

## **ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ; ΟΧΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ (Δεκέμβρης 2006)**

Η Ελλάδα στοχεύει να αποτελέσει το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό κέντρο της Μεσογείου και γι' αυτό το λόγο προσπαθεί να προσελκύσει επενδυτές που θα ανακαινίσουν παλιές λιμενικές εγκαταστάσεις, θα δημιουργήσουν καινούριες τη λειτουργία των οποίων στη συνέχεια θα διαχειριστούν. Μέχρι σήμερα έχουν δηλώσει ενδιαφέρον οι: China Shipping, Cosco, Dubai Ports World(DPW) και Hanshin (Κορέα).

Η κατασκευή ενός νέου διαμετακομιστικού σταθμού σχεδιάζεται τώρα στην Κρήτη και ο γεωγραφικά προνομιούχος κόλπος της Μεσσαράς κινδυνεύει να είναι το θύμα του YEN και των ξένων επενδυτών. Τον Σεπτέμβρη του 2006 υπογράφηκε μνημόνιο συνεργασίας για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία του Λιμένα Τυμπακίου από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Μανόλη Κ. Κεφαλογιάννη και τον Υπουργό Ναυτιλιακών Υποθέσεων και Αλιείας της Δημοκρατίας της Κορέας Sung Jin. Το σχεδιαζόμενο λιμάνι αναμένεται να έχει το μέγεθος του Πειραιά, να υποδέχεται πλοία μέχρι τα 10.000 TEU (Twenty foot Equivalent Units, μονάδα η οποία ορίζεται από το μήκος ενός κοντέινερ που είναι 20 πόδια), και να διακινεί 1-2 εκατομμύρια κοντέινερς το χρόνο.

Ένας διαμετακομιστικός σταθμός δεν συγκρίνεται με τα γνωστά μας εμπορικά και τουριστικά λιμάνια που είναι ανοικτά σε όλους και αποφέρουν έσοδα στην τοπική κοινωνία. Αντιθέτως πρόκειται για κλειστή έκταση ειδικού τελωνιακού καθεστώτος, όπου εμπορεύματα προερχόμενα από τα κοντέινερς, ατελώς μεταφορτώνονται σε μικρότερα πλοία και προωθούνται σε άλλους προορισμούς. Η όλη διαδικασία μεταφράζεται σε μεγάλα κέρδη για τους επενδυτές και διαχειριστές που καθόλου δεν ενδιαφέρονται για το συμφέρον και την ανάπτυξη της φιλοξενούσας το λιμάνι περιοχής. Η δημιουργία των απαιτούμενων υποδομών δεν βαρύνει τους επενδυτές αλλά την Ελλάδα, καθώς τα διαμετακομιστικά λιμάνια λειτουργούν σύμφωνα με "landlord model" (ειδικό καθεστώς ιδιοκτησίας για τους επενδυτές) όπου η φιλοξενούσα χώρα παραχωρεί την χρήση της απαιτούμενης γης στους επενδυτές.

**Οι υποσχέσεις που, ανεπίσημα και ατεκμηρίωτα, κυκλοφορούν στις εφημερίδες και τα ΜΜΕ αποτελούν κενή λόγου προπαγάνδα και δεν πρόκειται σε καμία περίπτωση να τηρηθούν.**

**Ο διαμετακομιστικός σταθμός δεν βελτιώνει τα έσοδα και δε συντελεί στην ανάπτυξη της Κρήτης.**

Οι υποσχέσεις που ατεκμηρίωτα χαϊδεύουν τα αυτιά των πολιτών αφορούν:

- Στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη της περιοχής
- Σε μεγάλες επενδύσεις από μεγάλες επιχειρήσεις στην περιοχή
- Στη δημιουργία θέσεων εργασίας

**Τι όμως πραγματικά θα συμβεί;**

- Η λειτουργία των σύγχρονων διαμετακομιστικών σταθμών είναι πλήρως αυτοποιημένη. Δημιουργούνται ελάχιστες θέσεις εργασίας και μόνο για αυστηρά εξειδικευμένους εργάτες. Στο Ρότερνταμ, ένα από τα μεγαλύτερα διαμετακομιστικά λιμάνια του κόσμου, απασχολούσε 10.000 άτομα πριν 50 χρόνια. Σήμερα αυτός ο αριθμός έχει μειωθεί δραματικά; τρεις ειδικοί λειτουργούν την κεντρική τεχνική μονάδα και 6-8 εργάτες χρειάζονται για τη μεταφορά των κοντέινερ από ένα πλοίο 8.000TEU.
- Είναι αμφίβολο το εάν ακόμη και η κατασκευή του λιμανιού θα φέρει απασχόληση στην περιοχή. Προκατασκευασμένες μονάδες μπορούν να μεταφερθούν και αυτές με κοντέινερς και μόνο ειδικοί θα χρειαστούν για τη συναρμολόγησή τους. Οι επενδυτές γνωρίζουν καλά ότι ο συμβατικός τρόπος κατασκευής σημαίνει καθυστέρηση πολλών χρόνων ως τη λειτουργία του.
- Όσον αφορά στις μεγάλες επενδύσεις, πρέπει να υπολογίσουμε ότι η Ελλάδα δεν παρέχει φθηνή αγορά εργασίας και ήδη η οικονομία της πλήττεται από την μετανάστευση επιχειρήσεων σε άλλες γείτονες χώρες.
- Η Κορέα έχει εκδηλώσει το ενδιαφέρον της για δημιουργία βιομηχανικών κτιρίων σε επιπλέον γη. Σε αυτή την περίπτωση, το πιθανότερο είναι, οι Κορεάτες να φέρουν το δικό τους εργατικό δυναμικό, ή να απασχολήσουν εργάτες προερχόμενους από οικονομικότερες στην αγορά εργασίας χώρες. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της πόλης Πράτο – πρωτεύουσα της υφαντουργίας στην Ιταλία- όπου οι κινέζοι εργάτες εισήλθαν στην παραγωγή υφασμάτων για 2,5 € την ώρα - για 14-16 ώρες εργασίας την ημέρα και η Chinatown γιγαντώνεται στην περιοχή. Και στον αντίποδα, η κατασκευή και λειτουργία του διαμετακομιστικού λιμανιού θα μειώνει, έως την οριστική εξαφάνισή του, τον τουρισμό αρχικά της περιοχής και στη συνέχεια όλου του Νότιου άξονα της Κρήτης. Με την πάροδο του χρόνου οι υφιστάμενες στην τουριστική βιομηχανία θέσεις απασχόλησης θα χαθούν με πρώτο θύμα το γυναικείο εργατικό δυναμικό.
- Το Λιμάνι που σχεδιάζεται δεν θα αποτελέσει "την Πύλη του Νότου" για τη χώρα, αλλά αντίθετα την Πύλη της Κίνας και της Ασιατικής Ηπείρου προς την Ευρώπη και μία βάση για το Ασιατικό εμπόριο. Δεν διευκολύνει καν την διακίνηση των αγροτικών προϊόντων της περιοχής, αφού η θαλάσσια μεταφορά διαρκεί πολύ. Επιπλέον η ετήσια γεωργική παραγωγή της περιοχής δεν είναι από μόνη της αρκετή ώστε να δικαιολογήσει την επαναλειτουργία του στρατιωτικού αερολιμένα του Τυμπακίου. Το κόστος δε της εναέριας μεταφοράς προϊόντων είναι απαγορευτικό για τους παραγωγούς αφού ενώ το λιμενικό τέλος μεταφοράς 1 κιλού ανέρχεται σε 0,10€, το αντίστοιχο αεροπορικό είναι υπερ-δεκαπλάσιο. Η πολιτική, επίσης, χρήση του αερολιμένα, με την εξαφάνιση της περιοχής από το χάρτη των τουριστικών προορισμών, καταλήγει να μην έχει ικανά επιχειρήματα.

**Πολλές είναι και οι οικολογικές επιπτώσεις στην περιοχή από την κατασκευή και λειτουργία ενός διαμετακομιστικού σταθμού.**

- Εξαιρετικά υψηλή είναι η επίδραση στον θαλάσσιο χώρο από τα πλοία μεταφοράς κοντέινερ. Εξαιτίας της αδιάκοπης κυκλοφορίας πλοίων και της συνεχούς μόλυνσης από τα απόβλητα και το πετρέλαιο η θάλασσα του κόλπου θα είναι ακατάλληλη για ψάρεμα και κολύμπι.
- Τα πλοία μεταφοράς κοντέινερς αποτελούν την κύρια πηγή μόλυνσης των θαλασσών. Καίνε πετρέλαιο πλούσιο σε θείο και εκπέμπουν ρύπους που περιέχουν διοξείδιο του θείου 2700 φορές περισσότερο από τα ανώτατα επιτρεπτά όρια. Αυτό προκαλεί αξιοσημείωτη μόλυνση της ατμόσφαιρας στην περιοχή του λιμανιού αυξάνοντας την δημιουργία νεφών και την εμφάνιση όξινων βροχών στην περιοχή και πλήττοντας ανεπαρκώς την υπαίθρια γεωργική παραγωγή. Τα πλοία δεν υπόκεινται σε καμία περιβαλλοντική νομοθεσία για χρήση ειδικών αντιρρυπογόνων φίλτρων. Η ποσότητα πετρελαίου που καταναλώνεται από ένα πλοίο κοντέινερ είναι αντίστοιχη αυτής που μεταφέρεται από ένα τάνκερ.
- Η απορρόφηση ηλεκτρικής ενέργειας από ένα διαμετακομιστικό λιμάνι είναι τεράστια, τη στιγμή που τα ενεργειακά αποθέματα της Κρήτης και της περιοχής δεν επαρκούν για την κάλυψη των υφιστάμενων αναγκών. Η ενδεχόμενη δημιουργία ενεργειακών πάρκων από τους επενδυτές δημιουργεί επιπλέον ζητήματα διαχείρισης και μόλυνσης.  
Η υψηλή κατανάλωση νερού και η αύξηση των υγρών και στερεών αποβλήτων στην περιοχή αποτελούν επίσης επιπτώσεις από τη λειτουργία του σταθμού.
- Όχληση και καταστροφή της παραλίας του Κομμού που αποτελεί μία από τις κυριότερες περιοχές ωτοκίας χελωνών Caretta-Carreta στην Κρήτη, καθώς και η γενικότερη επίδραση στο θαλάσσιο και φυσικό περιβάλλον της περιοχής
- Υψηλός κίνδυνος πρόκλησης οικολογικών ατυχημάτων. (από πετρελαιοκηλίδες, ή από επικίνδυνα φορτία)
- Η περιοχή της Μεσσαράς αντιπροσωπεύει την πλούσια πολιτιστική ιστορία της Κρήτης. Η παγκοσμίως γνωστές ανασκαφές στην περιοχή θα κινδυνέψουν από όξινη βροχή.

**Οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι για την περιοχή έχουν ανυπολόγιστο κόστος που θα βαρύνει αποκλειστικά την Κρήτη και δεν μπορεί να καλυφθεί από κανένα οικονομικό όφελος.**

**Εξίσου σημαντικό είναι και το πλήγμα που θα υποστεί η ποιότητα ζωής για τους κατοίκους της Μεσσαράς.**

- Οι τοπικές αγορές θα κατακλυστούν από φθηνά προϊόντα της Ανατολής, προκαλώντας ανυπολόγιστο πλήγμα και συρρίκνωση της τοπικής οικονομίας.
- Η ασφάλεια των περιοχών γύρω από το λιμάνι θα αποτελέσει έναν ακόμα ζήτημα, καθώς η εγκληματικότητα και η πορνεία θα εξαπλωθεί στην περιοχή.
- Ένα διαμετακομιστικό λιμάνι είναι απίστευτα θορυβώδες. Τα κοντέινερς ακουμπώντας το ένα με το άλλο δημιουργούν συνεχή θόρυβο αντίστοιχο αυτού των εκρήξεων σε λατομεία, που θα είναι αντιληπτή σε απόσταση 10 χιλιομέτρων. Η συνεχής χρήση βαρέων οχημάτων και γερανών θα δημιουργεί επιπλέον ηχορύπανση σε εικοσιτετράωρη βάση.
- Η χρήση των προβολέων είναι προβλεπόμενη σε κάθε διαμετακομιστικό σταθμό και ικανή να φωτίζει ολόκληρη την περιοχή του Τυμπακίου και της Αγίας Γαλήνης μέρα και νύκτα.
- Καθ' όλη τη διάρκεια κατασκευής, ολόκληρη η περιοχή θα επιβαρύνεται από την σκόνη, το θόρυβο και τα μπάτσα.
- Με την απώλεια του μεμονωμένου, εναλλακτικού και ανθρωποκεντρικού τουρισμού της περιοχής, τα μικρά χωριά οι μικρές ταβέρνες και η ξενοδοχειακή υποδομή θα δεχθούν ισχυρό πλήγμα και θα εξαφανιστούν.

**Οι μόνοι που αναμένεται να επωφεληθούν από τη δημιουργία του Διαμετακομιστικού Λιμανιού είναι οι ξένοι επενδυτές και οι εταιρείες διαχείρισης του, κάποιοι Έλληνες αρμόδιοι κρατικοί λειτουργοί που αποσκοπούν σε προσωπικό ή/και πολιτικό όφελος και μερικοί ιδιοκτήτες γης.**

#### **Η ΑΝΤΙΠΡΟΤΑΣΗ !**

Η εναλλακτική προοπτική βιώσιμης ανάπτυξης της Μεσσαράς αποτελεί αντιπρόταση και κίνητρο συζήτησης.

Η αλλαγή της αγροτικής πρακτικής με κατεύθυνση την φιλική προς το περιβάλλον γεωργία, με έμφαση στη μείωση της χρήσης των φυτοφαρμάκων, στη στροφή προς την ποιοτική και ελεγχόμενη γεωργία, στην τυποποίηση και διάθεση των γεωργικών προϊόντων ονομασίας προέλευσης.

Η ήπια και ποιοτική τουριστική ανάπτυξη – χωρίς αντιγραφή των αρνητικών φαινομένων του Βορρά – με σεβασμό στην ταυτότητα της περιοχής, προστατεύοντας, αναδεικνύοντας και προβάλλοντας τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, τον αρχαιολογικό και πολιτιστικό της πλούτο, το φυσικό της κάλλος, την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική της, τη διατροφή και τα προϊόντα της, τις προστατευόμενες -από την Εθνική και Ευρωπαϊκή Νομοθεσία- αρχαιολογικές και περιβαλλοντικές της ζώνες και βελτιώνοντας τελικά την εικόνα και τη φήμη της Κρήτης, του Νότου και της Μεσσαράς.

Εμείς οι Έλληνες και Αλλοδαποί μόνιμοι κάτοικοι της Μεσσαράς, αποφασίσαμε να αντιδράσουμε, να αντιταχθούμε σε κάθε απόπειρα αλλοίωσης και υποβάθμισης τόσο του τόπου όσο και του τρόπου ζωής που επιλέξαμε για μας και τα παιδιά μας,

**ΚΑΙ ΛΕΜΕ ΟΧΙ**

**Καλούμε όποιον συμφωνεί και θέλει να βοηθήσει να έρθει σε επαφή με την**

**ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΤΗΣ ΜΕΣΣΑΡΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**  
**Μέλος του Παγκρήτιου Δικτύου Περιβαλλοντικών Οργανώσεων “ΟικοΚρήτη”**

Δικτυακοί τόποι επικοινωνίας και ενημέρωσης  
[www.ecocrete.gr](http://www.ecocrete.gr)  
[www.no-container-port-in-timbaki.net](http://www.no-container-port-in-timbaki.net)