

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΕΣ ΑΠΟΦΕΙΣ, ΟΧΙ ΑΝΕΥΘΥΝΕΣ ΚΡΑΥΓΕΣ!**

# Χαρακτήρας και προοπτικές Λιμένα Καλαμάτας

**Ο** λιμένας Καλαμάτας είναι χαρακτηρισμένος ως Λιμένας Εθνικής σημασίας και ενταγμένος στο "εκτεταμένο" Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (Comprehensive Trans-European Network - Transport) μαζί με άλλα 19 ελληνικούς και συνολικά 319 ευρωπαϊκούς λιμένες, με κριτήρια ένταξης την υφιστάμενη και δυναμική-προβλεπόμενη κίνηση, τη στρατηγική σημασία της γεωγραφικής θέσης και τον υπάρχοντα ή/και δυνητικό ρόλο τους στο ευρύτερο δίκτυο μεταφορών. Επομένως, ο λιμένας Καλαμάτας, τυπικά και ουσιαστικά αποτελεί λιμένα "πολλαπλών χρήσεων" (multi-purpose) και καλείται να συμμετέχει σε μία υπερτοπική, διαπεριφερειακή και ενδο-μεσογειακή λειτουργία δικτύου συνδυασμένων μεταφορών.

Επομένως, η γεωγραφική θέση του καθιστά δυνητικά τον λιμένα όχι ως «απόληξη», αλλά ως σημαντικό «κόμβο» / ενδιάμεσο hub συνδέσεων με υπερτοπικά και άλλα διεθνή δίκτυα θαλασσίων και συνδυασμένων μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, ο λιμένας Καλαμάτας μπορεί να αποτελέσει κόμβο συγκέντρωσης και περαιτέρω εθνικής και διεθνούς διανομής κίνησης προϊόντων προς/από χώρες της ανατολικής Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής, με τις οποίες υπάρχουν παραδοσιακές εμπορικές σχέσεις (π.χ. Αίγυπτος, Ισραήλ κ.λπ.). Υπάρχει ήδη έντονη κινητικότητα για δημιουργία συνδέσεων από χώρες της Μέσης Ανατολής και προέκτασης ροών από Κασπία και πέραν αυτής χώρας, που αναζητούν κατάλληλη επιλογή λιμένων μεσαίας κλίμακας εισόδου στην Ευρώπη. Υπήρχε ακόμη ενδιαφέρον ακτοπλοϊκής σύνδεσης με λιμένα της Ιταλίας (Κατάνια και Αγκόνα από το 1974 εφημερίδα τα ΝΕΑ).

Ειδικότερα η χερσαία σύνδεση με τον λιμένα της Πάτρας μπορεί να επιφέρει πολλαπλασιαστικά οφέλη: συγκέντρωση εμπορευματικής κίνησης από Ελλάδα και Βαλκάνια αφ' ενός, και από Ιταλία-Κεντρική Ευρώπη (μέσω και Πάτρας) αφ' ετέρου, που δημιουργούν προϋποθέσεις μιας κρίσιμης μάζας φορτίων για την ανάπτυξη μιας τακτικής, αλλά ήπιες εμπορικής κίνησης για το λιμένα.

προοπτική ακτοπλοϊκής κίνησης με την Κρήτη κατά τους τουριστικούς μήνες εναίθετα προς το λιμένα του Πειραιά, προσελκύνοντας ροές τουριστών με ΙΧ από Ευρώπη και Ιταλία μέσω Πάτρας βάσει ενός οργανωμένου ενιαίου τουριστικού προϊόντος «Δυτική Πελοπόννησος-Κρήτη». Αντίστοιχες ροές μπορούν να εμπλουτιστούν με διεθνείς τουριστικές ροές του Μπλέ Διασκόπου, ΠΟΥ ΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΒΟΡΕΙΑ ΙΤΑΛΙΑ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΚΑΛΑΜΑΤΑ.

Δημιουργείται έτσι ένα λιμενικό διπολο συμπληρωματικότητας Πάτρας-Καλαμάτας, με σημαντικές προοπτικές ανατροφοδότησης κίνησης (π.χ. από/προς Κρήτη προς/από Ιταλία και Κεντρική Ευρώπη χωρίς την παράκμηση και επιμήκυνση της διαδρομής μέσω Πειραιά.

Η αναθεώρηση του Master Plan του λιμένα Καλαμάτας επιχειρεί εκ πρώτης όψεως να εντάξει στις μελλοντικές χρήσεις λιμένα και τουριστικές χρήσεις διά της πρόβλεψης θέσεων ελλιμενισμού mega-yacht. Η ένταξη και τουριστικών λιμενικών χρήσεων σε ένα λιμένα "πολλαπλών χρήσεων" είναι κατ' αρχήν θεμιτή, ιδιαίτερα εάν ληφθεί υπόψη η περαιτέρω αναπτυσσόμενη τουριστική δυναμική της δυτικής Πελοποννήσου. Όμως, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή ώστε ο σχεδιασμός ένταξης των τουριστικών χρήσεων να μη δι-



μιουργεί αρνητικές επιπτώσεις στις προοπτικές εμπορευματικής και ακτοπλοϊκής κίνησης του λιμένα.

Η προσεκτική μελέτη του αναθεωρημένου Master Plan αναδεικνύει ότι: Όλες οι αλλαγές σε σχέση με το προηγούμενο Master Plan επικεντρώνονται αποκλειστικά στην υποστήριξη της τουριστικής χρήσης και ειδικότερα της στόθμευσης μεγάλων τουριστικών σκαφών, τόσο στο λιμενικό χώρο όσο και στην κτιριακή υποδομή.

Οι θέσεις ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών δημιουργούν de facto διασκέψεις στις λειτουργίες εξυπηρέτησης των άλλων κατηγοριών πλοίων και αντίστοιχων λιμενικών χρήσεων. Πιο συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπόψη τις διαστάσεις των mega-yacht, για τα οποία προβλέπονται 25 θέσεις στόθμευσης,

ο ελλιμενισμός τους στερεί τον υποτιμώμενο χώρο ελλιγμών άλλων τύπων πλοίων (εμπορικά, κρουαζιερόπλοια, φέρρι) και καθιστά την εξυπηρέτησή τους από δυσχερή έως αδύνατη.

Δημιουργούνται δυσανάλογα προϋποθέσεις προαναπολοτισμού του λιμένα σε υψοδομή στόθμευσης μεγα-yacht.

Ένα λιμένα δεν αποτελεί μία ουδέτερη υποδομή. Με συγκεκριμένα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά, μπορεί να διαφοροποιηθεί ο τρόπος που θα λειτουργεί στο ευρύτερο δίκτυο. Αυτό αποτελεί και ανακείμενο πολιτικής του κάθε λιμένα.

Σχετικές δηλώσεις αρμοδίων τοπικών αρχών περί των αναμενόμενων ωφελειών του λιμένα Καλαμάτας από την μετατροπή του σε κυρίως τουριστικό

λιμένα είναι ενδεικτικές του προσδιορισμού της πολιτικής και προαναπολοτισμού του λιμένα Καλαμάτας με βάση το αναθεωρημένο Master Plan. Όμως, η αύξηση εισόδων και κάποια συνεισφορά στην τοπική οικονομία από την τουριστική χρήση πρέπει να συγκριθούν με τα οφέλη από τη "διαφορετική" λειτουργία ενός λιμένα πολλαπλών χρήσεων που, από την εμπειρία, αναμένονται πολύ περισσότερα και ικανά για δημιουργία πολλαπλασιαστικών ωφελειών. Επιπλέον, σύμφωνα με την εθνική στρατηγική λιμένων του ΥΝΑΝΠ, στη νοσοδοτική Πελοπόννησο ως τουριστικός λιμένας έχει χαρακτηριστεί το λιμένα της Πύλου και συμπληρωματικά θα μπορούσαν να έχουν παρόμοιο ρόλο με ήπιες και χαμηλού κόστους παρεμβάσεις-βελτιώσεις τα λιμένα της Κυπαρισσίας, Κορώνης, Μεθώνης κ.λπ.

Να θυμίσω ότι η Καλαμάτα ως Μητροπολιτικός Δήμος της Μεσοπνίας έχει - εκτός των άλλων - ηθική υποχρέωση να φροντίζει για την επίδραση των όμορων δήμων ώστε να μην επαναληφθούν τα κακώς κείμενα του Αθηνοκεντρικού κράτους.

Υπό την έννοια αυτή θα πρέπει να υποστηρίξει τον Δήμο Μεσοπνίας και από κοινού με την Ένωση Εφορητών την κατασκευή και λειτουργία της μεταλλωρυχίας και πιο σύγχρονης Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού στο ιδιόκτητο οικόπεδο στην Μπαούκα της Μεσοπνίας με δυνατότητα φιλοξενίας και εκπαίδευσης 5.000 φοιτητών.

Επομένως, θα είναι λάθος η πολιτική επικέντρωσης στον τουριστικό χαρακτήρα του λιμένα, που θα τον υποβαθμίσει: από πολλαπλών χρήσεων σε κυρίαρχη τουριστική χρήση από εθνικής σημασίας σε τοπικής σημασίας.

Ενδεχόμενη τέτοια υποβάθμιση του λιμένα θέτει εν αμφισβήτω τη χρησιμότητα της αναβάθμισης της οδικής σύνδεσης της Καλαμάτας με την Πάτρα και επομένως, δημιουργεί κίνδυνος αναθεώρησης της σκοπιμότητας κατασκευής των χερσαίων συνδέσεων της Καλαμάτας ή, ενδεχομένως, υπερογκής αύξησης των διοδίων, καθώς ο λιμένας από υπερτοπικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών θα υποβαθμιστεί σε τερματικό σταθμό σκαφών αναψυχής. Επιπλέον, θα επιφέρει και αντίστοιχη υποβάθμιση και συρρίκνωση υπηρεσιών άμεσα συνδεδεμένων με το λιμένα, όπως εκείνες του Λιμεναρχείου και του Τελωνείου.

Εδώ πρέπει να τονισθεί ότι οι πραγματικές προοπτικές του λιμένα Καλαμάτας συναρτώνται απολύτως με την ολοκλήρωση των αναμενόμενων μεγάλων έργων αναβάθμισης της χερσαίας πρόσδεσης και γεω-στρατηγικών διεργασιών, και όχι υπό τη σημερινή κατάσταση και προσέγγιση «τοπικής σημασίας» μόνο. Η ολοκλήρωση των χερσαίων συνδέσεων θα αποκαλύψει την πραγματική δυναμική του.

Καταλήγοντας, ο λιμένας Καλαμάτας ως λιμένας Εθνικής σημασίας "πολλαπλών χρήσεων, συνδυάζοντας στο μέλλον «στοχευμένη» ακτοπλοία με ήπια -αλλά τακτική- εμπορική κίνηση και, δευτερευόντως θαλάσσιο τουρισμό, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο της περιοχής.

## ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

Ο ρόλος του εθνικού λιμένα της Καλαμάτας σύμφωνα με το Γενικό Πλάνο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Απόφαση 6876/4871 στο ΦΕΚ 128 Α' - 03.07.2008).

Μελέτη του Ινστιτούτου Ναυπηγικών Συγκοινωνικών και Μεταφορικών Εφαρμογών Κ.Μ.Λ.Π Πανεπιστημίου Αιγαίου με θέμα: «Διερεύνηση Σκοπιμότητας & Βιωσιμότητας μιας νέας θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας μετά του λιμένα της Καλαμάτας και της Β. Αφρικής»

Μελέτη Επιτροπής ΟΗΕ για την οικονομική και εμπορική ανάπτυξη της Ευρώπης (Trans European Motor Way and RailWay και Trans Africa Motor and RailWay)

Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών Οκτώβριος του 2003 με θέμα τα Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και το έργο του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα της Ελλάδας και για το ίδιο θέμα : Απόφαση με αριθ. 884/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ στις 7/6/2004

Μελέτη σχετικές με το εμπόριο Ελλάδας & Αραβικών χωρών του Αραβοελληνικού Επιμελητηρίου και του Κέντρου Εταιρικής & Κοινωνικής Ευθύνης στο κλάδο Τροφίμων και Γεωργίας.

Εισηγητικές καθήκοντες ελληνικών πανεπιστημίων στις διμερείς της Μόνιμης Επιτροπής Θεμάτων Χωροταξίας και Πολεοδομικού Σχεδιασμού του ΤΕΕ Πρέβεζα, Γιάννενα, Αγρίνιο και Καλαμάτα.