτομερώς τα στοιχεία της εταιρίας κατασκευής και διαχείρισης του έργου, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., ο λόγος της σύστασης της καθώς και τα μέλη της, το πότε συστάθηκε. Επιπλέον, δίνεται η σημασία του λογότυπου της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. και η διοίκηση του έργου της γέφυρας κατά τη διάρκεια εκμετάλλευσής του από την εταιρία αυτή.

Στο Τέταρτο Κεφάλαιο αναλύεται η έννοια της διοίκησης έργου καθώς και η διοίκηση του έργου κατασκευής της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου από την ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.

Στο Πέμπτο Κεφάλαιο παραθέτονται οι κοινωνικο – οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κατασκευή της γέφυρας «Χαρίλαος Τρικούπης».

Στο Έκτο Κεφάλαιο γίνεται ανάλυση της έννοιας της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης και παράλληλα γίνεται μια ιστορική αναδρομή της Ε.Κ.Ε. στην Ελλάδα. Στη συνέχεια αναλύεται η Ε.Κ.Ε. της εταιρίας ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.

Η εργασία ολοκληρώνεται με το Έβδομο Κεφάλαιο να συνοψίζει τα κυριότερα συμπεράσματα της παρούσης μελέτης και περιέχει μερικές προτάσεις αξιοποίησης του έργου της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου.

Η ζεύξη Ρίου Αντιρρίου είναι η μόνιμη σύνδεση της δυτικής Πελοποννήσου με τη δυτική Στερεά Ελλάδα, στη διασταύρωση των δύο μεγάλων οδικών αξόνων, ΠΑΘΕ και Ιόνιας Οδού. Με το έργο αυτό καθίσταται συνεχής και απρόσκοπη η επικοινωνία μεταξύ της βορειοδυτικής και νοτιοδυτικής Ελλάδας. Η γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης» είναι ένα έργο που σεβάστηκε πλήρως τους κανόνες ποιότητας. Η κατασκευή χαρακτηρίζεται εντυπωσιακή.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ένωση της ζεύξης του δυτικού στομίου του Κορινθιακού Κόλπου με γέφυρα, υπήρξε το όραμα ενός Πρωθυπουργού, στον οποίο η Ελλάδα οφείλει τα πρώτα μεγάλα έργα υποδομής και εκσυγχρονισμού της, του Χαρίλαου Τρικούπη. Το όραμα αυτό, έμεινε ανεκμετάλλευτο για πάνω από εκατό χρόνια. Από το Μάρτιο του 1889, όπου ο Χαρίλαος Τρικούπης ανέλυσε το πρόγραμμα για την επέκταση του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου στην Δυτική Πελοπόννησο και στη Δυτική Στερεά Ελλάδα και εμπνευσμένος από ένα σχετικό δημοσίευμα του Εμίλ Μπιννούφ, αναφέρθηκε στην αναγκαιότητα της γεφύρωσης του στενού του Ρίου Αντιρρίου, μέχρι τον Οκτώβριο του 1986, όποτε και έγιναν οι πρώτες συζητήσεις για την κατασκευή της γέφυρας αυτής, το όραμα έμεινε ανυλοποίητο.

Λόγω της έντονης σεισμικής δραστηριότητας της περιοχής και μη έχοντας την κατάλληλη τεχνογνωσία και τεχνολογία, το έργο δεν ήταν εφικτό να πραγματοποιηθεί. Δέκα χρόνια αργότερα, τον Οκτώβριο του 1996, υπογράφηκε η σύμβαση παραχώρησης του έργου, το οποίο μελετήθηκε από τους μηχανικούς της γαλλικής εταιρίας VINCI. Η σύμβαση παραχώρησης επικυρώθηκε από τη Βουλή στις 24 Απριλίου 1996 και τέθηκε σε εφαρμογή στις 24 Δεκεμβρίου 1997.

Η κατασκευή της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου ξεκίνησε το 1998 και ολοκληρώθηκε και δόθηκε στην κυκλοφορία τέσσερις μήνες πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004. η γέφυρα Ρίου Αντιρρίου πήρε το όνομα του εμπνευστή της και ονομάζεται γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης».

Η γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης» αποτελεί το ορόσημο της Ελλάδας του 21^{ου} αιώνα, καθώς και την πιο σημαντική παρέμβαση στον τομέα της υποδομής της Δυτικής Ελλάδας, ενώ άλλαξε την καθημερινότητα των κατοίκων της χώρας.

Η εταιρία που ανέλαβε την κατασκευή αυτού του ηράκλειου έργου είναι η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., η οποία έχει αναλάβει και την εκμετάλλευση του για 35 χρόνια μετά την ολοκλήρωσή του. Κατά τη διάρκεια κατασκευής της γέφυρας, με τη σωστή διοίκηση του προσωπικού και των εργατών της, η εταιρία κατάφερε να ολοκληρώσει το έργο χωρίς να χυθεί ούτε μια σταγόνα ανθρώπινο αίμα.

Η γέφυρα Ρίου Αντιρρίου είναι ένα σημαντικό έργο στον τομέα των οδικών μεταφορών με σημασία περιφερειακή, Εθνική και ευρωπαϊκή και επιπλέον είναι ένα ηράκλειο εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης.

Στα επτά χρόνια λειτουργίας της, έχει προσφέρει πολλά στην κοινωνία και στην προστασία του περιβάλλοντος, συμμετέχοντας και στηρίζοντας μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς και Ινστιτούτα για τη διάσωση της θαλάσσιας ζωής και την ελαχιστοποίηση των ρύπων της, για τη μείωση του φαινομένου του θερμοκηπίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ: Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου για τη Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου 1997, Υποδομές των μεταφορών Ν. Αχαΐας – Γεώργιος Κολοβός, εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα 2005, Σιδηραί Γέφυραι – Αντώνης Κωστέας, Πάτρα 2005, Ζεύξη Ρίου Αντιρρίου «Η περιπέτεια μιας γέφυρας», εκδόσεις Καπόν 2005, ΓΕΦΥΡΕΣ – Angia Sassi Perino & Giorgio Faraggiana, εκδόσεις Καρακώστογλου, Αθανάσιος Π. Μπέλλας, Αναπληρωτής καθηγητής στο τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πατρών. Η σημασία της Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου – Αθήνα 2007, Χαρίλαος Τρικούπης – Η ζωή και το έργο του, Πουρνάρας Δημήτριος, Χαρίλαος Τρικούπης – Η ζωή και το έργο του, η Βουλή των Ελλήνων, Αικατερίνη Κεριανού Ζεύξη έργο και ημέρες ανθρώπων (εκδόσεις Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου Φύλλο 08, Απρίλιος 2004), Εφημερίδα «Τα Νέα» 22/04/2004 – 26/05/2001, Εφημερίδα «Εξπρές» ένθετο Πάτρα – Δυτική Ελλάδα 06/03, Εφημερίδα «Η Αξία» 05/04/2003, Περιοδικό «Γεωτρόπιο» εφημερίδα Ελευθεροτυπίας 02/11/2002, Περιοδικό «Γαϊόραμα» Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2001, Travaux No 809 (περιοδικό), ENR- Engineering News Record – The top 25 newsmakers 1-8 Ιανουαρίου 2001, Bridge Design and Engineering issue No 30, 2003

<http://el.wikipedia.org/wiki>

Ypodomes.blogspot.com

www.bridgeweb.com

www.gefyra.gr

www.vinci.com

<http://ta-nea.dolnet.gr/>

Sidirodromikanea.blogspot.com

1.1. Γενικά

Η ζεύξη του δυτικού στομίου του Κορινθιακού κόλπου με μία γέφυρα που ενώνει την αιτωλική γη με την δυτική Πελοπόννησο, αποτελεί ένα θαυμάσιο επίτευγμα τεχνικής και τεχνογνωσίας στην Ελλάδα του 21^{ου} αιώνα. Αποτελεί ακόμα την πραγματοποίηση του οράματος του Μεσολογγίτη πρωθυπουργού Χαρίλαου Τρικούπη, στον οποίο η χώρα οφείλει τα πρώτα μεγάλα έργα υποδομής και εκσυγχρονισμού της, που την έφεραν πλησιέστερα στην Ευρώπη του 19^{ου} αιώνα. Ένα από αυτά είναι η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου, 100 περίπου χλμ ανατολικότερα της σημερινής γέφυρας του Ρίου, που έγινε με τη συμμετοχή και σ' αυτό το έργο Γάλλων μηχανικών, με αποτέλεσμα την διέλευση των πλοίων από τον Σαρωνικό στον Κορινθιακό κόλπο και αντίστροφα.

Το έργο, όμως, της συνένωσης των δύο ακτών της Αιτωλίας και της Αχαΐας, επίτευγμα που για τον Χαρίλαο Τρικούπη θα αποτελούσε μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου της δυτικής Ελλάδας, έμελλε να περιμένει. Έτσι, το πέρασμα από την μία γη στην άλλη θα παραμείνει για 115 χρόνια ακόμα ανοιχτό στο υγρό στοιχείο, ολόιδιο ακριβώς με αυτό που ακολουθούσαν από

την αρχαιότητα έως την σύγχρονη εποχή τα διάφορα ελληνικά φύλα που κατέκλεισαν την ηπειρωτική Ελλάδα κατερχόμενα από τον Βορρά, οι ήρωες, οι ημίθεοι και οι θεοί που ταξίδεψαν ή εγκαταστάθηκαν στους τόπους αυτούς δημιουργώντας τους μύθους και την ιστορία τους.

Η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου έχει πάρει το όνομά της από τον πολιτικό Χαρίλαο Τρικούπη. Έχουν περάσει περισσότερα από εκατό χρόνια από τη στιγμή που ο τότε πρωθυπουργός της Ελλάδας, Χαρίλαος Τρικούπης, οραματίστηκε τη γεφύρωση των τριών χιλιομέτρων που χωρίζουν το Ρίο από το Αντίρριο.

Έτσι λοιπόν, η γέφυρα για τη ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου έγινε πραγματικότητα, ενώ άλλαξε την καθημερινότητα μέρους των κατοίκων της χώρας.

1.2. Μία περιοχή με ιστορία



Εικόνα 1 : χάρτης της περιοχής

Πάνω σε έναν παγκόσμιο χάρτη ο Πατραϊκός, και ως επέκτασή του , ο Κορινθιακός μοιάζουν με ένα σκίσιμο στον φλοιό της γης γεμάτο θαλασσινό νερό. Είναι ένας στενός διάδρομος που απλώνεται από το Ιόνιο Πέλαγος, έχοντας το στόμιό του ανοιχτό προς αυτό, ως τον πάλαι ποτέ Ισθμό της Κορίνθου. Στο πιο στενό σημείο της διαδρομής, δύο περιορισμένες λωρίδες γης προχωρούν η μία προς την άλλη, αντικριστά, έως μια απόσταση μόλις δύο χιλιομέτρων και χωρίζουν τους δύο κόλπους.

Η θάλασσα που περικλείεται από τις αιτωλικές ακτές στο βορρά και την Αχαΐα, στο νότο, δεν είναι ένα τοπίο, αλλά ένας συνδυασμός πολλών τοπίων. Δεν είναι μόνο η θάλασσα μεταμορφωμένη σε ένα στενό πέρασμα, αλλά και

πολλές λιμνοθάλασσες. Κυρίως είναι ένας αγωγός επικοινωνίας, όπου γύρω του, στη γη που τον περιβάλλει, συνυπάρχουν πολιτείες ιδρυμένες σε διαφορετικές εποχές, που παραμένουν ζωντανές, ως σηματοδότες της πολυποικιλής και μακραίωνης ιστορίας αυτού του τόπου.

Είναι η αποκάλυψη της προϊστορίας στις ακτές της Αχαΐας, του ρωμαϊκού κόσμου στην Πάτρα, είναι η συνάντηση της χριστιανικής θρησκείας στις πρωτοχριστιανικές βασιλικές της Αιτωλίας, της βυζαντινής τέχνης των Βενετών και των Φράγκων στα κάστρα της Ναυπάκτου¹ και της Πάτρας², της μακροχρόνιας παρουσίας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στα κάστρα του Ρίου³ και του Αντιρρίου⁴. Είναι ακόμη, η επαφή με το ξεκίνημα της Ελληνικής Επανάστασης του 1821 στο Αίγιο, στα Καλάβρυτα, στην πολιτεία του Αγίου

¹ Το Κάστρο της Ναυπάκτου είναι ένα απ' τα πλέον καλοδιατηρημένα παραδείγματα φρουριακής αρχιτεκτονικής στην Ελλάδα, ίσως και στην Ευρώπη. Χτισμένο στον λόφο πάνω απ' την πόλη, το Κάστρο της Ναυπάκτου δελέασε κάθε τύπου και διαθέσεων λαούς να το αποκτήσουν. Έλληνες, Τούρκοι, Ενετοί, Άγγλοι, πειρατές κ.α. το χρησιμοποίησαν σαν ορμητήριό τους, βάζοντας ο καθένας και τη δική του σφραγίδα στην σημερινή εικόνα. Τη σημερινή του γενική μορφή την οφείλει στους ενετούς που έχτισαν πάνω στην αρχαία οχύρωση, ενώ οι υπόλοιποι «ιδιοκτήτες» πρόσθεσαν τη δική τους κουλτούρα.

² Το Κάστρο της Πάτρας χτίστηκε κατά το δεύτερο μισό του 6ου μ.Χ. αιώνα, επάνω στα ερείπια της αρχαίας Ακρόπολης. Βρίσκεται σε ένα χαμηλό λόφο του Παναχαϊκού σε απόσταση 800 μέτρων περίπου από την ακτή. Τα τείχη του περικλείουν μία έκταση 22.725 τ.μ. και αποτελείται από έναν τριγωνικό εξωτερικό περίβολο, ενισχυμένο με πύργους και προμαχώνες, που προστατεύονταν αρχικά από βαθιά τάφρο και ένα εσωτερικό περίβολο που υψώνεται στη Β.Α. γωνία και επίσης περιβάλλεται από τάφρο. Κατασκευάστηκε από τον Ιουστιανό μετά τον καταστροφικό σεισμό του 551 με υλικά προχριστιανικών οικοδομημάτων για την άμυνα της περιοχής και των κατοίκων της. Στους αιώνες που ακολούθησαν και έως το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, παρέμεινε σε αδιάκοπη χρήση για την άμυνα της πόλης, αλλά και ως διοικητικό και στρατιωτικό κέντρο. Στους Βυζαντινούς αιώνες, μέχρι τον ερχομό των Φράγκων (1205) το πολιορκήσαν Σλάβοι, Σαρακηνοί, Βούλγαροι, Νορμανδοί κ.α. χωρίς όμως να κατορθώσουν να το κατακτήσουν. Στα 805 μ.Χ. οι κάτοικοι της πόλης πολιορκήθηκαν στο κάστρο από Σλάβους και Σαρακηνούς και η νίκη τους που αποδόθηκε σε θαύμα του πολιούχου Αγίου Ανδρέα, ήταν σημαντική για την αναχαίτιση των βαρβαρικών επιδρομών στην Πελοπόννησο.

³ Το κάστρο του Ρίου ή *Καστέλι της Πάτρας* βρίσκεται στην Αχαΐα στον Δήμο Ρίου. Σήμερα δίπλα στο κάστρο βρίσκεται η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, δεξιά και αριστερά του η ανατολική και δυτική προβλήτα των φέρυ μποτ. Χρησιμοποιείται για πολιτιστικές εκδηλώσεις και είναι τουριστικά επισκέψιμο κάστρο περιβάλλεται στην μια πλευρά από πλατιά τάφρο η οποία περιέχει θαλασσινό νερό αφού ενώνεται με την θάλασσα η οποία βρέχει το υπόλοιπο κάστρο. Στην τάφρο υπάρχουν δύο εξωτερικοί προμαχώνες που ενώνονται με το κυρίως κάστρο με πέτρινες γέφυρες. Έχει δύο πύλες τη θάλασσα και την κεντρική. Κατασκευάστηκε από τον Σουλτάνο Βαγιαζίτ Β' το 1499 πάνω στα ερείπια του αρχαίου ναού του Ποσειδώνα, μέσα σε τρεις μόλις μήνες. Μαζί με το απέναντι του Αντιρρίου και με την δύναμη πυρός που είχαν έλεγχαν το θαλάσσιο πέρασμα. Το 1533 το καταλαμβάνουν οι Γενοβέζοι με τον Αντρέα Ντόρια αλλά την ίδια χρονιά το ξανά παίρνουν οι Οθωμανοί. Το 1687 ο Φραγκίσκος Μοροζίνι πολιορκεί το κάστρο του Ρίου και το καταλαμβάνει, αλλά αναγκάζεται να το ανακατασκευάσει αφού η πολιορκία προξένησε μεγάλες καταστροφές στα τείχη. Τότε προστέθηκαν νέοι πύργοι και το κάστρο πήρε την μορφή που έχει σήμερα. Την ίδια εποχή κατασκευάστηκε και ο σημερινός ναός της Ζωοδόχου πηγής. Το κάστρο ξαναπέρασε στην κατοχή των Οθωμανών το 1715, την ίδια περίοδο χρησιμοποιήθηκε και σαν φυλακή. Το 1828 παραδόθηκε στους Γάλλους της εκστρατείας του Μωριά υπό τον Μαιζών, από το 1831 και έως το 1912 μετατράπηκε σε στρατιωτική και πολιτική φυλακή, μάλιστα ο Δήμος Πατρών χρησιμοποιούσε κρατούμενους για την καθαριότητα του Ρίου.

⁴ Κάστρο στο ακρωτήρι του Αντιρρίου υπήρξε κατά την αρχαία εποχή. Στα θεμέλια αυτού ανοικοδομήθηκε το υπάρχον σήμερα κάστρο το 1499, από τον Οθωμανό κατακτητή της περιοχής Σουλτάνο Βαγιαζίτ Β'. Ταυτόχρονα κατασκευάστηκε και το αντικρινό του κάστρο του Ρίου. Τα δυο αυτά κάστρα φύλασσαν τη στρατηγική θέση διέλευσης θαλάσσιων και στεριανών περασμάτων. Η μεγάλη του στρατηγική σημασία φαίνεται και στο γεγονός ότι οι Οθωμανοί το κρατούσαν πάση θυσία κατά την περίοδο της εθνεξέγερσης του 1821, για τούτο έπεσε πολύ όψιμα, το Μάρτιο του 1829. Ο οικισμός τότε του Αντιρρίου δεν υπήρχε. Το Κάστρο ονομαζόταν **Καστέλι της Ρούμελης**. Μετά την απελευθέρωση λειτούργησε ως φυλάκιο του στρατού. Τότε άρχισε κοντά σε αυτό να αναπτύσσεται το σημερινό Αντίρριο. Την περίοδο της γερμανικής κατοχής αποτέλεσε καταφύγιο των κατοίκων. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο φάρος του κάστρου, έργο του 19ου αιώνα. Πρόσφατα συντηρήθηκε, είναι επισκέψιμο και φιλοξενεί εκδηλώσεις πολιτισμού.

Γεωργίου στην Πάτρα , αλλά και με την πιο δραματική στιγμή του Αγώνα, στον ιερό τόπο του Μεσολογγίου.

Επιπλέον, οι ναυμαχίες⁵ που έγιναν σ' αυτή τη θάλασσα από την αρχαιότητα έως τα νεώτερα χρόνια, η δημιουργία των λιμανιών του Νεώτερου Ελληνικού Κράτους, η διαχρονική ιστορία των πλοίων, της άνθησης του εμπορίου, αλλά και της μετανάστευσης.

Όλα τα παραπάνω, συνθέτουν την ιστορία ενός ζωτικού Ελληνικού τόπου και δεν παραλείπεται από αυτήν τη συνάθροιση περιστατικών και γεγονότων, κανένα κεφάλαιο της Ιστορίας της Ελλάδας και του Πολιτισμού της. Όλα αυτά συνυπάρχουν, επειδή η περιοχή είναι ένα πανάρχαιο σταυροδρόμι. Εδώ και αιώνες, αποτελεί ένα αδιάκοπο πέρασμα ενός μεγάλου χερσαίου άξονα που ξεκινά από βορρά και διασχίζει τη Δυτική Στερεά Ελλάδα, διακόπτεται από το υδάτινο στοιχείο των δύο κόλπων και συνεχίζεται στη Δυτική Πελοπόννησο, καταλήγοντας στο νότιο άκρο της.

Στις αρχές του προηγούμενου αιώνα, η συγκοινωνία γινόταν με βάρκες και καΐκια, τα οποί ανήκαν σε κατοίκους της Ναυπάκτου και του Αντιρρίου. Τα συνήθη δρομολόγια της εποχής ήταν Ναύπακτος – Ρίο, Ναύπακτος – Αίγιο, Κρυονέρι – Πάτρα και Μοναστηράκι – Ψαθόπυργος. Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι αυξημένες ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων και οχημάτων, έφεραν τα πρώτα φεριμπότ. Η γραμμή Ρίου – Αντιρρίου, ξεκίνησε το 1946 με το φεριμπότ «Σωκράτης Ιασεμίδης», μετά από πρωτοβουλία του Επαμεινώνδα Κυπριάδη⁶. Στην πραγματοποίηση της προσπάθειας, αντιτάχθηκαν λυσσαλέα ξενοδόχοι των Πατρών, οι Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδας και πολλοί άλλοι, των οποίων τα συμφέροντα θίγονταν. Το όνομα Ιασεμίδης, επιλέχτηκε προς τιμή ενός καθηγητή και υπουργού της εποχής, που έκανε νόμο για τους αγροτικούς συνεταιρισμούς σε Φάρσαλα, Σοφάδες και Βελεστίνο, είχε την ιδέα της σύνδεσης του στενού, με πλοία και αφού δεν κατόρθωσε να πετύχει κρατική υποστήριξη, έβαλε σε εφαρμογή το σχέδιό του, με τη βοήθεια των συνεταιρισμών της περιοχής.

⁵ Ναυμαχία Ακτίου 31π.Χ, Ναυμαχία Πρεβέζης 1538, Ναυμαχία Ναύπακτου 1571, Ναυμαχία στο Ναβαρίνο 1826

⁶ Ο Επαμεινώνδας Κυπριάδης, γεννημένος στην Αλεξάνδρεια το 1888, ήταν αυτός που πραγματοποίησε την πορθμειακή σύνδεση Ρίου - Αντιρρίου το 1947.



Εικόνα 2: το ατμόπλοιο "Καλυδών", το πρώτο επιβατηγό πλοίο για την σύνδεση

Επειδή τότε δεν υπήρχαν ειδικές αποβάθρες σε κανένα από τα λιμάνια, τα φεριμπότ απλώς ακουμπούσαν τον καταπέλτη τους στην άμμο. Η φόρτωση των οχημάτων, γινόταν από λιμενάρχες που τα κινούσαν πάνω σε μεταλλικούς διαδρόμους, για να μην βουλιάζουν. Σιγά – σιγά, άρχισαν να μπαίνουν και άλλα πλοία στη γραμμή, όπως το οχηματαγωγό «Ρόδος», το οποίο μπορούσε να μεταφέρει και σιδηροδρομικά βαγόνια και το φεριμπότ «Ελεάνα», το οποίο εκτελούσε δρομολόγια μέχρι και 1978. Φυσικά, το περίφημο μικρό επιβατηγό πλοίο «Καλυδών», που εκτελούσε δρομολόγια μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '60, στη γραμμή Πάτρας – Κρυονερίου. Τα δρομολόγια στη δεκαετία του '50, ήταν ακόμα αραιά, υπήρχε μία αναχώρηση ανά ώρα, ενώ άδεια για να ταξιδέψει τη νύχτα, είχε μόνο ένα φεριμπότ. Στις δεκαετίες '60 – '70, η βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και η αύξηση κίνησης έφεραν κι άλλα πλοία στο Ρίο.

1.3. Χαρίλαος Τρικούπης (1832-1896), ο εμπνευστής του έργου



Εικόνα 3 : Χαρίλαος Τρικούπης

Κορυφαία πολιτική προσωπικότητα του 19^{ου} αιώνα και από τους σημαντικότερους πολιτικούς της νεώτερης Ελλάδας. Διετέλεσε επτά φορές πρωθυπουργός και συνέδεσε το όνομά του με την προσπάθεια εκσυγχρονισμού της χώρας.

Γεννήθηκε στο Ναύπλιο και καταγόταν από την ιστορική οικογένεια Τρικούπη του Μεσολογγίου και την οικογένεια Καρατζά της Κωνσταντινούπολης. Ήταν γιός του πολιτικού και

ιστορικού Σπυρίδωνα Τρικούπη και της Αικατερίνης Μαυροκορδάτου, αδελφής του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου. Διδάχθηκε τα πρώτα γράμματα στο Ναύπλιο και στη συνέχεια φοίτησε στο Γυμνάσιο της Αθήνας. Μετά την τριετή του φοίτησή του στην Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών, μετέβη στο Παρίσι, όπου και συμπλήρωσε τις σπουδές του και αναγορεύθηκε διδάκτωρ Νομικής.

Από το 1853 έως το 1864 ο Τρικούπης υπηρέτησε στο Διπλωματικό Σώμα. Αρχικά στην Πρεσβεία του Λονδίνου, στην οποία επικεφαλής ήταν ο πατέρας του. Κατά τη διάρκεια της παραμονής του στη Γηραιά Αλβιόνα έλαβε πολύτιμα μαθήματα για τον τρόπο λειτουργίας του πολιτικού συστήματος της Μεγάλης Βρετανίας, τα οποία του φάνηκαν ιδιαίτερος χρήσιμα, όταν αποφάσισε να ασχοληθεί με την πολιτική. Το 1863 ήταν επικεφαλής της ελληνικής αντιπροσωπείας, που διαπραγματεύτηκε τη συνθήκη προσάρτησης των Ιονίων Νήσων στην Ελλάδα, η οποία υπογράφηκε στις 16 Μαρτίου 1864.

Το βάπτισμα στην πολιτική το πήρε το 1862, όταν εξελέγη πληρεξούσιος της ελληνικής παροικίας του Μάντσεστερ στη Συντακτική Συνέλευση. Το 1865 εξελέγη βουλευτής Μεσολογγίου υπό τη σκέπη του Αλέξανδρου Κουμουνδούρου, ο οποίος όταν κλήθηκε να σχηματίσει κυβέρνηση στις 18 Δεκεμβρίου, του εμπιστεύτηκε το κρίσιμο Υπουργείο Εξωτερικών, σε μία δύσκολη περίοδο, καθώς είχε ξεσπάσει η Κρητική Επανάσταση. Ο Τρικούπης ήταν μόλις 33 ετών.

Από τις πρώτες μέρες του στην κυβέρνηση φρόντισε να αποκαταστήσει το κύρος του κράτους απέναντι στους ξένους. Ως νέος Υπουργός Εξωτερικών δεν επισπεύτηκε πρώτος τους πρεσβευτές στην Αθήνα, αλλά απαίτησε να τον επισπευτούν αυτοί πρώτοι. Διαμόρφωσε, έτσι, μια εθιμοτυπία, που ισχύει απαρέγκλιτα μέχρι σήμερα. Η κυβέρνηση Κουμουνδούρου δεν μακροήμερευσε και κατέρρευσε λόγω του Κρητικού Ζητήματος.

Ο Τρικούπης αποφάσισε να μην συμμετάσχει σε άλλη κυβέρνηση και να επικεντρώσει τις προσπάθειές του στη δημιουργία ενός νέου κόμματος. Το ονόμασε «Πέμπτο Κόμμα» και ήταν το πρώτο κόμμα αρχών στην ελληνική πολιτική ιστορία. Μέσω του δικομματισμού ο νέος πολιτικός σχηματισμός πρεσβεύει τον αστικό εκσυγχρονισμό της χώρας.

Μετά την αποτυχία του στις εκλογές του 1874 (23 Ιουνίου) και την έκταση των ακροτήτων του Δημητρίου Βούλγαρη δημοσιεύει το περίφημο άρθρο του «Τις Πταιει;» στην εφημερίδα «Οι Καιροί» (29 Ιουνίου 1874). Ο Τρικούπης στηλίτευσε τις βασιλικές ραδιουργίες και κατηγόρησε τον Γεώργιο Α' για τον τρόπο που ασκούσε τις εξουσίες του, παρακάμπτοντας το κοινοβούλιο, με τον διορισμό Υπουργών από τη μειοψηφία.

Πρότεινε στον ανώτατο άρχοντα να διορίζει ως πρωθυπουργό τον αρχηγό του πλειοψηφούντος κόμματος, που θα έχει τη στήριξη της Βουλής. Είναι η λεγόμενη «αρχή της δεδηλωμένης», που επιβλήθηκε από τον Τρικούπη ένα χρόνο αργότερα και η οποία περιβλήθηκε με συνταγματική ισχύ το 1927. Το άρθρο προκάλεσε αντιδράσεις, ο Τρικούπης προφυλακίστηκε για ένα 24ωρο, αλλά γίνεται γνωστός στο Πανελλήνιο.

Στις 27 Απριλίου 1875, ανατέθηκε στο Χαρίλαο Τρικούπη σχηματισμός μιας εξάμηνης κυβέρνησης (27/4/1875-15/10/1875), με σκοπό την διενέργεια εκλογών. Γίνεται για πρώτη φορά πρωθυπουργός. Στις εκλογές απέτυχε, αλλά καθιερώθηκε η αρχή της δεδηλωμένης⁷, η οποία επιστέγασε τους αγώνες του για την εύρυθμη συνταγματική λειτουργία. Επανεκλέχθηκε Πρωθυπουργός άλλες έξι φορές.

Η επόμενη φορά που ορκίστηκε Πρωθυπουργός, ήταν στις 27 Οκτωβρίου 1878, αλλά πέντε ημέρες μετά, στις 26 Οκτωβρίου 1878, παραιτήθηκε, γιατί η κυβέρνηση που έφτιαξε, Κυβέρνηση Χαρίλαου Τρικούπη 1878 (την οποία αποκάλεσαν Υπουργείο Τρικούπη – Ζαΐμη⁸), και με την οποία αντικατέστησε την Κυβέρνηση Κανάρη, δεν βρήκε υποστήριξη από τη Βουλή. Η επόμενη εκλογή του σαν Πρωθυπουργός, ήρθε στις 10 Μαρτίου 1880, μετά την ανατροπή της Κυβέρνησης Κουμουνδούρου. Παρέμεινε στην εξουσία για ένα επτάμηνο, έως 13 Οκτωβρίου 1880. Στο διάστημα αυτό, κατήργησε το φόρο της Δεκάτης⁹ στα δημητριακά και μείωσε τη στρατιωτική θητεία από τρία χρόνια σε ένα.

Το Μάρτιο του 1882 (3 Μαρτίου 1882), επανήλθε στην Πρωθυπουργία με την Κυβέρνηση Χαρίλαου Τρικούπη 1882, η οποία ήταν και η πρώτη μακρά διακυβέρνηση (3 χρόνια και 1 ½ μήνα) και η αρχή μεγάλων έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού της χώρας. Με την Κυβέρνηση Χαρίλαου Τρικούπης 1886, επέστρεψε σαν Πρωθυπουργός, στις 9 Μαΐου 1886. ένα χρόνο αργότερα, κέρδισε τις εκλογές του 1887, αλλά έχασε τις εκλογές του 1890, οπότε και έπεσε η Κυβέρνησή του.

⁷ Η αρχή της δεδηλωμένης, αποτελεί το βάθρο του Κοινοβουλευτισμού. Είναι η αρχή που επιβάλλει να δίδεται από τον Ανώτατο Άρχοντα, η εντολή σχηματισμού κυβέρνησης στα κόμματα ή στους συνασπισμούς κομμάτων που διαθέτουν την πλειοψηφία της Βουλής, με βάση την ψήφο εμπιστοσύνης, που παρέχουν οι εκπρόσωποι του Έθνους στη συγκεκριμένη Κυβέρνηση. Οι αγώνες του Χ. Τρικούπη και η αρθρογραφία του, του στοίχισαν ακόμα και φυλάκιση, αλλά οδήγησαν στην θέσπιση της αρχής της δεδηλωμένης στη χώρα μας από το 1875.

⁸ Ονομάστηκε Υπουργείο Τρικούπη – Ζαΐμη γιατί, ο Τρικούπης σχημάτισε - στις 21 Οκτωβρίου 1878 - κυβέρνηση συνασπισμού με τον Θρ. Ζαΐμη, που διατηρούσε το προσωπικό του κόμμα και ανέλαβε τα υπουργεία εσωτερικών και δικαιοσύνης. Χαρακτηριστικό της κυβέρνησης αυτής, που θα μπορούσε να ονομαστεί "κυβέρνηση των επιγόνων" είναι ότι, ο Τρικούπης, -ίσως στην προσπάθειά του να προσδώσει ένα "εθνικό τόνο" ενόψει των γεγονότων, - ανέθεσε πολλά υπουργεία στους γιους των οπλαρχηγών της επανάστασης

⁹ Δεκάτη, ήταν ο φόρος που είχε επιβληθεί από τον Πεισίστρατο στα αγροτικά προϊόντα των Αθηναίων και αντιστοιχούσε στο ένα δέκατο της παραγωγής τους.

Η επόμενη φορά που ανέλαβε Πρωθυπουργός της χώρας, ήταν με την Κυβέρνηση Χαρίλαος Τρικούπης 1892 (10 Ιουνίου 1892) μετά την αποπομπή του αντιπάλου του Θ. Δηλιγιάννη¹⁰ και τη βραχύβια Κυβέρνηση υπό τον κ. Κωνσταντόπουλο. Στην τελευταία περίοδο της πρωθυπουργίας του (Κυβέρνηση Χαρίλαου Τρικούπη 1893 – 1895), 30 Οκτωβρίου 1893 έως 12 Ιανουαρίου 1895), η Ελλάδα πτώχευσε. Η πτώχευση επήλθε λόγω του ότι η πρωτόγνωρη οικονομία της εποχής του, δεν άντεξε το φιλόδοξο πρόγραμμα του Χ. Τρικούπη. Το πρόγραμμα αυτό, περιελάμβανε ένα ευρύ μεταρρυθμιστικό πρόγραμμα στους τομείς της γεωργίας, της φορολογίας και της άμυνας. Επιπλέον, είχε συμπεριλάβει και ένα πολυδάπανο πρόγραμμα έργων υποδομής, το οποίο εμπεριείχε, μεταξύ άλλων, τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου και τη διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου. Ο ίδιος θα προκαλέσει μεγάλη δυσαρέσκεια στο λαό, λόγω της φορολογικής του πολιτικής. «Φορομπήκτης» και «Πετρέλαιος» ήταν δύο από τα προσωνύμια που του «κόλλησε» ο τύπος. Τελικά, η χώρα δεν μπορεί να αποπληρώσει τα δυσβάσταχτα χρέη της. Η Βουλή κηρύσσει χρεοστάσιο το 1893 και ο Τρικούπης, συνοψίζοντας το οικονομικό δράμα της Ελλάδας, αναφωνεί στις 10 Δεκεμβρίου: «Δυστυχώς Επτωχεύσαμεν!». Τα επόμενα χρόνια η χώρα θα τεθεί υπό Διεθνή Οικονομικό Έλεγχο, με τα γνωστά μονοπώλια στο οινόπνευμα, τα σπύρτα κ.λ.π, οι επιπτώσεις του οποίου θα φθάσουν μέχρι την είσοδο της Ελλάδας στην ΕΟΚ.

Ο Χαρίλαος Τρικούπης, παραιτήθηκε στις 12 Ιανουαρίου 1895, όταν σε αντικυβερνητική διαδήλωση διαμαρτυρίας εναντίων νόμου που επέβαλε φόρο επί των οικοδομών, συμμετείχε ο διάδοχος του θρόνου Κωνσταντίνος. Στις εκλογές της 16^{ης} Απριλίου 1895 το κόμμα του παθαίνει πανωλεθρία και ο ίδιος αποτυγχάνει να εκλεγεί βουλευτής ακόμα και στην ιδιαίτερη πατρίδα του, το Μεσολόγγι. Χάνει την έδρα για τέσσερις ψήφους από τον άσημο Μιλτιάδη Γουλιμή. Αποχωρεί από την πολιτική γεμάτος πίκρα, με την κλασική φράση «Ανθ' ημών Γουλιμήs.... Καληνύχτα σας!».

Στη συνέχεια αναχωρεί για ένα ταξίδι στην Ευρώπη, αλλά η απουσία του από τα πολιτικά πράγματα ήταν εμφανής. Οι πολιτικοί του φίλοι τον εκθέτουν υποψήφιο για την αναπληρωματική εκλογή της επαρχίας του Βάλτου (επαρχία και σήμερα του Νομού Αιτωλοακαρνανίας), χωρίς ο ίδιος να το γνωρίζει.

¹⁰ Η κυβέρνηση Δηλιγιάννη ξεκίνησε από τις 12 Σεπτεμβρίου 1885 μια διαδικασία επιστρατεύσεων και πολεμικής προετοιμασίας που διήρκεσε μήνες. Δεν προχωρούσε όμως ούτε σε δράση ούτε σε αποκλιμάκωση περιμένοντας παραχωρήσεις από την Οθωμανική Αυτοκρατορία κάτω από τη διπλωματική πίεση των Δυνάμεων. Εξαιτίας αυτής της τακτικής η περίοδος 1885-86 ονομάστηκε "ένοπλος επαιτεία" και "Ειρηνοπόλεμος". Οι Δυνάμεις προχώρησαν στην επίσημη αναγνώριση της ενσωμάτωσης της Ανατολικής Ρωμυλίας στη Βουλγαρία και απαίτησαν από την Ελλάδα με διακοινώσεις τους (30 Δεκεμβρίου 1885 και 12 Ιανουαρίου 1886) να θεωρήσει το θέμα λήξαν και να σταματήσει τη στρατιωτική κινητοποίηση. Η παρελκυστική πολιτική του Δηλιγιάννη οδήγησε, ύστερα από ένα τηλεσίγραφο στις 12 Απριλίου, στον αποκλεισμό των ελληνικών ακτών για κάθε σκάφος υπό ελληνική σημαία. Οι εξελίξεις προκάλεσαν την πτώση του Δηλιγιάννη και το σχηματισμό κυβέρνησης από το Χαρίλαο Τρικούπη στις 9 Μαΐου 1886

Εκλέγεται σχεδόν παμψηφεί στις 17 Μαρτίου 1896, αλλά πέντε μέρες αργότερα η Αθήνα μαθαίνει εμβρόντητη ότι ασθενεί βαρέως στις Κάννες.

Ο Χαρίλαος Τρικούπης άφησε την τελευταία του πνοή στο γαλλικό θέρετρο των Καννών, στις 30 Μαρτίου 1896, την ώρα που η ελληνική πρωτεύουσα φιλοξενούσε τους Α΄ Ολυμπιακούς Αγώνες. Η σορός του έφτασε στον Πειραιά στις 9 Απριλίου και εκτέθηκε σε λαϊκό προσκύνημα στο ναό της Ζωοδόχου Πηγής. Ετάφη χωρίς επισημότητες, όπως το είχε ζητήσει, στον οικογενειακό τάφο των Τρικούπηδων στο Α΄ Νεκροταφείο Αθηνών.

Τα 20 χρόνια που ήταν στο προσκήνιο (1875 – 1895), ήταν ο κυρίαρχος στο πολιτικό σκηνικό, εκπροσωπώντας την ανερχόμενη αστική τάξη. Μεγάλοι του αντίπαλοι είναι αρχικά ο πολιτικός του μέντορας Αλέξανδρος Κουμουνδούρος και στη συνέχεια ο «λαϊκιστής» Θεόδωρος Δηλιγιάννης, που εκπροσωπούσαν τα «παλιά τζάκια».

Ο Χαρίλαος Τρικούπης, παρέμεινε στο τιμόνι της χώρας σαν Πρωθυπουργός επί 10 χρόνια, 9 μήνες και 13 ημέρες, γεγονός που τον καθιστά έναν από τους μακροβιότερους Πρωθυπουργούς της Ελλάδας.

1.4. Ένα Μεγάλο Όραμα

Κατά τη διάρκεια της τρίτης (3^{ης}) του θητείας του ως Πρωθυπουργός της Ελλάδας (10/03/1880 – 13/10/1880), ο Χαρίλαος Τρικούπης έθεσε σε εφαρμογή το ευρύ μεταρρυθμιστικό πρόγραμμα που προαναφέραμε, στο οποίο είχαν συμπεριληφθεί οι τομείς της γεωργίας, της φορολογίας και της άμυνας, καθώς επίσης και το πολυέξοδο πρόγραμμα έργων υποδομής για την διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου και την κατασκευή του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου. Μέχρι τότε, η μόνη σιδηροδρομική γραμμή που διέθετε η χώρα, ήταν η γραμμή Αθήνα – Πειραιάς, έκτασης 12 χιλιομέτρων.

Στις 29 Μαρτίου του 1889 στη Βουλή, ο Χ. Τρικούπης, ανέλυσε το πρόγραμμα της Κυβέρνησής του για την επέκταση του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου, στην Δυτική Πελοπόννησο και τη Δυτική Στερεά και εξήγησε γιατί προέκρινε την προέκταση του σιδηροδρόμου Μεσολογγίου και Αγρινίου προς το Αντίρριο. Τότε, ο Χ. Τρικούπης πίστευε στην επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου Αγρινίου – Κρουονερίου ως το Αντίρριο και τη σύνδεση του με το δίκτυο της Πελοποννήσου. Αυτή η σύνδεση δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ. Με τη ριψοκίνδυνη πολιτική, όμως, του Χαρίλαου Τρικούπη, μέχρι το 1890 τα 1.359 χιλιόμετρα οδικού δικτύου είχαν γίνει 4.000 χιλιόμετρα και έως το 1892, το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας αποτελούνταν από 906 χιλιόμετρα.

Λόγω της σύνδεσης του στενού που θα ένωνε την Δυτική Στερεά με τη Δυτική Πελοπόννησο, η οποία τελικά δεν πραγματοποιήθηκε, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ξεκίνησαν τα τακτικά δρομολόγια μεταξύ των ακτών του Πατραϊκού Κόλπου. Τα δρομολόγια της γραμμής αυτής, εξυπηρετούνταν από το ατμόπλοιο «Θεμιστοκλής», το οποίο ήταν το πρώτο πλοίο της γραμμής αυτής. Μετά από λίγα χρόνια, το ατμόπλοιο «Καλυδών», υπήρξε το πρώτο επιβατηγό πλοίο που συνέδεε το λιμάνι της Πάτρας με το λιμάνι του Κρυονερίου.

Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της ανάλυσης του προγράμματος της Κυβέρνησης του στο Κοινοβούλιο, ο Χ. Τρικούπης, εμπνευσμένος από ένα σχετικό δημοσίευμα του Εμίλ Μπιρνούφ¹¹ (Emil Burnouf), ο οποίος είχε διατελέσει Διευθυντής της Γαλλικής Αρχαιολογικής Σχολής της Αθήνας, αναφέρθηκε στην αναγκαιότητα της γεφύρωσης του στενού του Ρίου – Αντιρρίου.

Την εποχή όμως που οραματίστηκε τη δημιουργία αυτού του μεγάλου έργου της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου, δεν υπήρχε η αναγκαία τεχνολογία και τεχνογνωσία, για να υλοποιηθεί η κατασκευή αυτή, που ο ίδιος θεωρούσε ότι ήταν ένα έργο στρατηγικής σημασίας.

Έτσι λοιπόν, έπρεπε να περάσει πάνω από ένας αιώνας, μέχρι το Δημόσιο να προκηρύξει διαγωνισμό για την κατασκευή μόνιμης ζεύξης.

1.4.1. Ο σιδηρόδρομος

Πριν από 130 χρόνια περίπου, η Ελλάδα ήταν πολύ μικρότερη κι αδύναμη, και τα σύνορα έφταναν λίγο πιο έξω από τη Λαμία. Δεν υπήρχαν ούτε αμαξιτοί δρόμοι ούτε το βασικό και προσιτό σήμερα μεταφορικό μέσον, το αυτοκίνητο, Ι.Χ., λεωφορείο ή φορτηγό. Το σιδηροδρομικό δίκτυο είχε αρχίσει να σχεδιάζεται και να διαμορφώνεται, αλλά δεν είχε τεθεί σε πλήρη λειτουργία. Στα παράλια η κατάσταση ήταν αρκετά καλή, χάρη στην ανεπτυγμένη ναυσιπλοΐα, που βοήθησε πολλές πόλεις να γνωρίσουν σημαντική πρόοδο. Στην ηπειρωτική χώρα όμως το σκηνικό ήταν διαφορετικό. Η συγκοινωνία διεξαγόταν στα πεδινά με άμαξες και κάρρα, πάνω σε υποτυπώδεις καρόδρομους. Όσο για τα ορεινά, εκεί η κατάσταση ήταν τραγική. Από τα λιγοστά και

¹¹ Émile-Louis Burnouf (1821-1907) ήταν κορυφαίος του δέκατου ένατου αιώνα ασιανολόγος και ρατσιστικές ιδέες του οποίου επηρέασαν την εξέλιξη της Θεοσοφίας και Argyanism. Διετέλεσε καθηγητής στο Faculté lettres de στο Πανεπιστήμιο Nancy, τότε διευθυντή του Γαλλική Σχολή Αθηνών 1867 - 1875. Ήταν επίσης ο συγγραφέας μιας Σανσκριτικά-γαλλικό λεξικό.

δύσβατα μονοπάτια περνούσαν, μεταφέροντας εμπορεύματα από το ένα μέρος στο άλλο, караβάνια με τετράποδα και αγωγιάτες που πεζοπορούσαν δίπλα στα φορτωμένα ζώα. Υπό τις συνθήκες αυτές, ήταν φυσικό να κοστίζει η μεταφορά μίας οκάς σταριού από τα Καλάβρυτα στο Αίγιο 10-12 λεπτά, ενώ από τη μακρινή Ρωσία στην Ελλάδα στοίχιζε το μισό. Πέρα όμως από το τεράστιο οικονομικό κόστος, έντονη ήταν και η κοινωνική απομόνωση των απρόσιτων περιοχών.

Ο Χαρίλαος Τρικούπης, πρωθυπουργός τότε της Ελλάδος, θέλησε να δημιουργήσει τοπικά σιδηροδρομικά δίκτυα, με αφετηρία κάποια σημεία δίπλα στο κυρίως σιδηροδρομικό δίκτυο και με πλάτος γραμμής 75 εκατοστά. Ο Τρικούπης προωθούσε τις γραμμές μικρού εύρους, γιατί διέβλεπε ότι το «μικρό» τραίνο έχει μεγαλύτερη ευελιξία, αληθινό προσόν για μια ορεινή χώρα, αλλά είναι και οικονομικότερο στην κατασκευή του. Έτσι, το Μάρτιο του 1889 η κυβέρνησή του αποφασίζει την κατασκευή της γραμμής από το Διακοφτό - Διακοπτόν τότε- στα Καλάβρυτα. Η μελέτη ανατίθεται σε Γάλλους επιστήμονες. Τα στοιχεία της αποκαλύπτουν ότι το κόστος της κατασκευής θα έφτανε το 1.000.000 δραχμές, ενώ για αμαξιτό δρόμο θα ξεπερνούσε το 1.100.000. Ακόμη, ότι το κόστος για κάθε μετακινούμενο άτομο και κάθε τόνο εμπορευμάτων θα πλησίαζε στην περίπτωση του τραίνου τις 230 δραχμές, ενώ οδικώς η μετακίνηση του επιβάτη θα έφτανε τις 5 δραχμές και των εμπορευμάτων τις 15 δραχμές για κάθε τόνο. Και, τέλος, ότι ο χρόνος τον οποίο θα απαιτούσε η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου ήταν οι δέκα μήνες.

Η σύμβαση της κατασκευής του δικτύου του οδοντωτού και της εκμετάλλευσής του για 92 χρόνια ανατίθεται στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ). Εκ μέρους του κράτους υπογράφουν ο πρόεδρος του Υπουργικού Συμβουλίου Χαρίλαος Τρικούπης, ο υπουργός Εσωτερικών Στέφανος Δραγούμης και ο υπουργός Δικαιοσύνης Δημήτριος Ρουπλιώτης, και εκ μέρους των ΣΠΑΠ ο πρόεδρος της εταιρείας Α.Ν. Σιμόπουλος. Η σύμβαση που επικυρώθηκε με τον νόμο ΑΨΝΓ' του 1889 προέβλεπε τα εξής: «Προμήθεια 3 ατμομηχανών, 6 βαγονιών πρώτης και δεύτερης θέσης και 10 φορτηγών βαγονιών. Κατασκευή σταθμού στα Καλάβρυτα, στάσης στη Ζαχλωρού και επισκευαστικού εργοστασίου με αποθήκες στο Διακοφτό. Εγκατάσταση τηλεγραφικής και τηλεφωνικής γραμμής. Φορολογική απαλλαγή της εταιρείας. Ετήσια



αποζημίωση της εταιρείας με 2.500 δραχμές το χιλιόμετρο και καταμερισμό των τακτικών εσόδων εξίσου μεταξύ αυτής και του κράτους. Δέσμευση της εταιρείας για πραγματοποίηση δύο δρομολογίων την ημέρα».

Εικόνα 4 : Φωτογραφία του Alferd Luft από τα χρόνια της ατμοκίνησης στον σταθμό της Ζαχλωρούς και στα Καλάβρυτα

Το όραμα του Χαριλάου Τρικούπη ήταν να φτάσει το τραίνο ως την Αρκαδία. Έτσι, ένα χρόνο μετά την υπογραφή της πρώτης σύμβασης, αποφασίζει την κατασκευή του τμήματος από τα Καλάβρυτα μέχρι την Τρίπολη, με μήκος 90 χλμ. και κόστος 3.900.000 δραχμές. Στο μεταξύ η κατασκευή του δικτύου από το Διακοφτό ως τα Καλάβρυτα ανατίθεται στον Γάλλο εργολάβο Ατόν. Αλλά... Πολλοί άλλοι τον διαδέχονται, το προβλεπόμενο δεκάμηνο γίνεται πενταετία, και το ένα εκατομμύριο διογκώνεται σε τριάμισι. Αυτές οι υπερβάσεις θα γίνουν η αιτία για να μην πραγματοποιηθεί ποτέ η συνέχεια της γραμμής. Το 1895, όταν πρωθυπουργός ήταν ο Δηλιγιάννης, οι ΣΠΑΠ πετυχαίνουν αναθεώρηση της σύμβασης.

Το τροχαίο υλικό μειώνεται και η εταιρεία αποκτά το δικαίωμα να χρησιμοποιεί για 50 χρόνια τα νερά του Βουραϊκού για την παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι οι Γάλλοι τεχνικοί είχαν προτείνει εξαρχής την ηλεκτροκίνηση της γραμμής, με παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από φράγματα που θα μπορούσαν να κατασκευασθούν μεταξύ 3ου και 15ου χιλιομέτρου, εκμεταλλευόμενα τους αλληπάλληλους καταρράκτες που δημιουργεί η ροή του ποταμού. Αλλά οι προτάσεις τους και τα πορίσματα των μελετών έμειναν στα χαρτιά. Εκτός από τη μελέτη και το σχεδιασμό του δικτύου, που οφείλονται σε Γάλλους τεχνικούς, στο έργο δουλεύουν πολλοί Ιταλοί εργάτες που έχουν την εμπειρία των ορεινών σιδηροδρόμων των Άλπεων. Λόγω του δυσπρόσιτου εδάφους και των φτωχών τεχνικών μέσων της εποχής, το όλο εγχείρημα αποδεικνύεται πολύ πιο δύσκολο απ' ό,τι υπολόγιζαν οι σχεδιαστές. Επιπλέον, τα συνεργεία δέχονται και τις συνεχείς επιθέσεις ληστών. Για την αντιμετώπισή τους, η εταιρεία αναγκάζεται να χρησιμοποιήσει ένοπλους φρουρούς. Παρ' όλα αυτά, το έργο θεωρήθηκε κατασκευαστικός άθλος, ακόμη και με τα σημερινά δεδομένα.

Για πέντε συνεχή χρόνια, οι εργασίες προχωρούν άλλοτε με αργό ρυθμό κι άλλοτε με γρήγορο. Τα φουρνέλα αντηχούν στο φαράγγι. Οι εργάτες ανοίγουν τούνελ, χτίζουν τοιχία αντιστήριξης, φτιάχνουν γέφυρες, στρώνουν σιδηροτροχιές. Φτάνουμε έτσι στις 10 Μαρτίου 1896, όταν ο ελληνικός οδοντωτός πραγματοποιεί το πρώτο του δρομολόγιο. Κατά την πρώτη περίοδο, της ατμοκίνησης, η διαδρομή διαρκεί δυόμισι ώρες, με ενδιάμεσες στάσεις στο Μετόχι (Τρικλία), στο Μέγα Σπήλαιο (Ζαχλωρού) και στην Κερπινή, για την ύδρευση των ατμομηχανών και την εξυπηρέτηση των επιβατών. Η πρώτη ουσιαστική αναβάθμιση θα γίνει το 1959, με την παραλαβή τριών αμαξοστοιχιών από τον γαλλικό οίκο Billard. Τα νέα τραίνα παίρνουν 100 επιβάτες, αναπτύσσουν στα τμήματα με τις απλές ράγες ταχύτητα 40 χλμ. και στα οδοντωτά 12 χλμ. την ώρα, και χρειάζονται για τη διαδρομή 85 λεπτά. Έτσι, μαζί με τις ατμομηχανές, τα δρομολόγια πυκνώνουν σε έξι από το Διακοφτό κι άλλα έξι από τα Καλάβρυτα.

Το 1967 το δίκτυο αποκτά τρεις ακόμη συρμούς, κατασκευασμένους στο γαλλικό εργοστάσιο Decauville, βάσει των σχεδίων του οίκου Billard. Η ατιμήλατη έλξη καταργείται τελείως και ο χρόνος της διαδρομής μειώνεται στα 70 λεπτά. Το 1966, επ' ευκαιρία του εορτασμού των εκατό χρόνων λειτουργίας του οδοντωτού, μετά από εισήγηση του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου (ΣΦΣ) και των πόλεων Διακοφτού και Καλαβρύτων, ανακατασκευάζεται η ατιμάμαξα ΔΚ 8001 που βρισκόταν μέχρι τότε στο σταθμό των Καλαβρύτων σαν μουσειακό έκθεμα. Έτσι, σε ειδικές και πολύ σπάνιες περιπτώσεις, ο οδοντωτός μπορεί σήμερα να λειτουργήσει με ατιμήλατη έλξη.

Το Μάιο του 2003 ξεκίνησε μια εκτεταμένη ανακατασκευή του δικτύου. Στα συμβατικά τμήματα της διαδρομής έγινε πλήρης αντικατάσταση των σιδηροτροχιών και των στρωτήρων και όλη η διαδρομή στρώθηκε με σκύρα. Ενισχύθηκαν όλες οι μεταλλικές γέφυρες, αρκετές αντικαταστήθηκαν με γέφυρες από μπετόν και συντηρήθηκαν πολλές λίθινες. Τα έργα αυτής της φάσης ολοκληρώθηκαν τον Ιούλιο του 2004 και κατά τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων (ATHENS 2004) ο οδοντωτός πραγματοποίησε πλήθος δρομολογίων, γνωρίζοντας την ευρύτερη περιοχή του Βουραϊκού σε χιλιάδες επισκέπτες. Ο εκσυγχρονισμός της γραμμής βελτίωσε σημαντικά την άνεση του ταξιδιού και μείωσε κατά πολύ την καταπόνηση των γερασμένων πλέον αυτοκινηταμαξών. Την ίδια εποχή δόθηκε παραγγελία για 4 νέες αυτοκινητάμαξες ελβετικής κατασκευής (STADLER), οι οποίες παρελήφθησαν τμηματικά έως το Μάιο του 2007 και πραγματοποίησαν δοκιμές μικρής διάρκειας. Λόγω κακών υπολογισμών, δεν έγινε ο σωστός συντονισμός που θα επέτρεπε, βάσει των σχεδίων, μαζί με την παραλαβή των νέων αυτοκινηταμαξών να έχει ολοκληρωθεί και η β' φάση του εκσυγχρονισμού της γραμμής, η οποία έχει να κάνει με την αντικατάσταση των τμημάτων των σιδηροτροχιών στα σημεία της οδόντωσης (συνολικού μήκους 3.400 μέτρων) και της κρεμαγιέρας, καθώς και με άλλα συμπληρωματικά έργα (κατασκευή νέας αντιολισθητικής σήραγγας, μέγαιωμα του περιτυπώματος σε κάποια σημεία των υπολοίπων σηράγγων), για τα οποία υπολογίζετο να τελειώσουν περίπου στο τέλος του 2008.

Είναι βέβαια απορίας άξιο το ερώτημα προς τους κατά καιρούς «αρμόδιους» πώς κατάφεραν τον 21ο αιώνα, με τα σύγχρονα μέσα που υπάρχουν και έχουν στη διάθεσή τους, μια ανακατασκευή της γραμμής να ξεπερνάει σε χρόνους την πρωτογενή κατασκευή του δικτύου που έγινε τον 19ο αιώνα και όταν τα μέσα τότε, εκτός από τα φουρνέλα, ήταν οι τσάπες και τα φτυάρια. Έστω κι έτσι, τα τακτικά δρομολόγια ξεκίνησαν τον Ιούλιο του 2009 με τις νέες Ελβετικής κατασκευής αυτοκινητάμαξες STADLER που έχουν να επιδείξουν ότι πιο σύγχρονο και ασφαλές υπάρχει στον σιδηρόδρομο αυτής της μορφής.

Τα νέα τραίνα του Οδοντωτού Διακοπτού-Καλαβρύτων είναι κλιματιζόμενα έχουν μεγάλη ιπποδύναμη και φιλοξενούν 110 επιβάτες. Τα δρομολόγια, τις καθημερινές είναι 3 ζεύγη ενώ τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες φτάνουν τα 5 ζεύγη.

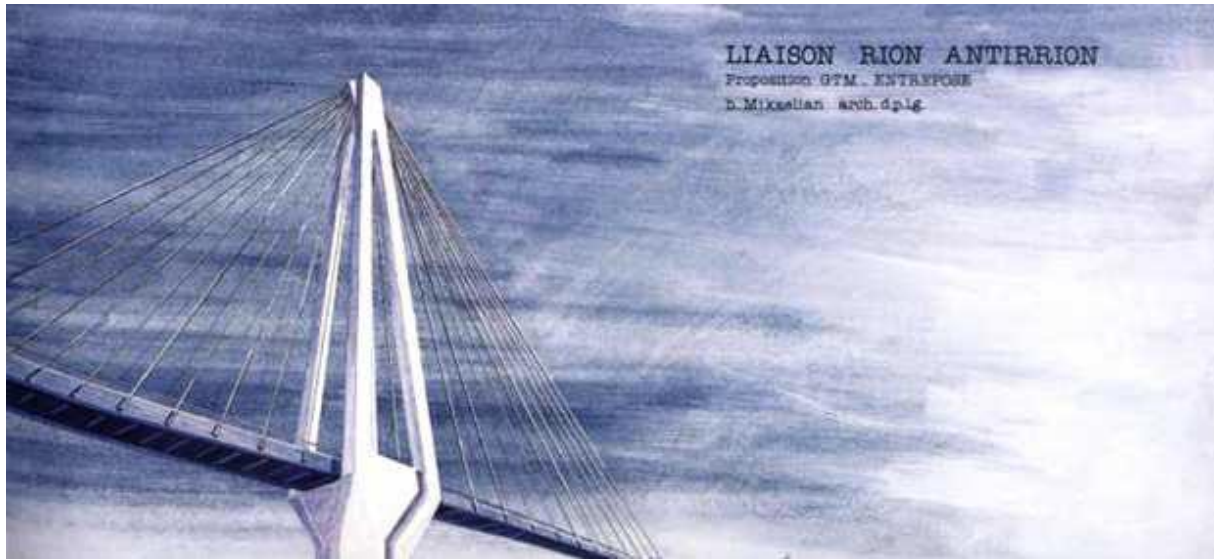
1.5. Η πραγματοποίηση του οράματος

1.5.1. Πρώτες συζητήσεις

Τον Οκτώβριο του 1986, η Ελλάδα με την πλήρη υποστήριξη της τότε ΕΟΚ, ξεκίνησε ένα φιλόδοξο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των υποδομών της. Ο τότε Υπουργός Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Ευάγγελος Κουλουμπής, αποκάλυψε σε μία ομάδα Γάλλων του ομίλου GTM¹², ένα έργο που ήταν στα σκαριά και τον απασχολούσε ιδιαίτερα: επρόκειτο για τη γεφύρωση της δυτικής εισόδου του Κορινθιακού Κόλπου. Για να ενωθεί η Πελοπόννησος με τη Στερεά, μια θαλάσσια διαδρομή τριών περίπου χιλιομέτρων, έπρεπε να αντικατασταθεί από μία γέφυρα η από μια σήραγγα. Ακόμα δεν είχε προκηρυχθεί ο διαγωνισμός για την πρόσληψη τεχνικού συμβούλου από το κράτος. Όμως, λόγω της μεγάλης σεισμικής δραστηριότητας που υπάρχει στην περιοχή, τα προβλήματα ήταν μεγάλα και ακόμα δεν είχε εξασφαλιστεί ότι το έργο ήταν εφικτό από τεχνική άποψη. Ο Υπουργός ζήτησε τη γνώμη των εκπροσώπων της GTM.

Το έργο κίνησε το ενδιαφέρον των Γάλλων. Ο Jeun – Paul Teyssandier επισκέφτηκε το χώρο του Ρίου. Όταν επέστρεψε στο Παρίσι, κατάφερε να πείσει τους προϊσταμένους του να ξεκινήσει μια συνοπτική μελέτη για ένα έργο, του οποίου η υλοποίηση δεν διαγραφόταν ως τότε στον ορίζοντα. Στις αρχές του 1987 παρουσίασε τα συμπεράσματά του στην Αθήνα. Η κατασκευή μιας καλωδιωτής γέφυρας με επτά ανοίγματα φαινόταν, μάλλον, ως η καλύτερη λύση. Στα χέρια του Υπουργού άφησε ένα πρώτο σχέδιο της γέφυρας, που την επόμενη μέρα κιόλας, βρέθηκε στις σελίδες των εφημερίδων με τίτλο «Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου ξεκινά!» και προκάλεσε γενικό ενθουσιασμό.

¹² Η GTM (Grands Travaux de Marseille) δημιουργήθηκε στη Μασσαλία το 1981 από τους τοπικούς επιχειρηματίες για να εξοπλίσει την πόλη με ένα σύγχρονο σύστημα αποχέτευσης. Το 1982, η GTM συγχωνεύτηκε με την Entrepose, μία εταιρία που δημιουργήθηκε το 1935 από ομάδες μεταλλουργών με την οποία η GTM είχε μακροχρόνια συνεργασία. Η GTM-Entrepose ήταν η γενική ανάδοχος για το κέντρο Georges Pompidou και το La Villette επιστημονικό κέντρο. Το 1987, η Dumez απέκτησε συμμετοχή στην GTM-Entrepose. Από το 1994, η Dumez και GTM-Entrepose άρχισαν να εξετάζουν τη συγχώνευσή τους. Η συγχώνευση τέθηκε σε ισχύ δύο χρόνια αργότερα. Η νέα εταιρία που ονομάστηκε Group GTM, έγινε μέρος του ομίλου VINCI το 2001.



Εικόνα 5 : Καλλιτεχνική επισκόπηση της γέφυρας, σύμφωνα με τη μελέτη του 1987,

Είχαν περάσει 10 χρόνια από τον Οκτώβριο του 1986, από τότε δηλαδή, που οι μηχανικοί της εταιρίας VINCI ασχολήθηκαν για πρώτη φορά με την γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου , μέχρι την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης, που άνοιγε το δρόμο για την κατασκευή της. Η σύμβαση παραχώρησης επικυρώθηκε από τη Βουλή στις 24 Απριλίου 1996 και τέθηκε σε ισχύ στις 24 Δεκεμβρίου 1997.

1.5.2. Η προκήρυξη του έργου

Στις αρχές του 1987, οι ελληνικές αρχές, είχαν πλέον αποφασίσει να βάλουν μπροστά το έργο. Αμέσως ξεκίνησαν τις διαδικασίες της προεπιλογής των υποψηφίων αναδόχων, στο πλαίσιο ενός διεθνούς διαγωνισμού υποβολής προσφορών για τη μελέτη και κατασκευή μιας γέφυρας, ενώ στα μέσα του ίδιου χρόνου προσέλαβαν ως τεχνικό σύμβουλο το ελληνικό γραφείο «Ευάλινος Τεχνική» και το βρετανικό γραφείο «Rendell, Palmer and Triton», ανέθεσαν τη σύνταξη τευχών δημοπράτησης και ξεκίνησαν μια σειρά διερευνητικών υποθαλάσσιων γεωτρήσεων. Η ιδέα της σήραγγας είχε γίνει πλέον παρελθόν. Στις γεωτρήσεις όμως, αποκαλύφθηκε ένα υπέδαφος, με πολύ μικρότερη ανοχή από αυτή που περίμεναν.

Ο διαγωνισμός κέντρισε το ενδιαφέρον πολλών ομίλων εταιριών, ένας από αυτούς, συγκροτήθηκε με κεντρικό πυρήνα εταιρίες του γαλλικού ομίλου GTM (VINCI τώρα πια από το 2000), με τεράστια εμπειρία στη γεφυροποιία

και τις ελληνικές εταιρίες «Τεχνική Εταιρία Βόλου» και «Ελληνική Τεχνοδομική», οι οποίες έφεραν την εμπειρία της κατασκευής της πρώτης καλωδιωτής γέφυρας στην Ελλάδα, της γέφυρας Ευρίπου¹³. Σε αυτές προστέθηκαν άλλες δύο ελληνικές εταιρίες η «Προοδευτική» και «Κ.Ι. Σαραντόπουλος» (τόρα πια «Παντεχνική»). Εκτός από τα τεχνικά προβλήματα, έπρεπε να αντιμετωπιστεί και το πρόβλημα της ονομασίας του ομίλου. Η λύση δόθηκε τελικά από το ίδιο το έργο σε συνδυασμό με τις χώρες όπου είχαν την έδρα τους οι εταιρίες του ομίλου. Ο όμιλος βαφτίστηκε «Όμιλος Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α.», από τα αρχικά «Γαλλο – Ελληνικός Φορέας Υπερθαλάσσιας ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου».

Το Μάρτιο του 1988, κατά την ημερομηνία υποβολής, κατατέθηκαν στο Υπουργείο πέντε συνολικά προσφορές. Οι δύο απορρίφθηκαν χωρίς χρονοτριβή, γιατί δεν ήταν συμβατές με τους όρους του διαγωνισμού. Οι υπόλοιπες τρεις, παρελήφθησαν από μία ειδική επιτροπή για να εξεταστούν διεξοδικά.

Ο όμιλος «Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.» είχε προτείνει την τολμηρή λύση μιας καλωδιωτής γέφυρας με τέσσερις πυλώνες που θα στηρίζονταν πάνω σε εντυπωσιακά βάθρα, διαμέτρου 80m. Ένας δεύτερος όμιλος, του οποίου ηγείτο ο γερμανικός όμιλος «Krupp - Thyssen» πρότεινε επίσης μια καλωδιωτή γέφυρα, αλλά με δύο πυλώνες και ένα άνοιγμα 1100m. Τέλος, ο τρίτος όμιλος, ελληνικών και ιταλικών επιχειρήσεων, πρότεινε τη λύση της κρεμαστής γέφυρας, με κεντρικό άνοιγμα 1300m. Μετά από επαναλαμβανόμενες συζητήσεις των υπαλλήλων του Τεχνικού Συμβουλίου του Υπουργείου, ήταν εμφανές ότι η προσφορά του γαλλο-ελληνικού ομίλου υπερείχε.

Τον Ιανουάριο του 1991, ο Αναπληρωτής Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ Αχιλλέας Καραμανλής, ανακοίνωσε επίσημα την απόφαση ακύρωσης της διαδικασίας που είχε ξεκινήσει το 1988 και προκηρύσσει νέο διαγωνισμό που θα γινόταν με το σύστημα της παραχώρησης.

Η επεναδημοπράτηση σε νέο πλαίσιο, οι έρευνες και οι τεχνικές – τεχνολογίες εξέλιξης στο διάστημα που είχες μεσολαβήσει, η ανάγκη για να συγκεκριμενοποιηθούν οι κίνδυνοι που θα αναλάμβανε κάθε πλευρά και άλλες παράμετροι, επέβαλαν τη σύνταξη νέων τευχών δημοπράτησης, την

¹³ Η **Υψηλή Γέφυρα Ευρίπου** αποτελεί τμήμα της οδικής παράκαμψης της Χαλκίδας και ενώνει τη βοιωτική ακτή κοντά στο εργοστάσιο τσιμέντων με την ευβοϊκή στο λόφο Μπαταριά. Έχει συνολικό μήκος 694,5 μέτρα, ωφέλιμο πλάτος 12,5 μέτρα και ελεύθερο ύψος 34,5 μέτρα. Η κατασκευή του έργου ξεκίνησε το Μάιο του 1985 και ολοκληρώθηκε το 1993. Τα εγκαίνιά της τελέστηκαν στις 9 Ιουλίου 1993. Το κόστος του έργου έφτασε τα 2,5 δισ. δραχμές (με τιμές εκείνης της εποχής). Η γέφυρα αποτελείται από τις προσβάσεις και το κεντρικό τμήμα. Οι γέφυρες προσβάσεως έχουν μήκος 4 X 35,875 μέτρα (Βοιωτία) και 4 X 39 μέτρα (Εύβοια). Το κεντρικό τμήμα της γέφυρας, μήκους 395 μέτρων είναι καλωδιωτό με κεντρικό άνοιγμα 215 μέτρα και πλευρικά 2 X 90 μέτρα. Το κεντρικό τμήμα συγκρατείται από καλώδια ανά 6 μέτρα περίπου. Η θεμελίωση των πυλώνων έγινε σε βάθος περίπου 28 μέτρων. Έχει ληφθεί πρόνοια προστασίας του έργου από πρόσκρουση πλοίων.

επικαιροποίηση των προδιαγραφών, την ελαχιστοποίηση των αοριστιών και την εμπλούτιση των δεδομένων με νέες ιδέες.

Το Νοέμβριο του 1991, προεπιλέχθηκαν έξι υποψήφιοι. Αυτή τη φορά οι Ελληνικές Αρχές έδειχναν αποφασισμένες να ολοκληρώσουν τη διαδικασία. Έχοντας προγραμματίσει μια σειρά υποθαλάσσιων ερευνών, κάλεσαν τους υποψήφιους να τις παρακολουθήσουν και να ζητήσουν πρόσθετα στοιχεία που θα τους ήταν απαραίτητα για τη σύνταξη των μελών τους. Μόνο ο Όμιλος «Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.», στον οποίο είχαν προσχωρήσει άλλες δύο ελληνικές εταιρίες, οι «Ζευς» και «Αθίνα», ανταποκρίθηκε στην πρόσκληση και πρότεινε πρόσθετες εκτεταμένες υποθαλάσσιες γεωτρήσεις. Το πρόγραμμα ξεκίνησε το καλοκαίρι του 1992. το φθινόπωρο του ίδιου χρόνου έγινε η διανομή των τευχών δημοπράτησης στους διαγωνισμούς. Ωστόσο, ορισμένα σημεία τους, όπως η κατανομή των κινδύνων, θα αντιμετώπιζονταν με επιφυλακτικότητα από τράπεζες και επενδυτές. Η χρηματοδοτησιμότητα του έργου δεν ήταν εξασφαλισμένη. Στις αρχές του 1993 ξεκίνησε επίσημα η διαδικασία δημοπράτησης με βάση τα τεύχη και ένα κείμενο μεταβολών, που στηρίζονταν στα αποτελέσματα των που μεσολάβησαν και στις προτάσεις των διαγωνιζομένων που είχαν γίνει αποδεκτές.

1.5.3. Χρηματοδότηση του έργου

Το προβλεπόμενο ύψος της επένδυσης κατά την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης, που υπογράφηκε από τους Κώστα Λαλιώτη και Κώστα Γείτονα (Υπουργό και Αναπληρωτή Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ αντίστοιχα) στις 3 Ιανουαρίου 1996, για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου και τη νεοσύστατη παραχωρησιούχο εταιρία «Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.», ήταν 750.000.000 ευρώ.

Το Ελληνικό Δημόσιο συνέβαλε στη χρηματοδότηση με ποσό που αντιστοιχούσε στο 40% του κόστους, όπως προβλεπόταν στα τεύχη δημοπράτησης, από το οποίο το μισό προερχόταν από δανειοδότηση της Ευρώπης. Η «Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.» συνέβαλλε με ποσοστό 10% με τα ίδια κεφάλαια της εταιρίας (δηλαδή των μετοχών της). Το υπόλοιπο 50% του κόστους του έργου, καλύφθηκε από δάνειο ύψους 370.000.000 ευρώ και περίοδο αποπληρωμής 25 ετών της ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, η οποία όμως είχε σαν απαίτηση την εγγύηση της ολοκλήρωσης της εργασίας. Ο κίνδυνος αυτός καλύφθηκε από έναν όμιλο τραπεζών από διάφορες χώρες, με επικεφαλής την «Bank of America» και την «Bank of Tokyo – Mitsubishi». Αν η «Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.» δεν τηρούσε κάποιες από τις συμφωνίες κατά την περίοδο κατασκευής, ο όμιλος τραπεζών θα τον υποκαθιστούσε και θα υποχρεωνόταν να βρει λύση για την ολοκλήρωση των εργασιών.

1.5.4. Παραχώρηση έργου στην ανάδοχο εταιρία κατασκευής

Η σύμβαση παραχώρησης που επικυρώθηκε από τη Βουλή στις 24 Απριλίου 1996 και τέθηκε σε ισχύ στις 24 Δεκεμβρίου 1997, ανέθεσε στη «Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.» της οποίας οι μέτοχοι είναι οι εταιρίες «VINCI Concessions» (53%), «Ελληνική Τεχνοδομική ΤΕΒ» (15,48%), η «J & P - Anax» (11,20%), «Αθηνά» (7,74%), «Προοδευτική» (7,74%) και «Παντεχνική» (4,84%), την κατασκευή και εκμετάλλευση μιας γέφυρας, που θα ένωνε το Ρίο με το Αντίρριο, στις δύο ακτές της δυτικής εισόδου του Κορινθιακού κόλπου. Η διάρκεια σύμβασης ανέρχεται σε 42 χρόνια: 7 χρόνια για την περίοδο κατασκευής (με πρόβλεψη παράδοσης του έργου για λειτουργία την 24 Δεκεμβρίου 2004) και 35 χρόνια εκμετάλλευσης. Κατά τη λήξη αυτής της περιόδου, η ευθύνη για την λειτουργία και τη συντήρηση του έργου θα περάσει στο Ελληνικό Δημόσιο.

1.5.5. Εκτέλεση και Ολοκλήρωση του έργου

Η εκτέλεση του έργου ξεκίνησε με μία 2ετή προπαρασκευαστική περίοδο (1998 – 1999) με βασικές δραστηριότητες την ολοκλήρωση της οριστικής μελέτης και την εγκατάσταση του εργοταξίου με βασικό στόχο την κατασκευή της ξηράς δεξαμενής¹⁴. Έπειτα, για την ολοκλήρωση του έργου, χρειάστηκαν 5 χρόνια ως περίοδος κατασκευής (2000 – 2004) της γέφυρας.

Η γέφυρα ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε στην κυκλοφορία στις 27 Αυγούστου 2004, 4 μήνες νωρίτερα από την κανονική ημερομηνία παράδοσης και μία ημέρα πριν την επίσημη έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

¹⁴ Η ξηρά δεξαμενή τοποθετήθηκε κοντά στο εργοτάξιο. Είχε μήκος 200 μέτρων, πλάτος 100 μέτρων και βάθος 14 μέτρων και μπορούσε να υποστηρίξει την ταυτόχρονη κατασκευή δύο θεμελίων. Είχε ένα ασυνήθιστο σύστημα σφράγισης: το πρώτο θεμέλιο κατασκευαζόταν πίσω από ένα ανάχωμα, αλλά όταν ρυμουλκείτο έξω, το δεύτερο θεμέλιο, η κατασκευή του οποίου είχε ήδη αρχίσει, έπλεε στο μπροστινή θέση και χρησίμευε ως θύρα της δεξαμενής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΟ ΕΡΓΟ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ: Τεχνική περιγραφή της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, Ζεύξη έργο και ημέρες ανθρώπων (εκδόσεις Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου Φύλλο 08, Απρίλιος 2004, Υποδομές των μεταφορών Ν. Αχαΐας (Γεώργιος Κολοβός, εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα 2005), Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου «Η περιπέτεια μιας γέφυρας» εκδόσεις ΚΑΠΟΝ, ΓΕΦΥΡΕΣ – Angia Sassi Perino & Giorgio Faraggiana, εκδόσεις Καρακώστογλου, Αθανάσιος Π. Μπέλλας, Αναπληρωτής καθηγητής στο τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πατρών. Η σημασία της Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου – Αθήνα 2007, Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου για τη Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, Πάτρα 1997

2.1. Η σημασία του έργου της Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου

Η Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου αποτελεί το ορόσημο της Ελλάδας του 21^{ου} αιώνα, καθώς και την πιο σημαντική παρέμβαση στον τομέα της υποδομής της Δυτικής Ελλάδας, ενώ άλλαξε την καθημερινότητα των κατοίκων της χώρας:

- Ø Ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Trans European Network /TEN) στο τμήμα του Π.Α.Θ.Ε.
- Ø Αποτελεί τον κρίκο ανάμεσα στο Εθνικό Οδικό Δίκτυο και στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (Π.Α.Θ.Ε., ΕΓΝΑΤΙΑ).
- Ø Συνδέει δύο κυρίως οδικούς άξονες:
 - Βορρά – Νότου: Καλαμάτα, Πάτρα, Ιωάννινα
Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Εύζωνοι
 - Ανατολής – Δύσης : Αντίρριο, Λαμία

Το έργο της Ζεύξης είναι μια εθνικά αναγκαία και κοινωνικοοικονομικά επιθυμητή επένδυση:

- Ø Έχει Περιφερειακή, Εθνική και Ευρωπαϊκή σημασία.
- Ø Συμβάλλει στην ενίσχυση της Εθνικής και Ευρωπαϊκής υποδομής.
- Ø Δημιουργεί θετικές και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, αλλά και όλης της χώρας.

Η χρήση της Γέφυρας αυτής, έχει πολλά πλεονεκτήματα και αποτέλεσε την απαρχή για την αξιοποίηση των γύρω περιοχών. Η ανάπτυξη είναι ορατή

τόσο στο περίξ της γέφυρας τοπίο, όσο και στην καθημερινότητα της τοπικής κοινωνίας. Από τις δυτικές παρυφές της Πάτρας μέχρι τις ανατολικές της Ναυπάκτου, οικοδομείται μια μεγάλη περιφερειακή μητρόπολη.

Η Γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης», ενίσχυσε σημαντικά την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας. Σημαντικό τεκμήριο αποτελούν τα συμπεράσματα έρευνας που διεξήγε το Πανεπιστήμιο Πατρών.

«Με βάση τη μέθοδο που στηρίζεται σε διαπεριφερειακά δεδομένα, υπολογίστηκε ο πολλαπλασιαστής του έργου και βρέθηκε ότι είναι 1,88. Επομένως, με βάση το συνολικό επενδυτικό κόστος τής Γέφυρας (800 εκατομμύρια ευρώ), εκτιμήθηκε ότι η συνολική επίδραση του έργου σε ολόκληρη την εθνική οικονομία ανήλθε περίπου σε 1,5 δις ευρώ. Μεγάλο μέρος της συνολικής δαπάνης (67%) παραμένει στα διοικητικά όρια της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας»

Στην ίδια αυτή έρευνα αναφέρεται επίσης: «... κατέδειξε ότι η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου αποτελεί ένα σημαντικό έργο για τη Δυτική Ελλάδα και τη χώρα γενικότερα, τόσο από οικονομική και αναπτυξιακή άποψη όσο και από κοινωνική....οι επιπτώσεις του έργου μεταβάλλουν τις εισοδηματικές και εργασιακές συνθήκες κοινωνικού αποκλεισμού, με αποτέλεσμα να απελευθερώνονται νέες αναπτυξιακές δυνάμεις, οι οποίες με κατάλληλα μέτρα και πολιτικές, δίνουν περεταίρω ανάπτυξη στις περιφερειακές οικονομίες.....η ανάλυση τεκμηριώνει το γεγονός ότι η Γέφυρα αναμένεται να παίζει έναν πολύ ευρύτερο αναπτυξιακό ρόλο ως άξονας διασύνδεσης της χώρας με τον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο , αλλά και τη Μεσόγειο και τις χώρες της Μέσης Ανατολής.»

2.2 Μελέτη κατασκευής του έργου της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου

Στη μελέτη για την υλοποίηση του έργου της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, καθοριστική παράμετρος υπήρξε ο αντισεισμικός σχεδιασμός. Δεδομένου ότι η ισορροπία της κατασκευής βασίζεται σε κάθε πυλώνα χωριστά, οι καλωδιωτές γέφυρες μπορούν μάλιστα να έχουν δύο ή περισσότερους πυλώνες. Συγκεκριμένα η καλωδιωτή γέφυρα του Ρίου – Αντιρρίου έχει τέσσερεις πυλώνες.

Η κυριότερη ανησυχία προερχόταν από την πιθανότητα ανατροπής σε περίπτωση σεισμού. Μια ενδελεχής έρευνα έδειξε ότι η πλέον ικανοποιητική λύση συνίστατο σε μεγάλης έκτασης και μικρού βάθους θεμέλια, υπό την προϋπόθεση της ενίσχυσης του υπεδάφους του πυθμένα σε βάθος τουλάχιστον

20 μέτρων. Αυτό επιτεύχθηκε με την κατασκευή πελμάτων διαμέτρου 90 μέτρων για τα βάθρα και με την έμπηξη χαλύβδινων σωλήνων στο υπέδαφος.

Επίσης, έγινε συστηματική διερεύνηση συστημάτων δομικής μόνωσης, προκειμένου να αμβλυνθούν οι σεισμικές δονήσεις. Ένα από τα σημαντικότερα αποτελέσματά της και αναμφίβολα το πλέον καινοτόμο στοιχείο – σε συνδυασμό με τους αποσβεστήρες του – είναι το πλήρως ανηρημένο συνεχές κατάστρωμα, μήκους 2.252 μέτρων, το οποίο παρέχει σημαντικά περιθώρια σχετικής μετατόπισης των διαδοχικών βάθρων.

Η γέφυρα κατασκευάστηκε σε ένα περιβάλλον όπου συνδυάζονται πολλά δυσμενή χαρακτηριστικά. Η περιοχή είναι σεισμογενής, το βάθος της θάλασσας μεγάλο (έως 65 μέτρα) και ο πυθμένας ασταθής – ένα στρώμα από ίζημα ξεκινά από τον πυθμένα και προχωρά σε 500 μέτρα βάθος.

Οι αντισεισμικές προδιαγραφές που επέβαλε το Ελληνικό Δημόσιο, είχαν προβλέψει ότι η γέφυρα πρέπει να αντέχει σε πολύ ισχυρούς σεισμούς. Η γέφυρα έχει σχεδιαστεί να αντέχει σε ανέμους με επιτάχυνση εδάφους 0,48g (περίπου το μισό από την επιτάχυνση της βαρύτητας) και σε επιτάχυνση φάσματος ίση προς 1,2g μεταξύ 0,2 και 1,0 δευτερολέπτων.

Για να δημιουργήσει ένας σεισμός αυτές τις συνθήκες, θα πρέπει να είναι κατά πολύ ισχυρότερος από τον σεισμό των 7,4 βαθμών της κλίμακας ρίχτερ που έπληξε το Ισμίτ της Τουρκίας τον Αύγουστο του 1999.

Καθώς η γέφυρα στηρίζεται σε σαθρό ιζηματογενές υπόστρωμα και όχι σε σταθερό βράχο, οι μηχανικοί φρόντισαν να ισχυροποιήσουν τα θεμέλια με καινοτόμους τεχνίτες, αυτή ήταν και η μεγαλύτερη δυσκολία του έργου. Κάτω από κάθε βάθρο, ο πυθμένας ενισχύθηκε με δεκάδες κενούς σωλήνες από χάλυβα, διαμέτρου 2 μέτρων και μήκους 25 έως 30 μέτρων. Το τμήμα των σωλήνων αυτών που προεξείχε από τον πυθμένα καλύφθηκε με ένα ισοπεδωμένο στρώμα αμμοχάλικου, πάχους τριών μέτρων, πάνω στο οποίο ακούμπησαν τελικά τα θεμέλια των βάθρων, διαμέτρου 90 μέτρων. Η γέφυρα είναι τόσο σταθερή, ώστε θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως...καταφύγιο σε περίπτωση σεισμού ή άλλης φυσικής καταστροφής. Έχει τη δυνατότητα να απορροφήσει μετατόπιση έως και δύο μέτρων μεταξύ οποιωνδήποτε βάθρων της, ενώ το κατάστρωμα μπορεί να ταλαντώνεται ελαστικά, με εύρος κίνησης 1,3 μέτρα και ταχύτητα κίνησης έως και ένα μέτρο ανά δευτερόλεπτο.

Καινοτόμες μελέτες και μέθοδοι υπεράκτιας κατασκευής, χρησιμοποιήθηκαν ώστε να γίνει πραγματικότητα αυτή η μοναδική καλωδιωτή γέφυρα πολλαπλών ανοιγμάτων. Αξίζει να σημειωθούν τα αβαθή θεμέλια σε ενισχυμένο πυθμένα, το συνεχές και πλήρως αναρτημένο κατάστρωμα καθ' όλο

το μήκος της γέφυρας (2.252m), το ευμέγεθες σύστημα απόσβεσης, τα εξοπλισμένα με ειδικές αντισεισμικές διατάξεις καλώδια ανάρτησης, τους αρμούς διαστολής που μπορούν να παραλάβουν μεγάλες μετατοπίσεις προς όλες τις κατευθύνσεις.

Τα στοιχεία που συμπεριλήφθησαν και μελετήθηκαν για την κατασκευή της Γέφυρας «Χαρίλαος Τρικούπης» αναλύονται παρακάτω:

ί. Περιβάλλον

Το περιβάλλον στο οποίο κατασκευάστηκε η γέφυρα, παρουσιάζει ένα συνδυασμό φυσικών αντιξοοτήτων, που καθιστά το έργο αυτό αρκετά περίπλοκο, όπως το πλάτος του Στενού που είναι περίπου 2.500 μέτρα, το βάθος της θάλασσας που φτάνει έως και τα 65 μέτρα σε συνδυασμό με τα βαθιά χαλαρά αλλουβιακά στρώματα, η πιθανότητα ισχυρής σεισμικής δραστηριότητας, οι τεκτονικές κινήσεις και η εξαιρετικά ισχυροί άνεμοι.

1. Υπέδαφος

Το ανάγλυφο του πυθμένα εμφανίζει απότομες κλίσεις προς τις δύο ακτές και ένα μεγάλο οριζόντιο επίπεδο σε βάθος περίπου 60 μέτρων κάτω από την επιφάνειά της.

2. Σεισμοί και τεκτονικές κινήσεις

Στον Κορινθιακό Κόλπο και πιο συγκεκριμένα στην βόρεια ακτή της Πελοποννήσου, έχει καταγραφεί ένας μεγάλος αριθμός ενεργών ρηγμάτων, δηλαδή στο Ξυλόκαστρο, το Αίγιο, την Ελίκη, τον Ψαθόπυργο, στην Πάτρα κ. α.

Τα ρήγματα αυτά προκαλούν τεκτονικές κινήσεις και την πλειονότητα των σεισμών που καταγράφονται στην περιοχή. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ακτή του Ρίου (Πελοπόννησος) απομακρύνεται από την πλευρά του Αντιρρίου (Στερεά Ελλάδα) κατά κάποια χιλιοστά κάθε χρόνο.

Η ανάλυση σεισμικού κινδύνου κατέληξε ότι μπορούν να συμβούν σεισμοί κοντινού πεδίου μεγέθους ως και 6,5 βαθμών της κλίμακας ρίχτερ.

3. Άνεμοι

Λόγο της μορφολογίας των γύρω ορεινών όγκων το Στενό του Ρίου – Αντιρρίου, είναι γνωστό για τους συχνούς και ισχυρούς ανέμους. Η ταχύτητα αναφοράς του ανέμου (ωριαίος μέσος όρος σε 10 μέτρα ύψος, περίοδος

επαναφοράς 120 έτη) εκτιμήθηκε στα 32 m/sec με βάση μια πλούσια βάση δεδομένων μετρήσεων ανέμων.

ii. Φορτία μελέτης

Τα σεισμικά φορτία μελέτης παρουσιάζονται με τη μορφή φάσματος αποκρίσεις στο επίπεδο του πυθμένα της θάλασσας. Η μέγιστη επιτάχυνση εδάφους ισούται με 0,48g και η μέγιστη φασματική επιτάχυνση ισούται με 1,2g για περιόδους μεταξύ 0,2sec και 1,0sec. Το φάσμα αυτό θεωρείται ότι αντιστοιχεί σε περίοδο επαναφοράς 2000 ετών ή σε 5% πιθανότητα υπέρβασης για την διάρκεια ζωής των 120 ετών. Δεδομένης της διάρκειας ζωής των 120 ετών της Γέφυρας, οι συμβατικές προδιαγραφές απαιτούσαν η Γέφυρα να μπορεί να προλάβει πιθανές κινήσεις ρηγμάτων έως και 2 μέτρα προς κάθε κατεύθυνση, οριζόντια και κατακόρυφα, μεταξύ δύο διαδοχικών βάθρων, σε συνδιασμό με κατακόρυφη κλίση 1/500 των πυλώνων.

Στο επίπεδο του καταστρώματος (57 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας), η ταχύτητα των ανέμων φτάνει τα 50 m/sec. Ωστόσο, τα εύκαμπτα καταστρώματα, όπως αυτά των καλωδιωτών και κρεμαστών γεφυρών, είναι επιρρεπή σε αεροδυναμικές αστάθειες. Οι υπάρχουσες προδιαγραφές απαιτούν η αεροδυναμική ευστάθεια των εύκαμπτων γεφυρών, με άνοιγμα μεγαλύτερο των 200m, να επιβεβαιώνεται με αεροδυναμικές προδιαγραφές. Για την Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, οι προδιαγραφές απαιτούσαν η κρίσιμη ταχύτητα ανέμου για «αστάθεια σε πτερυγισμό» να είναι μεγαλύτερη των 74 m/sec και ότι δεν πρέπει να εμφανίζεται «διάχυση σε δίνη» σε ταχύτητες μεταξύ 0 και 53m/sec.

iii. Σχεδιασμός

Εξαρχής ήταν σαφές ότι το κρίσιμο φορτίο για το μεγαλύτερο τμήμα της κατασκευής είναι ο συνδυασμός τυχωματικού σεισμικού φορτίου.

Η επιλογή αυτής της μελέτης έγινε μετά από εξέταση ενός μεγάλου αριθμού πιθανών λύσεων αναφορικά με το είδος των ανοιγμάτων (κρεμαστή έναντι καλωδιωτής γέφυρας) και συστημάτων θεμελίωσης. Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με τα θεμέλια, η φέρουσα ικανότητα και οι αντίστοιχες κατασκευαστικές μέθοδοι αποτελούσαν βασικό μέλημα σε αυτές τις δύσκολες περιβαλλοντικές συνθήκες, που χαρακτηρίζονται από χαλαρό έδαφος, σημαντικές σεισμικές επιταχύνσεις και μεγάλο βάθος νερού. Εξετάστηκαν και 9 εναλλακτικά συστήματα θεμελίωσης (όπως η θεμελίωση με πασάλους, οι βαθιά πακτωμένοι θάλαμοι και αντικατάσταση εδάφους) με τα αντίστοιχα πλεονεκτήματά τους σε ότι αφορά την οικονομία, τη δυνατότητα υλοποίησης και την τεχνική αρτιότητα. Η ανάλυση αυτή κατέδειξε ότι η αβαθής θεμελίωση ήταν η πιο ικανοποιητική λύση, εφόσον ήταν εφικτή η σημαντική βελτίωση των

20 πρώτων μέτρων του εδάφους. Αυτό επιτεύχθηκε με την χρήση μεταλλικών ενθεμάτων. Αν και οι θεμελιώσεις αυτές μοιάζουν με θεμελιώσεις με πασάλους, δεν συμπεριφέρονται σε καμία περίπτωση ως τέτοιες, αφού δεν υπάρχει σύνδεση μεταξύ των ενθεμάτων και του θεμελίου, το οποίο θα επιτρέπει στη θεμελίωση να ανασηκωθεί μερικώς ή να ολισθήσει σε σχέση με το έδαφος κατά τη διάρκεια ενός σεισμικού γεγονότος.

Ένα άλλο μοναδικό χαρακτηριστικό του έργου αυτού, είναι το συνεχές καλωδιωτό κατάστρωμα, το οποίο εκτός του ότι είναι το μακρύτερο στον κόσμο είναι και πλήρως αναρτημένο. Αυτό δημιουργεί ένα αποτελεσματικό σύστημα μόνωσης, το οποίο μειώνει σημαντικά τις σεισμικές δυνάμεις που ασκούνται στο κατάστρωμα και επιτρέπει στην γέφυρα να προλαμβάνει τις μετακινήσεις ρηγμάτων μεταξύ των γειτονικών βάθρων, χάρη στην ευκαμψία του. Στην εγκάρσια διεύθυνση, το κατάστρωμα θα συμπεριφέρεται σαν εκκρεμές και οι πλευρικές του κινήσεις θα απορροφώνται. Αυτό επιτυγχάνεται με τη χρήση 4 υδραυλικών αποσβεστήρων στους πυλώνες και 2 στα μεταβατικά ακρόβαθρα. Μπορούν να περιορίσουν τις σχετικές πλευρικές μετατοπίσεις μεταξύ του καταστρώματος και των πυλώνων και να απορροφήσουν μεγάλο μέρος της ενέργειας που εισάγεται κατά την διάρκεια σεισμικών γεγονότων. Ωστόσο, το κατάστρωμα πρέπει να παραμένει στη θέση του και στην διάρκεια πολύ ισχυρών ανέμων. Για αυτό το σκοπό, είναι συνδεδεμένο με κάθε πυλώνα μέσω μιας οριζόντιας μεταλλικής ράβδου, ικανότητας 10,50 KN (που ονομάζεται «αναστολέας εγκάρσιας στήριξης») και η οποία θα σπάσει μόνο σε περίπτωση εξαιρετικά ασυνήθιστου σεισμικού γεγονότος, επιτρέποντας έτσι στους αποσβεστήρες να ενεργοποιηθούν.

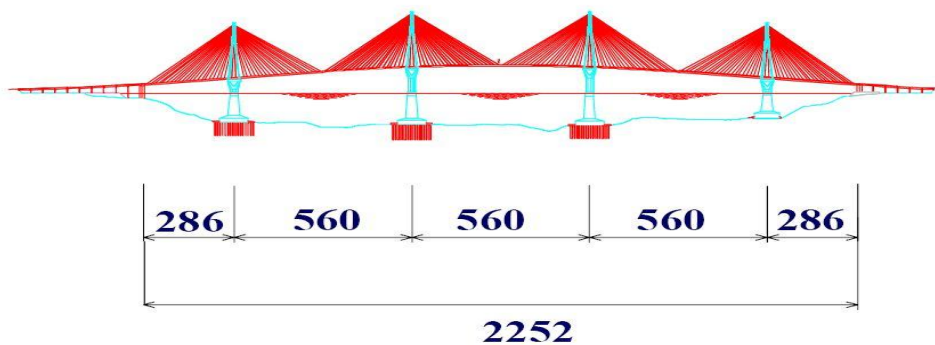
Ο αρμός διαστολής με ειδικά στοιχεία εγκάρσιας στήριξης έχει σχεδιαστεί για να επιτρέπει τις μέγιστες κινήσεις σχεδιασμού της κυρίως γέφυρας ως προς τις γέφυρες πρόσβασης. Ενώ ο αρμός διαστολής μπορεί να παραλάβει σε λειτουργία μετακίνηση 1,22m (κλείσιμο) και 1,26m (άνοιγμα) κατά μήκος και +/- 0,10 m κατά πλάτος έχει σχεδιαστεί για μέγιστη μετακίνηση 2,20 m (κλείσιμο) και 2,81m (άνοιγμα) κατά μήκος και +/- 2,5m κατά πλάτος για τον σεισμό σχεδιασμού. Στην διάρκεια του σεισμού, τα στοιχεία της εγκάρσιας στήριξης μέσα στον αρμό διαστολής θα ελευθερωθούν για να ελαχιστοποιηθούν οι δυνάμεις που ασκούνται στην δομή της γέφυρας, προκαλώντας έτσι περιορισμένες, μικρές και ελεγχόμενες φθορές στον αρμό διαστολής και την παρακείμενη δομή της γέφυρας.

Η γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου σχεδιάστηκε έτσι ώστε να αντέχει σε αντίξοες συνθήκες. Εκτός από σεισμό μεγέθους 7 βαθμών της κλίμακας ρίχτερ, έχει υπολογιστεί ότι αντέχει σε πρόσκρουση δεξαμενόπλοιου 180.000 τόνων, το οποίο θα πλέει με ταχύτητα 16 κόμβων, καθώς επίσης και σε ισχυρούς ανέμους

που φτάνουν σε δύναμη 250 χλμ/ώρα και φυσικά στη διέλευση αυτοκινήτων και φορτηγών που θα τη διασχίζουν.

2.3. Τεχνικά Χαρακτηριστικά του έργου

Η γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, Γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης», πρόκειται για ένα ηράκλειο έργο, στο οποίο χρησιμοποιήθηκαν 250.000 κυβικά μέτρα μπετόν, μεταλλικός σκελετός 172.000 τόνων, τέσσερις πυλώνες ύψους περίπου 220 μέτρων από τον πυθμένα της θάλασσας μέχρι την κεφαλή τους, οι οποίοι συγκρατούν 368 καλώδια, τοποθετημένα ανά διαστήματα, τα οποία στηρίζουν ένα συνεχές και πλήρως αναρτημένο κατάστρωμα μήκους 2.252 μέτρων.



Εικόνα 6 Γέφυρα Ρίου -Αντιρρίου

Τα τεχνικά επιτεύγματα του έργου που πραγματοποιήθηκαν στη διάρκεια της κατασκευής, αποτελούν ένα στοιχείο που εντυπωσιάζει. Για να ενισχυθεί ο πυθμένας της θάλασσας, μεγάλοι χαλύβδινοι σωλήνες τοποθετήθηκαν στο σημείο στο σημείο που επρόκειτο να εδραστεί κάθε βάθρο της γέφυρας, δηλαδή 200 ενθέματα ανά βάθρο. Πρόκειται για μια παγκόσμια πρώτη. Στη συνέχεια, ο πυθμένας καλύφθηκε με ένα χοντρό στρώμα αμμοχάλικου. Κάθε βάση, βάρους 75.000 τόνων, κατασκευάστηκε σε ξηρά δεξαμενή και στη συνέχεια ρυμουλκήθηκε επιπλέοντας στην οριστική της θέση, όπου συνεχίστηκε η κατασκευή μέσα στο νερό με τη βοήθεια ενός οικοδομικού γερανού, μέχρι το βάρος της να επιτρέψει την πόντισή της στην οριστική της θέση. Αυτό το εγχείρημα έγινε για πρώτη φορά.



Εικόνα 7 Ξηρά Δεξαμενή



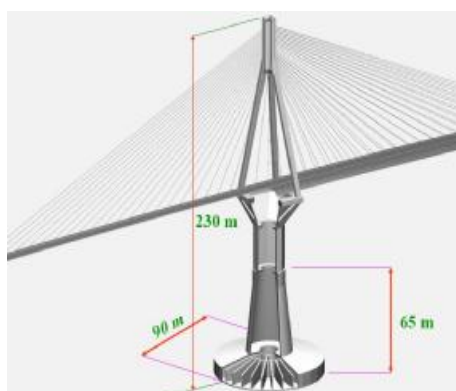
Εικόνα 8 Τα βάρη των πυλώνων της γέφυρας



Εικόνα 9 Η διαδικασία πόντισης των βάθρων των πυλώνων

Το μήκος της γέφυρας, που στηρίζεται σε τέσσερις πυλώνες ανέρχεται στα 2.252 μέτρα, ενώ μαζί με τις γέφυρες πρόσβασης φτάνει περίπου στα 2.880 μέτρα. Η γέφυρα αναπτύχθηκε και ολοκληρώθηκε, παρά τις δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες, ενώ το μέγιστο βάθος θεμελίωσης φτάνει στα 65 μέτρα υπό την επιφάνεια της θάλασσας. Πρόκειται για μια καλωδιωτή γέφυρα, οι αντοχές της οποίας είναι εντυπωσιακές. Σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε με προδιαγραφές να αντέξει σε σεισμό μεγαλύτερο των 7,4 βαθμών της κλίμακας ρίχτερ . έχει υπολογιστεί επίσης να αντέξει σε πρόσκρουση δεξαμενόπλοιου 180.000 τόνων με ταχύτητα 16 κόμβων, καθώς και σε ταχύτητα ανέμου 265 χλμ/ώρα, ταχύτητα που αντιστοιχεί σε τυφώνα κατηγορίας 5, το ανώτατο δυνατό επίπεδο στην κλίμακα Σαφίρ – Σιμπσού.

Τα πλατιά και ρηχά θεμέλια θεωρήθηκαν η καλύτερη λύση για τη θεμελίωση της γέφυρας. Σε περίπτωση μεγάλου σεισμού, μεταλλικοί βραχίονες που βρίσκονται στο ύψος των βάθρων της γέφυρας, κάτω από το κατάστρωμα, θα σπάσουν, απελευθερώνοντας το κατάστρωμα, ώστε να σχηματιστεί μια τεράστια κούνια, η οποία θα κρέμεται από τα καλώδια, ενώ οι τεράστιοι αποσβεστήρες θα περιορίσουν τις ταλαντώσεις.



Εικόνα 10 Ο πυλώνας της γέφυρας

Τέλος, στη Γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης» κατασκευάστηκαν πεζοδρόμια και ποδηλατοδρόμος, τα οποία είναι απαλλαγμένα από την πληρωμή διοδίων.

2.4. Διάρκεια κατασκευής του έργου της γέφυρας

Ο διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου στην παραχωρισιούχο εταιρία, προκηρύχτηκε το 1991. η κατάθεση των προτάσεων έγινε την 1^η Δεκεμβρίου του 1993. Στις 3 Ιανουαρίου του 1996, το Ελληνικό Δημόσιο και η εταιρία Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε., υπέγραψαν τη σύμβαση παραχώρησης για τη Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Συντήρηση και εκμετάλλευση του έργου της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, Γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης».

Η σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ στις 24 Δεκεμβρίου του 1997, ενώ στις 25 Ιουλίου του ίδιου χρόνου, υπογράφηκε η κύρια σύμβαση δανειοδότησης. Η 24 Δεκεμβρίου 1997 ορίστηκε ως εκ τούτου ως Ημερομηνία Θέσης σε Ισχύ, που ήταν η ημερομηνία αναφοράς και άρα η 24^η Δεκεμβρίου 2004 ήταν και τυπικά η καταλυτική ημερομηνία παράδοσης του έργου. Τελικά όμως, η γέφυρα παραδόθηκε στην κυκλοφορία τέσσερεις μήνες νωρίτερα από την ημερομηνία παράδοσής της, επιτρέποντας έτσι να τη διασχίσει και η Ολυμπιακή Φλόγα των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Η συνολική διάρκεια κατασκευής της Γέφυρας του Ρίου – Αντιρρίου είναι 7 χρόνια.

Αυτή η 7ετής περίοδος περιλαμβάνει:

- Ø 2 έτη προπαρασκευαστικής περιόδου (1998-1999), με βασικές δραστηριότητες την ολοκλήρωση της οριστικής μελέτης και την εγκατάσταση του εργοταξίου, με βασικό στόχο την κατασκευή της ξηράς δεξαμενής.
- Ø 5ετή περίοδο κατασκευής (2000-2004) της γέφυρας.

2.5. Το κόστος κατασκευής της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου

Το συνολικό κόστος του έργου, με τη συνεκτίμηση των χρηματοοικονομικών εξόδων κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου, ανέρχεται σε περίπου 800 εκατομμύρια ευρώ.

Η χρηματοδότηση προέρχεται από τις παρακάτω πηγές:

- Ø 10% Μετοχικό κεφάλαιο
- Ø 40% Χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου
- Ø 50% Δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, με την εγγύηση ομίλου εμπορικών τραπεζών.

2.6. Η Γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης» ως παγκόσμιο σημείο αναφοράς

Η γέφυρα Ρίου Αντιρρίου βρίσκεται στο σταυροδρόμι δύο σημαντικών οδών: του αυτοκινητοδρόμου Πατρών – Αθηνών – Θεσσαλονίκης, που συνδέει τις τρεις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας και αποτελεί τμήμα του ευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων (ΠΑΘΕ), του οδικού άξονα Καλαμάτας – Πατρών – Ηγουμενίτσας. Επίσης, διευκολύνει την επικοινωνία μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας (και κατ' επέκταση με τη Δυτική Ευρώπη) μέσω των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας.

Τα χαρακτηριστικά της γέφυρας αυτής είναι εντυπωσιακά. Είναι η μεγαλύτερη καλωδιωτή γέφυρα στον κόσμο, με κυρίως κατάστρωμα 2.252 μέτρων. Τα θεμέλιά της βρίσκονται σε βάθος θαλάσσης που φτάνει έως και τα 65 μέτρα. Τόσο αυτό όσο και η διάμετρος των θεμελίων που ανέρχεται στα 90μέτρα, αποτελούν παγκόσμιο ρεκόρ για γέφυρα. Ωστόσο, σύμφωνα με τους κατασκευαστές, το καλύτερο ρεκόρ της αξιοθαύμαστης αυτής γέφυρας, είναι ότι κατασκευάστηκε χωρίς κανένα σοβαρό ατύχημα και χωρίς να χυθεί ούτε μια σταγόνα αίματος.

Οι παραπάνω λόγοι συντελούν στο να τιμηθεί η Γέφυρα από την Διεθνή Επιστημονική Κοινότητα με εννέα (9) Διεθνή Βραβεία, από τα οποία ξεχώρισαν τα εξής:

- Ø Βραβείο Εξέχουσας Δομής 2006, από τη Διεθνή Ένωση Γεφυροποιίας και Δομικών Έργων (IABESE) – Βραβείο Εξεχόντων Δομικών Έργων 2006 Διεθνούς Ομοσπονδίας Σκυροδέματος (FTB).
- Ø Μέγα Βραβείο Εξεχόντων Επιτευγμάτων Έργων Πολιτικών Μηχανικών από την Αμερικανική Εταιρία Πολιτικών Μηχανικών (ASCE) 2005 (για πρώτη φορά σε έργο εκτός Η.Π.Α.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Ο ΦΟΡΕΑΣ Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ: Ζεύξη έργο και ημέρες ανθρώπων (εκδόσεις Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου Φύλλο 08, Απρίλιος 2004), Υποδομές των μεταφορών Ν. Αχαΐας (Γεώργιος Κολοβός, εκδόσεις πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα 2005), Ζεύξη Ρίου Αντιρρίου «Η περιπέτεια μιας γέφυρας» (εκδόσεις Καπόν), ΓΕΦΥΡΕΣ – Angia Sassi Perino & Giorgio Faraggiana, εκδόσεις Καρακώστογλου, Marketing – management- η ελληνική προσέγγιση, Γιάννης Πετρώφ, Τζωρτζάκης Κώστας, Τζωρτζάκη Αλεξία, Αθανάσιος Π. Μπέλλας, Αναπληρωτής καθηγητής στο τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πατρών. Η σημασία της Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου – Αθήνα 2007, Αντώνης Κωστέας, Σιδηραί Γάφυραι (βιβλιοθήκη Πατρών) Πάτρα 2005, Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου για τη Ζεύξη Ρίου Αντιρρίου (βιβλιοθήκη Πανεπιστημίου Πατρών) Πάτρα 1997, Εφημερίδα «Εξπρές» ένθετο Πάτρα – Δυτική Ελλάδα 06/03, Εφημερίδα «Η Αξία» 05/04/2003, Travaux No 809 (περιοδικό) ENR- Engineering News Record – The top 25 newsmakers 1-8 Ιανουαρίου 2001, Bridge Design and Engineering issue No 30, 2003, Civil Engineering – October 2002 – Volume 72 – No 10, Ζεύξη έργο και ημέρες ανθρώπων (εκδόσεις Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου Φύλλο 08, Απρίλιος 2004)

<http://www3.aegean.gr/enviroment/eda/Envriohelp/greece/bestpractices/iso14001>

<http://el.wikipedia.org/wiki>

www.minenv.gr

www.bridgeweb.com

www.gefyra.gr

www.aktor.gr

www.vinci.com

www.jpavax.gr

www.proodeftiki.gr

www.etae.gr

Ypodomes.blogspot.com

3.1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλύσουμε την εταιρία κατασκευής και διαχείρισης της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε. (Γαλλο – Ελληνικός Φορέας Υπερθαλάσσιας ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου). Θα αναφερθούμε στους ομίλους – μετόχους της εταιρίας, από τους οποίους συστάθηκε, τον λόγο για τον οποίο έγινε η σύσταση και το πότε. Επιπλέον, θα εξετάσουμε το λογότυπο της εταιρίας και θα δώσουμε την σημασία του.

Τέλος, την διοίκηση της γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου από την ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. μετά την ολοκλήρωση του έργου έως σήμερα.

3.2. Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.

Η εταιρία Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε. συστάθηκε το 1995 από τη γαλλική VINCI και έξι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρίες, με έδρα το Χαλάνδρι Αττικής και με αποκλειστικό σκοπό τη σύναψη με το Ελληνικό Δημόσιο και την υλοποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης της Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου. Ως Παραχωρησιούχος, η Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε. έχει την ευθύνη της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, συντήρησης και λειτουργίας της Γέφυρας στη διάρκεια των 42 ετών περιόδου παραχώρησης. Για να ανταποκριθεί στις δεσμεύσεις της, έχει υπογράψει μέχρι σήμερα περισσότερες από 50 συμβάσεις, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η σύμβαση κατασκευής με την Κατασκευάστρια Κοινοπραξία καθώς και οι πολυάριθμες αναλυτικές χρηματοδοτικές συμβάσεις με τους Δανειστές.

Οι μέτοχοι της Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε. είναι:

ΜΕΤΟΧΟΣ	%
VINCI CONCESSIONS	57,45%
ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	22,02%
J & P AVAX	12,14%
ΑΘΗΝΑ	8,39%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

Κατά τη διάρκεια της περιόδου κατασκευής, ο Παραχωρησιούχος εξασφάλισε την εύρυθμη διαχείριση όλου του χρηματοδοτικού πλαισίου του έργου, καθώς και την κάλυψη των καθημερινών χρηματοδοτικών αναγκών του. Από τον Αύγουστο του 2004, οπότε και έληξε η κατασκευαστική περίοδος και μέχρι τη λήξη της περιόδου παραχώρησης, η Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε., είναι υπεύθυνη για την ομαλή λειτουργία του έργου (μέσα στα πλαίσια της σύμβασης παραχώρησης), για την συντήρησή του και όλες τις απαραίτητες βελτιώσεις, ώστε το έργο να βρίσκεται πάντα στην πρωτοπορία των τεχνολογικών εξελίξεων. Σκοπός της μέσα από τη διαχείριση του έργου, είναι η κοινωνική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής. Γι' αυτό το λόγο η Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε. έχει αναπτύξει και προτίθεται στο μέλλον να αναπτύξει ακόμα περισσότερο την εμπορική, κοινωνική και χορηγική της στρατηγική.

3.3. Κοινοπραξία Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α.

Η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. είναι η ελληνική κατασκευάστρια κοινοπραξία, η οποία υπέγραψε με το Ελληνικό Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο την τριμερή συμφωνία, με τον παραχωρησιούχο την σύμβαση μελέτης και κατασκευής της Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου. Ρόλος της ήταν η μελέτη και η κατασκευή, εντός περιόδου 7 ετών, της Γέφυρας. Τα μέλη που απαρτίζουν τη Κοινοπραξία Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α είναι τα εξής:

ΜΕΤΟΧΟΙ	%
VINCI Construction Grands Projects	53,00%
ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε.	15,48%
J & P – ΑΒΑΞ Α.Ε.	11,20%
ΑΘΗΝΑ Α.Ε.	7,74%
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ Α.Ε.	7,74%
PANTECHNIKI S.A.	4,84%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

3.4. Εταιρίες – Μέτοχοι της Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α

i. VINCI Construction Grands Projects



Η VINCI Construction Grands Projects, είναι μία Γαλλική κατασκευαστική εταιρία και η μεγαλύτερη διεθνώς στον κλάδο της. Το όνομά της ήταν Societe Generale d' Enterprises (SGE) και μετά ονομάστηκε το 2000 σε Vinci. Με την θυγατρική της εταιρία Γέφυρα S.A. κατασκεύασε τη **Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου**. Άλλα έργα της είναι το **Κέντρο Ζορζ Πομπιντού** και το **Stade de France**.

ii. ΑΚΤΩΡ



Στον τομέα της κατασκευής, η θυγατρική εταιρεία ΑΚΤΩΡ που έχει αναλάβει όλη την κατασκευαστική δραστηριότητα του Ομίλου ΕΛΑΚΤΩΡ, είναι σταθερά η κορυφαία κατασκευαστική εταιρία στην Ελλάδα με υψηλή κερδοφορία και σταθερή ετήσια παραγωγή χρηματικών ροών από λειτουργικές δραστηριότητες. Σε διεθνές επίπεδο, οι προσπάθειες εδραίωσης της εταιρίας και μετατροπής της σταδιακά σε «regional player» έχουν ήδη αρχίσει να αποδίδουν καρπούς με την ανάληψη έργων στα Βαλκάνια και στη Μέση Ανατολή. Κάποια από τα έργα της ΑΚΤΩΡ είναι η **Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου και η Αττική Οδός**.

iii. J & P – AVAX



Όμιλος J & P ΑΒΑΞ Α.Ε. είναι ένας από τους ισχυρότερους κατασκευαστικούς ομίλους στην Ελλάδα. Σήμερα στην J & P ΑΒΑΞ ανήκουν οι εταιρίες ΕΤΕΘ Α.Ε., ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε., ΠΡΟΕΤ Α.Ε., ΕΛΒΙΕΞ Α.Ε., ΗΛΙΟΦΑΑΝΕΙΑ Α.Ε., ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΚΟΙΚΛΑΔΩΝ και ΑΚΙΝΗΤΑ ΕΥΒΟΙΑΣ, J&P Development Α.Ε., E-Construction Α.Ε., ΑΥΤΕΚΟ (J&P ΑΩΑΞ ΙΚΤΕΟ Α.Ε.), TASK J&P ΑΒΑΞ Α.Ε., VOLTERRA Α.Ε., TERRA FIRMA, ANEMA, C-PRO.

Ο Όμιλος περιλαμβάνει, πιο συγκεκριμένα, εταιρίες με εργοληπτικά πτυχία 7^{ης}, 6^{ης}, 4^{ης} και 3^{ης} τάξης για έργα του Δημοσίου, αλλά και εταιρίες με συμπληρωματικές δραστηριότητες όπως το Real Estate, τις προκατασκευές, τα Κέντρα τεχνικού Ελέγχου οχημάτων, την Κατασκευή – Διαχείριση και Εκμετάλλευση Parking, τη Διαχείριση Εγκαταστάσεων, το Ηλεκτρονικό Εμπόριο, τη Διαχείριση Έργων και Συμβάσεων κ.α.

Με δραστηριότητα σε όλους αυτούς τους τομείς κατασκευής, με έργα Πολιτικού Μηχανικού, Κτηριακά, Υδραυλικά, Λιμενικά, Οδοποιίας, Ηλεκτρομηχανολογικά, Ενεργειακά – Βιομηχανικά, Δίκτυα Σωληνώσεων

και Φυσικού Αερίου, με εισαγωγή τεχνογνωσίας από το εξωτερικό, αλλά και με εξαγωγή προς τρίτες χώρες, πέτυχε να αναγνωρίζεται διεθνώς και αποτελεί σοβαρό και υπολογίσιμο σχήμα στις συνεργασίες της με διεθνείς οίκους και με τις μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρίες του κόσμου. Κάποια από τα έργα της J&P AVAX είναι η **Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, Τμήμα Εγνατίας Οδού Ανθοχώριο – Μέτσοβο, αυτοκινητόδρομος Addis Ababa-Modjo-Awassa-Αιθιοπία και Ολύμπια Οδός.**

iv. **ΑΘΗΝΑ Α.Ε.Τ.Β. & Α.Ε.**



Η κύρια δραστηριότητα της Εταιρίας είναι η κατασκευή πάσης φύσεως τεχνικών έργων στην Ελλάδα και στο Εξωτερικό και η ανάπτυξη κάθε φύσεως εμπορικών βιομηχανικών δραστηριοτήτων, η συμμετοχή της εταιρίας σε άλλες εταιρίες που επιδιώκουν οποιουσδήποτε εμπορικούς ή και βιομηχανικούς σκοπούς καθώς και η συμμετοχή της εταιρίας ως συνιδρύτριας σε άλλα νεοιδρύομενα νομικά πρόσωπα που επιδιώκουν χρηματοοικονομικούς σκοπούς ή η συμμετοχή της ως μετόχου σε ήδη υφιστάμενα.

v. **ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ Α.Τ.Ε.**



Η Προοδευτική Α.Τ.Ε. ιδρύθηκε το 1960 ως συνέχεια της 25ετούς παρουσίας των φορέων της στην αγορά κατασκευής δημοσίων έργων. Η εταιρία διαθέτει εργοληπτικό πτυχίο 6^{ης} τάξης και καλύπτει όλο σχεδόν το φάσμα των Δημοσίων και ιδιωτικών έργων.

Η εταιρία έχει έδρα στην Αθήνα και αναπτύσσει δραστηριότητα σε όλη την Ελληνική επικράτεια καθώς και στο εξωτερικό και ειδικότερα στην περιοχή των Βαλκανίων (Ρουμανία και Βουλγαρία). Επίσης είναι εισηγημένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Κάποια από τα έργα της είναι η **Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου,**

vi. ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.



Η Ανώνυμη Τεχνική Εταιρία με την επωνυμία “ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.” ιδρύθηκε το έτος 2001 (ΦΕΚ 8338/21-9-2001 δελτίο Α.Ε.) με έδρα το Δήμο Αθηναίων και έφερε την επωνυμία “ΚΤΗΜΑ ΜΕΤΟΧΙ ΑΝ ΝΥΜΗ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ”. Τη σημερινή της επωνυμία απέκτησε μετά από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης στις 10/12/2007, που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 14395/24-12-2007 αφού προηγουμένως είχε απορροφήσει τον κατασκευαστικό κλάδο της τεχνικής εταιρείας ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ (με Α.Φ.Μ 094011315) και μετά την διαγραφή αυτής από το Μητρώο Ανώνυμων Εταιρειών του Υπουργείου Ανάπτυξης.

3.5. Το λογότυπο της γέφυρας



Εικόνα 11 : Λογότυπο της εταιρίας ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.

Το λογότυπο της Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε. είναι εμπνευσμένο από τα βασικά στοιχεία που κυριαρχούν στη γέφυρα. Απαρτίζεται από τρία βασικά στοιχεία:

- Ø Τον ήλιο, ο οποίος συμβολίζει τον ήλιο που φωτίζει καθημερινά τη γέφυρα του Ρίου Αντιρρίου
- Ø Μία κυματοειδή γκρι γραμμή, η οποία η οποία συμβολίζει τους πυλώνες της γέφυρας και το τσιμέντο από το οποίο είναι φτιαγμένοι
- Ø Μία γαλάζια καμπύλη γραμμή η οποία συμβολίζει τη θάλασσα την οποία διασχίζει η γέφυρα.

Στο μέλλον, οι υπεύθυνοι της Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε., σκέφτονται να αντικαταστήσουν την απεικόνιση του λογοτύπου με μια γέφυρα η οποία θα είναι φτιαγμένη από ανθρώπινες μορφές και η οποία θα συμβολίζει την ένωση και τη συνεργασία των κατοίκων των περιοχών με του ανθρώπους που εργάστηκαν για την κατασκευή της γέφυρας, καθώς επίσης και την ένωση της Πελοποννήσου με τη Στερεά Ελλάδα.

3.6. Διοίκηση της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου από τη Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.

Ολοκληρώνοντας το κεφάλαιο αυτό, θα αναλύσουμε τους στόχους, τις στρατηγικές και τις πολιτικές που ακολουθεί η εταιρία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. στη διοίκηση λειτουργίας της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης».

Μιλώντας όμως συγκεκριμένα για το έργο της γέφυρας, η εταιρία έχει σαν όραμα τη χρηστή διαχείριση του έργου.

Για τη ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. αποτελεί πρωταρχικό και στρατηγικό στόχο η διατήρηση των σχέσεων με τους πελάτες της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου, οι οποίοι πρέπει να τη θυμούνται για την εξυπηρέτηση που τους παρέχει. Προσπαθεί όχι απλά να ικανοποιήσει τις ανάγκες τους αλλά να ξεπερνά τις προσδοκίες τους.

Αυτό καθορίζεται από 4 παράγοντες:

1. Προσόντα : οι ικανότητες των στελεχών της να παρέχουν εξυπηρέτηση,
2. Προϊόντα: ποιότητα προϊόντων,
3. Παρουσίαση: η εντύπωση για τις υπηρεσίες και τα προϊόντα της και
4. Πρακτικές : τα συστήματα παροχής εξυπηρέτησης.

Οι σχέσεις με τους πελάτες της δεν στηρίζονται μόνο στην οικονομική συναλλαγή. Η πελατειακή πιστότητα, όπως και κάθε άλλη ανθρώπινη σχέση, βασίζεται σε συναισθηματικά στοιχεία.

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Εξυπηρέτησης Πελατών αποτελεί για την εταιρία ένα αποτελεσματικό όχημα για συνεχή βελτίωση των πρακτικών της και την επικοινωνία της με το ευρύτερο εργασιακό της περιβάλλον για την ανταλλαγή γνώσεων. Το Ινστιτούτο είναι ένα αξιόπιστο εργαλείο το οποίο συμβάλλει στη διαρκή εκπαίδευση και ενημέρωση μέσα από τις δραστηριότητές του με ημερίδες, σεμινάρια, workshops, έρευνες. Γιατί η Εκπαίδευση είναι η διαδρομή που κάθε επιχείρηση πρέπει να ακολουθήσει, αν θέλει να αναπτυχθεί.

το ινστιτούτο είναι ο ιδανικός φορέας που θα συντελέσει στην προώθηση σχέσεων αμοιβαίου συμφέροντος μεταξύ των οργανισμών χωρίς να επιδιώκει τη πώληση, αλλά την κάλυψη των αναγκών των μελών του με συνέπεια και ειλικρίνεια στην ενημέρωσή τους.

Επιπλέον, προκειμένου να επιτύχει το όραμά της έχει ορίσει μερικούς ακόμα στόχους, οι οποίοι είναι οι εξής:

- Ø Τη συντήρηση της γέφυρας
- Ø Το καλύτερο δυνατό κέρδος και,
- Ø Το περιβάλλον

Οι παραπάνω στόχοι μπορούν να επιτευχθούν μέσα από μια σειρά στρατηγικών. Οι στρατηγικές αυτές είναι:

- Ø Όσον αφορά τη συντήρηση της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, πρέπει να γίνεται τακτική και σωστή συντήρηση για την καλύτερη και ασφαλέστερη λειτουργία.
- Ø Για να επιτύχει το μέγιστο δυνατό κέρδος, πρέπει να υπάρξει αύξηση στις διελεύσεις των χρηστών της γέφυρας.
- Ø Από την κατασκευή ακόμα του έργου, η εταιρία ήταν ευαισθητοποιημένη ως προς την προστασία του περιβάλλοντος, έτσι συνεχίζει και στη διάρκεια της λειτουργίας της γέφυρας να προσφέρει την βοήθειά της για την προστασία της χλωρίδας και της πανίδας της ευρύτερης περιοχής και όχι μόνο.

Ωστόσο, για να υλοποιηθούν οι στρατηγικές αυτές, θα πρέπει να διατηρηθούν από την εταιρία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. οι εξής πολιτικές:

Ø ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Όπως αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, η γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου είναι κατασκευασμένη σε μια από τις πιο σεισμογενείς περιοχές τις Ελλάδας και ήδη αντιμετωπίζει το πρόβλημα της απομάκρυνσης των ακτών του Ρίου και του Αντιρρίου κατά 8 χιλιοστά το χρόνο, το οποίο στο μέλλον θα είναι μεγαλύτερο πρόβλημα, αφού υπολογίζεται ότι η απόσταση μεταξύ των δύο ακτών θα φτάσει περίπου τα δύο μέτρα. Για το λόγο αυτό, οι πολιτικές που ακολουθεί η εταιρία για τη συντήρηση της γέφυρας είναι καταρχήν η διατήρηση έμπειρου προσωπικού, το οποίο εργάστηκε και στην κατασκευή του έργου. Οι εργάτες γνωρίζουν καλύτερα από τον καθένα κάθε κομμάτι της γέφυρας.

Μια επιπλέον πολιτική της είναι ο τεχνικός και τεχνολογικός εξοπλισμός και ο έλεγχος που γίνεται συνεχώς στη γέφυρα. Λόγω των

περιβαλλοντικών συνθηκών της περιοχής, εκτός από περιοδικές οπτικές επιθεωρήσεις, έχει προσδιοριστεί και ειδική παρακολούθηση των υλικών σε τακτά χρονικά διαστήματα και των δομικών στοιχείων σε μόνιμη βάση, με ενόργανη παρακολούθηση, έτσι ώστε να είναι δυνατή η ανάλυση και αξιολόγηση της κατάστασης της γέφυρας.

Ø ΚΕΡΔΟΣ

Όσον αφορά το κέρδος, η εταιρία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε ακολουθεί τιμολογιακές πολιτικές, όπως εκπτώτικα πακέτα, τα οποία αφορούν τις τακτικές διελεύσεις των πελατών. Για παράδειγμα, για την κάρτα Aller – retour, η οποία προσφέρει τη δυνατότητα στους πελάτες να διασχίσουν τη γέφυρα πληρώνοντας 13,50€ και με περιθώριο επιστροφής εντός τριών ωρών χωρίς επιπλέον χρέωση.

Επιπλέον έχει διατηρήσει τις τιμές στις κάρτες 10 διελεύσεων, οι οποίες αφορούν εβδομαδιαίες διελεύσεις για Ι.Χ., μηνιαίες διελεύσεις για Ι.Χ. και μοτοσυκλέτες καθώς επίσης και εβδομαδιαίες και μηνιαίες διελεύσεις διαξονικών και τριαξονικών φορτηγών.

Μια ακόμα πολιτική της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. είναι η δημιουργία πίστης για το προϊόν, δηλαδή για την ίδια τη γέφυρα. Αυτό το επιτυγχάνει με την εξυπηρέτηση που παρέχει στους διερχόμενους οδηγούς. Λόγω της επικινδυνότητας του οδικού δικτύου, κάτι που απασχολεί ιδιαίτερα τους χρήστες της γέφυρας, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. μη αρκούμενη στις υπηρεσίες που προσφέρει κατά τη διέλευση, δίνει βαρύτητα στη σταθερή ενημέρωση των οδηγών για την οδική ασφάλεια σε συνεργασία με διάφορους φορείς, όπως το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς»¹⁵.

Για την καλύτερη ενημέρωση και εξυπηρέτηση των οδηγών, το προσωπικό της γέφυρας είναι στη διάθεση των χρηστών 24 ώρες το 24ωρο, επτά ημέρες την εβδομάδα, 365 ημέρες το χρόνο.

Η προώθηση αξίας της λειτουργίας της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου είναι μια επιπλέον πολιτική της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. Η προώθηση αυτή γίνεται μέσω διαφημιστικών φυλλαδίων, τα οποία μοιράζονται στους οδηγούς κατά τη διέλευσή τους από τη γέφυρα, από τους εργαζομένους στα δίοδια της γέφυρας. Με τα φυλλάδια αυτά, οι χρήστες ενημερώνονται για το χρόνο διέλευσης της γέφυρας (περίπου δύο λεπτά, έχοντας σταθερή ταχύτητα 80 χλμ/ώρα), το πόσο γρήγορα φτάνουν απέναντι σε σχέση με

¹⁵ Το «Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη και Μείωση Των Τροχαίων Ατυχημάτων «Πάνος Μυλωνάς»» συστάθηκε στις 12 Μαΐου 2005. αποτελεί μη κερδοσκοπικό οργανισμό με ιδρυτικά μέλη του Πανεπιστημιακά Ιδρύματα, Επιχειρηματικούς Φορείς, Ελεγκτική Εταιρία και Φυσικά Πρόσωπα. Κύριος σκοπός του Ινστιτούτου, είναι η υποστήριξη και προώθηση δραστηριοτήτων σε θέματα τα οποία προάγουν την οδική ασφάλεια, την κυκλοφοριακή αγωγή, τα μελέτη, έρευνα, ενημέρωση και εκπαίδευση στοχεύοντας κατ' εξοχήν στην πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

τα προηγούμενα χρόνια, που το πέρασμα από το Ρίο στο Αντίρριο γινόταν με φεριμπότ και διαρκούσε 45 λεπτά. Επιπλέον, δίνουν πληροφορίες για τα εκπρωτικά πακέτα που προσφέρει η γέφυρα καθώς επίσης και για την ασφάλεια της διέλευσης κατά τη διάρκεια έντονων καιρικών φαινομένων και φυσικών παραγόντων, όπως σεισμοί.

Ø ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. έχει αποδείξει και συνεχίζει να αποδεικνύει το πόσο ευαισθητοποιημένη είναι σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος.

Σε συνεργασία με το μη κερδοσκοπικό ίδρυμα myclimet, το οποίο προσφέρει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες αντιστάθμισης διοξειδίου του άνθρακα, κατάφεραν να μειώσουν τις εκπομπές των ρύπων της γέφυρας. Η διαχείριση του ανθρακικού αποτυπώματος γενικά είναι ένα έργο το οποίο στοχεύει και περιλαμβάνει :

1. Τη μέτρηση του ανθρακικού αποτυπώματος.
2. Τον υπολογισμό αυτού.
3. Την διαμόρφωση σχεδίου μείωσης αυτού.
4. Την υλοποίηση ενεργειών μείωσης του ανθρακικού αποτυπώματος.
5. Την παρακολούθηση και την αποτίμηση της υλοποίησης αυτών.
6. Την αντιστάθμιση (μερική ή ολική) του υπολειπόμενου ανθρακικού αποτυπώματος.

Η αντιστάθμιση είναι το τελευταίο στάδιο της διαδικασίας με την οποία μηδενίζουμε αντισταθμίζουμε τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου που απομένουν μετά από την μείωση αυτών που επιτυγχάνεται με την υλοποίηση του έργου διαχείρισης αυτών.

Η αντιστάθμιση είναι και αυτή μία διαδικασία, μία σειρά ενεργειών, που τελικά φέρνει σαν αποτέλεσμα, η ποσότητα των αερίων του θερμοκηπίου που έχουν δημιουργηθεί σε ένα μέρος να εξουδετερωθούν – αντισταθμισθούν από αντίστοιχη ποσότητα αερίων του θερμοκηπίου που έχουν αποφευχθεί ή μειωθεί – απορροφηθεί κάπου αλλού. Αυτές οι αποφυγές έκλυσης αερίων του θερμοκηπίου ή οι μειώσεις – απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου εκφράζονται ποσοτικά σαν δικαιώματα εκπομπής ισοδύναμου CO₂ (απλουστευτικά δικαιώματα άνθρακα) και προκύπτουν από την υλοποίηση ειδικών έργων που γίνονται σε διάφορα μέρη του κόσμου για την απάλυνση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Είναι δηλαδή έργα προστασίας του κλίματος και του περιβάλλοντος. Η αντιστάθμιση (εξουδετέρωση των επιπτώσεων) αυτών

των εκπομπών / ρύπων ισοδυναμεί – συνιστά μία συμμετοχή στη χρηματοδότηση κλιματικά και περιβαλλοντικά τέτοιων επωφελών έργων, με χρηματικό ποσό που αντιστοιχεί σε αυτές τις εκπομπές / ρύπους. Αυτό πραγματοποιείται μέσω της αγοράς αντίστοιχων δικαιωμάτων Άνθρακα που προκύπτουν από ένα τέτοιο έργο.

Παραδείγματα τέτοιων έργων που συ βάλουν στην απάλυνση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής είναι:

1. Έργα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (αιολική, ηλιακή, γεωθερμική, βιομάζας, μικρών υδροηλεκτρικών), μέσω των οποίων αποφεύγονται μελλοντικές εκπομπές αντικαθιστώντας την χρήση των ορυκτών καυσίμων.
2. Έργα ενεργειακής αποδοτικότητας, τα οποία ελαττώνουν την ενεργειακή ζήτηση έσχαμης ενέργειας φωτισμού, πράσινων κτιρίων και βιομηχανικής ενεργειακής αποδοτικότητας και έργα ενεργειακής αξιοποίησης απορριμμάτων.
3. Έργα προστασίας ή αύξησης της χωρητικότητας των δασικών οικοσυστημάτων στην απορρόφηση άνθρακα. Έργα για την αποφυγή αποψίλωσης, έργα αποκατάστασης δασών, έργα δάσωσης και αναδάσωσης.

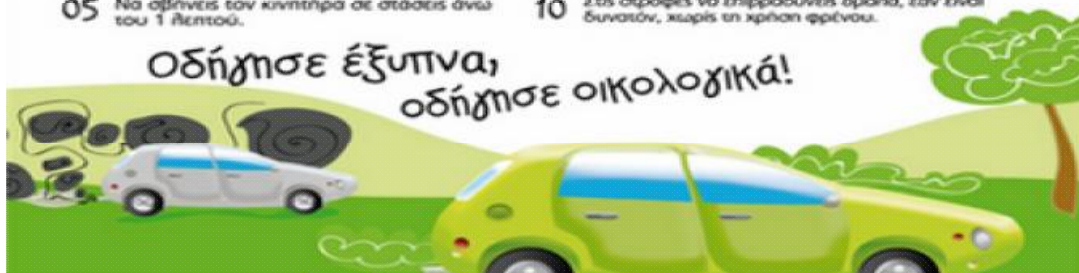
Μέσω του προγράμματος της «οικο – οδήγησης», το οποίο διήρκεσε 10 ημέρες, οι χρήστες ενημερώθηκαν με χρηστικά έντυπα που έφεραν δέκα απλές συμβουλές προκειμένου να μειώσουν τις εκπομπές ρύπων των οχημάτων τους.



Οι 10 αυτές συμβουλές είναι οι εξής:

Να σκέφτεσαι οικολογικά σημαίνει:

- | | |
|---|--|
| 01 Να αιλπάζεις ταχύτητα στις 2.000 με 2.500 στροφές. | 06 Να ειλγκεις την πίεση των ειλστικών τουιλλάκων μια φορά το μήνα. |
| 02 Να οδηγείς με σταθερή ταχύτητα. | 07 Να κίνεις οικιστή και τακτική συντήρηση του οιλγματος σου. |
| 03 Να προβιλίεις τις συνθήςκες κυκλοφορίας και να ενεργεις κατάλληλα. | 08 Να αποφεύγεις τη μεταφορά περιττών φορτίων και χρήση σιαρών οροφής. |
| 04 Να σταματάς επιβραδύνοντας ομοιλά το όχημα. | 09 Να κίνεις συντέη χρήση του κιλμιαμού. |
| 05 Να οβίεις τον κινιτήρα σε στάσεις άνω του 1 λεπτού. | 10 Στις στροφές να επιβραδύνεις ομοιλά, εάν είναι δυνατόν, κιαρίς τη χρήση φρένου. |



Το ποσό που αντιστοιχεί στους τόνους CO₂ που εξέπεμψε σύμφωνα με τις μετρήσεις, η εταιρική λειτουργία της Γέφυρας, επενδύθηκε δια του ελβετικού μη κερδοσκοπικού οργανισμού myclimate σε ηλεκτροπαραγωγική μονάδα αεριοποίησης βιομάζας, στην πόλη Μαλαβάλι, της πολιτείας της Καρνατάκα της Ινδίας. Πρόκειται για ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της μεθόδου επιστροφής στο περιβάλλον της ενέργειας που αναλώθηκε, μέσω έργων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στον αναπτυσσόμενο κόσμο. Με αυτό τον τρόπο, συνδυάζονται η περιβαλλοντική και κοινωνική διάσταση της εταιρικής υπευθυνότητας, μέσα από μια αναπτυξιακή πολιτική διεθνούς αλληλεγγύης.

Επιπλέον, η πλατφόρμα «Κυανή Κοινωνία Κορινθιακού – Πατραϊκού» στηρίζεται από τη ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. Οι ενέργειες της «Κυανής Κοινωνίας» επικεντρώνονται τόσο στη διεξαγωγή σεμιναρίων που απευθύνονται σε ιστοπλόους και σε άτομα νεαρής ηλικίας και παιδιά, όσο και στη διενέργεια ασκήσεων για τη διάσωση των θαλάσσιων ζώων. Πέραν αυτού, έχει αναλάβει το δυσάρεστο έργο της διακομιδής των νεκρών ζώων της θάλασσας και την τήρηση συγκεκριμένης διαδικασίας ταφής τους υπό την επιστημονική υποστήριξη του Ινστιτούτου «Αρχιπέλαγος».



Μια επιπλέον πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος που ακολουθεί είναι ο φωτισμός της γέφυρας. Ο φωτισμός γίνεται με λάμπες οικονομίας (LED), οι οποίες έχουν πολύ μικρότερη κατανάλωση ενέργειας. Επίσης, όσοι λαμπτήρες αλλάζονται ανακυκλώνονται.

Τέλος, η εταιρική κοινωνική ευθύνη της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. για το περιβάλλον προϋποθέτει τη διασφάλιση ποιότητας των φυσικών πόρων. Βάσει αυτών των δεδομένων, εφαρμόζει πολιτική για τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων που προκύπτουν από τη λειτουργία της εταιρίας, ανακυκλώνοντας όσα περισσότερα υλικά είναι δυνατόν.

Έτσι η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. έχει δεσμευτεί για τη μείωση κατανάλωσης χαρτιού και μελανιού. Επιπλέον, ανακυκλώνει το χαρτί που χρησιμοποιείται από την λειτουργία της, καθώς και τα δοχεία μελανιού των εκτυπωτών. Προκειμένου να μειώσει τα απόβλητα που καταλήγουν στις ελληνικές χωματερές, έχουν τοποθετήσει κάδους ανακύκλωσης μπαταριών, το περιεχόμενο των οποίων παραλαμβάνεται από την εταιρία ανακύκλωσης μπαταριών ΑΦΗΣ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ: Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου «Η περιπέτεια μιας γέφυρας» εκδόσεις ΚΑΠΟΝ, ΓΕΦΥΡΕΣ – Angia Sassi Perino & Giorgio Faraggiana, εκδόσεις Καρακώστογλου, Αθανάσιος Π. Μπέλλας, Αναπληρωτής καθηγητής στο τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πατρών. Η σημασία της Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου – Αθήνα 2007, Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου για τη Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, Πάτρα 1997, Maylor Harvey, Διοίκηση Έργου (Τρίτη αγγλική έκδοση, εκδόσεις Κλειδάριθμος), Διοίκηση – Διαχείριση Έργου (Δημητριάδης Α., εκδόσεις Νέων Τεχνολογιών 2005), Bruke Rogy, Διαχείριση Έργου – Τεχνικές Σχεδιασμού και Ελέγχου (εκδόσεις Κριτική 2002)

4.1. Διοίκηση του έργου

4.1.1. Η έννοια του έργου

«Έργο είναι μια χρονικά περιορισμένη προσπάθεια για τη δημιουργία ενός μοναδικού προϊόντος ή μιας μοναδικής υπηρεσίας».

Η έννοια ‘χρονικά περιορισμένη προσπάθεια’ σημαίνει ότι το έργο έχει καθορισμένη αρχή και τέλος. Η έννοια ‘μοναδικό προϊόν ή υπηρεσία’ σημαίνει ότι το αποτέλεσμα ενός έργου είναι πάντα διαφορετικό από το αποτέλεσμα ενός άλλου έργου.

Τα έργα ποικίλουν ως προς το μέγεθος, το αντικείμενο εργασιών, το κόστος και του απαιτούμενου χρόνου, καθώς μπορεί να είναι από υπερμεγέθη διεθνή έργα που κοστίζουν εκατομμύρια και διαρκούν πολλά χρόνια, έως μικρά τοπικά έργα χαμηλού προϋπολογισμού, που απαιτούν λίγες ώρες δουλειάς.

Ως παραδείγματα έργων μπορούμε να αναφέρουμε από την κατασκευή κτηρίων και δρόμων, το σχεδιασμό ενός νέου προϊόντος ως και μια πολιτική καμπάνια.

4.1.1.1. Τα χαρακτηριστικά του έργου

Όλα τα έργα έχουν κάποια βασικά χαρακτηριστικά, τα οποία είναι τα εξής:

1. Έχουν έναρξη και λήξη. Η έναρξη μπορεί να αποκρυσταλλώνεται σταδιακά, ομοίως η λήξη μπορεί να σημαίνει σταδιακή ολοκλήρωση των εργασιών.
2. Ο κύκλος ζωής του έργου, δηλαδή η χρονική διάρκεια από την αρχή μέχρι το τέλος του έργου, η οποία περιλαμβάνει διακριτές φάσεις.
3. Ο προϋπολογισμός του έργου και οι σχετικές με αυτόν χρηματικές ροές.
4. Δραστηριότητες που είναι μοναδικές και μη επαναλαμβανόμενες.
5. Χρησιμοποιούνται πόροι, οι οποίοι είναι ανθρώπινο δυναμικό, υλικά, εξοπλισμός και μηχανήματα.
6. Υπάρχει ο διευθυντής του έργου, ο οποίος αποτελεί τον κύριο φορέα ευθύνης.
7. Ομαδική λειτουργία των εμπλεκομένων, οι οποίοι έχουν συχνά διαφορετικές βλέψεις σε σχέση με το έργο, όμως αποτελούν την προϋπόθεση για να υπάρξει, καλούνται «παράγοντες» του έργου και είναι οι εξής:

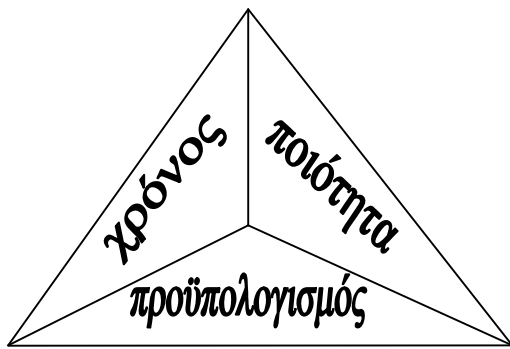
- Ø Εκείνοι που αποφασίζουν για τη διεξαγωγή του έργου
- Ø Οι χρηματοδότες του έργου
- Ø Οι εργολήπτες του έργου
- Ø Οι πελάτες στους οποίους ανήκει το προϊόν που παράγει το έργο.

4.1.1.2. Μαγικό Τρίγωνο

Για να χαρακτηριστεί ένα έργο επιτυχημένο, θα πρέπει να εκτελεστεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να τηρούνται:

- α. Οι τεχνικές δεσμεύσεις
- β. Ο προϋπολογισμός του έργου
- γ. Οι ποιοτικές προδιαγραφές του έργου

Έτσι, κάθε έργο χαρακτηρίζεται από τρεις κύριες διαστάσεις, κοινώς γνωστές ως το «μαγικό τρίγωνο» του έργου, οι οποίες φαίνονται στο ακόλουθο σχήμα:



Οι τρεις αυτές διαστάσεις είναι αλληλεξαρτώμενες. Αυτό σημαίνει ότι, όταν η τιμή της μίας μεταβάλλεται, τότε η τιμή των άλλων μεταβάλλεται αντίστοιχα.

4.1.2. Διοίκηση – Διαχείριση Έργου

«Διοίκηση – Διαχείριση έργου, είναι η εφαρμογή γνώσεων, δεξιοτήτων, εργαλείων και τεχνικών, έτσι ώστε οι δραστηριότητες του έργου να κατευθύνονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο προς την ικανοποίηση των αναγκών και των προσδοκιών των παραγόντων του έργου».

Η πορεία ενός έργου, από την αρχή μέχρι το τέλος του, χαρακτηρίζεται από επικινδυνότητα, αβεβαιότητα και διαρκή εξισορρόπηση αντιμαχόμενων προβλημάτων, απόψεων και απαιτήσεων. Κοινός στόχος όλων των παραγόντων του έργου, είναι η ικανοποίηση των απαιτήσεων και των προσδοκιών τους. Η προσέγγιση αυτού του στόχου αποτελεί και το αντικείμενο της Διοίκησης – Διαχείρισης Έργου.

Η Διοίκηση – Διαχείριση Έργου, δίνει αποτελεσματική λύση:

- Ø Στην ολοένα αυξανόμενη απαίτηση για την παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών, που είναι περισσότερο σύνθετα, επιτηδευμένα και οικονομικά.
- Ø Στη ραγδαία ανάπτυξη της ανθρώπινης γνώσης.

4.2. Η Διοίκηση του έργου της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου

Η γαλλική κατασκευαστική εταιρία VINCI, η οποία ηγείτο της Κοινοπραξίας Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε., είναι μια από τις μεγαλύτερες και καλύτερες εταιρίες στον κλάδο της γεφυροποιίας. Μέσα στις κατασκευές που έχει αναλάβει και έχει φέρει εις πέρας, απέκτησε μεγάλη εμπειρία στη διοίκηση του έργου κατασκευής, όπως επίσης και στη διοίκηση προσωπικού τόσο μεγάλων

έργων. Η εμπειρία αυτή, αποτέλεσε ένα πολύ σημαντικό πλεονέκτημα στη διοίκηση του έργου κατασκευής της Γέφυρας «Χαρίλαος Τρικούπης».

Το προσωπικό που απασχολήθηκε στην κατασκευή της γέφυρας, ήταν ένας συνδυασμός ξένων και ελλήνων συνεργείων. Η σωστή διοίκηση του προσωπικού έγινε με αυστηρή πειθαρχία στον τρόπο εργασίας καθώς οφείλεται και στην ακόμα πιο αυστηρή τήρηση των κανόνων ασφαλείας. Η κοινοπραξία βραβεύτηκε για την τόσο καλή και ομαλή διοίκηση του προσωπικού.

Το πιο σημαντικό στη διοίκηση, ήταν ότι οι υπεύθυνοι του κάθε τμήματος των εργασιών, έρχονταν σε συνεννόηση πρώτα μεταξύ τους για τη σειρά και τον τρόπο που θα εκτελούνταν οι εργασίες και, έπειτα με το εργατικό προσωπικό του κάθε τμήματος ώστε να υπάρχει μια σειρά στις εργασίες και τις κατασκευές. Για το λόγο αυτό, δεν υπήρξαν εντάσεις μεταξύ των τμημάτων αυτών, γιατί όπως αναφέραμε, όλα ρυθμίζονταν εξαρχής.

Πέρα όμως από το καθαρά τεχνικό know how, υπήρξε και το πολύτιμο κομμάτι της διαχείρισης της καθημερινότητας, με όλα τα προβλήματα που απαιτούσαν άμεση λύση. Τα τεχνικά προβλήματα λύνονταν με τεχνικές μεθόδους, η λύση όμως των προβλημάτων των ανθρώπων, απαιτούσε την συνδρομή της ψυχολογίας του διαλόγου, της εμπιστοσύνης, της αμεσότητας και του έμπρακτου ενδιαφέροντος.

Όλα τα παραπάνω, είχαν σαν αποτέλεσμα, όχι μόνο μια καλή και ομαλή συνεργασία μεταξύ των υπεύθυνων και των εργατών, αλλά το επίτευγμα της κατασκευής ενός τόσο μεγάλου και καινοτόμου έργου, χωρίς να χυθεί ούτε μια σταγόνα αίμα, χωρίς να χαθεί ούτε μια ανθρώπινη ζωή.

4.3. Κατασκευή του έργου της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου

Η κατασκευή της γέφυρας διήρκησε 7 χρόνια. Για την κατασκευή της, η κατασκευάστρια εταιρία Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε., συνεργάστηκε με πολυεθνικές ομάδες, τόσο κορυφαίων επιστημόνων, όσο και κορυφαίων εργοταξιακών «μαστόρων» κάθε είδους και επιπλέον μία φορτηγίδα, η οποία ονομάστηκε LISA και μεταποιήθηκε από τα συνεργεία με τέτοιο τρόπο, ώστε να τους εξυπηρετεί η λειτουργία της. Οι αλλαγές που δέχθηκε ήταν η αφαίρεση των σκελών που τη στερέωναν στο βυθό, και αντικαταστάθηκαν με τεράστιες αλυσίδες, όπου η κάθε αλυσίδα κατέληγε σε μια άγκυρα κατασκευασμένη από πλάκες τσιμέντου, βάρους 600 τόνων και η οποία χρησιμοποιήθηκε για την ενίσχυση του πυθμένα, βοηθώντας στην τοποθέτηση των χαλύβδινων σωλήνων.

Ένα ακόμα εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε, ήταν ένας ειδικός πλωτός γερανός, που ονομαζόταν TARKLIFT και μπορούσε να σηκώνει τα τεράστια αρθρώματα οδοστρώματος στα 52 μέτρα, να τα μεταφέρει στη γέφυρα και να τα κρατήσει απόλυτα ακίνητα, όσο αυτά εγκαθίστανται.



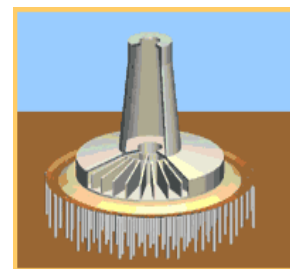
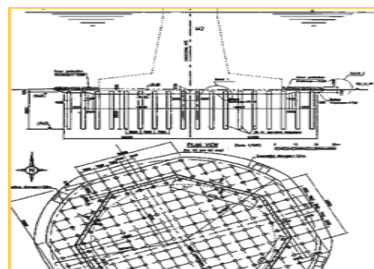
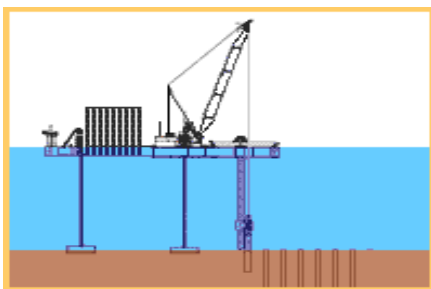
Εικόνα 12 Ο ειδικός γερανός TEKLIFT



Εικόνα 13 Η φορηγίδα LISA

Κατά τη διάρκεια της μελέτης και κατ' επέκταση της κατασκευής της γέφυρας, δημιουργήθηκαν αρκετά τεχνικά προβλήματα, τα οποία επιλύθηκαν άμεσα και χωρίς καθυστέρηση τελειοποίησης του έργου, χάρη στις καλή συνεργασία, την εμπειρία και την άμεση επέμβαση των υπευθύνων.

Το ανάγλυφο του πυθμένα, ήταν από τα πρώτα προβλήματα που έπρεπε να αντιμετωπίσουν οι τεχνικοί της κοινοπραξίας, γιατί εμφάνιζε απότομες κλίσεις προς τις δύο ακτές και ένα μεγάλο οριζόντιο πλάτωμα σε βάθος περίπου 60 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας. Κατά τη διάρκεια των ερευνών, δεν εντοπίστηκε βραχώδες στρώμα σε βάθος έως και 100 μέτρα κάτω από τον πυθμένα. Το γεγονός αυτό, καθιστούσε αδύνατη την τοποθέτηση των βάθρων πάνω στα οποία θα στερεώνονταν οι πυλώνες της γέφυρας. Έτσι, η άνω στρώση του υπεδάφους, κάτω από τα θεμέλια των πυλώνων, ενισχύθηκε με κενούς χαλυβδοσωλήνες (= ενθέματα), διαμέτρου 2 μέτρων και μήκους 30 μέτρων, οι οποίοι τοποθετήθηκαν σε αποστάσεις 7 μέτρων μεταξύ τους. Στη θέση των τριών από τα τέσσερα βάθρα, τοποθετήθηκαν 200 τέτοιοι σωλήνες.



Εικόνα 14 Η τοποθέτηση των σωλήνων για την ενίσχυση του πυθμένα

Το τμήμα των σωλήνων που προεξείχε από τον πυθμένα, καλύφθηκε από μια στρώση αμμοχάλικου, πάχους 3 μέτρων. Η ενίσχυση του βυθού, βοήθησε και στην αντισεισμικότητα των πυλώνων και συνεπώς της γέφυρας, αφού τα βάθρα έχουν τη δυνατότητα να κυλήσουν πάνω στο αμμοχάλικο και στους χαλυβδοσωλήνες σε περίπτωση σεισμού και να επανέλθουν στην αρχική τους θέση.



Εικόνα 15 Μορφολογία βυθού του στενού

Κατά τη διάρκεια κατασκευής, οι μηχανικοί συνειδητοποίησαν ότι είχαν κάνει έναν λάθος υπολογισμό. Στην περίπτωση σεισμού στο στενό, οι κεφαλές των πυλώνων, οι οποίες φτάνουν τα 15 μέτρα ύψος και με πλευρές που φτάνουν έως τα 40 μέτρα σε πλάτος, θα έσπαγαν και η γέφυρα θα γκρεμιζόταν. Αλλά η κατασκευή είχε προχωρήσει αρκετά και δεν γινόταν να τις κατασκευάσουν από την αρχή. Έτσι, αποφάσισαν να τις ενισχύσουν με επιπλέον οπλισμό. Οι βάσεις των πυραμίδων είναι τόσο ενισχυμένες όσο κανένα άλλο σημείο της γέφυρας. Μετά την ενίσχυση των βάσεων, και αφού ήταν ικανοποιημένοι από τη σταθερότητα και την αντοχή των κεφαλών, προχώρησαν στο επόμενο στάδιο της κατασκευής.



Εικόνα 16 Η κατασκευή του πρώτου πυλώνα

Το επόμενο στάδιο, ήταν εξαιρετικά ευάλωτο. Η κατασκευή της πυραμίδας με τέσσερα σκέλη απαιτούσε ιδιαίτερα προληπτικά μέτρα. Όταν θα ολοκληρωνόταν, θα ήταν εξαιρετικά άκαμπτη, όμως κατά της κατασκευής της, πριν συγκλείνουν τα τέσσερα κομμάτια στην κορυφή, ήταν επικίνδυνα και αδύναμα. Αν γινόταν κάποιος σεισμός, τα σκέλη της πυραμίδας μπορεί να κουνιόντουσαν και να κατέρρεαν και να έπεφταν στη θάλασσα. Έτσι, ο εργολάβος αποφάσισε να στηρίξει τα τέσσερα σκέλη με τέσσερις τεράστιες σταυρωτές δοκούς, οι οποίες κατασκευάστηκαν για να αγκαλιάσουν τα σκέλη της κάθε πυραμίδας σε τέσσερα διαφορετικά επίπεδα.



Εικόνα 17 Οι υπό στήριξη πυλώνες και οι τεράστιες σταυρωτοί δοκοί που τους αγκαλιάζουν

Στις 14 Αυγούστου 2003, η ημιτελής γέφυρα χτυπιέται από έναν μεγάλο σεισμό. Η σεισμική δόνηση φτάνει το καταστροφικό 6,2 βαθμών της κλίμακας ρίχτερ. Οι πυλώνες βρίσκονταν ακόμα υπό κατασκευή και ως εκ τούτου ήταν αρκετά ευάλωτοι. Σαν να μην έφτανε αυτό, ο σεισμός χτύπησε την ώρα που οι κατασκευαστές εγκαθιστούσαν ένα νέο άρθρωμα οδοστρώματος. Υπήρχαν παντού εργάτες και ως εκ θαύματος, δεν τραυματίστηκε κανείς. Όταν σταμάτησε ο σεισμός, όλα τα τμήματα της γέφυρας παρέμειναν όρθια. Αποφεύχθηκε μια τεράστια καταστροφή, λόγω όλων των ακριβών ικριωμάτων και σταυρωτών δοκών, τα οποία ήταν η ασφάλεια που ανταπέδωσε την αξία της και με το παραπάνω. Οι ημιτελείς πυλώνες άντεξαν. Αλλά αυτό ήταν μόνο η αρχή.



Εικόνα 18 Οι υπό κατασκευή πυλώνες

Οι μηχανικοί ήξεραν ότι επέρχονται και άλλοι σεισμοί, λόγω του ότι η γέφυρα κατασκευαζόταν πάνω στο σεισμικό ρήγμα του Κορινθιακού. Έτσι, κατασκεύασαν μια γέφυρα με ένα μοναδικό χαρακτηριστικό ασφαλείας. Όταν βλέπουμε τη γέφυρα από μακριά, νομίζουμε ότι πατάει πάνω στους πυλώνες, αλλά στην πραγματικότητα δεν υπάρχει κάθετη επαφή ανάμεσα στο κίτρινο κατάστρωμα στο οποίο βρίσκεται το οδόστρωμα και το σκυρόδεμα. Αυτό είναι το μοναδικό σε αυτή τη γέφυρα. Στην πραγματικότητα κρέμεται από τα καλώδια από την κορυφή των πυραμίδων. Όλος ο δρόμος είναι σαν μια

γιγάντια κούνια. Σε περίπτωση σεισμού θα μπορεί να κινηθεί ελεύθερα, ανεπηρέαστος από την βίαιη δόνηση.

Όμως το σχέδιο που την καθιστά ανθεκτική στους σεισμούς, παράλληλα την καθιστά ευάλωτη στους ισχυρούς ανέμους. Η πρόκλησή τους ήταν το πώς θα φτιάξουν έναν δρόμο που δεν θα ταλαντεύεται με τους ανέμους, αλλά θα αιωρείται κατά τη διάρκεια βίαιων σεισμών.

Για να κρατηθεί το οδόστρωμα στη θέση του σε ακραίες καιρικές συνθήκες, οι σχεδιαστές δημιούργησαν ένα καινοτόμο σύστημα γιγάντιων αντηρίδων. Σε δυνατούς ανέμους, το κεντρικό αντιστήριγμα το κρατάει σταθερό και δεν επιτρέπει στο οδόστρωμα να κινηθεί. Οι αποσβεστήρες που υπάρχουν κάτω από το οδόστρωμα, μεταξύ σκυροδέματος και οδοστρώματος, λειτουργούν όπως τα αμορτισέρ ενός αυτοκινήτου, μόνο που οι συγκεκριμένοι είναι τεράστιοι. Δίνουν ελευθερία στο οδόστρωμα να κινηθεί, έτσι ώστε να μην καταστραφεί σε περίπτωση σεισμού και παράλληλα το εμποδίζουν να αιωρηθεί πολύ βίαια ή να προσκρούσει στους πυλώνες. Οι αποσβεστήρες θα επιτρέψουν στο οδόστρωμα να ταλαντωθεί πάνω από 5 μέτρα.



Εικόνα 19 Οι αποσβεστήρες που βρίσκονται μεταξύ οδοστρώματος και σκυροδέματος, κάτω από το κατάστρωμα της γέφυρας

Μια άλλη δύσκολη πρόκληση που αντιμετώπισαν, ήταν το να προβλεφθεί η συμπεριφορά των καλωδίων. Όλα τα καλώδια ταλαντώνονται, αλλά η υπερβολική ταλάντωση θα κατέστρεφε τη γέφυρα. Για αυτό το λόγο, οι μηχανικοί ενσωμάτωσαν δύο τεχνολογίες, με στόχο να βοηθήσουν στη λύση πιθανών μελλοντικών προβλημάτων.

Σε κάθε καλώδιο, βρίσκεται ενσωματωμένος ένας δακτύλιος. Αν τα καλώδια της γέφυρας δονούνται πάνω από το αναμενόμενο, οι μηχανικοί θα μπορούν να προσαρμόσουν ένα επιπλέον καλώδιο, το οποίο θα συνέδεε τον κάθε δακτύλιο με τον επόμενο. Πάνω στα ίδια καλώδια υπάρχει μια άλλη κατασκευή, ένα εξόγκωμα. Είναι μικρότερος και ακόμα δυσκολότερο να το προσέξει κανείς. Πρόκειται για ένα σπειροειδές εξόγκωμα κατά μήκος του επικαλύμματος του καλωδίου. Μοιάζει διακοσμητικό, αλλά έχει ρόλο κλειδί για τη μακροβιότητα και την ασφάλεια της γέφυρας.



Εικόνα 20 Ο δακτύλιος του καλωδίου

Η γέφυρα Φρεντ Χάρτμαν στο Μπέιταουν του Τέξας, δεν είναι τόσο μεγάλη όσο η γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης». Το βασικό της μήκος είναι 381 μέτρα και όχι 2.252 μέτρα και γεφυρώνει ένα ποτάμι, όχι τον Κορινθιακό κόλπο. Στην περιοχή αυτή, δεν υπάρχει ούτε ενεργό σεισμικό ρήγμα, ούτε εξαιρετικά βαθιά νερά. Σε όλους φάνηκε περίεργο όταν τα καλώδιά της άρχισαν να συμπεριφέρονται παράξενα και όχι σε μικρό βαθμό. Τα καλώδια δονούνταν τόσο πολύ, που στο τέλος διέλυσαν τη γέφυρα. Ήταν ένα μυστήριο που προκάλεσε μεγάλη σύγχυση. Οι δονήσεις έρχονταν και έφευγαν, χωρίς να ξέρει κανείς γιατί.



Εικόνα 21 Γέφυρα Φρέντ Χάρτμαν στο Τέξας

Όταν υπήρχε καλοκαιρία, δεν υπήρχαν προβλήματα. Σε δυνατούς ανέμους και καταρρακτώδης βροχές, πάλι δεν υπήρχε κανένα πρόβλημα. Πρόβλημα υπήρχε σε περίπτωση ήπιας βροχής και ασθενείς ανέμους από συγκεκριμένη κατεύθυνση. Για να μπορέσουν να καταλάβουν τι συνέβαινε, χρειάστηκαν ατελείωτες παρατηρήσεις και δοκιμές σε αεροδυναμική σήραγγα. Αποδείχθηκε, τελικά, ότι σε ήπια βροχόπτωση, μια μικρή συνεχής ροή νερού διέτρεχε τα καλώδια. Το νερό άλλαζε τα χαρακτηριστικά των καλωδίων ακριβώς όσο χρειάζεται για να συντονιστεί με τον αέρα. Με δυνατό άνεμο, το νερό τινάζοταν από τα καλώδια και με δυνατή βροχή, το νερό δεν σχημάτιζε συνεχή ροή.

Στη γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης», οι σχεδιαστές δεν χρειάζεται να φοβούνται τους ήπιους ανέμους και τη σιγανή βροχή. Στην κατασκευή αυτή, το

νερό της βροχής δεν μπορεί να διατρέξει τα καλώδια, χάρη σε ένα απλό ανασηκωμένο χείλος, το οποίο κινείται σπειροειδώς γύρω από το κάθε καλώδιο.



Εικόνα 22 Το σπειροειδές εξόγκωμα γύρω από τα καλώδια

Τέλος, ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετώπισαν οι μηχανικοί και οι εργολάβοι στην κατασκευή της γέφυρας, ήταν η ετήσια απομάκρυνση των δύο ακτών, Ρίου – Αντιρρίου, κατά 8 χιλιοστά περίπου το χρόνο. Η κατασκευάστρια εταιρία, συμπεριέλαβε τρόπο αντιμετώπισης του παράγοντα αυτού στη μελέτη και την κατασκευή του έργου.

Στη διάρκεια των επόμενων 115 χρόνων, η απόσταση του Ρίου και του Αντιρρίου θα αυξηθεί κατά ένα μέτρο και στο ίδιο διάστημα η γέφυρα έχει τη δυνατότητα να μεγαλώσει έως και δύο μέτρα. Η γέφυρα μεγαλώνει ώστε το κατάστρωμα να «ακολουθεί» την απομάκρυνση της Πελοποννήσου από την Στερεά Ελλάδα. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, οι τεχνικοί μπορούν να επέμβουν στα καλώδια, αλλάζοντας τη γεωμετρία του καταστρώματος της γέφυρας. Τα καλώδια στη μεγαλύτερη καλωδιωτή γέφυρα στον κόσμο, έχουν συγκεκριμένη καμπυλότητα. Ανάλογα με τα δεδομένα όμως, αν χαλαρώσουν τα καλώδια, τότε το κατάστρωμα της γέφυρας κατεβαίνει σε ύψος. Αυτό, σε συνδυασμό με τον έλεγχο των αρμών διαστολής της γέφυρας, μπορεί να αυξήσει το μήκος της έως και 2 μέτρα.

Η ημερομηνία παράδοσης της γέφυρας είχε οριστεί για τον Αύγουστο του 2004. τον Μάιο, όμως, του ίδιου χρόνου, πολύ νωρίτερα από την ημερομηνία παράδοσης, ο γερανός TAKLIFT, μετέφερε το τελευταίο τμήμα οδοστρώματος από το σημείο συναρμολόγησης, πάνω στη γέφυρα.

Οι ελληνικές αρχές στις 5 Αυγούστου 2004, είδαν την ολυμπιακή φλόγα να διασχίζει την εντυπωσιακή γέφυρα και μια εβδομάδα αργότερα, 12 Αυγούστου 2004, η γέφυρα δίνεται στην κυκλοφορία, τέσσερις μήνες νωρίτερα από την αρχική ημερομηνία παράδοσης.



Εικόνα 23 Η αφή της Ολυμπιακής Φλόγας στη γέφυρα τον Αύγουστο του 2004

4.3.1.Εργατικά Ατυχήματα

Η κατασκευή της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, ολοκληρώθηκε χωρίς την παραμικρή σταγόνα αίματος, παρά τα μεγάλα ύψη και βάθη στα οποία συντελέστηκε. Αυτό το κατόρθωμα οφείλεται κατά πολύ σε μία συγκεκριμένη και επίμονη προσπάθεια απόδοσης της οφειλόμενης τιμής στην ανθρώπινη ζωή και στα εργασιακά δικαιώματα, που αλλού καταπατώνται.

4.3.2.Παρακίνηση των εργαζομένων

Η κατασκευή ενός τόσο μεγάλου και καινοτόμου τεχνικά έργου, λειτούργησε ως κίνητρο για την παρακίνηση των εργαζομένων να δώσουν τον καλύτερο δυνατό εαυτό τους για την τελειοποίησή του. Με το σκεπτικό και μόνο ότι εργάζονται στο μεγαλύτερο έργο όλων των εποχών στην Ελλάδα, ήταν ένας εμπνευστικός παράγοντας για τους εργαζομένους. Η ανάγκη που ένιωθαν για να δώσουν τον καλύτερό τους εαυτό στην κατασκευή ονομάζεται ανάγκη αυτοπραγμάτωσης και στην κατηγορία αυτή ανήκουν όλες εκείνες οι ανάγκες οι οποίες κάνουν το άτομο να νιώθει πλήρης, πραγματωμένος και ευτυχισμένος. Αυτό προκύπτει από την Πυραμίδα των Αναγκών του Αβραάμ Μάσλοου.

4.3.2.1. Αβραάμ Μάσλοου και Πυραμίδα των Αναγκών στην κοινωνία σήμερα

Ο Αβραάμ Μάσλοου, περισσότερο γνωστός για τις θεωρίες του πάνω στην ιεράρχηση των ανθρώπινων αναγκών, έγραψε ενδιαφέροντα πράγματα και για την έμφυτη κυριαρχικότητα των ανθρώπων. Ίσως οι θεωρίες του να ρίχνουν κάποιο φως στην ανεξέλεγκτη βία των τελευταίων ετών.

Ο Α. Μάσλοου, επηρεάστηκε από την Υπαρξιακή Φιλοσοφία, που βλέπει τον άνθρωπο ως ύπαρξη υπεύθυνη για τη μοίρα του. τα βασικά σημεία της θεωρίας του Α. Μάσλοου είναι:

- Ø Τα αποτελέσματα της έρευνας της συμπεριφοράς των ζώων, δεν επαρκούν για την εξήγηση της ψυχολογίας του ανθρώπου.
- Ø Το άτομο δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί, παρά μόνο ως ενιαίο σύνολο.
- Ø Η φύση του ανθρώπου δεν είναι κακή, ούτε καλή, αλλά ουδέτερη. Η άσχημη συμπεριφορά του ανθρώπου, οφείλεται σε κακές επιδράσεις του περιβάλλοντος.
- Ø Υπάρχει στον άνθρωπο ένα έμφυτο δυναμικό δημιουργικότητας, το οποίο κινδυνεύει να καταστραφεί με τον «εκπολιτισμό» του.
- Ø Κάθε άνθρωπος τείνει με φυσικό τρόπο προς την υγεία του.

Ο Μάσλοου δημιούργησε μια κλίμακα αναγκών, που έγινε διάσημη ως η πυραμίδα των αναγκών. Πιο συγκεκριμένα, μίλησε για τις φυσιολογικές ανάγκες, τις ανάγκες ασφάλειας, της ανάγκες κοινωνικής αποδοχής, αυτοεκτίμησης και αυτογνωσίας.



Εικόνα 24 Πυραμίδα των αναγκών

Φυσιολογικές Ανάγκες είναι οι ανάγκες επιβίωσης, που για τον καθένα μας είναι απαραίτητες.

Ανάγκες Ασφάλειας είναι οι ανάγκες για στέγη, για υγεία και γενικά για προστασία.

Ανάγκες Κοινωνικής Αποδοχής είναι οι κοινωνικές μας σχέσεις με τους άλλους ανθρώπους, η ανάγκη μας να έχουμε φίλους, να ερωτευθούμε και να είμαστε κοινωνικά αποδεκτοί.

Ανάγκες Αυτοεκτίμησης είναι οι ανάγκες μας εκείνες, όπου ο άνθρωπος αποζητά την προβολή της ατομικότητάς του, των δικών του αξιών και αρχών για την αυτονομία του.

Ανάγκες Αυτοπραγμάτωσης είναι όλες εκείνες οι ανάγκες οι οποίες κάνουν το άτομο να νιώθει πλήρης, πραγματοποιμένος και ευτυχισμένος.

4.4. Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Λειτουργία

Η ΓΕΦΥΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Α.Ε. είναι η εταιρεία λειτουργίας της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στο πλαίσιο μιας σύμβασης που έχει υπογραφεί με την ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., την παραχωρησιούχο εταιρεία. Η ΓΕΦΥΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Α.Ε. είναι αρμόδια για τη διαχείριση των διοδίων, της κυκλοφορίας και τη συνήθη συντήρηση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, ενώ μέτοχοι της εταιρείας είναι οι ίδιες εταιρείες που συμμετέχουν και στην ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. με τα ίδια ακριβώς ποσοστά.

- ∅ Η λειτουργία της γέφυρας από την ανάδοχο εταιρεία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. θα ξεκινήσει από τη στιγμή που θα ολοκληρωθεί η κατασκευή της.
- ∅ Το 1995 η κίνηση μεταξύ Ρίου και Αντιρρίου με τις υφιστάμενες πορθμειακές γραμμές, ήταν κατά μέσο όρο 7.000 οχήματα την ημέρα. Προβλέπεται ότι κατά την παράδοση της γέφυρας στην κυκλοφορία η ημερήσια κίνηση θα έχει αυξηθεί σε 10.000 οχήματα. Σύμφωνα δε με μελέτες που έχουν καταρτισθεί, η αύξηση της κίνησης σε σύγκριση με το 1995 θα ενισχυθεί από την ανεξάρτητη ανάπτυξη τοπικής κίνησης ως άμεσο επακόλουθο της λειτουργίας της γέφυρας.
- ∅ Η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει ανώτατα όρια των διοδίων, τα οποία έχει δικαίωμα να καθορίσει η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.. Πέραν τούτου η εταιρεία έχει την απόλυτη ευχέρεια να καταστρώσει δική του πολιτική διοδίων, ευνοώντας τη χρήση της γέφυρας για τοπικές μετακινήσεις με κάρτες εποχικού ή τακτικού χρήστη.
- ∅ Η Περίοδος Λειτουργίας της γέφυρας από την εταιρεία δεν θα ξεπεράσει τα 42 χρόνια από την Ημερομηνία Θέσης σε Ισχύ της Σύμβασης Παραχώρησης, δηλαδή τις 24 Δεκεμβρίου 2039. Μετά, το έργο θα παραδοθεί στο Ελληνικό Δημόσιο για να αναλάβει αυτό τη λειτουργία του.

4.5. Συντήρηση του έργου της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου

Η πολιτική δομικής διαχείρισης που υιοθέτησε η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. είναι τέτοια ώστε η Γέφυρα να διατηρείται στην καλύτερη δυνατή κατάσταση διασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο ασφάλειας των Χρηστών σε όλη τη διάρκεια ζωής της (120 χρόνια). Κατά συνέπεια, η υψηλή αξία της γέφυρας ως «κεφάλαιο» διατηρείται στον χρόνο. Ο Ανάδοχος με τη συνδρομή των Μελετητών, ειδικευμένων Προμηθευτών και Συμβούλων εκπόνησε ένα συγκεκριμένο Εγχειρίδιο Επιθεώρησης και Συντήρησης (ΕΕΣ). Το Εγχειρίδιο αυτό περιλαμβάνει τα βασικά αποτελέσματα της μελέτης εκτίμησης δομικών κινδύνων που πραγματοποιήθηκε για τον προσδιορισμό των βασικών κινδύνων και τον ορισμό του προγράμματος διαχείρισης κατά τη διάρκεια ζωής της Γέφυρας. Επίσης περιλαμβάνονται λεπτομερείς προδιαγραφές επιθεώρησης αναφορικά με το επίπεδο και χρονοδιάγραμμα. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Εγχειρίδιο έχει εγκριθεί από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό.

Το Εγχειρίδιο καθώς και τα Σχέδια Ως Κατασκευάσθη και άλλα έγγραφα Ποιότητας αποτελούν πολύτιμα εργαλεία στη διάθεση των Μηχανικών Συντήρησης της Γέφυρας.

i. Εκτίμηση κινδύνου

Η εκτίμηση δομικού κινδύνου κατέληξε ότι εκτός από την κανονική γήρανση και υποβάθμιση λόγω των λειτουργικών φορτίων, που πρέπει να ληφθούν υπόψη, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στις επιπτώσεις του δυσμενούς περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένων των ασυνήθιστων φορτίων σε περίπτωση έκτακτων συμβάντων όπως οι ισχυροί σεισμοί, οι δυνατοί άνεμοι, η πρόσκρουση πλοίων κ.ά.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ανθεκτικότητα του σκυροδέματος αποτέλεσε σημαντικό θέμα για τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου λόγω των επιθετικών περιβαλλοντικών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή και της συμβατικής απαίτησης για διάρκεια ζωής 120 ετών. Η στρατηγική που επελέγη για την προστασία του χάλυβα κατά των τριών βασικών κινδύνων υποβάθμισης του οπλισμένου σκυροδέματος (επίδραση χημικών ουσιών λόγω θαλάσσιου ύδατος, διάβρωση από χλωριόντα, διάβρωση από CO₂) βασίζεται κυρίως στον κατάλληλο προσδιορισμό των ζωνών έκθεσης, τον προσδιορισμό των κατάλληλων επικαλύψεων σκυροδέματος και τον κατάλληλο χαρακτηρισμό και αξιολόγηση του ίδιου του σκυροδέματος.

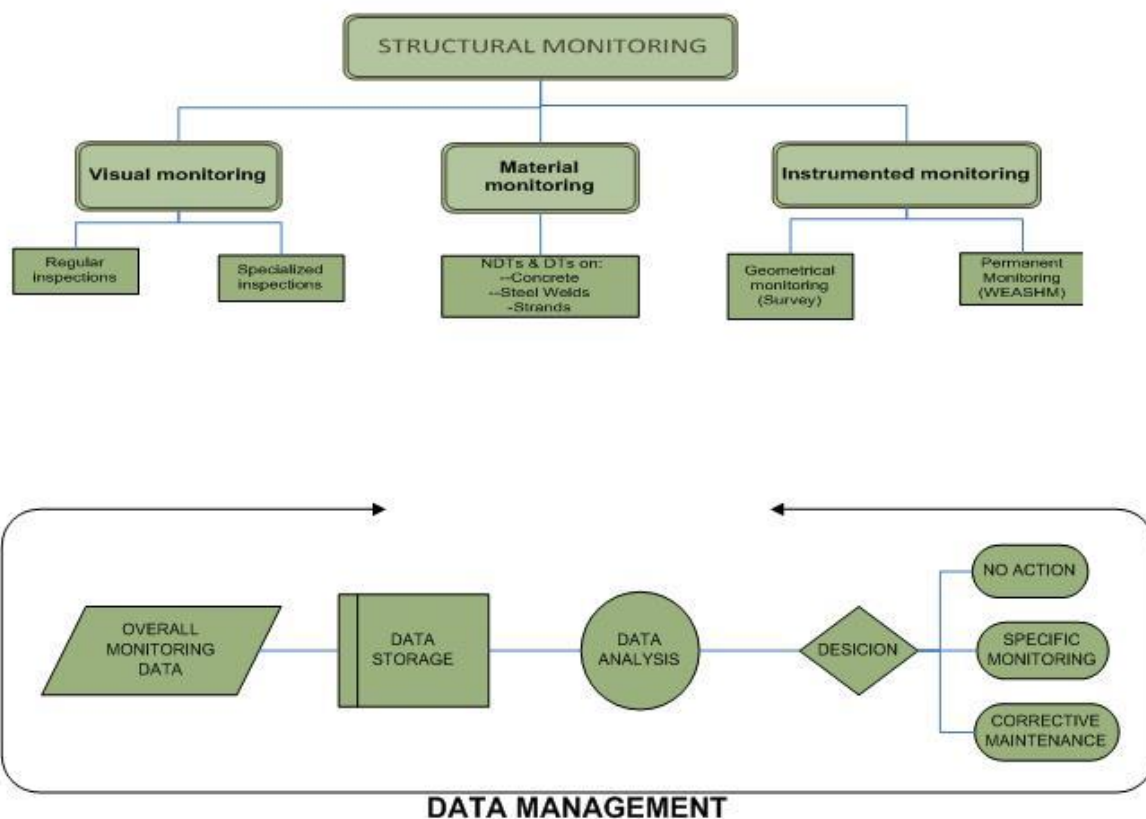
Για τους παραπάνω λόγους, εκτός από τις περιοδικές οπτικές επιθεωρήσεις, έχει προσδιοριστεί και ειδική παρακολούθηση των υλικών σε

τακτά διαστήματα και των δομικών στοιχείων σε μόνιμη βάση (ενόργανη παρακολούθηση) ώστε να είναι δυνατή, σε κάθε περίπτωση, η ανάλυση και αξιολόγηση της κατάστασης της γέφυρας.

ii. Σχέδιο διαχείρισης

Αναπτύχθηκε ένα ορθολογικό σχέδιο διαχείρισης ώστε να προβλέπει και να ελαχιστοποιεί τον κίνδυνο δομικής υποβάθμισης. Χρησιμοποιούνται συμπληρωματικές μέθοδοι στις μεθόδους οπτικής παρακολούθησης (οπτικοί έλεγχοι), όπως παρακολούθηση υλικών και ενόργανη παρακολούθηση.

Τα αποτελέσματα κάθε είδους παρακολούθησης αναλύονται από τους μηχανικούς δομικής συντήρησης, τον Μελετητή και άλλους ειδικευμένους Προμηθευτές/Συμβούλους. Αν χρειαστεί, διάφορες αποφάσεις λαμβάνονται, ανάλογα με την αξιολόγηση του κάθε ευρήματος.



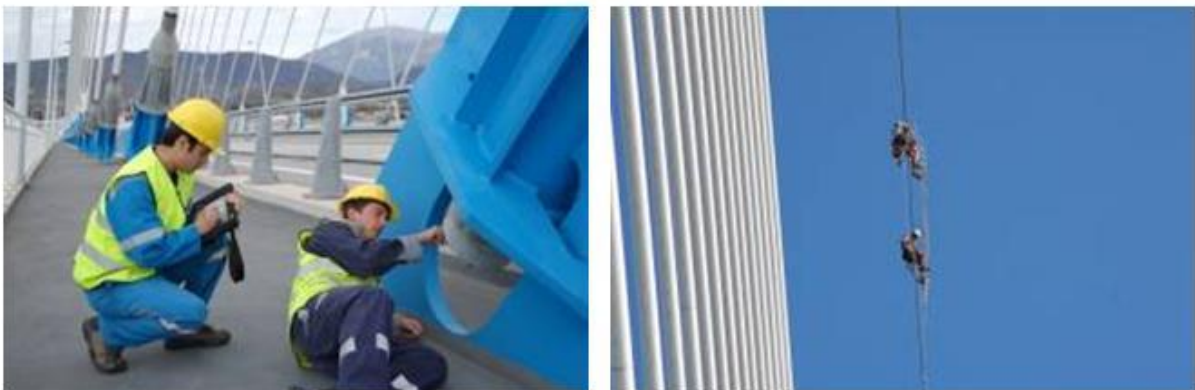
Εικόνα 25 Οργανόγραμμα διαχείρισης εργασιών

iv. Εφαρμογή

Το μέγιστο επίπεδο ασφάλειας της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου επιτυγχάνεται χάρη στη χρήση των τελευταίων επιτευγμάτων στον τομέα της Διαχείρισης γεφυρών, που την κατατάσσει στις πιο καινοτόμες γέφυρες ακόμα και σε αυτόν τον τομέα, πέρα των άλλων σχεδιαστικών και κατασκευαστικών καινοτομιών της.

1. Οπτική παρακολούθηση

Το πρόγραμμα των οπτικών επιθεωρήσεων, όπως ορίζεται στο Εγχειρίδιο Επιθεώρησης και Συντήρησης της Γέφυρας, γίνεται με τον πιο προηγμένο τρόπο, με χρήση των τελευταίων τεχνολογικών καινοτομιών. Οι πεπειραμένοι δομικοί επιθεωρητές του τμήματος δομικής συντήρησης της Γέφυρα Α.Ε. σε συνεργασία με τους επιθεωρητές της γαλλικής ειδικευμένης εταιρείας Advitam (του Ομίλου Vinci) χρησιμοποιούν φορητούς υπολογιστές τύπου tablet για κάθε δομική επιθεώρηση. Το ειδικό λογισμικό που ανέπτυξε η Advitam έχει προσαρμοστεί καταλλήλως στις προδιαγραφές του έργου όπως ορίζονται στο σχετικό Εγχειρίδιο Επιθεώρησης και Συντήρησης. Κατά την επιθεώρηση, ο επιθεωρητής συμπληρώνει έναν κατάλογο ελέγχου (check list) για κάθε δομικό στοιχείο. Σε περίπτωση που εντοπιστεί κάποια ατέλεια, το είδος της επιλέγεται από έναν εκτενή κατάλογο και η θέση της ατέλειας σημειώνεται στο ηλεκτρονικό σχέδιο (e-drawing) που έχει ενσωματωθεί στο λογισμικό επιθεώρησης. Τέλος, μια φωτογραφία ή βίντεο μπορεί να συνδυαστεί με την αντίστοιχη ατέλεια. Κατά συνέπεια, η ποιότητα των δεδομένων που μεταφέρονται από τις επιθεωρήσεις στην ανάλυση, η οποία ακολουθεί, είναι υψηλού επιπέδου. Επίσης, μπορούν να δημιουργηθούν αυτομάτως εκθέσεις αποτελεσμάτων σε επεξεργάσιμη μορφή (π.χ. αρχεία word).



Εικόνα 26 Οι επιθεωρητές εν δράσει

Τα δεδομένα από τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων αρχειοθετούνται σε μια ειδική βάση δεδομένων και ακολουθούν το έργο σε όλη τη διάρκεια ζωής

του. Πρόκειται για πολύτιμο υλικό για την κατάσταση και την εξέλιξη της Γέφυρας.

Οι οπτικοί έλεγχοι πραγματοποιούνται με μόνιμες και/ή προσωρινές πλατφόρμες πρόσβασης όπως το φορείο συντήρησης καταστρώματος, τα φορεία για το εσωτερικό της βάσης βάρου κ.ά. ή με ειδικευμένο εξοπλισμό/προσωπικό. Αξίζει να αναφέρουμε τις επιθεωρήσεις σε ύψος με εναερίτες για τις εξωτερικές επιφάνειες των πυλώνων, τα καλώδια κ.ά. καθώς και τις υποβρύχιες επιθεωρήσεις των εξωτερικών επιφανειών των βάσεων βάρων και της πέτρας προστασίας της θεμελίωσης με υποβρύχιο τηλεκατευθυνόμενο εξοπλισμό και/ή δύτες.

1. Παρακολούθηση υλικών

Με τον όρο «παρακολούθηση υλικών» εννοούμε τους ελέγχους (καταστροφικούς και μη καταστροφικούς) που πραγματοποιούνται στα διάφορα υλικά από τα οποία κατασκευάζονται τα δομικά στοιχεία. Η παρακολούθηση αυτή συμπληρώνει την οπτική παρακολούθηση. Οι έλεγχοι στις συγκολλήσεις των μεταλλικών δομικών στοιχείων, οι δοκιμές κόπωσης στους τένοντες, οι δοκιμές ανθεκτικότητας σκυροδέματος κ.ά. διασφαλίζουν ότι οι επιδόσεις των υλικών παρακολουθούνται λεπτομερώς στο περιβάλλον τους. Για παράδειγμα, εκπονήθηκε ένα πρόγραμμα παρακολούθησης που ορίζει ότι ειδικοί έλεγχοι θα πραγματοποιούνται στο σκυρόδεμα κατά τη διάρκεια ζωής σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να μετρούνται τα χλωριόντα, να προσδιορίζεται η διάχυση των χλωριόντων και να εκτιμάται η συνολική διάρκεια ζωής του έργου.

2. Ενόργανη παρακολούθηση

Εκτός από την παρακολούθηση με συχνές οπτικές επιθεωρήσεις και την παρακολούθηση των υλικών, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου είναι εξοπλισμένη και με ένα καινοτόμο (μόνιμο) σύστημα για τη συνεχή και αδιάλειπτη «επιτήρηση» και επιβεβαίωση της «υγείας» της σε πραγματικό χρόνο, που ονομάζεται σύστημα Παρακολούθησης Ανέμων, Σεισμών και Δομικής Υγείας (WEASHM).

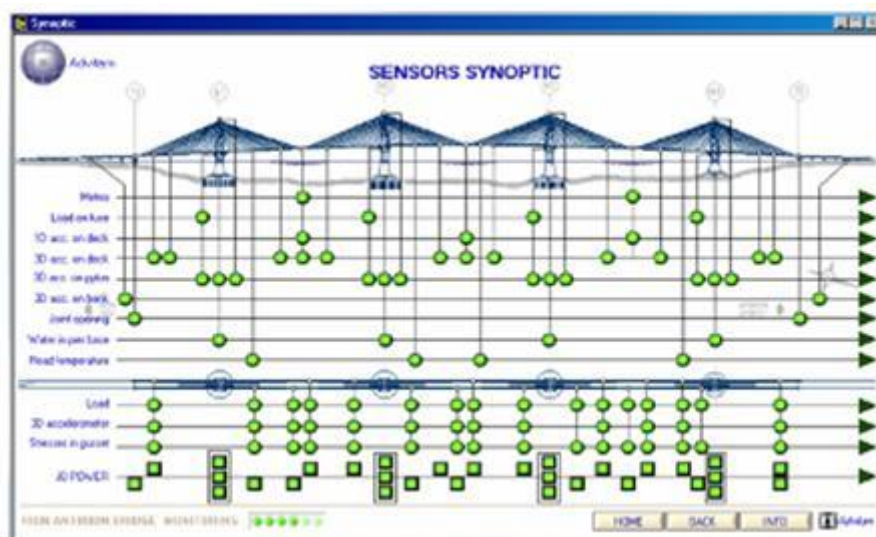
Το σύστημα WEASHM σχεδιάστηκε, παραδόθηκε και εγκαταστάθηκε από την Advitam. Οι πυλώνες, το κατάστρωμα, τα καλώδια ανάρτησης και οι αρμοί διαστολής είναι εξοπλισμένοι με περισσότερους από 100 αισθητήρες/300 κανάλια. Τα φορτία και οι ταλαντώσεις των καλωδίων, οι ταλαντώσεις του καταστρώματος και των πυλώνων, οι μετατοπίσεις των αρμών διαστολής κ.ά.

καταγράφονται διαρκώς με δειγματοληψία υψηλής συχνότητας (100Hz) με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού και λογισμικού. Τα δεδομένα μεταφέρονται σε ειδικό εξοπλισμό που είναι εγκατεστημένο στους 4 πυλώνες και γίνεται μια πρώτη επεξεργασία σε σχέση με τα καθορισμένα όρια. Ταυτόχρονα, μετράται η ταχύτητα και η διεύθυνση ανέμου, η θερμοκρασία περιβάλλοντος και καταστρώματος, αφού είναι απαραίτητες παράμετροι για την επαλήθευση των εσωτερικών δυνάμεων της Γέφυρας.

Η πρώτη προκαθορισμένη συντήρηση, είχε προγραμματιστεί για το φθινόπωρο του 2009. Οι μοναδικές εργασίες που είχαν γίνει έως τότε, ήταν η επιδιόρθωση της βαφής χαλύβδινων στοιχείων, επιδιόρθωση στεγανωτικής προστασίας στα καλώδια και τους αποσβεστήρες.

Μια μεγάλη ιδιαιτερότητα της γέφυρας, είναι η ύπαρξη των καλωδίων των οποίων η συντήρηση χρήζει ιδιαίτερης προσοχής. Η κυρίως συντήρηση των καλωδίων περιλαμβάνει:

- Την αντικατάσταση του στεγανοποιητικού κεριού, που βρίσκεται στις αγκυστρώσεις τους.
- Την συμπλήρωση σιλικόνης στις ενώσεις των σωλήνων που τα περιβάλλουν.
- Την αντικατάσταση προεντεταμένων κοχλιών, που βρίσκονται στις αγκυστρώσεις. Οι κοχλίες αυτοί, δεν είναι δυνατόν απλά να επιδιορθωθούν σφίγγοντάς τους, γιατί δεν είναι εφικτή η υπάρχουσα τάση τους.



Εικόνα 27 Παράθυρο του λογισμικού που παρέχει πληροφορίες για την κατάσταση των αισθητήρων. Οι πράσινες λυχνίες γίνονται κόκκινες όταν γίνεται υπέρβαση των καθορισμένων ορίων.

Όλα τα δεδομένα μεταφέρονται μέσω οπτικών ινών σε έναν Η/Υ εγκατεστημένο για το σκοπό αυτό στο Κτήριο Λειτουργίας, όπου και αναλύονται περαιτέρω. Επίσης, σημαντικές πληροφορίες για την ασφαλή λειτουργία της Γέφυρας μεταφέρονται στις οθόνες των Η/Υ του Κέντρου Ελέγχου είτε με μορφή μετρήσεων είτε μηνυμάτων. Σε περίπτωση ειδικών συμβάντων όπως σεισμών, ισχυρών ανέμων κ.ά. ειδικά ενημερωτικά μηνύματα αποστέλλονται στο Κέντρο Ελέγχου περιγράφοντας την κατάσταση της Γέφυρας.

Επίσης, πραγματοποιείται γεωμετρική παρακολούθηση με κλασικές μεθόδους μέτρησης σε τακτά χρονικά διαστήματα με ειδικά όργανα (μη μόνιμο σύστημα) ώστε να ελέγχεται η γεωμετρία της Γέφυρας καθώς και οι μόνιμες τεκτονικές κινήσεις στις δύο ακτές και στις θέσεις των βάθρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

5.1. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ – ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου είναι ένα σημαντικό έργο υποδομής στον τομέα των οδικών μεταφορών με σημασία περιφερειακή, εθνική και ευρωπαϊκή. Ταυτόχρονα είναι και ένα εργαλείο οικονομικής ανέλιξης.

Στη διεθνή εμπειρία έχει διαπιστωθεί ότι μεγάλα αναπτυξιακά έργα, όπως η γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, τα οποία επηρεάζουν και διασυνδέουν περισσότερες περιοχές και μάλιστα με σημαντικές διαφορές μεταξύ τους ως προς το επίπεδο ανάπτυξης και τα υπόλοιπα οικονομικά και κοινωνικά τους χαρακτηριστικά, προκαλούν ευρύτερες και πολυεπίπεδες επιπτώσεις. Ο εντοπισμός αυτών των επιπτώσεων απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή και ευαισθησία, ιδιαίτερα σε ότι αφορά τις κοινωνικού χαρακτήρα μεταβολές που προκαλούνται από τα έργα αυτά.

Η γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου συγκεντρώνει αρκετά από τα παραπάνω χαρακτηριστικά, αποτελώντας ένα μεγαλύτερης εμβέλειας συγκοινωνιακό έργο, του οποίου η κατασκευή και λειτουργία επιδρούν σοβαρά στον κοινωνικοοικονομικό ιστό ολόκληρης της Δυτικής Ελλάδας, τόσο άμεσα και βραχυπρόθεσμα, όσο και σε μακροχρόνιο ορίζοντα.

Οι πρώτες επιπτώσεις του έργου αυτού αφορούν φυσικά αυτή τη κατασκευαστική περίοδο 1997-2004, στη διάρκεια της οποίας το έργο πρόσφερε, χάρη στις υψηλές επενδυτικές δαπάνες του, μια ιδιαίτερη τόνωση και κινητικότητα στην αγορά εργασίας της περιοχής και στην αγορά δομικών υλικών, χωρίς να αναφερθούν τα τεράστια κέρδη σε εμπειρία και τεχνογνωσία που αποκόμισαν όσες ελληνικές εταιρίες συμμετείχαν στην κοινοπραξία. Οι πολλαπλασιαστικές οικονομικές επιπτώσεις του έργου, με βάση σχετικούς για την περιοχή συντελεστές, όπως προκύπτουν από την εφαρμογή κατάλληλης επιστημονικής μεθόδου υπολογισμού, ανεβάζουν την συνολική οικονομική ωφέλεια του έργου για την εθνική οικονομία σχεδόν στο διπλάσιο του κόστους κατασκευής του, δηλαδή στα 1,5 δις ευρώ.

Πέρα από αυτή τη σημαντική συμβολή του έργου κατά την κατασκευαστική περίοδο, οι θετικές κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις της

γέφυρας από την έναρξη λειτουργίας της και μέχρι σήμερα καταγράφονται στους εξής τομείς:

- Ø Στις συνθήκες προσβασιμότητας των περιοχών,
- Ø Στην απασχόληση,
- Ø Στην αποτελεσματικότητα και το προϊόν της οικονομίας
- Ø Στην κοινωνική συνοχή και
- Ø Στον τομέα των χρήσεων γης.

Πραγματικά, όπως διαπιστώθηκε και από σχετική μελέτη του Πανεπιστημίου Πατρών, στη μικρή σχετικά χρονική περίοδο λειτουργίας της γέφυρας μέχρι σήμερα, οι πρώτες μετρήσεις των επιπτώσεων στους παραπάνω τομείς είναι ιδιαίτερα ευνοϊκές. Όπως ήταν άλλωστε αναμενόμενο, οι μεγαλύτερες θετικές επιπτώσεις καταγράφηκαν με τη μορφή μιας σημαντικής αύξησης της κινητικότητας μεταξύ του βόριου, λιγότερου ανεπτυγμένου, και του νότιου γεωγραφικού τμήματος της δυτικής Ελλάδας, της τόνωσης των αμοιβαίων εμπορευματικών και τουριστικών συναλλαγών και της άρσης του κοινωνικού αποκλεισμού των κατοίκων της βόρειας περιοχής, οι οποίοι απέκτησαν ανετότατη πρόσβαση σε υψηλότερης ποιότητας υπηρεσίες στους τομείς της εκπαίδευσης, της υγείας, των μεταφορών και της επικοινωνίας.

Εντούτοις, μια πολύ σημαντική διάσταση της αναπτυξιακής συμβολής της γέφυρας είναι αυτή που συνδέεται με την αναμενόμενη ένταξή της σε ένα ευρύτερο εθνικό δίκτυο συγκοινωνιακών υποδομών, το οποίο περιλαμβάνει την Ιόνια Οδό, τη νέα Οδό Κορίνθου – Πατρών – Πύργου – Τσακώνας (ΠΑΘΕ) και άλλα επιμέρους συγκοινωνιακά έργα που η κατασκευή τους πρόκειται να ξεκινήσει άμεσα.

Η ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου αποτελεί κομβικό σημείο συμβολής των τριών υποαξόνων του οδικού δικτύου της δυτικής Ελλάδας. Γι' αυτό θα έχει καθοριστική επίδραση στη περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας, αφού θα επιτρέψει τη φυσική και οικονομική ενοποίηση της Δυτικής Πελοποννήσου, της Στερεάς Ελλάδας και της Ηπείρου.

Οι επιπτώσεις της Γέφυρας από πλευρά κίνησης της κτηματαγοράς στις γύρω περιοχές, είναι ήδη εμφανείς, όμως σύμφωνα με τους μελετητές, θα οριστικοποιηθούν σε βάθος χρόνου, όταν δηλαδή θα ολοκληρωθούν και άλλα αναπτυξιακά έργα και θα λειτουργήσει στο σύνολο του ο Δυτικός Άξονας ως ένα ενιαίο συγκοινωνιακό δίκτυο εθνικής εμβέλειας.

Οι όμορες προς την Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου περιοχές (Βόρεια και Νότια) είναι παραθαλάσσιες με εκτεταμένο μέτωπο ακτών. Έχουν δε επιπλέον οπτική επαφή με τη Γέφυρα, δεδομένα που αυξάνουν σημαντικά το ενδιαφέρον

μεγάλου τμήματος των αγοραστών για συγκεκριμένες χρήσεις γης, π.χ. παραθεριστική κατοικία, επενδύσεις σε οικόπεδα, παραθαλάσσια καταστήματα μαζικής εστίασης, τουριστικές μονάδες κλπ.

Ως προς τις επιδράσεις στις χρήσεις γης, θα πρέπει καταρχήν να σημειωθεί ότι η ακτίνα επιρροής από τη Γέφυρα αναμένεται να αυξηθεί κατά πολύ και να αυξηθεί κατά πολύ και να ολοκληρωθεί με τη ολοκληρωθεί με την ολοκλήρωση του Δυτικού Συγκοινωνιακού Άξονα (Ιόνια Οδός, Παραϊόνια Οδός, κλπ). Στη σημερινή κατάσταση, οι επιδράσεις αυτές εκτείνονται, βασικά στους άξονες Ρίου – Πατρών, Ρίου – Αιγίου, Αντιρρίου – Ναυπάκτου (Α Ζώνη Επιρροής) και δευτερευόντως στις περιοχές Ρίζας, Μακύνειας, Κρουνερίου και στις πέραν των εκβολών του Μόρνου ακτές (Β Ζώνη Επιρροής).

Για παράδειγμα, χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως έχει παρατηρηθεί μια αύξηση στην τιμή της γης στις περιοχές Παλιοπαναγιά και Πλατανήτης Ναυπάκτου (μεταξύ Ναυπάκτου και Αντιρρίου) της τάξης του 40 % έως και 60%, με τις περιοχές που βρίσκονται κοντά στη θάλασσα και εμφανίζουν διπλάσιες σχεδόν τιμές από τις μη παραθαλάσσιες περιοχές. Ενδεικτικά για 500 τ.μ. παραθαλάσσια περιοχή, η τιμή πώλησης κυμαίνεται στα 250.000 ευρώ ενώ για μη παραθαλάσσια ζώνη στα 160.000 ευρώ.

Για την ορθή εκτίμηση των στοιχείων αναφορικά με τις επιδράσεις στις χρήσεις γης θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στις περιοχές Α Ζώνης Επιρροής προϋπήρχε (πριν το 1997) αγοραστικό ενδιαφέρον για επενδύσεις σε ακίνητα της Ζώνης αυτής από κατοίκους αφενός των περιοχών του Νομού Αιτωλοακαρνανίας και ιδιαίτερα των αστικών κέντρων (από το Αγρίνιο και το Μεσολόγγι για την Βόρεια ακτή της Γέφυρας) και αφετέρου από κατοίκους κυρίως της Πάτρας για την Νότια περιοχή (ακτή Πάτρα μέχρι Αίγιο).

Οι δύο αυτές επιμέρους δραστήριες αγορές λειτουργούσαν πριν την κατασκευή της Γέφυρας. Μάλιστα, παρά την εξαιρετικά μικρή, από χιλιομετρική άποψη, απόστασή τους δρούσαν σχεδόν ανεξάρτητα και το σημαντικότερο με εξαιρετικά υψηλές διαφορές τιμών, περίπου 2 προς 1, στην αξία οικοπέδων και κτημάτων, υπέρ της Νότιας περιοχής.

Το στοιχείο αυτό συνδυαζόμενο με τη σημαντική θετική μεταβολή της προσπελασιμότητας μεταξύ των δύο περιοχών οδηγεί στην εμφάνιση αυξημένης ζήτησης στην πιο «φθηνή» Βόρεια Περιοχή, τόσο από αγοραστές κατοίκους της Νότιας Περιοχής, όσο και της ίδιας της Βόρειας Περιοχής που βλέπουν την περιοχή τους να ευνοείται ιδιαίτερα από τις συνθήκες λειτουργίας της Γέφυρας.

5.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Μετά από μια έρευνα που πραγματοποίησε το ΤΕΙ Πατρών για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στη περιοχή από την πλευρά της γέφυρας Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου και συγκεκριμένα η ανάλυση των επιπτώσεων στα χερσαία φυσικά οικοσυστήματα και στο κλίμα της περιοχής, τα ρυπαντικά φορτία στην ατμόσφαιρα, οι πηγές απορριμμάτων στην περιοχή ανάπτυξης του έργου, η εκτίμηση για την κίνηση των νερών και των επιφανειακών ιζημάτων του πυθμένα, η εκτίμηση των ρυπαντικών φορτίων και των δεικτών περιβαλλοντικής επιβάρυνσης των ιζημάτων του πυθμένα, οι επιπτώσεις του έργου στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής ανάπτυξης του, οι επιπτώσεις στη κίνηση των ρευμάτων αέρα και η ενσωμάτωση φωτοβολταϊκών (VP) διατάξεων κατά μήκος της Γέφυρας με καινοτομικό σχεδιασμό και διάταξη.

Από την ανάλυση των περιβαλλοντικών παραγόντων, την επεξεργασία των δεδομένων και της περαιτέρω διερεύνησης προέκυψε ότι:

- Ø Η λειτουργία της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου δεν έχει προκαλέσει μεταβολή στην χλωρίδα στον ορεινό όγκο και στις πεδινές εκτάσεις της περιοχής ανάπτυξης του έργου.
- Ø Η λειτουργία του έργου της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου δεν έχει μεταβάλλει το φάσμα της θερμοκρασίας περιβάλλοντος στην περιοχή ανάπτυξης του έργου. Οι όποιες μεταβολές ακολουθούν την γενική βραδεία τάση αύξησης της θερμοκρασίας περιβάλλοντος που είναι και παγκόσμιο φαινόμενο.
- Ø Η μέση μηνιαία ταχύτητα ανέμων κυμαίνεται από 6,97 έως 3,57 m/s με τους μήνες Ιανουάριο και Φεβρουάριο να εμφανίζουν τις υψηλότερες τιμές. Ωστόσο η μετακίνηση του φάσματος της ταχύτητας προς μικρότερες τιμές είναι φαινόμενο διαχρονικό και δεν οφείλεται στη Γέφυρα.
- Ø Τα ευρήματα της παρούσας μελέτης δείχνουν πως μεταξύ της πλήρους λειτουργίας των F/Bs στην πορθμειακή γραμμή Ρίου – Αντιρρίου λόγω της λειτουργίας της Γέφυρας.
- Ø Έχει μεταβληθεί, σε ορισμένο βαθμό λόγω Γέφυρας, η διεύθυνση των θαλάσσιων ρευμάτων της περιοχής με αποτέλεσμα την αναδιάταξη του επιφανειακού στρώματος των ιζημάτων του πυθμένα κυρίως στις βάσεις στήριξης του έργου.

- Ø Ο ακριβής προσδιορισμός της διεύθυνσης των θαλάσσιων ρευμάτων καθώς και η κατανομή των επιφανειακών ιζημάτων του πυθμένα, απαιτεί την εγκατάσταση στην θαλάσσια περιοχή ρευματογράφων, καθώς και άλλο πρόσθετο ερευνητικό εξοπλισμό.
- Ø Λόγω της αλλαγής στην διεύθυνση των θαλάσσιων ρευμάτων και της αλλαγής στην κατανομή των επιφανειακών ιζημάτων του πυθμένα στην περιοχή ανάπτυξης του έργου, θα πρέπει επιπρόσθετα να μελετηθεί η επίδραση στους ιχθυοπληθυσμούς καθώς και στη πανίδα της περιοχής.
- Ø Οι πυλώνες στήριξης της Γέφυρας, έχουν τοπικά δημιουργήσει ένα νέο περιβάλλον στη θαλάσσια περιοχή ανάπτυξης του έργου, που συμβάλλει στην ανάπτυξη ενός νέου θαλάσσιου οικοσυστήματος. Ωστόσο, σε μικρή χρονική κλίμακα η διαταραχή ισορροπίας λόγω της πέδησης των Πυλώνων πιθανολογείται ότι προκάλεσε μετανάστευση αλιευτικού πληθυσμού.
- Ø Η λειτουργία της γέφυρας δεν προκύπτει να επηρεάζει τον ρυθμό εισροής γεωυλικών στη θαλάσσια περιοχή ανάπτυξης του έργου και δεν υπάρχει καμία επίδραση στις πηγές εισόδου τέτοιων υλικών στη υπό μελέτη περιοχή. Τα ιζήματα αποτελούνται σχεδόν αποκλειστικά από πηλό και άργιλο (<63 μm). Το ποσοστό της άμμου κυμαίνεται μεταξύ 0.41 – 0.66%. Επικρατέστερο κοκκομετρικό μέγεθος είναι η άργιλος (<2 μm) με ποσοστά μεταξύ 63.7 – 55 – 4% με τάση μείωσης με το βάθος.
- Ø Ο δείκτης περιβαλλοντικής επιβάρυνσης Igeo είναι αρνητικός, επομένως η περιοχή είναι μη επιβαρυνόμενη από τα υπό εξέταση μέταλλα (Ag, As, Ba, Cd, Co, Cr, Cu, Mn, Mo, Ni, Pb, U, V, Zn).
- Ø Η ευεργετική επίδραση του έργου Ζεύξη ΡΑ μπορεί να τονισθεί ακόμη περισσότερο με την ενσωμάτωση Φ/Β διατάξεων κατά μήκος της Γέφυρας για παραγωγή Ηλεκτρικής Ενέργειας προς κάλυψη των φορτίων φωτισμού της και λειτουργίας των μονάδων της.

Όπως προαναφέρθηκε, μεταξύ της πλήρους λειτουργίας των F/Bs το έτος 2003 και της πλήρους λειτουργίας της γέφυρας το έτος 2007 υπάρχει, μια σημαντική μείωση όσον αφορά την ποσότητα των εκπεμπόμενων ρύπων.

Οι κυριότεροι αέριοι ρυπαντές που προέρχονται από τα καύσιμα των F/B είναι το διοξείδιο του θείου, (SO₂), που παράγεται από την οξείδωση του θείου το οποίο βρίσκεται στα καύσιμα, το μονοξείδιο του άνθρακα (CO), οι πτητικοί υδρογονάνθρακες C_xH_y), το θείο (S), τα αιρούμενα σωματίδια, τα οξείδια του

αζώτου σχηματίζονται κυρίως από το άζωτο και το οξυγόνο του αέρα που εισέρχεται στο θάλαμο καύσεως.

Χρησιμοποιώντας μια τυπική σύσταση καυσαερίων για βενζινοκινητήρα εσωτερικής καύσης, υπολογίστηκε παράλληλα η ποσότητα ανά ρύπο για τον αριθμό των 4.800.000 αυτοκινήτων που διέσχισαν την γέφυρα το έτος 2007. Συγκρίνοντας τις τιμές των εκπεμπόμενων ρυπαντών κατά τη πλήρη λειτουργία των F/B το έτος 2003 και της Γέφυρας το έτος 2007, διαπιστώθηκε μια σημαντική μείωση των ποσοτήτων των ρύπων ανά μεταφορικό μέσο (F/Bs – οχήματα).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ: «A historic perspective of the CSR movement» - Y. Katsoulakos, D. Zevgolis – White paper, CSR Methodology, Μάλφας Μ. Κέντρο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Ιονίων Νήσων «Εταιρική κοινωνική ευθύνη» 2008, Philip Kollter – Εταιρική κοινωνική ευθύνη (Κέρκυρα – economia publishing), Εταιρική κοινωνική ευθύνη – Μαρία Βαξεβανίδου, εκδόσεις Σταμούλη, Πράσινη Βίβλος : Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη, Ε.Κ.Ε. Του Ελληνικού Δικτύου για την Ε.Κ.Ε., Μέτοχος και Επενδύσεις – επένδυση στο συλλογικό όφελος, Αφιέρωμα Ε.Κ.Ε. ειδική έκδοση Μάιος 2004 , Απολογισμός Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου 2008 – 2009, Οργάνωση και Διοίκηση – Κ. Τζωρτζάκης, Αλεξία Τζωρτζάκη, Αθήνα 1992, Κατάλογος καλών πρακτικών και δράσεων,

Γνώμη της ΟΚΕ «Η εταιρική κοινωνική ευθύνη» άρθρο 06, Ηρακλέους Λ (2004) «Η εταιρική κοινωνική ευθύνη» Οικονομικός Ταχυδρόμος 1^η Απριλίου, Εφημερίδα «Ναυτεμπορική» ειδική έκδοση Εταιρική κοινωνική ευθύνη και εταιρική διακυβέρνηση – Ιούλιος 2006

<http://www.qualitynet.gr/displayITM1.asp?ITMID=60885> -www.eurocharity.org/index.php

www.accountability21.net/

<http://el.wikipedia.org/wiki>

www.csreurope.org

www.csrhellas.org

www.ncyclades.gr

http://ec.europa.eu/enterprise/csr/campaign/index_el.htm

<http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w/articles/economyepix1/17/12/2010/426015>

6.1. Εισαγωγή

Ο κοινωνικός ρόλος των επιχειρήσεων, που στην ουσία ήταν στο περιθώριο για μια σειρά δεκαετιών, ανέκυψε δριμύτερος στα τέλη της δεκαετίας του '90, αποφασισμένος να ανταποκριθεί σε λαϊκά αιτήματα, αλλά και σε ανάγκες κοινωνικής εξέλιξης.

Ο όρος Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη δεν είναι νέος, όπως δεν είναι νέες και οι πρακτικές του. τα τελευταία χρόνια, περισσότερο από ότι παλιότερα, η αύξηση του κλάδου των επιχειρήσεων αλλά και η συνειδητοποίηση της επιβάρυνσης του φυσικού περιβάλλοντος, οδηγούν όλο και περισσότερες από αυτές, στη διανομή του λεγόμενου «κοινωνικού μερίσματος» ή με άλλα λόγια, στη λήψη της «κοινωνικής άδειας λειτουργίας».

Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη, είναι κατά πολλούς η απάντηση στην εντεινόμενη κοινωνικά πίεση. Ο ορισμός της δεν μπορεί να είναι σαφής και απόλυτος, καθώς τα πεδία που αυτή περιλαμβάνει είναι πολλά και συχνά ετερόκλητα. Σε αυτά θα μπορούσε κάποιος να συμπεριλάβει, από τον σεβασμό του περιβάλλοντος έως την ασφάλεια στους χώρους εργασίας και από την εταιρική διακυβέρνηση μέχρι τις χορηγίες προς τον πολιτισμό.

Στο κεφάλαιο αυτό θα κάνουμε μια ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, θα αναφερθούμε στον ορισμό της και στο ρόλο της για τις επιχειρήσεις, καθώς επίσης θα αναπτύξουμε τις λειτουργίες της, τους τομείς δράσεις της και τα μέσα προβολής της Ε.Κ.Ε. των επιχειρήσεων.

Κατ' επέκταση όλων, θα αναλυθεί και η εταιρική υπευθυνότητα της Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε., θα γίνει αξιολόγηση των πρωτοβουλιών της Εταιρικής της Κοινωνικής Ευθύνης που έγινε πό την ίδια τη Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε., καθώς θα γίνει και μια αναφορά στα βραβεία και τις διακρίσεις της εταιρίας για την εταιρική της υπευθυνότητα.

6.2. Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη

Όπως συμβαίνει και με πολλές έννοιες, έτσι και η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (Ε.Κ.Ε.), γνωστή και ως Εταιρική Υπευθυνότητα, προσεγγίζεται από διάφορους ορισμούς, στους οποίους μπορούμε να εντοπίσουμε διαφορετικούς προσανατολισμούς, που κινούνται γύρω από τη βιώσιμη ανάπτυξη, τον εθελοντικό χαρακτήρα της Κοινωνικής Εταιρικής Ευθύνης και την ανάπτυξη σε κοινωνικό, περιβαλλοντικό και οικονομικό επίπεδο. Δεν υπάρχει ένας καθιερωμένος διεθνής ορισμός, παρά το γεγονός ότι η συγκεκριμένη έννοια χρησιμοποιείται ευρέως στο διεθνή δημόσιο διάλογο. Πλήθος αναγνωρισμένων διεθνών φορέων και οργανισμών, καθώς και πηγές προερχόμενες από τη διεθνή βιβλιογραφία, προσεγγίζουν την έννοια της ΕΚΕ, αποτυπώνοντας το σύνολο των χαρακτηριστικών και των στοιχείων που την ορίζουν.

Οι Jackson & Nelson, το 2004 χαρακτήρισαν την ΕΚΕ ως απαραίτητο συστατικό επιτυχίας των επιχειρηματικών λειτουργιών, καθώς επίσης και ως μια ευκαιρία, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις, εκτός από το ενδιαφέρον τους για οικονομικά αποτελέσματα, να λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τον ευρύτερο κοινωνικό προβληματισμό [Jackson I. & Nelson J., 2004], ενώ ο Clarkson υποστηρίζει ότι η ΕΚΕ έγκειται στην ικανοποίηση του συνόλου των stakeholders της επιχείρησης [Clarkson M., 1995]. Παλιότερα, ο Keith Davis το 1960, πρότεινε ότι η κοινωνική ευθύνη των επιχειρήσεων αναφέρεται σε αποφάσεις και δράσεις οι οποίες σχετίζονται με οικονομικά αποτελέσματα με θέματα τεχνολογικού ενδιαφέροντος. Το 1991, σύμφωνα με τον Wood, η εφαρμογή πρακτικών ΕΚΕ έγκειται στο γεγονός ότι η επιχείρηση και η κοινωνία είναι δύο έννοιες, οι οποίες όχι μόνο συνδέονται άμεσα, αλλά κυρίως δεν μπορούν να ακολουθήσουν ανεξάρτητες πορείες.

Οι Stakeholders μιας επιχείρησης διακρίνονται στις εξής τρεις γενικές κατηγορίες:

- Ø Οργανωτικοί (εσωτερικοί ως προς την επιχείρηση): εργαζόμενοι, διοικητικά στελέχη, μερισματούχοι – μέτοχοι, σύλλογοι εργαζομένων.
- Ø Οικονομικοί (εξωτερικοί ως προς την επιχείρηση): πελάτες, προμηθευτές, πιστωτές, διανομείς, λοιποί συνεργάτες.
- Ø Κοινωνικοί (εξωτερικοί ως προς την επιχείρηση): κοινότητες, κυβέρνηση, μη κυβερνητικές – μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, ακτιβιστές.

Η θεωρία των ενδιαφερόμενων μερών βοηθάει την επιχείρηση να λάβει υπόψη της όλους τους ενδιαφερόμενους και να ξεκινήσει μια ουσιαστική διαδικασία διαλόγου, πριν καθορίσει το πρόγραμμα δράσης της, όσον αφορά την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη.

Ο όρος «κοινωνική εταιρική ευθύνη» εκφράζει ένα σύνολο δράσεων που οι επιχειρήσεις αναπτύσσουν στο πλαίσιο αντιμετώπισης κοινωνικών και περιβαλλοντικών ζητημάτων. Εντάσσεται στη φιλοσοφία της ηθικής συμπεριφοράς των επιχειρήσεων, ιδιαίτερα σε σχέση με το κοινωνικό σύνολο στο οποίο δραστηριοποιούνται.

Το Διεθνές Επιχειρηματικό Συμβούλιο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (ΔΕΣΒΑ) (World Business Council for Sustainable Development, WBCSD), χρησιμοποίησε τον παρακάτω ορισμό κατά την εξαγωγή της πρώτης έρευνας με θέμα την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη στο Βέλγιο και την Ολλανδία : «Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη είναι η διαρκής δέσμευση μιας επιχείρησης να συμπεριφέρεται ηθικά και να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη, ενώ ταυτόχρονα θα βελτιώνει την ποιότητα ζωής των εργαζομένων και των οικογενειών τους, καθώς επίσης και της τοπικής κοινότητας και της κοινωνίας γενικότερα».

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στην «Πράσινη Βίβλο» (2002), όρισε την ΕΚΕ ως εξής: «Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη είναι η έννοια σύμφωνα με την οποία οι εταιρίες ενσωματώνουν σε εθελοντική βάση κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανησυχίες στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες και τις επαφές τους, με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη». Επιπλέον, η «Πράσινη Βίβλος» ορίζει ότι: «το να είναι κάποιος κοινωνικά υπεύθυνος, δεν σημαίνει μόνο ότι εκπληρώνει πλήρως τις νομικές υποχρεώσεις του, αλλά ότι υπερβαίνει τα όρια της τήρησης του νόμου, επενδύοντας περισσότερο στο ανθρώπινο δυναμικό, στο περιβάλλον και στις σχέσεις του με τα ενδιαφερόμενα μέρη».

Το Ελληνικό Δίκτυο για την Κοινωνική Εταιρική Ευθύνη έχει δώσει τον εξής ορισμό: «Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη είναι η οικειοθελής δέσμευση των επιχειρήσεων για ένταξη στις επιχειρηματικές τους πρακτικές κοινωνικών και περιβαλλοντικών δράσεων, που είναι πέρα από όσα επιβάλλονται από τη νομοθεσία και έχουν σχέση με όλους όσοι άμεσα ή έμμεσα επηρεάζονται από τις δραστηριότητές τους».

Η ευρύτερη έννοια της ΕΚΕ, στοχεύει να διαμορφώσει το κλίμα στο οποίο οι επιχειρήσεις θα είναι συμβατές, όχι μόνο επειδή παράγουν κέρδη, αλλά και για τη συνεισφορά και ανταπόκρισή τους στις κοινωνικές προκλήσεις και ευαισθησίες της σύγχρονης εποχής.

Συνοπτικά, τα τρία βασικότερα σημεία στα οποία συναινούν οι περισσότεροι ορισμοί, εντοπίζονται στην εγχώρια και διεθνή βιβλιογραφία είναι τα εξής:

- Ø Το πρώτο είναι ο **εθελοντικός χαρακτήρας** της ΕΚΕ.
- Ø Το δεύτερο είναι η άμεση σχέση της με την έννοια της **βιώσιμης ανάπτυξης**.
- Ø Το τρίτο είναι ότι αποτελεί **στρατηγική και όχι δευτερεύουσα επιλογή** της επιχείρησης.

6.2.1 Ιστορική εξέλιξη της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης

Κοιτάζοντας την ιστορία 4000 χρόνια πριν, θα συναντήσουμε πρακτικές Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης που εφαρμόστηκαν σε διάφορα μέρη του κόσμου. Η σημερινή μορφή της Ε.Κ.Ε. είναι εντελώς διαφορετική από τις πρώτες πρακτικές της. Για παράδειγμα, σε αρχαία ινδουιστικά, ισλαμικά και βουδιστικά κείμενα περιλαμβάνονται παραινήσεις για την τοκογλυφία καθώς και για τη φορολόγηση του πλούτου (Wayne V., 2010). Περίπου 5000 χρόνια πριν, ίσχυσαν οι πρώτοι νόμοι για την προστασία των δασών στις υλοτομικές δραστηριότητες. Στην αρχαία Ρώμη, οι γερουσιαστές επέβαλαν σοβαρές κυρώσεις σε όσες επιχειρήσεις αποτύγχαναν να συμβάλλουν επαρκώς στη χρηματοδότηση στρατιωτικών εκστρατειών, μέσω πληρωμής φόρου.

Μία νέα μορφή Ε.Κ.Ε. που αφορά τη βελτίωση των συνθηκών ζωής των εργαζομένων και των οικογενειών τους, διαδόθηκε το 18^ο αιώνα. Ολόκληρες πόλεις χτίστηκαν από βιομηχάνους γύρω από τις βιομηχανίες τους, εξασφαλίζοντας έτσι, στέγη, φαγητό και ιατρική περίθαλψη για το προσωπικό και τις οικογένειές τους. Οι πρωτοβουλίες αυτές είχαν σαφώς αλτρουιστικά

κίνητρα, όμως παράλληλα αποσκοπούσαν στην αύξηση της παραγωγικότητας των εργαζομένων, η οποία θα ήταν το αποτέλεσμα της βελτίωσης του εργασιακού και βιοτικού επιπέδου (Ηρακλέους Α. 2004).

Με την βιομηχανοποίηση, οι επιπτώσεις των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην κοινωνία και στο περιβάλλον, πήραν τεράστιες διαστάσεις. Τις τελευταίες δεκαετίες γνωρίσαμε την αύξηση του ενδιαφέροντος για τις κοινωνικές υποχρεώσεις των επιχειρήσεων, που την προκάλεσε η ανάπτυξη του οικολογικού κινήματος και κινήματος των καταναλωτών. Το ενδιαφέρον τους επικεντρώνεται στις σχέσεις μεταξύ επιχείρησης και κοινωνίας. Η υποστήριξη της θέσης ότι οι επιχειρήσεις θα πρέπει να αφιερώνουν κάποιους από τους οικονομικούς τους πόρους, σε πράξεις που να ωφελούν την κοινωνία δεν γίνεται αποδεκτή από όλους.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1920, ξεκίνησαν οι πρώτες συζητήσεις σχετικά με τις κοινωνικές ευθύνες των επιχειρήσεων και άρχισε να δομείται ένα αρχικό πλαίσιο για την Ε.Κ.Ε.. επίσημα όμως, ο όρος της Ε.Κ.Ε. πρωτοεμφανίστηκε το 1953 στο βιβλίο – ορόσημο του Bowen R. «Social Responsibilities of the Businessmen». Τη δεκαετία του 1960, σε συνδυασμό με τον περιβαλλοντικό και καταναλωτικό κίνημα, η ιδέα της Ε.Κ.Ε. υποστηρίχθηκε και ενδυναμώθηκε ακόμα περισσότερο (Wayne V. 2010).

Τη δεκαετία του 1970 η έννοια της Ε.Κ.Ε. έγινε ευρέως αποδεκτή από τον επιχειρηματικό κόσμο, με την αναγνώριση των οικονομικών, νομικών, περιβαλλοντικών και ηθικών τους ευθυνών, απέναντι στην κοινωνία. Το 1980, έγινε η εφαρμογή των πρώτων συστημάτων διαχείρισης της ποιότητας και εισήχθησαν οι πρώτοι κανονισμοί για την φροντίδα, την υγιεινή και την ασφάλεια στους χώρους εργασίας. Στη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, η Ε.Κ.Ε. θεσμοθετήθηκε με την εφαρμογή προτύπων, όπως το ISO 14001 και S.A. 8000, κατευθυντήριων γραμμών όπως GRI και κωδικών και εταιρικής διακυβέρνησης.

Το 1995, υπογράφηκε στο Λονδίνο, η «Ευρωπαϊκή Διακήρυξη των Επιχειρήσεων κατά του Κοινωνικού Αποκλεισμού», από Ευρωπαίους επιχειρηματίες και Διευθυντές Επιχειρήσεων, με στόχο την παραγωγή της εταιρικής υπευθυνότητας και δημιουργήθηκε το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Επιχειρήσεων για την Κοινωνική Συνοχή (European Business Network for Social Cohesion – E.B.N.S.C.), με έδρα τις Βρυξέλλες. Το Δίκτυο είχε σαν αποστολή να στηρίζει τις επιχειρήσεις να επιτυγχάνουν κέρδος, βιώσιμη ανάπτυξη και ανθρώπινη πρόοδο, ενσωματώνοντας έτσι την Ε.Κ.Ε. στον πυρήνα της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας.

Το 1999, στο διεθνές φόρουμ του Νταβός, συζητήθηκε για πρώτη φορά η πρωτοβουλία του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ, Kofi Annan, περί κώδικα συμπεριφοράς των επιχειρήσεων, με τον οποίο ζήτησε από πολυεθνικές εταιρίες κυρίως του ιδιωτικού τομέα, αλλά και επιλεγμένες ΜΚΟ, να δημιουργήσουν ένα πλαίσιο αναφοράς της κοινωνικής ευθύνης στην παγκόσμια οικονομία. Έπειτα, έγινε η σύνταξη του «Οικουμενικού Συμφώνου» (Global Compact), στο οποίο περιγράφονται οι δέκα αρχές των Ηνωμένων Εθνών περί σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, των εργασιακών δικαιωμάτων και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Στη Σύνοδο Κορυφής που πραγματοποιήθηκε το Μάρτιο του 2010 στη Λισαβόνα, στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έθεσε ως στρατηγικό στόχο να γίνει η Ευρώπη, έως το 2010, «η ανταγωνιστικότερη και δυναμικότερη οικονομία της γνώσης ανά την υφήλιο, ικανή για βιώσιμη ανάπτυξη με περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας και με μεγαλύτερη κοινωνική συνοχή». Για την υλοποίηση του οράματος, το CSR Europe, σε συνεργασία με τους άλλους Οργανισμούς, εργάστηκε για την προώθηση της ευρωπαϊκής επιχειρησιακής εκστρατείας για την Ε.Κ.Ε. με στόχο να κινητοποιήσει 500.000 επιχειρηματίες να ενσωματώσουν την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη στην επιχειρησιακή τους στρατηγική έως το 2005.

Τον Ιούλιο το 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε την «Πράσινη Βίβλο», προωθώντας το επίσημο πλαίσιο για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη, ενώ τον Νοέμβριο του ίδιου έτους, πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα το πρώτο πανευρωπαϊκό Συνέδριο για την Ε.Κ.Ε., που στόχο είχε τόσο την ευρύτερη διάδοση της έννοιας της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, όσο και η διακυβέρνηση και παροχή απαντήσεων σε κρίσιμα ερωτήματα που απασχολούσαν την επιχειρηματική κοινότητα.

6.2.2. Τομείς δράσης της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης

Οι δράσεις της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης αναπτύσσονται σε δύο μεγάλους άξονες, στις δράσεις που αφορούν το εσωτερικό της επιχείρησης, δηλαδή το προσωπικό της και σε αυτές που αφορούν τι εξωτερικό της περιβάλλον, δηλαδή την κοινωνία στην οποία δραστηριοποιούνται.

Οι δράσεις για το προσωπικό, αφορούν τις ενέργειες που μία επιχείρηση κάνει για τη βελτίωση των εργασιακών συνθηκών των εργαζομένων, πέραν των υποχρεώσεων της με βάση την εργατική νομοθεσία. Παραδείγματα που θα συναντήσουμε εδώ είναι τα εκπαιδευτικά προγράμματα που οι επιχειρήσεις προσφέρουν στους εργαζομένους, επιπλέον παροχές, η δημιουργία κέντρων

φύλαξης και δημιουργικής απασχόλησης των παιδιών των εργαζομένων, πρόγραμμα πρόσθετης ιατροφαρμακευτικής ασφάλισης, βράβευση παιδιών εργαζομένων και πολλά άλλα.

Οι δράσεις που αφορούν το εξωτερικό περιβάλλον των επιχειρήσεων, μπορούν να αναλυθούν σε τέσσερις μεγάλες κατηγορίες, τις κοινωνικές, πολιτιστικές, αθλητικές και περιβαλλοντικές δράσεις. Στις δράσεις αυτές, εντάσσονται τα προγράμματα που αφορούν την ευαισθητοποίηση των εργαζομένων και του κοινωνικού συνόλου για διάφορα κοινωνικά, περιβαλλοντικά και πολιτιστικά θέματα, οι δωρεές, οι χορηγίες σε χρήματα και είδος, τα προγράμματα εθελοντικής συμμετοχής εργαζομένων, τα προγράμματα ανακύκλωσης, οι τράπεζες αίματος και άλλα.

6.2.3. Επιχειρηματική προσέγγιση της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης

i. Πρόγραμμα Κοινωνικής Δράσης ή έμμεση διαφήμιση;

Δεν θα μπορούσαμε όμως να μην δούμε κριτικά τον επιχειρηματικό θεσμό της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Υπάρχει ο αντίλογος που αναφέρει ότι η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη είναι ουσιαστικά ένα νέο εργαλείο προβολής και προώθησης των επιχειρήσεων. Θεωρείται και ως μια τεχνική με την οποία οι επιχειρήσεις προβάλλουν ένα «κοινωνικό» προφίλ, ενώ στην πραγματικότητα ο στόχος τους είναι το κέρδος. Έτσι λοιπόν, ιδιαίτερα για τις μεγάλες επιχειρήσεις, οι πολιτικές στήριξης του προσωπικού, μπορεί απλά να έχουν ως στόχο την ανάπτυξη της παραγωγικότητάς τους και οι χορηγίες την μείωση των φορολογικών εισφορών.

Ίσως όμως η «Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη» να βρίσκει πραγματικά το νόημά της στον χώρο των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, οι οποίες αποτελούν και πλειοψηφία του επιχειρηματικού τοπίου μας. Εάν αναλογιστούμε θα δούμε ότι οι μικρομεσαίοι επιχειρηματίες στήριζαν και στηρίζουν τοπικές δράσεις σε κοινωνικό, πολιτιστικό και επιχειρηματίες στήριζαν και στηρίζουν τοπικές δράσεις σε κοινωνικό, πολιτιστικό και αθλητικό επίπεδο, πολύ πριν αρχίσουμε να μιλάμε για «Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη» και ίσως και μια πιο αγνή αυθόρμητη διάθεση στήριξης της τοπικής κοινωνίας.

Έτσι λοιπόν, μπορεί ο κάθε επιχειρηματίας που είναι ζωντανό μέλος της κάθε τοπικής κοινωνίας, να επενδύσει σε δράσεις που εντάσσονται στο πλαίσιο της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, όχι μόνο για να την χρησιμοποιήσει ως μια

έμμεση τεχνική ανάπτυξη και την κοινωνική ευημερία, στην οποία και ως πολίτης θα μετέχει.

ii. Πως αντιλαμβάνονται οι επιχειρήσεις την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη;

Ύστερα από έρευνα που έγινε πρόσφατα σε διεθνές επίπεδο, προέκυψε ότι οι επιχειρήσεις κατανοούν με διαφορετικό τρόπο την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη. Το άνοιγμα της κλιμάκωσης της κατανόησης ένα μεγάλο και μπορεί χωριστεί στα εξής επίπεδα:

- 1.** Στο πρώτο επίπεδο εντάσσονται επιχειρήσεις που θεωρούν ότι η κοινωνική ευθύνη είναι η παροχή εργασίας στο προσωπικό τους και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Για αυτές, ηθική συμπεριφορά σημαίνει σεβασμός της νομοθεσίας. Βέβαια, στην περίπτωση αυτή, δεν μπορούμε να πούμε ότι λόγω του ότι οι επιχειρήσεις αυτές σέβονται τους νόμους είναι και κοινωνικά υπεύθυνες.
- 2.** Σε ένα υψηλότερο επίπεδο, η Ε.Κ.Ε., εξομοιώνεται με την αγαθοεργία. Στο επίπεδο αυτό, οι επιχειρήσεις, δημιουργούν συνήθως ένα ίδρυμα μέσα από το οποίο προωθούν τις δωρεές τους.
- 3.** Στο επίπεδο «αρνητικών κριτικών», έχουμε επιχειρήσεις που λένε ότι «δεν προξενούν ζημιά». Δεν μολύνουν το περιβάλλον, δεν καταναλώνουν μη ανανεώσιμους φυσικούς πόρους, δεν παράγουν επιβλαβή προϊόντα.
- 4.** Το επόμενο επίπεδο, γνωστό και ως «θετικές δράσεις», για μερικές επιχειρήσεις σημαίνει θετική ενασχόληση με κοινωνικά και περιβαλλοντικά θέματα, ως μέρος της εσωτερικής τους δυναμικής. Για παράδειγμα, εντάσσουν στις στρατηγικές τους κάποιο σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης ή απασχολούν άτομα από μειονεκτούσες ομάδες.
- 5.** Το επόμενο επίπεδο, είναι το επίπεδο της «παγκόσμιας επιρροής». Εδώ οι επιχειρήσεις δέχονται ότι έχουν επιρροή και ευθύνη που ξεπερνά το χώρο στον οποίο είναι δραστηριοποιημένες. Αυτό περιλαμβάνει και επιχειρήσεις που διενεργούν κοινωνικούς ελέγχους στην παραγωγική αλυσίδα.
- 6.** Τέλος, έχουμε το επίπεδο «ενσωμάτωσης αποστολής και ευθύνης». Πρόκειται για καινοτόμες επιχειρήσεις που έχουν δημιουργηθεί σε συνεργασία με ΜΚΟ ή άλλους κοινωνικούς φορείς στην Ολλανδία, το Βέλγιο, τον Καναδά κ.λ.π. ειδικά με στόχο την παραγωγή προϊόντων ή υπηρεσιών που σε όλα τα στάδια λαμβάνουν υπόψη τις αρχές της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης.

iii. Πως εφαρμόζουν οι επιχειρήσεις την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη;

Οι επιχειρήσεις εφαρμόζουν δράσεις Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, με πολύ διαφορετικούς τρόπους. Θα επιχειρήσουμε και εδώ μια κλιμάκωση:

- 1.** Το πρώτο επίπεδο, είναι εκείνο πέρα από το οποίο πολλές επιχειρήσεις δεν προχωρούν. Απλά συντάσσουν ένα κώδικα ηθικής ή έναν οδηγό καλής συμπεριφοράς, στον οποίο εκθέτουν μια σειρά από προθέσεις και παραινήσεις σχετικά με την κοινωνία και το περιβάλλον.
- 2.** Στο επόμενο επίπεδο, βρίσκονται επιχειρήσεις που επιθυμούν έντονα την έναρξη ενός συγκεκριμένου προγράμματος, το οποίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της Ε.Κ.Ε. Για παράδειγμα, η υιοθέτηση ενός συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης ή η συζήτηση με έναν προμηθευτή σχετικά με τις συνθήκες εργασίας του προσωπικού του, αν αυτός λειτουργεί κυρίως σε χώρα του τρίτου κόσμου. Στο επίπεδο αυτό, η επιχείρηση έχει δραστηριοποιηθεί, αλλά ενεργεί ανεξάρτητα και χωρίς συνεργασία με άλλους φορείς. Είναι η επιχείρηση που μόνη της θέτει τους στόχους, αναλαμβάνει τις δράσεις, προβαίνει σε ελέγχους. Οι δράσεις μπορεί να είναι εφαπτόμενες ή άμεσα σχετικές με τις βασικές λειτουργίες της.
- 3.** Στο επίπεδο αυτό, έχουμε επιχειρήσεις που αποφασίζουν να εφαρμόσουν κάποιο σύστημα αξιολόγησης των δράσεων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Αυτό το διαγνωστικό εργαλείο μπορεί να είναι μοναδικό για την επιχείρηση ή να είναι κάποιο από τα αναγνωρισμένα πρότυπα. Παράδειγμα είναι το EMAS και το ISO 14001 για το περιβάλλον, ή το SA 8000 για το ανθρώπινο δυναμικό. Όταν χρησιμοποιείται ένα εξωτερικό διαγνωστικό πρότυπο, η αξιολόγηση μπορεί να γίνεται είτε εσωτερικά ή από έναν εξωτερικό σύμβουλο.
- 4.** Το τέταρτο επίπεδο, είναι εκείνο κατά το οποίο η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη, ενσωματώνεται στην επιχείρηση, στο πλαίσιο ενός πλήρως εξειδικευμένου συστήματος διαχείρισης. Αυτή η προσέγγιση, αφορά κυρίως θέματα περιβάλλοντος και λιγότερο κοινωνίας. Όταν υπάρχει, για παράδειγμα, ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης, αυτό σημαίνει ότι όταν λαμβάνονται οποιεσδήποτε αποφάσεις, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και η περιβαλλοντική πλευρά τους.
- 5.** Τέλος, στο επίπεδο αυτό έχουμε επιχειρήσεις που δεν αρκούνται μόνον στην εφαρμογή ενός προτύπου ή εξειδικευμένου συστήματος διαχείρισης. Προχωρούν σε διάλογο με τα ενδιαφερόμενα μέρη τους σχετικά με τους στόχους των προγραμμάτων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, τα στάδια εφαρμογής, την ποιότητα των ελέγχων, τη

δυνατότητα ευρύτερης επικοινωνίας των αποτελεσμάτων κ.λ.π. και καταλήγουν σε δράσεις μέσα από τις οποίες θα έχουν όφελος και τα δύο μέρη (επιχείρηση και ενδιαφερόμενα μέρη).

6.2.4. Πρότυπα ανάπτυξης της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης

i. Ανάπτυξη Εταιρικού Συστήματος Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης

Πολλές επιχειρήσεις επιλέγουν την ανάπτυξη και την υλοποίηση ενός εταιρικού **συστήματος Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης**, για τη διαχείρισή της. Σαν «σύστημα», νοείται το σύνολο των παραγόντων που συμμετέχουν και επηρεάζουν το αντικείμενο του συστήματος που είναι η αποτελεσματική εφαρμογή δράσεων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Έτσι, η ανάπτυξη ενός «συστήματος Ε.Κ.Ε.», σημαίνει τη διαμόρφωση ενός «εγχειριδίου», κάποιων «διαδικασιών» και στη συνέχεια «οδηγών», με σκοπό τη συστηματική προσέγγιση δράσεων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης και την υιοθέτηση αντίστοιχων πρακτικών. Πλεονέκτημα αυτής της προσέγγισης, αποτελεί ευελιξία, όσον αφορά στις δράσεις.

ii. Το πρότυπο ISO 14001

Το ISO 14001 είναι ένα διεθνές πρότυπο για την εφαρμογή ενός Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (Σ.Π.Δ.). Το ISO 14001, καθορίζει τις απαντήσεις ενός ΣΠΔ, έτσι ώστε η κάθε επιχείρηση να καταφέρει να μειώσει την περιβαλλοντική της επίδραση και να βελτιώνει συνεχώς την περιβαλλοντική της απόδοση.

iii. Το πρότυπο SA 8000

Αποστολή του οργανισμού Social Accountability International (SAI), είναι να προάγει τα ανθρώπινα δικαιώματα των εργαζομένων, κυρίως, μέσω του

διεθνούς προτύπου SA 8000. Βασιζόμενο στα πρότυπα του International Labor Organization (ILO) και της Συνθήκης του ΟΗΕ για τα ανθρώπινα δικαιώματα (U. N. Human Rights Conventions), είναι ευρέως αποδεκτό ως το πλέον βιώσιμο και αποδεκτό σύστημα ηθικής διαχείρισης του εργασιακού περιβάλλοντος, (www.sa-intl.org/).

Το πρότυπο SA 8000, μπορεί κάλλιστα να τροφοδοτήσει με κατευθύνσεις και εφαρμογές το προαναφερθέν «Σύστημα Διαχείρισης της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης», καθιστώντας το ένα πολύ ισχυρό επικοινωνιακό εργαλείο, το οποίο συμβάλλει στη βελτίωση της φήμης, στην αύξηση της αξιοπιστίας και στη δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για την επιχείρηση.

iv.Τα πρότυπα A A 1000

Account Ability (www.accountability21.net/) είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός, με έδρα την Αγγλία (1995), με σκοπό την προώθηση δράσεων για την υπευθυνότητα και τις υπεύθυνες επιχειρηματικές πρακτικές. Η σειρά προτύπων AA1000, είναι ένα καινοτόμο σύνολο προτύπων και οδηγιών, που στηρίζονται σε εφαρμόσιμες πρακτικές και διασφαλίζουν τη βάση για τη βελτίωση της βιώσιμης ανάπτυξης. Βασική αρχή είναι το δικαίωμα των «ενδιαφερομένων μερών» (stakeholders) να ακούγονται και η υποχρέωση των οργανισμών να ανταποκρίνονται.

Σήμερα υπάρχουν τρία πρότυπα σε ισχύ και δύο υπό ανάπτυξη:

AA 1000:1999

AA 1000AS:2003

AA1000SES:2005

AA1000 Propose and Principles

AA1000 Framework for Integration

Το πρώτο θα αποσυρθεί μετά την δημοσίευση των δύο τελευταίων.

v.Το πρότυπο ISO 26000

Το ISO 26000 είναι ένα πρότυπο, το οποίο θα βοηθήσει τους οργανισμούς να συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη. Σκοπός του είναι να

ενθαρρύνει τους οργανισμούς να προχωρήσουν πέρα από συμμόρφωση με τη νομοθεσία, αναγνωρίζοντας ότι η τήρηση του νόμου αποτελεί θεμελιώδη υποχρέωση και κάθε οργάνωση αποτελεί ουσιαστικό μέρος της κοινωνικής τους ευθύνης. Έχει ως στόχο την προώθηση της κοινής κατανόησης στον τομέα της κοινωνικής ευθύνης, και να συμπληρώνει άλλα μέσα και πρωτοβουλίες για την κοινωνική ευθύνη, για να μην τους αντικαταστήσουν.

Κατά την εφαρμογή του ISO 26000, είναι ενδεδειγμένο ότι ένας οργανισμός πρέπει να λαμβάνει υπόψη κοινωνικές, περιβαλλοντικές, νομικές, πολιτιστικές, πολιτικές και οργανωτικές ποικιλομορφίες, καθώς και τις διαφορές στις οικονομικές συνθήκες, ενώ παράλληλα είναι σύμφωνο με τους διεθνείς κανόνες συμπεριφοράς.

6.2.5. Κατηγορίες Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης

Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη σύμφωνα με το Ελληνικό Δίκτυο Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε έξι κατηγορίες, ανάλογα με τη φύση της ανάλογης πρωτοβουλίας προγράμματος.

1. **Προώθηση Σκοπού (Cause Promotion):** Η επιχείρηση προσφέρει χρήματα – προϊόντα – υπηρεσίες, για κάποιο κοινωνικό σκοπό και την ευαισθητοποίηση του κοινού, γύρω από αυτό. Επιπλέον, η επιχείρηση μπορεί να πάρει την πρωτοβουλία από μόνη της, να είναι ο βασικός χορηγός σε μια ήδη υπάρχουσα πρωτοβουλία κάποιου οργανισμού ή να είναι ένας από τους χορηγούς.
2. **Μάρκετινγκ Σκοπού (Cause Related Marketing):** Συνδέονται οι πωλήσεις ενός συγκεκριμένου προϊόντος με ένα ποσοστό από τα έσοδά του, το οποίο προσφέρεται σε συγκεκριμένο σκοπό. Το cause related marketing γίνεται συνήθως για κάποιο συγκεκριμένο προϊόν και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Η συμφωνία είναι αμοιβαίως συμφέρουσα, καθώς κερδίζει τόσο η επιχείρηση όσο και ο οργανισμός, με τον οποίο συνεργάζεται. Επιπλέον, ο καταναλωτής έχει την ευκαιρία να βοηθήσει τον συγκεκριμένο σκοπό, χωρίς να χρειασθεί να δώσει ο ίδιος χρήματα και παράλληλα, χωρίς να πάρει τίποτα σε αντάλλαγμα.
3. **Κοινωνικό Μάρκετινγκ (Corporate Social Marketing):** Συνδράμει στην αλλαγή της συμπεριφοράς του κοινού, όσο αφορά σε κάποιο θέμα και συνήθως υπάρχει συνεργασία με κάποιο δημόσιο φορέα.
4. **Εταιρική Φιλοσοφία (Corporate Philosophy):** Είναι η προσφορά χρημάτων σε κάποιο φιλανθρωπικό οργανισμό – σκοπό. Αυτή η ενέργεια είναι η πιο παραδοσιακή μορφή Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης.

5. **Εταιρικός Εθελοντισμός (Community Volunteering):** Η επιχείρηση υποστηρίζει και προτείνει εργαζομένους και συνεργάτες, να προσφέρουν το χρόνο τους σε κάποιο σκοπό, συνήθως σε επίπεδο τοπικής κοινωνίας. Η ενέργεια μπορεί να ξεκινήσει από την επιχείρηση αυτή καθ' αυτή, ή να γίνει σε συνεργασία με κάποιον οργανισμό.
6. **Κοινωνικά Υπεύθυνες Επιχειρηματικές Πρακτικές (Socially Responsible Business Practices):** Πρόκειται για πρακτικές που έχουν να κάνουν με τη βελτίωση της ζωής, σε επίπεδο τοπικής κοινωνίας και το περιβάλλον.

6.2.6. Μέσα προβολής της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης και Στρατηγική

Η προώθηση και γνωστοποίηση των πρακτικών και δράσεων που ακολουθεί μια επιχείρηση στον τομέα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, ενδυναμώνει την Εταιρική φήμη και παγώνει τον θετικό αντίκτυπο της επιχείρησης στο κοινωνικό σύνολο. Η ανάγκη για εξεύρεση τρόπων που θα συμβάλουν στην κοινοποίηση όλων των δράσεων που ακολουθεί μια επιχείρηση, απαιτεί συντονισμένη προσπάθεια και στράτευση της επιστήμης του Μάρκετινγκ στο θέμα της Κοινωνικής Εταιρικής Ευθύνης. Με τον ίδιο τρόπο που μια επιχείρηση επιδιώκει να διαφημίσει το προϊόν της στο καταναλωτικό κοινό, με τον ίδιο τρόπο η επιχείρηση μπορεί να εξισώσει τους όρους και να χρησιμοποιήσει τα ίδια μέσα για τη γνωστοποίηση των δράσεών της στο καταναλωτικό κοινό.

Η στρατηγική των media, είναι βασικός συντελεστής του στρατηγικού σχεδίου επικοινωνίας (communication plan). Σκοπός της στρατηγικής αυτής είναι η τοποθέτηση διαφημίσεων σε συγκεκριμένα μέσα τα οποία διαβάζονται, παρακολουθούνται ή ακούγονται από επιλεγμένο κάθε φορά στόχο. Για την επίτευξη της σωστής τοποθέτησης, οι διαφημίσεις αναπτύσσονται μέσω έρευνας το προφίλ των καταναλωτών της αγοράς – στόχου, που περιλαμβάνει τα ειδικά μέσα που διαβάζουν ή παρακολουθούν. Τα μέσα επίσης, ερευνούν το δικό τους κοινό (ακροατήρια, αναγνωστικό κοινό), προκειμένου να αναπτύξουν περιγραφικά προφίλ των δικών τους πελατών.

Οι τρόποι με τους οποίους μια επιχείρηση μπορεί να ενημερώσει τους πελάτες και ευρύτερα, το καταναλωτικό κοινό για τη δραστηριοποίησή της σε θέματα Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης είναι τα εξής:

1. **Έντυπα μέσα:** Τα περιοδικά είναι σημαντικά μέσα, όταν επιδιώκεται αναπαραγωγή της έντυπης διαφήμισης υψηλής ποιότητας (χρώμα, ευκρίνεια), όταν είναι επιθυμητή η περιγραφή χαρακτηριστικών του προϊόντος και των οφελών που προκύπτουν από τη χρήση του για τον ίδιο τον καταναλωτή, αλλά και για το κοινωνικό περιβάλλον. Τα θετικά χαρακτηριστικά του περιοδικού, σαν μέσου επικοινωνίας, περιλαμβάνουν τη μεγάλη γεωγραφική κάλυψη που προσφέρει, καθώς και τη γεωγραφική ελαστικότητα. Τα περιοδικά παρέχουν στον διαφημιζόμενο αξιοπιστία, κύρος, πολλαπλή ανταγωνιστικότητα. Τα μειονεκτήματα που χαρακτηρίζουν τα περιοδικά είναι σχετικά λίγα. Το κυριότερο από αυτά είναι, το σχετικά μεγάλο χρονικά διάστημα που μεσολαβεί από την υποβολή της διαφήμισης προς προβολή έως το χρόνο που αυτή θα εμφανιστεί δημοσιευμένη. Αυτό, μερικές φορές, προκαλεί προβλήματα, διότι απαγορεύει την έγκαιρη αντίδραση του διαφημιζόμενου σε τοπικά γεγονότα. Οι εφημερίδες, είναι ένα επίκαιρο, ευρέως αναγνώσιμο και γεωγραφικά προσαρμόσιμο μέσο επικοινωνίας, που φτάνει τοπικά κοινά σε τακτική βάση. Χαρακτηρίζονται από μικρό χρόνο για υποβολή και εμφάνιση της διαφήμισης στην έκδοση της εφημερίδας και χαίρουν συνήθως ευρείας αποδοχής και υψηλής πειστικότητας, από ένα σχετικά ετερογενές κοινό. Τα μειονεκτήματα των εφημερίδων εντοπίζονται στη σύντομη χρονική τους διάρκεια, τη χαμηλή ποιότητα εκτύπωσής τους και τον μικρό βαθμό ανάγνωσης του ίδιου τεύχους εφημερίδας από περισσότερους από εκείνον που την αγόρασε.
2. **Ηλεκτρονικά μέσα:** οι επιχειρήσεις, σε ότι αφορά τα Ηλεκτρονικά μέσα διαφήμισης, τους επιλέγουν παράλληλα με την προώθηση του προϊόντος να γνωστοποιούν είτε στο τέλος του διαφημιστικού μηνύματος είτε κατά τη διάρκεια προβολής αυτού, τις δράσεις της στον τομέα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Το ραδιόφωνο έχει τα πλεονεκτήματα της ευρείας χρήσης, της γεωγραφικής προσαρμοστικότητας και του χαμηλού κόστους σαν μέσο προβολής διαφημιστικών μηνυμάτων. Τα κύρια μειονεκτήματα του ραδιοφώνου, ως διαφημιστικού μέσου είναι πως, σε σχέση με την τηλεόραση είναι λιγότερο αποτελεσματικό στο να ελκύει την προσοχή του κοινού και ότι στηρίζεται μόνο σε μία αίσθηση – την ακοή. Η τηλεόραση, αντίθετα, στηρίζεται στις αισθήσεις της ακοής και της όρασης και κατά συνέπεια, μπορεί να προβάλλει την κίνηση. Η κίνηση, είναι ένας αποτελεσματικός μηχανισμός του να εξηγεί στο κοινό το πώς να χρησιμοποιεί το διαφημιζόμενο προϊόν αλλά και να αναδείξει μέσω των εικόνων, τις δράσεις της επιχείρησης στον τομέα της Κοινωνικής Εταιρικής Ευθύνης (φιλανθρωπίες, περιβαλλοντική δράση, ενίσχυση κοινωνικών φορέων). Μέσω της προβολής αυτών των δράσεων, μπορεί να δοθεί έμφαση στα αποτελέσματα αυτών των

πολιτικών, αλλά και τις ωφέλειες που ενδεχομένως να έχουν σε κάθε άτομο – καταναλωτή μεμονωμένα.

3. **Το Διαδίκτυο:** Η δραματική αύξηση της διερεύνησης του Διαδικτύου παγκόσμια αλλάζει πολλά από τα δεδομένα και στο χώρο της διαφήμισης. Στην Ελλάδα, σε σχέση με άλλες χώρες της Δύσης, ο ρυθμός διείσδυσης είναι πιο χαμηλός. Ως πλεονεκτήματα της διαφήμισης της επιχείρησης στο internet και στην συγκεκριμένη περίπτωση των δράσεων της στον τομέα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, είναι τα εξής:

- Ø Χαμηλό κόστος
- Ø Πρόσβαση 24 ώρες την ημέρα, 7 ημέρες την εβδομάδα
- Ø Διαφήμιση μεγάλης διασποράς: Το διαφημιστικό απευθύνεται σε ένα πιο διευρυμένο κοινό, κοινωνικά στρώματα, γεωγραφική θέση, γεγονός που την κάνει να διατηρεί την εταιρία επώνυμη και αναγνωρίσιμη στο ευρύ κοινό.
- Ø Επέκταση της αγοράς: Οι πληροφορίες για το εταιρικό προφίλ της επιχείρησης μπορούν να αντληθούν από ανθρώπους από οποιαδήποτε γεωγραφική θέση που έχουν εμπνευστεί από τη φερεγγυότητα και την υπευθυνότητα της επιχείρησης και επιθυμούν να συνεργαστούν για περαιτέρω προώθηση και ανάδειξη της εταιρίας.
- Ø Ταχύτητα στις αλλαγές του διαφημιστικού υλικού
- Ø Οι προσδοκίες της αγοράς: Η διαφήμιση μιας επιχείρησης που προάγει την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη, δημιουργεί προσδοκίες στο καταναλωτικό κοινό, γεγονός που οδηγεί τους καταναλωτές να θέτουν ως βασικό κριτήριο επιλογής ενός προϊόντος μιας επιχείρησης την υπευθυνότητα που επιδεικνύει π.χ. στο περιβάλλον.

4. **Εμπορικές εκθέσεις:** Οι εμπορικές εκθέσεις αποτελούν έναν εναλλακτικό τρόπο προώθησης και διαφήμισης του παραγόμενου προϊόντος. Το πλεονέκτημα αυτής της μορφής προώθησης των πωλήσεων, έχει ως κύριο και βασικότερο σκοπό την άμεση επικοινωνία με τον καταναλωτή, γεγονός που κάποιος εξειδικευμένος και καταρτισμένος εκπρόσωπος μιας επιχείρησης, μπορεί να εκμεταλλευτεί και πέρα από την παρουσίαση του καταναλωτικού προϊόντος να συνδράμει στον εμπλουτισμό του προϊόντος με την υπεύθυνη δράση της επιχείρησης επάνω σε θέμα τα Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Το βασικότερο μειονέκτημα αυτού του επιχειρήματος, είναι η ανάγκη για κινητοποίηση και παρότρυνση του ίδιου του καταναλωτή για να μεταβεί στην εμπορική έκθεση.

5. **Διαφημιστικά κουπόνια:** Τα διαφημιστικά κουπόνια, αποτελούν μία μέθοδο προώθησης των προϊόντων, που δρα άμεσα στην συνείδηση

των καταναλωτών. Αυτός ο τρόπος διαφήμισης, αποτελεί έναν από τους πιο άμεσους και αποδοτικούς καθώς ο καταναλωτής:

- Ø Με την αγορά του προϊόντος, το οποίο θα συνοδεύεται από το σχετικό κουπόνι, θα ενημερωθεί για τις δράσεις της επιχείρησης στον τομέα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης.
- Ø Αισθάνεται ότι με την αγορά του προϊόντος συμμετέχει ενεργά στην προώθηση και εξυπηρέτηση των σκοπών που έχει αναλάβει η επιχείρηση απέναντι στην κοινωνία.
- Ø Αναγνωρίζει ότι η επιλογή προϊόντων που θέτουν σαν βάση την έννοια της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, ασκεί έμμεσα πίεση προς τις υπόλοιπες που αγνοούν αυτές τις πρακτικές ή τις αποφεύγουν συνειδητά, να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα.

6. Διαφήμιση στους Εξωτερικούς χώρους: Κυριότερες κατηγορίες είναι οι αφίσες, οι διαφημιστικές πινακίδες και οι φωτεινές επιγραφές. Παρουσιάζουν σχετικά υψηλή «κυκλοφορία». Αυτή καθορίζεται συμβατικά από τα μισά αυτοκίνητα και τους μισούς πεζούς που περνούν από το σημείο όπου εκτίθενται οι διαφημίσεις. Γι' αυτόν τον λόγο, επιλέγονται σημεία που έχουν μεγάλη κίνηση π.χ. σε κεντρικές αρτηρίες, σε πολυσύχναστους δρόμους, στο εμπορικό κέντρο μεγάλων πόλεων. Η χρονική διάρκεια μιας τέτοιας διαφήμισης είναι συνήθως 2εβδομάδες. Το περιεχόμενό τους πρέπει να είναι συμπυκνωμένο και πολύ σύντομο, να βασίζεται στην αναγνώριση του προϊόντος και της επιχείρησης και μονολεκτικά να υπαγορεύονται οι δράσεις της επιχείρησης στον τομέα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Τέλος, η οπτική απεικόνιση θα πρέπει να είναι έντονη.

7. Διαφήμιση στα μεταφορικά μέσα: Αυτή περιλαμβάνει διαφημίσεις σε αφίσες και διαφημιστικές πινακίδες στο εσωτερικό και στο εξωτερικό μέρος του μεταφορικού μέσου. Κριτήριο επιλογής του μέσου, είναι ο αριθμός των επιβατών που εξυπηρετεί. Οι επιχειρήσεις επιλέγουν τον τρόπο αυτό προβολής των δράσεών τους στην Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη, απευθύνοντας κοινωνικά μηνύματα για προστασία του περιβάλλοντος, αγώνα κατά των ναρκωτικών κ.α.

8. Άμεση διαφήμιση: Η άμεση διαφήμιση περιλαμβάνει:

- Ø Τη διαφήμιση με τη χρησιμοποίηση του ταχυδρομίου. Αποστέλλονται στους πιθανούς καταναλωτές διαφημιστικά έντυπα με πληροφοριακό υλικό για το προϊόν και την κοινωνική υπόσταση της επιχείρησης.
- Ø Τη διαφήμιση με τις ταχυδρομικές παραγγελίες. Μαζί με την προβολή του μηνύματος για τις ιδιότητες, τις χρήσεις, τα πλεονεκτήματα του προϊόντος, υπάρχει και η παραγγελία που κύριος στόχος της είναι να

παρακινηθεί ο καταναλωτής να την συμπληρώσει, για να του αποσταλεί το προϊόν.

Ø Η άμεση διαφήμιση, χωρίς τη μεσολάβηση του ταχυδρομείου. Τα διαφημιστικά έντυπα, παραδίδονται στους δυνητικούς καταναλωτές, στο σπίτι, στους τόπους εργασίας, στα καταστήματα. Η άμεση διαφήμιση παρουσιάζει επιλεκτικότητα, έχει ένα σχετικά χαμηλό κόστος και χρησιμοποιείται συμπληρωματικά στην προώθηση του προϊόντος.

9. **Διαφήμιση στο Χώρο πώλησης του προϊόντος (Point – of – Purchase Advertising):** Οι εκθέσεις των προϊόντων σε ειδικές προσθήκες μέσα στα καταστήματα, έχουν σκοπό την άμεση πώληση, δια μέσου της προσέλκυσης της προσοχής του πιθανού καταναλωτή. Μερικές φορές, τα προϊόντα που περιβάλλονται με αυτόν τον τρόπο, πωλούνται με ειδικές εκπτώσεις, προσφορές αλλά και συμμετοχή του αγοραστή σε κοινωφελή σκοπό, καθώς μέρος της αξίας του προϊόντος εξυπηρετεί κοινωνικό σκοπό.

6.2.7. Τρόποι Δημοσιοποίησης Δράσεων της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης

Οι τρόποι με τους οποίους κάθε επιχείρηση δημοσιοποιεί τη θέση που έχει γύρω από το θέμα της κοινωνικής ευθύνης και τις δράσεις που εφαρμόζει, διαφέρουν ανάλογα με τον τομέα στον οποίο ανήκει, το είδος των δράσεων και άλλα.

Στη συνέχεια, περιγράφονται ενδεικτικά κάποιοι από τους τρόπους αυτούς.

§ Κοινωνικός απολογισμός

Ο όρος «Κοινωνικός Απολογισμός», αναφέρεται σε εκδόσεις, μέσα από τις οποίες οι επιχειρήσεις υιοθετούν μια ολιστική άποψη αναφοράς των ευρείας κλίμακας ευθυνών τους απέναντι σε όσους άμεσα ή έμμεσα επηρεάζονται από τις δραστηριότητές τους. Ενώ η αναφορά εκδίδεται σε οικειοθελή βάση και οι επιχειρήσεις χρησιμοποιούν διαφορετικά μοντέλα, οδηγίες και μεθόδους αναφοράς, ένας κοινωνικός απολογισμός θα μπορούσε κατά προτίμηση να περιλαμβάνει μερικά βασικά στοιχεία, όπως:

- Δήλωση των αρχών της επιχείρησης (αποστολή, αξίες, αρχές)
- Πρακτικές και διαδικασίες
- αποτελεσματικότητα του οργανισμού

§ Θεματικός Απολογισμός

Προκειμένου να καλύψουν τις ειδικές ανάγκες πληροφόρησης συγκεκριμένων ομάδων φορέων ή να υπογραμμίσουν τη δέσμευσή τους για ένα συγκεκριμένο θέμα, οι επιχειρήσεις υιοθετούν διαφορετικού είδους αναφορές, άλλες από τους κοινωνικούς απολογισμούς.

Οι «Θεματικοί απολογισμοί», είναι εκδόσεις που αναφέρουν την απόδοση μιας επιχείρησης σε ένα συγκεκριμένο θέμα, όπως το περιβάλλον, η υγιεινή και ασφάλεια κ.λ.π. Επίσης, περιλαμβάνονται ειδικές εκδόσεις που στοχεύουν στη διευκρίνιση της θέσης της επιχείρησης πάνω σε ειδικά θέματα όπως η διαφορετικότητα, η διαφθορά και δωροδοκία, τα ανθρώπινα δικαιώματα.

§ Κώδικας Δεοντολογίας

Ο Κώδικας Δεοντολογίας, περιλαμβάνει εκείνα τα έγγραφα της επιχείρησης που έχουν στόχο να θέσουν εσωτερικούς και οικειοθελείς κανόνες για καθορισμό του είδους των αρχών / αξιών που πρέπει να υιοθετήσει στις σχέσεις της με τους άμεσα ή έμμεσα επηρεαζόμενους από τις δραστηριότητές της.

§ Πληροφόρηση μέσω του Διαδικτύου

Η ιστοσελίδα, είναι ένα εργαλείο, το οποίο όλο και περισσότερο χρησιμοποιείται από τις επιχειρήσεις για επικοινωνία θεμάτων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Συνήθως, έχουν ένα ειδικό τμήμα στην ιστοσελίδα τους, όπου διατυπώνουν τις πολιτικές τους για το περιβάλλον και άλλα κοινωνικά θέματα. Μπορεί να περιλαμβάνει εκθέσεις και δημοσιεύματα, αλλά και νεότερα πληροφοριακά στοιχεία.

§ Διαβούλευση με διάφορους εμπλεκόμενους φορείς

Η διαδικασία ανάμιξης των άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενων με τις δραστηριότητες των επιχειρήσεων (stakeholders), είναι θέμα αυξανόμενου προβληματισμού : η διαδικασία κατανόησης των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων, θα βοηθήσει τον οργανισμό να:

- Οικοδομήσει σχέσεις εμπιστοσύνης
- Προβλέψει και να διαχειριστεί τις αντιθέσεις

- Οικοδομήσει κοινή συναίνεση ανάμεσα στις διάφορες απόψεις

Υπάρχει ποικιλία μεθόδων εμπλοκής των επιχειρήσεων με τους διάφορους φορείς. Οι μέθοδοι αυτές, μπορεί να σχετίζονται με μια και μοναδική δράση πάνω σε κάποιο ειδικό θέμα ή με πιο δομημένες, ευρύτερες και μακροχρόνιες διαβουλεύσεις. Στην περίπτωση των διαβουλεύσεων, αυτές μπορούν να γίνουν μέσω ομάδων εργασίας, δημοσίων συναντήσεων, συνεντεύξεων, ερωτηματολογίων κ.λ.π.

§ Εσωτερική επικοινωνία

Στην κατηγορία αυτή, περιλαμβάνεται η ευρεία σειρά των εργαλείων που χρησιμοποιούν οι επιχειρήσεις για να επικοινωνήσουν προς το εσωτερικό τους περιβάλλον, θέματα σχετικά με την εταιρική Κοινωνική Ευθύνη. Διαφέρει σημαντικά από επιχείρηση σε επιχείρηση, αλλά μερικά κοινά στοιχεία είναι το intranet, οι εφημερίδες και τα περιοδικά, οι συναντήσεις με το προσωπικό.

§ Πρότυπα και ετικέτες προϊόντων

Οι επιχειρήσεις χρησιμοποιούν διάφορων ειδών πρότυπα, για να δημοσιοποιήσουν την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη. Αυτή η κατηγορία, αναφέρεται είτε στα ευρέως αποδεκτά πρότυπα (ISO 9000, ISO 14000, SA 8000, EMAS) ή σε συστήματα και διαδικασίες υιοθετημένες από τις επιχειρήσεις, για αύξηση ή εξασφάλιση επιτευγμάτων σε αναγνωρίσιμο επίπεδο αποτελεσματικότητας επί θεμάτων, όπως η υγιεινή και ασφάλεια, ποιότητα προϊόντων και υπηρεσιών.

§ Βραβεία και Εκδηλώσεις

Αυτή η κατηγορία αναφέρεται τόσο στα Βραβεία που λαμβάνει η επιχείρηση για επιτεύγματα σε συγκεκριμένους τομείς, όσο και στα βραβεία που οργανώνει και απονέμει η ίδια. Αυτά, για παράδειγμα, μπορεί να περιλαμβάνουν ειδικές πρωτοβουλίες, οι οποίες οργανώνονται μέσα στην επιχείρηση, με στόχο την επαύξηση των περιβαλλοντικών γνώσεων των εργαζομένων.

§ Ενέργειες marketing συνδεδεμένες με κοινωνικό σκοπό

Μέσα από πρωτοβουλίες marketing που είναι συνδεδεμένες με κοινωνικό σκοπό, οι επιχειρήσεις διαθέτουν οικονομικούς πόρους για αγαθοεργίες ή κοινωνικούς σκοπούς, με την ταυτόχρονη επίτευξη επιχειρηματικών στόχων. Τέτοιες πρωτοβουλίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τις επιχειρήσεις ως

επικοινωνιακά εργαλεία, για επίδειξη της δέσμευσης και της επένδυσής τους σε κοινωνικούς και / ή περιβαλλοντικούς σκοπούς (π.χ. δωρεά ενός συγκεκριμένου ποσού σε αγαθοεργίες με κάθε μονάδα πωλούμενου προϊόντος).

§ Δελτία Τύπου μέσω του Διαδικτύου

Η κατηγορία αυτή αναφέρεται στα Δελτία Τύπου που περιλαμβάνονται στην ιστοσελίδα της επιχείρησης. Δίνει μια άποψη των δημοσιογραφικών κειμένων που η επιχείρηση θέλει να προβάλλει μέσα από την ιστοσελίδα της. Αυτό βέβαια, δεν σημαίνει ότι με τον τρόπο αυτό μπορεί να δοθεί και πλήρης δημοσιογραφική κάλυψη.

6.3. Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη της Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε.

6.3.1. Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε. και Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη

Η κοινωνική φιλοσοφία της Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α. Α.Ε. εδράζεται στην εταιρική της ψυχολογία, η οποία με τη σειρά της, πηγάζει από την ταυτότητα του Έργου που διαχειρίζεται. Η φύση του έργου ήταν αυτή που του έδωσε εξ' αρχής το όνομά της στην εταιρία. Πρόκειται για μία γέφυρα, που καλείται πριν και πάνω από όλα, να φέρνει πιο κοντά και εντέλει να ενώνει τους ανθρώπους. Δεν της αρκεί, λοιπόν, μόνο να λέγεται ΓΕΦΥΡΑ, αλλά επιδιώκει και την πράξη να αποδεικνύει του λόγου το αληθές. Για το λόγο αυτό, θεωρεί μέρος του ρόλου της, την προσπάθεια να έρθει πιο κοντά στους κοινωνικούς της εταίρους και να ενωθεί μαζί τους, σε μια κοινή προσπάθεια που θα αλλάξει τη διαμόρφωση συνθηκών ανθρώπινης και περιβαλλοντικής αειφορίας. Έτσι, σε καθημερινή βάση, η εταιρική κοινωνική ευθύνη της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. προσαρμόζεται στην επιλογή να αποδεικνύεται η χρησιμότητα του έργου, ως εργαλείο ασφαλούς εξυπηρέτησης και κοινωνικής προόδου.

Ως λογική συνέπεια των παραπάνω, η συμπύκνωση της κοινωνικής ευθύνης της εταιρείας στη φράση «Μέσα στην κοινωνία, από την κοινωνία, για την κοινωνία», προσδιορίζει και το πρίσμα υπό το οποίο η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. αντιμετωπίζει τις ηθικές της υποχρεώσεις απέναντι στο σύνολο. Η φιλοσοφία αυτή στοχεύει στην εγκαθίδρυση ισχυρών και μακροχρόνιων σχέσεων εμπιστοσύνης με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Ζώντας και λειτουργώντας μέσα

σε μία τοπική κοινωνία που αποτελεί τυπικό δείγμα της ελληνικής περιφέρειας, η οποία ζητά εναγωνίως δραστικούς και «νοήμονες» μοχλούς ανάπτυξης με χειροπιαστή παρουσία στο τοπικό γίγνεσθαι, η ανάδοχος της Ζεύξης έχει επιλέξει την πολιτική της εγγύτητας. Τα στελέχη της εταιρείας βιώνουν μία σχέση αμοιβαίας γνωριμίας με τοπικά πρόσωπα και πράγματα, που τη θέτουν σε μία διαρκή διαδικασία (άμεσης ή έμμεσης) κοινωνικής λογοδοσίας, η οποία οφείλει να δικαιώνει τις προσδοκίες που δημιούργησε η κατασκευή του έργου.

Οι τομείς στους οποίους εστιάζουν οι δράσεις ΕΚΕ της εταιρείας είναι:

- Ø Η εξυπηρέτηση των χρηστών της Γέφυρας
- Ø Η διαρκής ανάπτυξη και εξέλιξη του ανθρώπινου δυναμικού
- Ø Η ουσιαστική συμβολή της στον πολλαπλασιασμό των δυνατοτήτων της τοπικής κοινωνίας
- Ø Οι απτές δράσεις για τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος

Η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., θεωρώντας την εταιρία και τους ανθρώπους της ενεργό κομμάτι της κοινωνίας, στην οποία δραστηριοποιείται, αναλαμβάνει την εφαρμογή δράσεων, που απευθύνονται στις ανάγκες των εμπλεκόμενων μερών και αποβλέπουν στη βελτίωση των συνθηκών ή την επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν. Έτσι, γίνεται απόλυτα κατανοητό από την εταιρία, ότι η δέσμευση και η ανταπόκριση στις προσδοκίες των συμμετόχων της, συμβάλλουν ενεργά στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα της και για αυτό το λόγο, δημιούργησε και μια ολοκληρωμένη στρατηγική Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, η οποία και έχει γίνει πλέον αναπόσπαστο κομμάτι τη στρατηγικής της. Για να γίνει σωστή χάραξη της Στρατηγικής για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη, έγινε μια σειρά από ενέργειες, οι οποίες βοήθησαν στον προσδιορισμό των συμμετόχων των ενδιαφερόμενων μερών, την αναγνώριση των αναγκών και τη δυνατότητά της να ανταποκριθεί με αποτελεσματικό και βιώσιμο τρόπο.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της Στρατηγικής Ε.Κ.Ε., αποτελεί η γραμμή της εταιρίας να συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών CO₂ μέσα από επιλογή – για εταιρική χρήση – των αυτοκινήτων με τη μικρότερη εκροή, να συστρατεύεται για τη διαλειτουργικότητα των ηλεκτρονικών διοδίων και να επιλέγει ασφαλιστικά εταίρια, η οποία αφιερώνει το 70% των ερευνητικών της δραστηριοτήτων στη βιώσιμη ανάπτυξη, εστιάζοντας στην παραγωγή νεωτερικών προϊόντων, τα οποία στοχεύουν στη μείωση εκπομπών, τόσο κατά τη διαδικασία της παραγωγής, όσο και κατά τη χρήση τους. Τέλος, η κτηριακή υποδομή της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, είχε ως γνώμονα κατασκευής και

χρήσης, τη λελογισμένη κατανάλωση ενέργειας στην περίοδο εκμετάλλευσης και συντήρησης.

Εκτός από τα παραπάνω μέτρα για την εξοικονόμηση ενέργειας, η εταιρία έχει προχωρήσει και στην υλοποίηση μιας σειράς ενεργειών σε επίπεδο υποδομής και λειτουργίας, για την ολοκληρωμένη επίτευξη της στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών ρύπων σε ετήσια βάση:

- Ø Εισαγωγή πολιτικής απενεργοποίησης ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών συσκευών, όταν δεν χρησιμοποιούνται
- Ø Τοποθέτηση λαμπτήρων χαμηλής κατανάλωσης στο 80% των εγκαταστάσεων
- Ø Περιορισμός των επαγγελματικών πτήσεων στις απαραίτητες
- Ø Εισαγωγή φωτοτυπικών μηχανημάτων, τα οποία λειτουργούν με κωδικούς πρόσβασης.

Τον Ιούνιο του 2008, ξεκίνησε από τη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου «Χαρίλαος Τρικούπης, η πρωτοβουλία της «**Οικο – οδήγησης**», η οποία διήρκησε δέκα (10) ημέρες. Με την πρωτοβουλία αυτή, οι χρήστες της Γέφυρας ενημερώθηκαν με χρηστικά έντυπα, στα οποία αναγράφονταν δέκα (10) απλές συμβουλές, προκειμένου να μειώσουν σημαντικά την εκπομπή των ρύπων όταν οδηγούν.

Οι δέκα αυτές εντολές ήταν:

- 1) **ΝΑΙ** Αλλάζω ταχύτητα στις 2500 στροφές
- 2) **ΟΧΙ** Δεν ανεβοκατεβάζω ταχύτητες χωρίς λόγο
- 3) **ΝΑΙ** Επιβραδύνω ομαλά, αφήνοντας σταδιακά το γκάζι – ιδιαίτερα στις κατηφόρες, επιταχύνω στις ανηφόρες
- 4) **ΟΧΙ** Δεν φρενάρω βίαια, δεν πατάω φρένο απότομα πριν τη στροφή
- 5) **ΝΑΙ** Σβήνω τη μηχανή όταν δεν κινούμε
- 6) **ΟΧΙ** Δεν αφήνω τον κινητήρα να δουλεύει στο ρελαντί άσκοπα
- 7) **ΝΑΙ** Ρυθμίζω τον κλιματισμό στους 23°C
- 8) **ΟΧΙ** Δεν ανοιγοκλείνω άσκοπα το παράθυρο. Δεν βάζω τον κλιματισμό πολύ χαμηλά
- 9) **ΝΑΙ** Ελέγχω την πίεση των ελαστικών συχνά
- 10) **ΟΧΙ** Δεν αφήνω την πίεση στα ελαστικά να πέσει κάτω από 25psi.

Εκτός από το φυλλάδιο αυτό, οι χρήστες της Γέφυρας, είχαν τη δυνατότητα, μέσω του ιστότοπου της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. (www.gefyra.gr), να υπολογίσουν του ρύπους που εξέπεμψαν, βλέποντας έτσι, τη ρύπανση που προκαλούν στο περιβάλλον.

Μετά την επιχειρηματική καμπάνια της «Οικο – Οδήγησης», η Γέφυρα αποφάσισε να υπολογίσει τις εκπομπές ρύπων που εκλύονται κατά τη λειτουργία της Γέφυρας. Στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης στρατηγικής Μείωσης Εκπομπών Ρύπων, η οποία ξεκίνησε στις αρχές του 2009. στο πλαίσιο αυτό, υπολογίσθηκαν όλες οι εκπομπές που εκλύθηκαν από τη ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. το έτος 2008 και στη συνέχεια αντισταθμίσθηκαν με βάση το πρωτόκολλο «Greenhouse Gas» του Παγκόσμιου Επιχειρηματικού Συμβουλίου για την Αειφόρο Ανάπτυξη. Με τη μέθοδο αυτή, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. οδηγείται στην ελαχιστοποίηση του οικολογικού αποτυπώματός της, με την επένδυση των κεφαλαίων σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας σε αναπτυσσόμενες χώρες, βάση του Πρωτοκόλλου του Κιότο¹⁶.

Η αντιστάθμιση αυτή, που πραγματοποιήθηκε, κοστολόγησε κάθε τόνο διοξειδίου του άνθρακα, με συγκεκριμένο **χρηματικό ποσό**. Το ποσό που αντιστοιχεί στους 1700 τόνους CO₂ που εξέπεμψε, σύμφωνα με τις μετρήσεις, η εταιρική λειτουργία της ΓΕΦΥΡΑΣ, επενδύθηκε δια του ελβετικού μη – κερδοσκοπικού οργανισμού «my climate», σε ηλεκτροπαραγωγική μονάδα αεριοποίησης βιομάζας, στην πόλη Μαλαβάλι, της πολιτείας Καρνατάκα της Ινδίας. Όλες οι ενέργειες αυτές, αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα της μεθόδου επιστροφής, της ενέργειας που αναλώθηκε, στο περιβάλλον μέσω έργων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στον αναπτυσσόμενο κόσμο.

Ως μια περιβαλλοντική και υπεύθυνη εταιρία, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. συμμετέχει ενεργά σε δράσεις και ενέργειες για τη διασφάλιση της ποιότητας των οικοσυστημάτων και την προστασία τους. Για το λόγο αυτό, έχει δεσμευτεί για την ανακύκλωση του χαρτιού και των δοχείων μελάνης τα οποία αντικαθιστούνται από καινούρια, καθώς επίσης και για τη μείωση κατανάλωσης χαρτιού και μελανιού, με την εγκατάσταση εξειδικευμένου λογισμικού στους υπολογιστές, το οποίο μειώνει την κατανάλωση και των δύο έως και 50%. Επιπλέον, έχει τοποθετήσει κάδους ανακύκλωσης μπαταριών και το

¹⁶ Το Πρωτόκολλο του Κιότο αποτελεί έναν «οδικό χάρτη», στον οποίο περιλαμβάνονται τα απαραίτητα βήματα για τη μακροπρόθεσμη αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος που προκαλείται λόγω της αύξησης των ανθρωπογενών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Σύμφωνα με αυτό, τα κράτη που το έχουν συνυπογράψει δεσμεύονται να ελαττώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου την πρώτη περίοδο ανάληψης υποχρεώσεων (2008-2012) κατά ένα συγκεκριμένο στόχο σε σχέση με τις εκπομπές του 1990 (ή του 1995 για ορισμένα αέρια). Αυτό επιχειρείται να γίνει με τον πιο οικονομικά αποδοτικό τρόπο, ώστε να μην επιβαρυνθεί η παγκόσμια οικονομία. Έτσι, το Πρωτόκολλο του Κιότο περιλαμβάνει τρεις ευέλικτους μηχανισμούς:

1. την εμπορία δικαιωμάτων εκπομπών,
2. την κοινή εφαρμογή, και
3. το μηχανισμό καθαρής ανάπτυξης.

ανακυκλώσιμο υλικό παραλαμβάνεται από την εταιρία ανακύκλωσης μπαταριών ΑΦΗΣ¹⁷.

Με τις δράσεις και τις ενέργειές της για την προστασία του περιβάλλοντος, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., είναι υποστηρικτής των τοπικών φορέων προστασίας των οικοσυστημάτων, όπως είναι ο Φορέας Διαχείρισης της Λιμνοθάλασσας του Μεσολογγίου και δράσεις προστασίας άγριων ζώων.

Με βάση τη φιλοσοφία του Ομίλου VINCI, κύριου μέτοχου της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., η οποία στηρίζεται στην αρχή **«Οι μεγαλύτερες επιτυχίες, είναι αυτές που μοιραζόμαστε»**, αναζητούνται συνέργειες με φορείς που προωθούν δράσεις κοινωνικής ευθύνης κοινού ενδιαφέροντος. Επιπλέον κριτήριο συνεργειών, αποτελεί η συμμετοχή φορέων που εκπροσωπούν την ίδια την κοινωνία.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι η πλατφόρμα «KYANH AKTH», η οποία συστάθηκε από τη ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. από κοινού με τους Ναυτικούς Ομίλους Πατρών – Ρίου – Ναυπάκτου – Μεσολογγίου και το Ινστιτούτο Ερευνών «ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ¹⁸», για τη διάσωση των δελφινιών και των χελωνών του Κορινθιακού και του Πατραϊκού Κόλπου. Το αποτέλεσμα, είναι η ώθηση της ίδιας της κοινωνίας να συμμετέχει σε παρόμοιες δράσεις, αφού οργανώνονται με τη σοβαρότητα μιας εμβληματικής επιχείρησης και έχουν εξασφαλισμένη βιωσιμότητα χάρη στην υποστήριξη της εταιρίας αυτής.

Όσον αφορά τη φροντίδα που προσφέρει στους χρήστες της η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., η κοινωνική της ευθύνη ξεκινά από τις συνθήκες οδικής ασφάλειας, την οποία τους εξασφαλίζει και περνά μέσα από το σεβασμό στο περιβάλλον και την ενεργή ανάμιξη στις δράσεις για την προάσπισή του και παίρνει οικονομική μορφή διαμέσου των εκπωπτικών προϊόντων που διατίθενται για τους τοπικούς χρήστες, έστω και αν αυτοί αποτελούν υποσύνολο των χρηστών.

Στο πλαίσιο της Οδικής Ασφάλειας, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. διακρίνεται για τη διαρκώς τελειοποιούμενη φροντίδα της για την ασφαλή διέλευση μέσα από τη διαρκή παρουσία στο πλευρό των χρηστών (εποχούμενες και πεζές περιπόλοι,

¹⁷ Η εταιρεία ΑΦΗΣ ΑΕ ιδρύθηκε τον Μάρτιο του 2004 με σκοπό την οργάνωση συλλογικού συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης φορητών ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών σύμφωνα με τον νόμο 2939/6.8.2001 (ΦΕΚ 179Α). Η ΑΦΗΣ μολονότι ανώνυμη εταιρεία λειτουργεί ως μη κερδοσκοπικός οργανισμός που στοχεύει στην καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των εισφορών που διαθέτουν οι εισαγωγείς μπαταριών προκειμένου να επιτευχθούν οι εθνικοί στόχοι της ανακύκλωσης.

Η εταιρεία είναι ο εγκεκριμένος φορέας που έχει εγκριθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ με την υπ' αριθμόν 106155/7.7.2004 απόφαση του Υπουργού (ΦΕΚ 1056B/14.7.2004) για την ανακύκλωση των φορητών μπαταριών στην χώρα μας.

¹⁸ Το Αρχιπέλαγος, Ινστιτούτο Θαλάσσιας Προστασίας είναι μία μη-κερδοσκοπική, μη-κυβερνητική περιβαλλοντική οργάνωση, που δραστηριοποιείται από το 1998 σε διάφορες περιοχές των ελληνικών θαλασσών (Ιόνιο Πέλαγος, Κεντρικό Αιγαίο, Λιβυκό Πέλαγος, Ανατολικό Αιγαίο, κα). Από το 2000, το Αρχιπέλαγος διατηρεί κύριες ερευνητικές βάσεις στην Ικαρία και τη Σάμο, ενώ το πεδίο δράσης της Οργάνωσης καλύπτει το σύνολο των ελληνικών θαλασσών και σταδιακά επεκτείνεται στην ευρύτερη περιοχή της ΒΑ Μεσογείου.

τμήμα εξυπηρέτησης πελατών, ηλεκτρονική παρακολούθηση της κυκλοφορίας, προειδοποίηση και παροχή συμβουλών μέσω ηλεκτρονικών πινάκων). Για τη διεύρυνση των δυνατοτήτων της, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. προχωρά σε συνέργειες με φορείς όπως το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς»¹⁹ του οποίου είναι μέλος και αυτοδεσμεύεται για περισσότερες δράσεις ενημέρωσης του κοινού και του προσωπικού της. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η πρόσφατη υπογραφή της Ευρωπαϊκής Χάρτας Οδικής Ασφάλειας²⁰, βάσει της οποίας η εταιρεία δεσμεύεται εθελοντικά για τα παρακάτω σε βάθος χρόνου 3 ετών: Να έχει διαρκή συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» προκειμένου να παρέχει την ενδεδειγμένη ενημέρωση στην τοπική κοινωνία και τα σχολεία, σε μία περιφέρεια όπως η Δυτική Ελλάδα της οποίας το παρόν οδικό δίκτυο θεωρείται πεπαλαιωμένο και ως εκ τούτου επικίνδυνο, πράγμα που οξύνει τα φαινόμενα τροχαίων ατυχημάτων

- ⊗ Να παρουσιάζει σχεδιασμένες δράσεις στο πλαίσιο ενός προγράμματος ενημέρωσης μαθητών, φοιτητών, αγροτών και ηλικιωμένων οδηγών μέσα από τη διανομή τουλάχιστον 20.000 φυλλαδίων.
- ⊗ Να διοργανώνει κάθε τρίμηνο δίωρα σεμινάρια για το προσωπικό της με τη βοήθεια των ειδικών του Ι.Ο.Α.Σ. και να δημοσιεύει άρθρα για την Οδική Ασφάλεια σε κάθε φύλλο του εσωτερικού ενημερωτικού εντύπου «Μία Βόλτα στη Γέφυρα»
- ⊗ Να διανείμει όσα φυλλάδια σχετικά με το θέμα της Οδικής Ασφάλειας της διατεθούν από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών
- ⊗ Να πολλαπλασιάσει τα μηνύματα οδηγικής εγρήγορσης που ήδη μεταδίδονται από τους ηλεκτρονικούς πίνακες της Γέφυρας

Από τις 22 Μαρτίου 2010 στεγάζεται σε χώρο που παραχωρήθηκε στο κτίριο διοίκησης της Γέφυρας, το Παράρτημα Δυτικής Ελλάδας του Ινστιτούτου, καταδεικνύοντας την ανάγκη εντονότερης δραστηριοποίησης σε

¹⁹ Το «Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη & Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων «Πάνος Μυλωνάς»» συστάθηκε στις 12 Μαΐου 2005. Αποτελεί μη κερδοσκοπικό Οργανισμό με ιδρυτικά μέλη του Πανεπιστημιακά Ιδρύματα, Επιχειρηματικούς φορείς, Ελεγκτική Εταιρεία και φυσικά πρόσωπα.

Κύριος σκοπός του Ινστιτούτου είναι η υποστήριξη και προώθηση δραστηριοτήτων σε θέματα τα οποία προάγουν την οδική ασφάλεια, την κυκλοφοριακή αγωγή, τη μελέτη, έρευνα, ενημέρωση και εκπαίδευση στοχεύοντας κατ' εσχόλη στην πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών και των αρμόδιων φορέων σε θέματα ενημέρωσης και προάσπισης της οδικής ασφάλειας αλλά και η παραπέρα ενίσχυση, ενδυνάμωση και στήριξη της πολιτείας στην ανάληψη και τήρηση ουσιαστικών μέτρων και πολιτικών στη χώρα μας σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής, οδικής ασφάλειας και μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, αποτελούν βασικούς στόχους του Ινστιτούτου.

²⁰ Η Ευρωπαϊκή Χάρτα είναι κάτι παραπάνω από από ένα κείμενο πολιτικών κατευθύνσεων. Είναι ένα κάλεσμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ανάληψη συγκεκριμένων δράσεων, για την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους και για να δοθεί βαρύτητα στην αναγκαιότητα της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παίζει σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια που γίνεται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο για να γίνουν οι δρόμοι μας ασφαλέστεροι. Επιθυμία της είναι να δώσει σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (θεσμούς, ενώσεις προσώπων και επιχειρήσεις) τη δυνατότητα ανταλλαγής ιδεών και σχεδίων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, επιτρέποντας έτσι σε όλους να μοιραστούν τις γνώσεις τους, προκειμένου να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια στην Ευρώπη. Η Ευρωπαϊκή Χάρτα Οδικής Ασφάλειας προσφέρει ως ανταποδοτικό όφελος, πανευρωπαϊκή αναγνώριση για τις υπογράφοντες φορείς. Επιπλέον καθιστά αντιληπτές σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τις δράσεις που οι φορείς αυτοί προτίθενται να υλοποιήσουν.

μία περιοχή που συγκαταλέγεται μεταξύ των τριών επικινδυνότερων της Ευρώπης.

Στον τομέα της **Κοινωνικής Αλληλεγγύης** η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. αναπτύσσει δράσεις στο πλαίσιο του διπτύχου «Παιδί – Διαφορετικότητα – Άρση Απομόνωσης» παρέχοντας καίρια οικονομική βοήθεια προς:

- ο Σχολεία και ιδρύματα για παιδιά Μ.Ε.Α. για τη οργάνωση εκπαιδευτικών δράσεων όπως εκθέσεις ζωγραφικής με τα έργα των μαθητών ή παραγωγή θεατρικών παραστάσεων
- ο Στήριξη δράσεων για παιδιά προερχόμενα από κοινωνικές μειονότητες και υποβαθμισμένες συνοικίες των όμορων προς τη Γέφυρα Δήμων
- ο Στήριξη της εκπόνησης μελετών στρατηγικής για την προσβασιμότητα των Α.Μ.Ε.Α.
- ο Ανταπόκριση σε οικονομικές ανάγκες αδυνατούντων ιδρυμάτων που φιλοξενούν ενήλικες με νοητική στέρηση ή αυτιστικά παιδιά ή παιδιά Μ.Ε.Α.
- ο Στήριξη του Παραρτήματος Αχαΐας του Συλλόγου Γυναικών με καρκίνο του μαστού «ΑΛΜΑ ΖΩΗΣ» μέσα από την οικονομική συνεισφορά και την ανάπτυξη επικοινωνιακών δράσεων
- ο Τη διασφάλιση ελεύθερης προσβασιμότητας, μέσω της Γέφυρας «Χαρίλαος Τρικούπης» σε μαθητές του Ειδικού Σχολείου Κωφών – Βαρήκων Πάτρας με προέλευση την Αιτωλοακαρνανία και σε εκπαιδευτές νοηματικής που εργάζονται στη Ναύπακτο (ΑΛΚΥΟΝΗ)
- ο Στήριξη δράσεων για την τρίτη ηλικία (ΚΑΠΗ Αιτωλικού)
- ο Αξιοποίηση της διάθεσης της «εικόνας» της Γέφυρας «Χαρίλαος Τρικούπης» για εμπορικούς σκοπούς τρίτων εταιριών και ως αντάλλαγμα, την απ' ευθείας καταβολή από τους ενδιαφερόμενους οικονομικής ενίσχυσης υπέρ κοινωνικών φορέων της Αχαΐας και της Αιτωλοακαρνανίας.

Ο τομέας της διασφάλισης της εμπιστοσύνης μεταξύ της επιχείρησης, της τοπικής κοινωνίας και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου είναι αυτός που αναδεικνύει την ορθότητα της επιλογής της «πολιτικής της εγγύτητας». Με άξονα την πολιτική αυτή, τα αρμόδια στελέχη της εταιρείας βγαίνουν υποχρεωτικά από το στενό πλαίσιο ενός γραφείου που απλά εξετάζει αιτήματα χορηγιών μέσω απαντητικής αλληλογραφίας και αποστολής επιταγών. Η κοινωνική ευθύνη της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. ξεκινά από την προσωπική γνώση που έχει ή λαμβάνει το στέλεχος που χειρίζεται ένα «φάκελο» μέσα από επί τόπου επισκέψεις, συζητήσεις με εκπροσώπους φορέων και απλούς ενδιαφερόμενους πολίτες αλλά και επαρκή προσωπική έρευνα. Η προσωπική παρουσία και η άμεση επαφή με την εξέλιξη μιας υποστηρικτικής δράσης από την αρχή ως το τέλος της είναι αυτή που διαμορφώνει την κοινή γνώμη έναντι της εταιρείας και

τη σχέση εμπιστοσύνης με το κοινωνικό σύνολο. Η διάρκεια όλων των εν λόγω δράσεων εξαρτάται από την αξιολόγησή τους. Σε περίπτωση που οι δράσεις κρίνονται σοβαρές ως προς τη διαχείρισή τους από τους αρμόδιους φορείς και κοινωνικά αποδοτικές, τότε ανανεώνονται.

Γνώμονας αυτής της πολιτικής είναι η επιλογή στήριξης δράσεων πολιτών που «από το πλεόνασμα της ψυχής τους και το υστέρημα της τσέπης τους» οδηγούν την κοινωνία «ένα βήμα πιο μπροστά». Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το γεγονός ότι το 2007, κατά τη διάρκεια των πυρκαγιών, προκειμένου να συμβάλλει και η ΓΕΦΥΡΑ με τον τρόπο της στην αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης, θεώρησε απαραίτητο να αφήσει ανοιχτό τον Σταθμό των Διοδίων για τη διέλευση όλων των οχημάτων. Κατά τη διάρκεια των ημερών αυτών, πραγματοποιήθηκαν 40.932 δωρεάν διελεύσεις από τη Γέφυρα.

Τον επόμενο χρόνο, το 2008, η εταιρία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., εφάρμοσε ένα πρόγραμμα, για την περιοχή της Ηλείας μετά από τις καταστροφικές πυρκαγιές. Καθώς η εταιρία δραστηριοποιείται στην ευρύτερη περιοχή, όπου αναπτύχθηκε το Ολυμπιακό Ιδεώδες, θεώρησε σωστό να υποστηρίξει την Ολυμπιακή Επιτροπή και το έργο της στην αποκατάσταση του ιερού χώρου της Αρχαίας Ολυμπίας. Για το σκοπό αυτό, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. αποφάσισε, την ημέρα της διέλευσης της ολυμπιακής φλόγας από τη Γέφυρα, να δώσει ένα ευρώ (1€) από κάθε πληρωμή διέλευσης των χρηστών της.

Μία επιπλέον ενέργεια Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, στην οποία η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. δίνει ιδιαίτερη σημασία, είναι η διαβούλευση με ομάδες πολιτών (π.χ. περίοικοι που ενοχλούνται από το θόρυβο των διερχόμενων από τη Γέφυρα οχημάτων) και η συνέπεια έναντι των δεσμεύσεων που αναλαμβάνει η εταιρία (π.χ. τοποθέτηση ηχοπαγίδων και πετασμάτων ηχοπροστασίας), γεγονός που διαμορφώνει θετική αντίληψη για την κοινωνική υπευθυνότητα της εταιρίας και την τήρηση των δεσμεύσεών της.

Η εμπιστοσύνη μεταξύ της επιχείρησης και των εργαζομένων διασφαλίζεται, καταρχήν από την απαρέγκλιτη τήρηση των νόμιμων εργασιακών υποχρεώσεων της εταιρίας. Εκτός αυτού, η εταιρία εξασφαλίζει δωρεάν προϋποθέσεις αυτοβελτίωσης του εργαζομένου, μέσα από την παροχή μαθημάτων ξένων γλωσσών, διευκολύνσεις αδειών και ωραρίων για παρακολούθηση μεταπτυχιακών σπουδών, ενώ χορηγεί κουπόνια εστίασης και πομποδέκτες για τη χρήση αυτοκινητοδρόμων με διόδια. Επιπλέον, ενθαρρύνει τη συμμετοχή τους σε κοινωφελείς οργανώσεις πολιτών, απονέμοντας ετησίως χρηματικά βραβεία σε μία κοινωνική και μια περιβαλλοντική οργάνωση, στην οποία συμμετέχει κάποιος εργαζόμενος, ο οποίος και την προτείνει. Μέσω αυτής της συμμετοχής τους, οι εργαζόμενοι, θέτουν τους ίδιους, όσο και την ίδια την εταιρία, ως παράδειγμα ενεργού κοινωνικού εταίρου. Τέλος, καθώς

μέρος της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης της εταιρίας είναι να προσφέρει ίσες ευκαιρίες στους ανθρώπους που απασχολεί, η συμμετοχή των γυναικών στο ανθρώπινο δυναμικό είναι έντονη, καθώς κατέχει το 51% του συνόλου.

Η διάρκεια όλων αυτών των δράσεων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, εξαρτάται από την αξιολόγησή τους. Σε περίπτωση που οι δράσεις κρίνονται σοβαρές ως προς τη διαχείρισή τους από τους αρμόδιους φορείς και κοινωνικά αποδοτικές, τότε ανανεώνονται. Η κρίση τους συμπίπτει με τη συγκρότηση των ετήσιων προϋπολογισμών στο τέλος κάθε έτους. Το δε ύψος των δαπανών, αγγίζει περίπου το 30% του συνολικού ετήσιου προϋπολογισμού του Γραφείου Επικοινωνίας, στις αρμοδιότητες, του οποίου ανήκει ο τομέας της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης.

Το ευρύτερο κοινωνικό κέρδος που θα μπορούσε να προκύψει από την υιοθέτηση των μεθόδων, των εργαλείων και των καλών πρακτικών της εφαρμογής δράσεων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, όπως αυτές που εφαρμόζει η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., θα ήταν ένα ευρύτερο «μέτωπο» βελτίωσης των κοινωνικών δεδομένων, μεταξύ του κόσμου των επιχειρήσεων και της ίδιας της κοινωνίας. Αυτός είναι και ο στόχος της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., που ζει και λειτουργεί **«Μέσα στην κοινωνία, από την κοινωνία, για την κοινωνία»**. Η υποδοχή που έχει η σχετική «τεχνογνωσία» της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. είναι πολύ ενθαρρυντική, όχι μόνο στο πλαίσιο της τοπικής κοινωνίας, όπου δεν υπάρχουν πολλές επιχειρήσεις με ανάλογη φιλοσοφία, αλλά κυρίως στο εθνικό κέντρο, όπου δρουν οι μεγάλοι εταιρικοί παράγοντες αλλά και οι εξειδικευμένοι παρατηρητές της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης.

6.3.2.ΕΚΕ – Η «ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.» προστατεύει το αρχαίο θέατρο Μακύνειας

Σε απόσταση 6 χλμ. από το Αντίρριο, στο λόφο «Παλιόκαστρο», σώζονται τα ερείπια της αρχαίας Μακύνειας. Η πόλη αυτή, η οποία κατά την αρχαιότητα λόγω της στρατηγικής της θέσης έπαιξε σημαντικό ρόλο, μεταξύ άλλων διέθετε και μικρό θέατρο, το οποίο βρίσκεται εκτός των τειχών στη ΒΑ. πλευρά της. Το θέατρο ήλθε στο φως τη δεκαετία του '80 κατά τη διάρκεια εργασιών καθαρισμού της πόλης από την αρμόδια τότε ΣΤ' Ε.Π.Κ.Α. Πατρών. Πρόκειται για μικρό και ενδιαφέρον θέατρο με ενιαίο τοξοειδές κοίλο, από το οποίο σώζονται 14 σειρές εδωλίων, χωρίς διάζωμα και κλίμακες. Από το θέατρο αυτό μπορεί κανείς να θαυμάσει τον ανοιχτό ορίζοντα προς τον Πατραϊκό και Κορινθιακό κόλπο, τη σύγχρονη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και τα βουνά της Αχαΐας, Παναχαϊκό και Ερύμανθο.

Από τη στιγμή που ήρθε στο φως, εδώ και εικοσιπέντε (25) χρόνια, ο Δήμος Αντιρρίου αλλά και οι δημότες δείχνουν ένα διαρκές ενδιαφέρον για το θέατρο. Το ενδιαφέρον αυτό, είχε σαν αποτέλεσμα να παρθεί η απόφαση από το Δήμο να αφιερώσει το ποσό των 70.000€στις εργασίες αναστήλωσης.

Με αφορμή την εκστρατεία για τη διάσωση του αρχαίου θεάτρου της Μακύνειας, πραγματοποιήθηκε μια ειδική εκδήλωση στο Ίδρυμα «Μιχάλης Κακογιάννης», στην οποία εκφράστηκε κάτι παραπάνω από κοινή βούληση των τριών φορέων που συμάχησαν για να σωθεί ένα κομμάτι πολιτιστικής κληρονομιάς που αγναντεύει τη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, ψηλά από το λόφο Παλιόκαστρο. Η εταιρία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., σε συνεργασία με το Δήμο Αντιρρίου και με το σωματείο «ΔΙΑΖΩΜΑ²¹», στην εκστρατεία για τη διάσωση του αρχαίου θεάτρου της Μακύνειας, δήλωσαν δημόσια τη δέσμευσή τους, να μην σταματήσουν την έμπρακτη συμπόρευση, μέχρι να ανασχεθούν η πορεία φθοράς του εύθρυπτου ψαμμιτόλθου, από τον οποίο κατασκευάστηκε το θέατρο και η προέλαση του γκρεμού, που έχει ήδη «καταπιεί» τη μισή σκηνή του. Η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., συνδράμει στην προσπάθεια αυτή οικονομικά και με άλλα μέσα.

Χαρακτηριστικά ήταν τα λόγια του αντιπροέδρου Δ.Σ. και Διευθύνοντα Συμβούλου της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. , κ. Παναγιώτης Παπανικόλας, για τα συναισθήματα ενός ενεργού πολίτη, που βρέθηκε στο θέατρο της Μακύνειας επισημαίνοντας μεταξύ άλλων : «Ο πολίτης που στάθηκε μπροστά σε ανθρώπους και ψαμμιτόλιθους, το πρωί της 27^{ης} Νοεμβρίου 2010, με θέα μιας γέφυρας στο βάθος και τα μουντά χρώματα της βροχής των καιρών μας ολόγυρα, αυθυποβλήθηκε οριστικά και αμετάκλητα : Η μνήμη γεννάει χρέος και το συναίσθημα ευθύνης γεννάει καθήκον. Τόσο το χρέος, όσο και η ευθύνη, επιβάλλουν ενέργεια. Η συνειδητοποίηση της ευθύνης γίνεται δύναμη αναστροφής μιας δυσμενούς πορείας και δρομολόγησης ενός ευμενούς μέλλοντος..... Ο πολίτης, που έτσι σκέπτεται και πράττει, λέγεται ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. και η πορεία του στο χώρο και το χρόνο, προδιαγράφηκε από τους χίλιους που τον έχτισαν και τους εκατό που τον λειτουργούν. Κατέληξε δε ως εξής: «Μικρό θέατρο, μεγάλη υπόθεση η διάσωσή του. δεν προσπαθούμε μόνο να σώσουμε ένα μνημείο. Προσπαθούμε να κρατήσουμε όρθιο αυτό που στέκεται ακόμη.

Η εκδήλωση αυτή ολοκληρώθηκε μέσα σε μια συγκινητική ατμόσφαιρα που δημιούργησε η προβολή του βίντεο με την ηθοποιό Μαρία Ναυπλιώτου, το οποίο παρήγαγε για την προώθηση της καμπάνιας, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.

²¹ ΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ 'ΔΙΑΖΩΜΑ'

Τα αρχαία θέατρα αποτελούν μοναδικά δείγματα εξαιρετικής αρχιτεκτονικής. Είναι κορυφαία επιτεύγματα του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού. Το σωματείο 'ΔΙΑΖΩΜΑ' ασχολείται με την καταγραφή, την αναστήλωση και ανάδειξη των αρχαίων ελληνικών θεάτρων

6.3.3. Αυτό – αξιολόγηση των πρωτοβουλιών Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης της «ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.»

Προκρινόμενου να διασφαλιστεί η άριστη διακυβέρνηση και διαχείριση των δράσεων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης της εταιρίας, στα πλαίσια της αειφόρου ανάπτυξης, συστάθηκε ειδική επιτροπή Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, η οποία αποτελείται από μέλη που αντιπροσωπεύουν τα κύρια Τμήματα της εταιρίας – Οικονομική και Διοικητική Διεύθυνση, Τμήμα Εταιρικής Επικοινωνίας και Αειφόρου Ανάπτυξης, Τμήμα Ανθρωπίνων Πόρων και Τμήμα Marketing. Σκοπός της Επιτροπής, είναι ο καθορισμός των κύριων κινδύνων και ευκαιριών, που προκύπτουν ως αποτέλεσμα της λειτουργίας της γέφυρας, όπως η εφαρμογή των κατάλληλων δράσεων και προγραμμάτων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, τα οποία προσδιορίζονται, εκτιμώνται και αξιολογούνται σε ετήσια βάση.

Για τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής των δεσμεύσεών της απέναντι στα ενδιαφερόμενα μέρη (stakeholders), η εταιρία υποβλήθηκε σε ολοκληρωμένη αξιολόγηση, στα πλαίσια της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Η αυτό – αξιολόγηση στοχεύει στο να επικεντρωθεί η εταιρία σε ενέργειες κοινωνικού και περιβαλλοντικού περιεχομένου, οι οποίες θα αποφέρουν το μέγιστο θετικό αποτέλεσμα, στην εδραίωση των δεσμεύσεών της και της διμερούς επικοινωνίας με τους συμμετόχους. Κατά συνέπεια, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη συστήματος ετήσιας αξιολόγησης, βάση του μοντέλου «EFQM Framework for CSR»²². Το συγκεκριμένο μοντέλο, συνδυάζει τις αρχές του Global Compact²³, προσφέροντας τη δημιουργία μιας υποστηρικτικής δομής για την ενσωμάτωση και αξιολόγηση της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, στα πλαίσια της Επιχειρηματικής Αριστείας²⁴.

²² Το πλαίσιο EFQM για την ΕΚΕ Πρόκειται για ένα αυτόνομο πλαίσιο για την ΕΚΕ. Είναι εύκολο στη χρήση για κάθε οργανισμό, ακόμη και για οργανώσεις πλήρως εξοικειωμένοι με το EFQM Excellence Model. Επίσης, το Πλαίσιο βασίζεται στην υπάρχουσα και αποδεδειγμένη επιτυχή Excellence Model, η οργάνωση μπορεί να είναι σίγουρη ότι η υλοποίηση αυτού του πλαισίου θα της επιτρέψει να υπερεί στην ΕΚΕ. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί σε συνδυασμό με την Excellence Model. Οι οργανισμοί που χρησιμοποιούν τα EFQM Excellence Model διευθύνουν ήδη την εταιρική κοινωνική ευθύνη σε κάποιο βαθμό. Έχουν ήδη ανακαλύψει ότι ο τρόπος που αντιμετωπίζουν την ΕΚΕ θέματα είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις επιδόσεις τους. Παρ' όλα αυτά, με τη χρήση Το πλαίσιο αυτό μπορεί να τους βοηθήσει να δημιουργήσουν μια σημαντική ανακάλυψη ΕΚΕ και την επίδοση θα εντοπίσει κενά στα τους τρέχουσα εφαρμογή της ΕΚΕ.

²³ Το Global compact είναι μια στρατηγική πρωτοβουλία της πολιτικής για τις επιχειρήσεις που έχουν δεσμευτεί να ευθυγραμμίσουν τις στρατηγικές τους ενέργειες και με δέκα διεθνώς αποδεκτές αρχές στους τομείς των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, της εργασίας, του περιβάλλοντος και της καταπολέμησης της διαφθοράς. Με αυτόν τον τρόπο, των επιχειρήσεων, ως βασική κινητήρια δύναμη της παγκοσμιοποίησης, μπορούν να εξασφαλίσουν ότι οι αγορές, το εμπόριο, την τεχνολογία και τη χρηματοδότηση εκ των προτέρων με τρόπους που οι οικονομίες και οι κοινωνίες επωφελούνται παντού.

²⁴ Ο θεσμός των Επιπέδων **Επιχειρηματικής Αριστείας** EFQM κατευθύνει με οργανωμένο τρόπο προς την επίτευξη των υψηλότερων επιπέδων Αριστείας, κινητοποιώντας και ενθαρρύνοντας τη συστηματική βελτίωση των επιχειρήσεων. Ταυτόχρονα θέτει ορόσημα και επισημαίνει τη διαρκή πρόοδο και ωριμότητα στους συμμετόχους της επιχείρησης - το

Το Μοντέλο επιμερίζεται σε εννέα κριτήρια, που καλύπτουν δύο βασικές κατηγορίες:

- Ø Στις Δυνάμεις Επίτευξης, οι οποίες επικεντρώνονται στη δέσμευση προς το διάλογο με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- Ø Στα Αποτελέσματα, όπου δύνεται έμφαση στην αντίληψη και απόδοση των επιθυμητών αποτελεσμάτων.

Μέσω αυτού του συστήματος αξιολόγησης, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. είναι σε θέση να προσδιορίζει τις σχετικές με την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη, υπάρχουσες ενάρξεις, τις δυνατές περιοχές και τις περιοχές προς βελτίωση, αλλά το πιο σημαντικό από όλα, είναι ότι μπορεί να υλοποιεί όλη αυτή τη διαδικασία, βάση μετρήσιμων αποτελεσμάτων και σε σύγκριση με άλλους οργανισμούς διεθνώς.

6.3.4. Διακρίσεις της «ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.» για την Εταιρική της Υπευθυνότητα

Βραβείο ΟΙΚΟΠΟΛΙΣ 2008

Το συγκεκριμένο βραβείο, απονέμεται στο καλύτερο ετήσιο πρόγραμμα περιβαλλοντικής πολιτικής. Το 2008, δόθηκε στη ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. για την πλατφόρμα διάσωσης των θαλάσσιων θηλαστικών του Πατραϊκού και Κορινθιακού κόλπου «ΚΥΑΝΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ», την οποία απαρτίζουν, πλην της αναδόχου Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, οι Ναυτικοί και Ιστιοπλοϊκοί Όμιλοι Μεσολογγίου, Ναυπάκτου, Πατρών και Ρίου, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Θαλάσσιων Ερευνών «ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ».

Βραβείο Ευαισθησίας σε θέματα Περιβάλλοντος

Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών (ΕΒΕΑ), απένειμε το βραβείο αυτό στη ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. τον Ιούλιο του 2008, για τις περιβαλλοντικές τις πρωτοβουλίες, όπως:

- Ø Η δημιουργία πλατφόρμας «ΚΥΑΝΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ».

προσωπικό, τους προμηθευτές και τους πελάτες, ενώ θέτει στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος τη μάθηση και την εκπαίδευση. Υπάρχουν τρία ξεχωριστά επίπεδα Διάκρισης:

- Δέσμευση στην Επιχειρηματική Αριστεία (Committed to Excellence)
- Αναγνώριση για την Επιχειρηματική Αριστεία (Recognised for Excellence)
- Ευρωπαϊκό Βραβείο Επιχειρηματικής Αριστείας EFQM (EFQM Excellence Award)

- Ø Η συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την οικολογική οδήγηση και την αντιστάθμιση ρύπων αερίων του θερμοκηπίου.
- Ø Η στήριξη στην επιστημονική έρευνα για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Ευρωπαϊκό Βραβείο Αριστείας στην Κατηγορία «Πολυπολιτισμική Επικοινωνία»

Η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. κατέκτησε το χρυσό βραβείο για το πρόγραμμα «Ανθρώπινη Γέφυρα – Σύμβολο Διαπολιτισμικού Διαλόγου». Το πρόγραμμα ξεκίνησε με ανοιχτή εκδήλωση διαλόγου μεταξύ μαθητών, εκπροσώπων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Βουλής των Ελλήνων και της Ελληνικής Κυβέρνησης. Στη συνέχεια, μαθητές από την Αχαΐα και την Αιτωλοακαρνανία, έδωσαν τα χέρια, δημιουργώντας μια ανθρώπινη αλυσίδα πάνω στη γέφυρα, στο μέσον της οποίας είχε τοποθετηθεί μια μεγάλων διαστάσεων σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ετήσιο Επιχειρηματικό Βραβείο Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης του Ινστιτούτου Ανάπτυξης και Επιχειρηματικότητας 2008

Το Ινστιτούτο Ανάπτυξης και Επιχειρηματικότητας, βράβευσε την εταιρία για τις πρωτοβουλίες που είχε λάβει, τόσο για το περιβάλλον όσο και για τις ευπαθείς κοινωνικά ομάδες, ξεχωρίζοντας πως πάντα ο τελικός αποδέκτης των στόχων της είναι η τοπική κοινωνία, μέσα από την οποία δραστηριοποιείται.

CR Index – Χάλκινη Διάκριση

Η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. παρέλαβε το βραβείο Bronze του CR Index, για τις δράσεις και τις ενέργειές της κατά το έτος 2008, στους τομείς περιβάλλον, κοινωνία, αγορά και εργασιακό περιβάλλον. Το CR Index αποτελεί εργαλείο αξιολόγησης και σημείο αναφοράς για τη συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων των επιχειρήσεων στον τομέα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. έχει ως σκοπό τη συνεχή συμμετοχή της στο CR Index, στοχεύοντας στη βέλτιστη επίδοσή της σε κριτήρια Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης.

Βραβείο CEO & CSR 2009

Στα πλαίσια της απονομής των βραβείων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης σε Εταιρίες, Διευθύνοντες Συμβούλους και Διευθυντές ΕΚΕ, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. βραβεύθηκε το 2009, στο πρόσωπο του Υπεύθυνου Εταιρικής Επικοινωνίας και Αειφόρου Ανάπτυξης κ. Γιάννη Φρέρη, στην κατηγορία «Καλύτερος Διευθυντής / Υπεύθυνος ΕΚΕ», για τις πρωτοποριακές δράσεις που εφαρμόζονται στο πλαίσιο της ΕΚΕ της εταιρίας.

Ευρωπαϊκά Βραβεία ΕΚΕ 2009

Η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. συμμετείχε στην τελική φάση των Ευρωπαϊκών Βραβείων ΕΚΕ (European CSR Award) για τις κοινωνικές δράσεις που εφαρμόζει. Ο σκοπός των συγκεκριμένων βραβείων, είναι η προώθηση της έννοιας της ΕΚΕ, βάσει Ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών.

Βραβείο ΟΙΚΟΠΟΛΙΣ 2009

Για δεύτερη συνεχή χρονιά, η εταιρία διακρίθηκε για την περιβαλλοντική της ευαισθησία, ως προς την εφαρμογή του πρωτοποριακού προγράμματος στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών ρύπων και την αντιστάθμισή τους, καθώς και για το πρόγραμμα «Οικο – Οδήγηση».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ «ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ»

Η γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης», από την κατασκευή της ακόμα, τραβούσε τα βλέμματα όλων όσων βρίσκονταν είτε στην πλευρά του Ρίου είτε στο Αντιρρίου. Επτά χρόνια μετά την ολοκλήρωση της, συνεχίζει να προσελκύει το οπτικό ενδιαφέρον όλων, καθώς επίσης έχει γίνει πλέον το αξιοθέατο του Δυτικού Κορινθιακού, αναφέροντάς σε κάθε τουριστικό οδηγό που μιλάει για τη Δυτική Ελλάδα.

Υπάρχουν πολλοί λόγοι και τρόποι για να αξιοποιηθεί τουριστικά, όσο το δυνατόν καλύτερα η τεράστια και θεαματική κατασκευή της γέφυρας «Χαρίλαος Τρικούπης».

Ο όμιλος ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. έχει δημιουργήσει και λειτουργεί ένα εκθεσιακό κέντρο στο Αντίρριο, σε χώρο 420 τετραγωνικών μέτρων, όπου οι επισκέπτες μπορούν να παρακολουθήσουν σε ειδική αίθουσα προβολών 100 θέσεων κινηματογραφημένα στιγμιότυπα από την εξέλιξη των εργασιών, ενώ μια εντυπωσιακή μακέτα 8X3 του έργου, προσφέρει τη δυνατότητα κατανόησης της μεθόδου εκτέλεσής του. Στην αίθουσα της μακέτας δύο οθόνες πλάσματος προβάλλουν βίντεο με στιγμές των εργαζομένων κατά τη διάρκεια διαφορετικών εποχών, που εναλλάχθηκαν από την αρχή της κατασκευής μέχρι σήμερα. Μία πτέρυγα με εικόνες εποχής είναι αφιερωμένη στα μεγάλα έργα του Χαρίλαου Τρικούπη μια άλλη παρουσιάζει μια φωτογραφική ιστορία της ελληνικής και διεθνούς γεφυροποιίας, με χαρακτηριστικά παραδείγματα από την εποχή της αρχαιότητας μέχρι σήμερα. Τέσσερις ηλεκτρονικοί υπολογιστές παρέχουν συνεχή πρόσβαση στην ιστοσελίδα της γέφυρας, www.gefyra.gr, ενώ κυρίαρχο στοιχείο αποτελούν οι φωτογραφίες του Νίκου Δανιηλίδη, στα χρόνια που κύλησαν από το 1997.

Ο χώρος που στήθηκε το εργοτάξιο για την κατασκευή των βάθρων των πυλώνων της γέφυρας, καθώς επίσης και για την κατασκευή του οδοστρώματος, καλύπτει περίπου μια παραλιακή έκταση 310 στρεμμάτων. Η τεράστια αυτή έκταση αν αξιοποιηθεί σωστά, θα μπορούσε να γίνει πόλος έλξης για τους πολίτες όλης της χώρας καθώς και τους τουρίστες που την επισκέπτονται. Η αξιοποίηση αυτή θα μπορούσε να ξεκινήσει με την κατασκευή ενός πολυκαταστήματος, στο οποίο θα περιλαμβάνονται καταστήματα ένδυσης, χώροι εστίασης, χώροι ψυχαγωγίας, κινηματογραφικές αίθουσες, σε μια εκ των οποίων θα μπορεί να προβάλλεται ένα βίντεο σε μορφή 3D στο οποίο θα εμφανίζεται ο Χαρίλαος Τρικούπης να παρουσιάζει τις

προτάσεις και το όραμά του στο κοινοβούλιο και την ιδέα του για τη ζεύξη Ρίου Αντιρρίου, καθώς και όλη την πορεία του σαν πολιτικός. Επίσης στο εμπορικό κέντρο θα συμπεριληφθεί και σουπερ μάρκετ.

Είναι γεγονός ότι ο πατραϊκός κόλπος αποτελεί δίοδο μεταξύ των πελάγων της Ελλάδας, Ιονίου και Αιγαίου, καθώς επίσης και την άμεση επικοινωνία του Αιγαίου με την Ιταλία και την υπόλοιπη Ευρώπη. Πολλοί είναι οι τουρίστες που επιλέγουν ως τρόπο και μέσο των διακοπών τους ιστιοφόρα και σκάφη αναψυχής για να επισκεφτούν την Ελλάδα και τα νησιά του Ιονίου και του Αιγαίου. Έτσι, κυρίως κατά τους θερινούς μήνες, η διέλευση σκαφών αυτών στον πατραϊκό κόλπο αυξάνεται. Για το λόγο αυτό, η κατασκευή μαρίνας και κυματοθραύστη στην περιοχή του Αντιρρίου, θα μπορέσει να παρέχει στους τουρίστες έναν τόπο ανεφοδιασμού καυσίμων και νερού, προφύλαξης από τυχόν κακοκαιρίες και δίνοντάς τους τη δυνατότητα να επισκεφτούν τη μεγαλύτερη καλωδιωτή γέφυρα του Ρίου Αντιρρίου, καθώς και τις γύρω περιοχές. Επιπλέον, θα μπορούν να επισκεφτούν το πολυκατάστημα, στα εστιατόρια του οποίου θα γευτούν τις παραδοσιακές ελληνικές γεύσεις και στο σουπερ μάρκετ για να εφοδιαστούν με προϊόντα για τη συνέχιση του ταξιδιού τους. Η κίνηση αυτή θα προσφέρει εκτός από ανάπτυξη του τουρισμού και οικονομική ανάπτυξη στις περιοχές αυτές.

Η τουριστική ανάπτυξη θα μπορούσε να ενισχυθεί ακόμα περισσότερο με την κατασκευή μιας ξενοδοχειακής μονάδας με μεγάλο αριθμό δωματίων, γήπεδα του τένις και του γκολφ, γυμναστήριο, πισίνες με νεροτσουλήθρες, gourmet εστιατόρια, σαλόνι ομορφιάς και συνεδριακό κέντρο. Μια ακόμα ιδανική κίνηση, θα ήταν η διαμόρφωση και οργάνωση της παραλίας με ομπρέλες, ξαπλώστρες, beach bar και θαλάσσια σπορ, τα οποία θα προσελκύσουν όχι μόνο ξένους τουρίστες, αλλά και έλληνες από άλλες πόλεις. Με τον τρόπο αυτό θα αυξηθούν και οι διελεύσεις τις γέφυρας από τους επισκέπτες της Πελοποννήσου.

Λόγω της μεγάλης και παγκοσμίως γνωστής ελληνικής πολιτιστικής κληρονομιάς, υπάρχει τεράστιο ενδιαφέρον από τους ξένους τουρίστες στο να δουν και να μάθουν για αυτή. Έχοντας ως γνώμονα την ιστορία της χώρας μας, θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένα υπαίθριο αμφιθέατρο, μία μικρότερη Επίδαυρος, στο οποίο θα ανεβαίνουν αρχαίες παραστάσεις, θα μπορούν να γίνονται οι τοπικές γιορτές, όπως για παράδειγμα η Έξοδος του Μεσολογγίου και η Ναυμαχία της Ναυπάκτου.

Η θέα της γέφυρας μαγεύει κάθε έναν που την αντικρίζει, για το λόγο αυτό θα ήταν ιδανική η κατασκευή ενός Βοτανικού Πάρκου Αναψυχής με μεγάλο δίκτυο πεζόδρομων, ποδηλατοδρομίου και λούνα πάρκ, το οποίο σε συνδυασμό με τη θέα της γέφυρας και της θάλασσας, θα αποτελεί πόλο έλξης, ηρεμίας και

χαλάρωσης μακριά από τον θόρυβο της πόλης. Η κατασκευή μιας καφετέριας στην κορυφή του πυλώνα που βρίσκεται στην πλευρά του Αντιρρίου, θα τραβούσε το ενδιαφέρον των επισκεπτών, λόγω της θέσης της και της θέας που θα παρέχει και στην οποία θα έχουν τη δυνατότητα με ειδικά τηλεσκόπια την παροχή εικονικού ταξιδιού στο χρόνο με οράματα από τις σκηνές πέρα και κάτω. Θα μπορούν να δουν σε πραγματικό χρόνο τις απόψεις καθώς και το παρελθόν και το μέλλον, με τη μέρα και τη νύχτα.

Παράλληλα, ένα ακόμα βήμα είναι η ανάπτυξη τακτικής συγκοινωνίας μεταξύ του πάρκου και των του έργου, γύρω αστικών περιοχών (Ναυπάκτου – Ρίου – Πάτρας), καθώς επίσης η κατασκευή εκθεσιακού κέντρου, στο οποίο θα πραγματοποιούνται γιορτές όλο το χρόνο, με στόχο την προβολή των προϊόντων που παράγονται στη περιφέρεια επίσης συναυλίες και φεστιβάλ, καθώς επίσης θα υπάρχει ειδικός χώρος στον οποίο θα μπορούν οι επισκέπτες να δουν μακέτες από τα μηχανήματα που χρησιμοποιήθηκαν στην κατασκευή της γέφυρας και της ξηράς δεξαμενής στην οποία κατασκευάστηκαν οι βάσεις των πυλώνων, όπως και φωτογραφικό υλικό από το πριν και το μετά του χώρου του πρώην εργοταξίου.

Μετά την κατασκευή της γέφυρας, το ανάγλυφο του πυθμένα αλλάξε μένα, το οποίο όμως δεν αλλάζει τη στατικότητα της, αλλά δημιουργεί ένα νέο υποθαλάσσιο σύστημα το οποίο αξίζει να μελετηθεί. Για το λόγο αυτό, προτείνεται η λειτουργία ενός υποθαλάσσιου παρατηρητηρίου, με υποβρύχιες κάμερες και αισθητήρες. Οι εικόνες και τα στοιχεία θα μπορούν να μεταδίδονται σε ένα εθνικό Μουσείο του θαλάσσιου περιβάλλοντος της γέφυρας, το οποίο μπορεί να κατασκευαστεί σε εγκαταστάσεις της εταιρίας και να το επισκέπτονται πολίτες, ακόμα και επιστήμονες.

Τέλος, η οργάνωση εκπαιδευτικών προγραμμάτων και εκδρομών στο πάρκο και στο Εθνικό Μουσείο, θα έδιναν στους μαθητές και στους πολίτες μια άλλη διάσταση για την τεράστια κατασκευή της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου, τη γέφυρα που οραματίστηκε ο Χαρίλαος Τρικούπης.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

«Η Γέφυρα Που Χτίσαμε Ανάμεσά Μας»

«Κάποιος «από μέσα» έπρεπε να το πει: Ούτε η Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου, ούτε κανένα άλλο μεγάλο έργο δεν χτίστηκε αποκλειστικά και μόνο από την επιτυχή ζεύξη του σιδήρου με το τσιμέντο. Πολύ πριν από τα μεγάλα έργα, υπήρξαν τα μεγάλα όνειρα. Για να γίνουν αυτά αληθινά, έπρεπε να συναντηθούν τα μικρά όνειρα εκατοντάδων ανθρώπων που τα κουβαλούσαν μαζί τους κάθε μέρα σε ένα εργοτάξιο. Πρώτα έδεναν τα όνειρα μεταξύ τους και μετά τα υλικά. Πρώτα έδεναν οι ζωές και μετά οι ρόλοι και οι ειδικότητες. Παρά τα φαινόμενα, η πρώτη ύλη της Γέφυρας ήταν το Όνειρο. Γνωρίζω έναν Πρωθυπουργό που τον έλεγαν Χαρίλαο, αλλά γνωρίζω και έναν εργάτη με αυτό το όνομα.

Αν λοιπόν μας είδατε συγκινημένους στα εγκαίνια, ίσως να μην ήταν τόσο γιατί ολοκληρώσαμε ένα τεχνολογικό θαύμα, αλλά γιατί ολοκληρώσαμε έναν κύκλο λεπτών, ωρών, ημερών, εβδομάδων, μηνών και χρόνων που έζησαν εμάς τους ίδιους. Αυτές οι υποδιαιρέσεις του χρόνου είναι γεμάτες από φωτογραφίες που κρατάμε είτε στο μυαλό μας, είτε σε κάποιο λεύκωμα, με τη βεβαιότητα ότι οι πιο ωραίες φωτογραφίες της Γέφυρας είναι οι φωτογραφίες των ανθρώπων της γιατί η πιο μεγάλη γέφυρα, είναι αυτή που χτίσαμε ανάμεσά μας.»

Τα παραπάνω λόγια ειπώθηκαν από τον κύριο Γιάννη Φρέρη, Υπεύθυνο Επικοινωνίας της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., ως επίλογος στο βιβλίο Ζεύξη Ρίου Αντιρρίου «Η περιπέτεια μιας γέφυρας» των εκδόσεων Καπόν, τον οποίο και θέλουμε να ευχαριστήσουμε θερμά, ολοκληρώνοντας την εργασία αυτή, για την πολύ σημαντική πληροφόρηση και ενημέρωση που μας προσέφερε.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ζεύξη έργο και ημέρες ανθρώπων (εκδόσεις Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου Φύλλο 08, Απρίλιος 2004)
- Υποδομές των μεταφορών Ν. Αχαΐας (Γεώργιος Κολοβός, εκδόσεις πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα 2005)
- Ζεύξη Ρίου Αντιρρίου «Η περιπέτεια μιας γέφυρας» (εκδόσεις Καπόν)
- «A historic perspective of the CSR movement» - Y. Katsoulakos, D. Zevgolis – White paper, CSR Methology
- Δέσποινα Πολίτου – Έργα συγκοινωνιακής υποδομής – Περιοδικό logistics management 03/06/2010
- Π.Κ. Παπανικόλας Δρ. Πολιτικός Μηχανικός. Τεχνικά γεφύρωσης Ζεύξη Ρίου Αντιρρίου (βιβλιοθήκη Πανεπιστημίου Πατρών) Πάτρα 2005
- Αντώνης Κωστέας, Σιδηραί Γάφυραι (βιβλιοθήκη Πατρών) Πάτρα 2005
- Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου για τη Ζεύξη Ρίου Αντιρρίου (βιβλιοθήκη Πανεπιστημίου Πατρών) Πάτρα 1997
- Αθανάσιος Π. Μπέλλας, Αναπληρωτής καθηγητής στο τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πατρών. Η σημασία της Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου – Αθήνα 2007
- Μάλφας Μ. Κέντρο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Ιονίων Νήσων «Εταιρική κοινωνική ευθύνη» 2008
- Philip Kollter – Εταιρική κοινωνική ευθύνη (Κέρκυρα – economia publishing)
- Εταιρική κοινωνική ευθύνη – Μαρία Βαξεβανίδου, εκδόσεις Σταμούλη
- Πραγράμματα Δημοσίων Σχέσεων – Στρατηγική και Εκτέλεση, Γιώργος Παπατριανταφύλλου
- Πράσινη Βίβλος : Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη
- Οργάνωση και Διοίκηση – Κ. Τζωρτζάκης, Αλεξία Τζωρτζάκη, Αθήνα 1992
- Κατάλογος καλών πρακτικών και δράσεων
- Ε.Κ.Ε. Του Ελληνικού Δικτύου για την Ε.Κ.Ε.
- Μέτοχος και Επενδύσεις – επένδυση στο συλλογικό όφελος, Αφιέρωμα Ε.Κ.Ε. ειδική έκδοση Μάιος 2004
- Χαρίλαος Τρικούπης – Η ζωή και το έργο του, Πουρνάρας Δημήτριος
- Χαρίλαος Τρικούπης – Η ζωή και το έργο του, η Βουλή των Ελλήνων, Αικατερίνη Κεριανού
- Απολογισμός Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου 2008 – 2009
- ΓΕΦΥΡΕΣ – Angia Sassi Perino & Giorgio Faraggiana, εκδόσεις Καρακώστογλου
- Marketing – management- η ελληνική προσέγγιση, Γιάννης Πετρώφ, Τζωρτζάκης Κώστας, Τζωρτζάκη Αλεξία
- Maylor Harvey, Διοίκηση Έργου (Τρίτη αγγλική έκδοση), εκδόσεις Κλειδάριθμος
- Διοίκηση – Διαχείριση Έργου, Δημητριάδης Α., εκδόσεις Νέων Τεχνολογιών 2005
- Bruke Rogy, Διαχείριση Έργου – Τεχνικές Σχεδιασμού και Ελέγχου, εκδόσεις Κριτική 2002

Εφημερίδες –περιοδικά

- Εφημερίδα «Τα Νέα» 22/04/2004 – 26/05/2001
- Εφημερίδα «Εξπρές» ένθετο Πάτρα – Δυτική Ελλάδα 06/03
- Εφημερίδα «Η Αξία» 05/04/2003
- Περιοδικό «Γεωτρόπιο» εφημερίδα Ελευθεροτυπίας 02/11/2002
- Περιοδικό «Γαϊόραμα» Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2001
- Ειδική έκδοση «Αχαΐα» της Εφημερίδας «Κέρδος» έτη 97,98,99,00,01,02
- Εφημερίδα «Έθνος της Κυριακής» 21/12/2003
- Travaux No 809 (περιοδικό)
- ENR- Engineering News Record – The top 25 newsmakers 1-8 Ιανουαρίου 2001
- Bridge Design and Engineering issue No 30, 2003
- Civil Engineering – October 2002 – Volume 72 – No 10
- Γνώμη της ΟΚΕ «Η εταιρική κοινωνική ευθύνη» άρθρο 06
- Ηρακλέους Λ (2004) «Η εταιρική κοινωνική ευθύνη» Οικονομικός Ταχυδρόμος 1^η Απριλίου
- Εφημερίδα «Ναυτεμπορική» ειδική έκδοση Εταιρική κοινωνική ευθύνη και εταιρική διακυβέρνηση – Ιούλιος 2006

Ιστοσελίδες

- Ø <http://el.wikipedia.org/wiki>
- Ø www.csreurope.org
- Ø www.acrobaser.gr (φράγματα ολλανδίας)
- Ø www.deltaworks.org
- Ø Ypodomes.blogspot.com
- Ø www.minenv.gr
- Ø www.bridgeweb.com
- Ø www.gefyra.gr
- Ø www.aktor.gr
- Ø www.vinci.com
- Ø www.jpavax.gr
- Ø www.csrhellas.org
- Ø www.ncyclades.gr
- Ø www.diocles.civil.duth.gr
- Ø www.proodeftiki.gr
- Ø www.etae.gr
- Ø <http://ta-nea.dolnet.gr/>
- Ø <http://www3.aegean.gr/enviroment/eda/Envriohelp/greece/bestpractices/iso14001>
- Ø <http://www.qualitynet.gr/displayITM1.asp?ITMID=60885>
- Ø www.eurocharity.org/index.php
- Ø www.accountability21.net/
- Ø Sidirodromikanea.blogspot.com
- Ø http://ec.europa.eu/enterprise/csr/campaign/index_el.htm
- Ø <http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w/articles/economyepix1/17/12/2010/426015>