

ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Απόφαση με βάση επιστημονικά τεκμηριωμένες απόψεις, όχι ανεύθυνες κραυγές!

Από Γιώργο Καραμπάτο

Συντονιστικό Όργανο Παραγωγικών Τάξεων

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 δυνητική-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 συνδυσμένων μεταφορών.

Επομένως, η γεωγραφική θέση του καθιστά δυνητικά το λιμένα όχι ως «απόληξη», αλλά ως σημαντικό «κόμβο» / ενδιάμεσο hub συνδέσεων με υπερτοπικά και άλλα διεθνή δίκτυα θαλασσιών και συνδυσμένων μεταφορών.

Συγκεκριμένα, ο λιμένας Καλαμάτας μπορεί να αποτελέσει κόμβο συγκέντρωσης και περαιτέρω εθνικής και διεθνούς διανομής κινήσης 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 χώρες, που αναζητούν κατάλληλη επιλογή λιμένων μεσάζοντες κλίμακας εισόδου στην Ευρώπη. Υπήρχε ακόμη ενδιαφέρον ακτοπλοϊκής σύνδεσης με λιμάνια της Ιταλίας (Κατάνια και Αγκόνα από το 1974, εφημερίδα τα «ΝΕΑ»).

Ειδικότερα η χερσαία σύνδεση με το λιμένα της Πάτρας μπορεί να επιφέρει πολλαπλασιαστικά οφέλη:

■ **Συγκέντρωση εμπορευματικής κίνησης** από Ελλάδα και Βαλκάνια αφενός, και από Ιταλία-Κεντρική Ευρώπη (μέσω και Πάτρας) αφετέρου, που δημιουργούν προϋποθέσεις μιας κρίσιμης μάζας φορτίων για την ανάπτυξη μιας τακτικής, αλλά ήπιας εμπορικής κίνησης για το λιμάνι

■ **Προοπτική ακτοπλοϊκής σύνδεσης** με την Κρήτη κατά τους τουριστικούς μήνες ενολοκλητικά προς το λιμάνι 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 Μπλε Διαδρόμου, ΠΟΥ ΕΚΤΕΡΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΒΟΡΕΙΑ ΠΑΛΙΑ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΚΑΛΑΜΑΤΑ.

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

Η αναθεώρηση του Master Plan του λιμένα Καλαμάτας χειρίζεται 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 λιμάνι "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 δημιουργεί 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 στάθμευσης μεγάλων τουριστικών σκαφών, τόσο στο λιμενικό χώρο όσο και στην κτηριακή υποδομή

✓ **Οι θέσεις ελλιμενισμού** τουριστικών σκαφών δημιουργούν de facto δυσχέρειες στις λειτουργίες εξυπηρέτησης των άλλων κατηγοριών πλοίων και αντίστοιχων λιμενικών χρήσεων. Συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπόψη τις διαστάσεις των mega-yacht, για τα οποία προβλέπονται 25 θέσεις στάθμευσης, ο ελλιμενισμός τους στερεί τον απαιτούμενο χώρο ελιγμών άλλων τύπων πλοίων (εμπορικά, κρουαζιερόπλοια, φέρρι) και καθιστά την εξυπηρέτησή τους από δυσχερή έως αδύνατη.

✓ **Δημιουργούνται** δυσανάλογα προϋποθέσεις προσανατολισμού του λιμένα σε υποδομή στάθμευσης mega-yacht.

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

Σχετικές δηλώσεις αρμόδιων τοπικών αρχών περί των αναμενόμενων ωφελειών του λιμένα Καλαμάτας από τη μετατροπή του σε κυρίως τουριστικό λιμάνι είναι ενδεικτικές του προσδιορισμού της πολιτικής και προσανατολισμού του λιμένα Καλαμάτας με βάση το αναθεωρημένο Master Plan. Όμως, η αύξηση εσόδων 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 νοτιοδυτική Πελοπόννησο ως τουριστικός λιμένας έχει χαρακτηριστεί το λιμάνι της Πύλου και συμπληρωματικά θα μπορούσαν να έχουν παρόμοιο ρόλο με ήπιες και χαμηλού κόστους παρεμβάσεις-βελτιώσεις τα λιμάνια της Κυπαρισσίας, Κορώνης, Μεθώνης κ.λπ.

Να θυμίσω ότι η Καλαμάτα ως Μητροπολιτικός Δήμος της Μεσσηνίας έχει - εκτός των άλλων - ήθηκη υποχρέωση

να φροντίζει για την επιβίωση των όμορων Δήμων, για να μην επαναληφθούν τα κακώς κείμενα του αθηνοκεντρικού κράτους.

Υπό την έννοια αυτή θα πρέπει να υποστηρίξει το Δήμο Μεσσηνίας και από κοινού με την Ένωση Εφοπλιστών την κατασκευή και λειτουργία της μεγαλύτερης και πιο σύγχρονης Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού στο ιδιόκτητο οικόπεδο στην Μπούκα, 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 αμφιβολώ τη χρησιμότητα της αναβάθμισης της οδικής σύνδεσης της Καλαμάτας με την Πάτρα και, επομένως, δημιουργεί κίνδυνο αναθεώρησης της σκοπιμότητας κατασκευής των χερσαίων συνδέσεων της Καλαμάτας ή, ενδεχομένως, υπέρβασης αύξησης των διοδίων, καθώς ο λιμένας από υπερτοπικό κόμβο συνδυσμένων μεταφορών θα υποβαθμιστεί σε τερματικό σταθμό σκαφών αναρχής.

Επιπλέον, θα επισύρει αντίστοιχη υποβάθμιση και συρρίκνωση υπηρεσιών άμεσα συναρτώμενων 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 πρόσβασης και γειω-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.

Παραπομπές

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

-Μελέτη του Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Συγκοινωνιακών και Μεταφορικών Εφαρμογών Κ.Μ.Α.Ω 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

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

-Εισηγήσεις καθηγητών ελληνικών πανεπιστημίων στις διημερίδες της Μόνιμης Επιτροπής Θεμάτων Χωροταξίας και Πολυεδαμικού Σχεδιασμού του ΤΕΕ, Πρέβεζα, Γιάννενα, Αγρίνιο και Καλαμάτα.

ΔΗΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΗΣ

Επίκουρος καθηγητής του Πανεπιστημίου Κάρντιφ ο Ανδρέας Τσοπανάκης

Επίκουρος καθηγητής του Πανεπιστημίου Κάρντιφ της Ουαλίας στον Τομέα της Χρηματοοικονομικής Επιστήμης εξέλεξε παμψηφεί ο Ανδρέας Τσοπανάκης από τη Μεσσηνία και από την πλευρά του ο Δήμος Μεσσηνίας τον συγχαίρει.

Όπως αναφέρεται σχετικά: «Με χαρά πληροφορηθήκαμε ότι ο Ανδρέας Τσοπανάκης του Γεωργίου και της Σταυρούλας από τη Μεσσηνία εξέλεξε παμψηφεί επίκουρος καθηγητής του Πανεπιστημίου Κάρντιφ της Ουαλίας στον Τομέα της Χρηματοοικονομικής Επιστήμης.

Είναι τιμή για το Δήμο μας η ανάδειξη επιστημόνων του τόπου μας στα ανώτατα ακαδημαϊκά αξιώματα, όπως η πρόσφατη εκλογή του Ανδρέα Τσοπανάκη ως επίκουρου καθηγητή σε ένα εκ των κορυφαίων ερευνητικών πανεπιστημίων της Βρετανίας και η αναγνώριση των ικανοτήτων του σε διεθνές περιβάλλον. Η πρόδοός του καταδεικνύει την αξιοσύνη και την κατάρτισή του.

Τον συγχαίρουμε και του ευχόμαστε και εις ανώτερα».