

Διαμετακομιστικός Σταθμός και Πύλη του Νότου: δύο έργα ανεξάρτητα μεταξύ τους

ΠΟΙΟΙ ΕΙΜΑΣΤΕ

Η Κίνηση Πολιτών Μεσαράς για το Περιβάλλον μέλος του Παγκρήτιου Δικτύου Οικολογικών Οργανώσεων – Οικοκρήτη- δημιουργήθηκε από κατοίκους της Μεσαράς που μας ενώνει:

- η αγάπη για αυτό τον όμορφο και προικισμένο τόπο
- η συνειδητή επιλογή εγκατάστασης, απασχόλησης, δημιουργίας οικογένειας σε αυτό το μέρος της Κρήτης που μας προσφέρει την ποιότητα ζωής που αναζητούμε για μας και τα παιδιά μας και τέλος
- η ανάγκη να συζητάμε και να παρεμβαίνουμε **στα προβλήματα** του τόπου μας, που επηρεάζουν αυτή ακριβώς την ποιότητα ζωής μας.

ΠΩΣ ΕΝΝΟΟΥΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Ο τόπος μας – όπως και κάθε τόπος- χαρακτηρίζεται από εμάς - τους ανθρώπους που τον κατοικούν και τις επαγγελματικές μας δραστηριότητες-, τα προϊόντα που παράγουμε, τις συνήθειες μας , όπως και από την ιστορία του που αποτυπώνεται στο φυσικό του περιβάλλον, στα μνημεία του και στους οικισμούς του. Ανάπτυξη είναι για μας ότι συμβάλλει στη διατήρηση και βελτίωση αυτών των στοιχείων.

ΚΑΙ Ο ΝΟΤΟΣ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ παρά τα προβλήματα που εμφανίζει ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΑΧΑΡΑ!!
Προβλήματα που για χρόνια συντηρήθηκαν από την ανυπαρξία ουσιαστικών υποδομών – Οδικό δίκτυο, ανυπαρξία χωροταξικού σχεδιασμού και σαφών ορίων χρήσης γης, χωρίς υποδομές υγείας, απουσία σχεδιασμού στην διαχείριση αποβλήτων
(**ακόμα και ο Αναπτυξιακός Νόμος αντιμετώπιζε το Νότο με ίδια κριτήρια με το Βορρά.**)

Η επίτευξη βιώσιμης τοπικής ανάπτυξης στην περιοχή μας, περιοχή με εξαιρετικής σημασίας φυσικό και πολιτισμικό κεφάλαιο, απαιτεί στρατηγικό σχεδιασμό με γνώμονα την αρχή της προφύλαξης αυτού πλούτου. Και αυτό πρέπει να το κάνουμε **με τις δικές μας δυνάμεις και τις δικές μας επιλογές.**

Σήμερα, καλλιεργείται η αντίληψη ότι μόνο τα «μεγάλα μεγέθη» επιβιώνουν, ότι κάθε τι μικρό πρέπει να σβήσει. Τα σύνολα των «μικρών» θεωρούνται υπεύθυνα για την αναρχία στο χώρο, για την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, για όλα τα άλυτα προβλήματα του χώρου και της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Ενοχοποιούνται οι «μικροί» για την έλλειψη οργάνωσης και αυθαιρεσίας που συντηρεί αντί να αντιμετωπίζει η πολιτεία και οι τοπικές αρχές, και εξουσιοδοτούνται να την αποκαταστήσουν οι «μεγάλοι» επενδυτές.

Για μας κάθε αναπτυξιακός σχεδιασμός θα πρέπει να προηγείται και όχι να έπεται των σχεδίων και των συμφερόντων των όποιων επενδυτών και με αποκλειστικά κριτήρια την προστασία των φυσικών και ανθρώπινων πόρων των «αναπτυσσόμενων» περιοχών ΚΑΙ ΟΧΙ ΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ.

Μονόδρομος είναι να αρχίσουν να αντιμετωπίζονται επί τέλους όλα τα προβλήματα που έχουν προκύψει από την απουσία ουσιαστικής αναπτυξιακής πολιτικής και την άναρχη ανάπτυξη των τελευταίων δεκαετιών και όχι να αποτελούν αυτά σήμερα το πρόσχημα για «λύσεις» που έρχονται να δώσουν οι “από μηχανής θεοί” Κορεάτες, Κινέζοι, Άραβες, Βέλγοι και Βρετανοί.

Και φθάνουμε στην ανάπτυξη που εικάζεται ότι θα φέρει ο σχεδιαζόμενος διαμετακομιστικός σταθμός στο Τυμπάκι.

Με βασικό κριτήριο ότι η βιώσιμη ανάπτυξη επιδιώκει την προστασία και τη διατήρηση των φυσικών πόρων, που θα εξασφαλίζουν ευημερία, σταθερό εισόδημα, απασχόληση, μόρφωση, υγεία, ποιότητα ζωής, κοινωνικούς δεσμούς συνοχής και προστασία της τοπικής ταυτότητας, **πιστεύουμε** ότι αυτό που διαταράσσει τα παραπάνω δεδομένα και τις σχέσεις τους και δε συνδέεται οργανικά και λειτουργικά μαζί τους, δεν έχει καμία σχέση με την ανάπτυξη που οραματιζόμαστε για τον τόπο μας.

Και αυτό ακριβώς το ζήτημα θέτει η κατασκευή ενός διαμετακομιστικού σταθμού στο Νότο. Ενός έργου που όπως πιστεύουμε θα έχει τεράστιες **μη αναστρέψιμες** συνέπειες στο οικονομικό – κοινωνικό – φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής μας.

Διαμετακομιστικός σταθμός

Ένας διαμετακομιστικός σταθμός δεν συγκρίνεται με τα γνωστά μας εμπορικά-επιβατικά λιμάνια που είναι ανοικτά σε όλους και αποφέρουν έσοδα στην τοπική κοινωνία.

Όπως το εξηγεί και η προμελέτη του ΕΜΠ (σ. 37 ως 39), ο διαμετακομιστικός σταθμός στοχεύει στη μεταφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων, που φθάνουν από την Ασία, από τεράστια πλοία -τα «mother ships»-, σε πιο μικρά πλοία -τα «feeder ships»- που αναλαμβάνουν την τελική διανομή στα Βαλκάνια, στη Μαύρη Θάλασσα και στις άλλες αγορές οι οποίες ενδιαφέρουν τους Ασιάτες επενδυτές.

Για να πειστεί η τοπική κοινωνία, ότι ένα διαμετακομιστικό κέντρο στον κόλπο της Μεσαράς αποτελεί μοναδική ευκαιρία ανάπτυξης για την περιοχή, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ακολουθεί μια «προπαγανδιστική» τακτική: δημιουργώντας και καλλιεργώντας σύγχυση ανάμεσα στο διαμετακομιστικό σταθμό που σχεδιάζει και διαπραγματεύεται με τους ξένους επενδυτές και στο παλιό «όνειρο» των ντόπιων για ένα εμπορικό και επιβατικό λιμάνι – την πολύπαθη μέσα στο χρόνο «Πύλη του Νότου».

Το ΥΕΝ και ο ΟΛΗ δεν χάνουν καμία ευκαιρία να χρησιμοποιήσουν τον όρο «Πύλη του Νότου», εννοώντας το διαμετακομιστικό σταθμό και τίποτα άλλο αφού, όπως επιβεβαιώθηκε ήδη από τον περασμένο Σεπτέμβρη από τον ΟΛΗ, δεν υπάρχει ενδιαφέρον από επενδυτές για άλλο είδος λιμανιού και συμπληρώθηκε από την απάντηση που έδωσε ο κ. Κεφαλογιάννης στις επιφυλάξεις της κας Σχοιναράκη για την σκοπιμότητα ενός έργου που δεν θα περιλαμβάνει τουριστικό ή επιβατικό λιμάνι: «Δεν γίνονται αυτά τα πράγματα, δεν υπάρχει ενδιαφέρον για γραμμές στην Αφρική. Το προσπαθήσαμε με την Αίγυπτο και δεν περπάτησε.»

Ακριβώς αυτή η πρόθεση – η κατασκευή δηλαδή ενός διαμετακομιστικού σταθμού και μόνο αυτή- επιβεβαιώθηκε και τον περασμένο Γενάρη κατά τη συνάντηση των φορέων της περιοχής με τους Καθηγητές του Πολυτεχνείου και τους αντιπροσώπους του ΟΛΗ, και στη συνέχεια και από την “προκαταρκτική εκτίμηση” του ΕΜΠ (σ. 30)

Εμφανίζεται ωστόσο στην εκτίμηση - ως αντισταθμιστικό έργο των συνεπειών ενός διαμετακομιστικού σταθμού στην περιοχή - η δημιουργία ενός εμπορικού-επιβατικού λιμανιού και μαρίνας προκειμένου να αμβλυνθούν τόσο οι αρνητικές επιπτώσεις από το έργο όσο και η αισθητική οπτική του σταθμού από τη μεριά της Αγίας Γαλήνης.

Το ΥΕΝ τρέχει σήμερα τις διαδικασίες (με απευθείας αναθέσεις μελετών, χωρίς την προαπαιτούμενη ενημέρωση των τοπικών κοινωνιών) προκειμένου άμεσα να προχωρήσει στη δημοσίευση πρόσκλησης ενδιαφέροντος προς τους επενδυτές για την κατασκευή-με πλήρη αυτοχρηματοδότηση- του διαμετακομιστικού σταθμού δηλώνοντας ότι η παράλληλη δημιουργία εμπορικού-επιβατικού λιμανιού θα είναι υποχρεωτική δέσμευση για τον επενδυτή, ανεξάρτητα από την βιωσιμότητα ή όχι των υποδομών αυτών.

Μπροστά σε τέτοια σκόπιμη σύγχυση και στην προοπτική ενός δημοψηφίσματος, φοβόμαστε ότι τελικά η τοπική κοινωνία θα κληθεί να δηλώσει ΝΑΙ ή ΟΧΙ χωρίς να έχει ξεκαθαριστεί σε τι ακριβώς θα κληθεί να απαντήσει.

Η ερώτηση σε κάθε περίπτωση πρέπει να είναι αν θέλουμε την κατασκευή ενός διαμετακομιστικού σταθμού στο Τυμπάκι.

Εμείς επιμένουμε να υποστηρίζουμε ότι η δημιουργία ενός διαμετακομιστικού σταθμού από ξένους επενδυτές δεν πρέπει να συνδέεται με το παλιό αίτημα και τη συζήτηση για δημιουργία ενός Εθνικού εμπορευματικού-επιβατικού λιμένα. Την « Πύλη του Νότου» που εννοούν οι Μεσαρίτες και που παραπέμπει σε ένα ανθρωπινό λιμάνι, ανοικτό προς την τοπική κοινωνία, εξυπηρετώντας τις τοπικές δραστηριότητες και ανάγκες.

Πρόκειται για δύο ξεχωριστά ζητήματα προς συζήτηση, δύο διαφορετικά έργα και δύο ξεχωριστές πηγές χρηματοδότησης.

ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

Πολλές τόσο οι περιβαλλοντικές όσο και οι κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις στην περιοχή από την κατασκευή και λειτουργία ενός διαμετακομιστικού σταθμού.

Αντιγράφω μερικά μόνο στοιχεία από την Προκαταρκτική εκτίμηση του ΕΜΠ :

- Το έργο είναι μεγάλης κλίμακας και ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον
- η φέρουσα ικανότητα της περιοχής αναφορικά με τη χρήση φυσικών πόρων (αδρανή υλικά, νερό, ενέργεια) είναι περιορισμένη-σελ45
- Ένα έργο αυτής της κλίμακας, όσο οικονομικά πρόσφορο και αν είναι, θα έχει αναγκαστικά και αναπόφευκτα περιβαλλοντικές επιπτώσεις άλλες αναστρέψιμες και άλλες όχι. –σελ.55
- Εκτός από τις άμεσες επιπτώσεις, ένα έργο αυτής της κλίμακας λειτουργεί και συμβολικά, προσδίδοντας στην περιοχή έναν τελείως διαφορετικό χαρακτήρα. Η χρήση αυτή θα καθορίσει την περιοχή, θα αλλάξει τον περιβαλλοντικό χαρακτήρα της και τον προσφερόμενο τρόπο ανάπτυξής της. – σελ.57

- Θα υπάρξουν σημαντικές αλλαγές στην οικονομική και κοινωνική ζωή της ευρύτερης περιοχής. Ένας εκσυγχρονισμός της ακολουθούμενης μέχρι σήμερα ανάπτυξης θα μπορούσε να εστιάσει σε μια στροφή της γεωργίας προς τα πιστοποιημένα προϊόντα την ολοκληρωμένη αγροτική παραγωγή και την ανάπτυξη ποιοτικότερου τουρισμού με σεβασμό στο τοπίο και καλύτερη αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων της περιοχής. Φαίνεται ότι σημαντικό μέρος της τοπικής κοινωνίας ενδιαφέρεται κυρίως για τέτοιου είδους επενδύσεις που προωθούν προς μια ορθολογικότερη κατεύθυνση την υπάρχουσα ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα. Η τάση αυτή δεν συγκλίνει με τις τάσεις της βιομηχανικής ανάπτυξης λόγω του λιμένα.
σελ 51.
- Αν και , υπό τις κατάλληλες βέβαια προϋποθέσεις, αναμένεται η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, δεν είναι προβλέψιμο αν θα μπορούν να καλυφθούν από “παλαιούς” απασχολούμενους (και εννοούν αυτούς που από το γεωργία και τουρισμό θα χάσουν το εισόδημά τους) που σε πολλές περιπτώσεις είναι άτομα που δεν επιδέχονται επαγγελματικό επαναπροσανατολισμό και κατάρτιση. Θα πρέπει ως εκ τούτου να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στο θέμα της δημιουργούμενης ανεργίας έτσι ώστε να αποφευχθεί η υπονόμευση της κοινωνικής συνοχής της τοπικής κοινότητας.
–σελ 52.

Και μόνο που αναφέρονται αυτές οι συνέπειες, μας αρκεί για να θεωρήσουμε αναγκαία την παύση κάθε συζήτησης για δημιουργία διαμετακομιστικού σταθμού στον κόλπο της Μεσσαράς.

Η Κίνηση Πολιτών Μεσσαράς για το Περιβάλλον από το Δεκέμβρη που ξεκίνησε η δράση της αναφέρθηκε στην απειλούμενη περιβαλλοντική και κοινωνικοοικονομική υποβάθμιση των Νότιων Παράλιων της Κρήτης.

Αναφέρω μερικούς από τους προβληματισμούς μας:

- Τα πλοία μεταφοράς κοντέινερς αποτελούν την κύρια πηγή μόλυνσης των θαλασσών.
- Υψηλός είναι ο κίνδυνος πρόκλησης οικολογικών ατυχημάτων, (από πετρελαιοκηλίδες, ή από επικίνδυνα φορτία), τα οποία δυστυχώς η ζωή μας αποδεικνύει ότι η πρόοδος της επιστήμης, των τεχνολογιών και της νομοθεσίας δεν έχουν αναχαιτίσει.

Σας θυμίζω το ατύχημα που συνέβη στο τέλος Γενάρη στην Αγγλία όπου “σχεδόν 200 τόνοι καυσίμου διέρρευσαν από φορηγό πλοίο, που προσάραξε στο Μπράνσκομπ του Ντέβον, στη νοτιοδυτική Βρετανία, το οποίο έχασε στη θάλασσα περίπου 100 κοντέινερ, προκαλώντας φόβους για ρύπανση. Η ακτοφυλακή ανακοίνωσε πως δύο από τα κοντέινερ, που έπεσαν από το MSC Napoli, περιείχαν «επικίνδυνα υλικά»: αρώματα και οξέα μπαταρίας το ένα, μικρά αποσπώμενα εξαρτήματα αυτοκινήτων, κυρίως αερόσακους, το άλλο.”¹ Και αυτό συνέβη απλά έπειτα από μία καταιγίδα.

Δεν χρειάζεται να σας θυμίσω το πρόσφατο ατύχημα στη ΣΑΝΤΟΠΙΝΗ.

Αλλά και το ακόμη πιο πρόσφατο για την περιοχή μας που συνέβη στα ΚΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ όπου κινδύνεψε χωρίς λόγο όλη η παραλία.

- Η ανάγκη σε ηλεκτρική ενέργεια 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

¹ για την αντιγραφή από δικτυακό τόπο in.gr.

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 που ένα μεγάλο μέρος της είναι ήδη χαρακτηρισμένη και προστατευόμενη από τα δίκτυα βιοτόπων CORINE & NATURA.
- 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. (2 χιλιόμετρα κατά την εκτίμηση του ΕΜΠ - ποιο αισιόδοξο για την ευρύτερη περιοχή αλλά καθοριστικό για το ΤΥΜΠΑΚΙ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ που βρίσκονται εντός των ορίων αυτών.)
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. (Υποκειμενικό ζήτημα της φωτορύπανσης κατά την εκτίμηση του ΕΜΠ)
- Καθ' όλη τη διάρκεια κατασκευής, ολόκληρη η περιοχή θα επιβαρύνεται από την σκόνη, το θόρυβο και τα μπάζα.

Εξίσου σημαντικό πιστεύουμε ότι θα είναι και το πλήγμα που θα υποστεί το εισόδημα αλλά και η ποιότητα ζωής των κατοίκων του Νότου.

- Στο εγκεκριμένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Κρήτης δίδεται έμφαση στην κύρια οικονομική δραστηριότητα της Μεσσαράς που είναι η αγροτική παραγωγή και συμπληρωματικά στον τουρισμό. Η συγκεκριμένη περιοχή χωροθέτησης του λιμανιού χαρακτηρίζεται ως ζώνη Τουριστικής Ανάπτυξης και σε αυτό το πλαίσιο είχε συζητηθεί στο παρελθόν η δημιουργία ενός λιμανιού που θα αποτελούσε την Πύλη του Νότου.
Δεν αναφέρονται ούτε από το ΥΕΝ αλλά ούτε και στην Εκτίμηση του Πολυτεχνείου οι λόγοι για τους οποίους η περιοχή πρέπει σήμερα να μετατραπεί σε Βιομηχανική Ζώνη.
- Με την απώλεια του μεμονωμένου, θεματικού και ανθρωποκεντρικού τουρισμού της περιοχής, τα μικρά χωριά οι μικρές ταβέρνες και η ξενοδοχειακή υποδομή θα δεχθούν ισχυρό πλήγμα.
- Η λειτουργία των σύγχρονων διαμετακομιστικών σταθμών είναι πλήρως αυτοποιημένη. Δημιουργούνται ελάχιστες θέσεις εργασίας και μόνο για αυστηρά εξειδικευμένο προσωπικό και εργάτες. Το Ρότερνταμ, ένα από τα μεγαλύτερα διαμετακομιστικά λιμάνια του κόσμου, απασχολούσε 10.000 άτομα πριν 50 χρόνια. Σήμερα αυτός ο αριθμός έχει μειωθεί δραματικά.
- 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. **Σε κάθε περίπτωση αυτός που πληρώνει ΟΡΙΖΕΙ** και οι επενδυτές γνωρίζουν καλά ότι ο συμβατικός τρόπος κατασκευής σημαίνει καθυστέρηση πολλών χρόνων ως τη λειτουργία του.

- Όσον αφορά στις μεγάλες επενδύσεις που εικάζεται ότι θα πραγματοποιηθούν στην περιοχή, 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.
Επιπλέον θίγεται και υπονομεύεται η λειτουργία των ήδη υπάρχοντων διαμετακομιστικών σταθμών στην Ελλάδα (Πειραιά – Θεσσαλονίκη – Ηράκλειο). Δεν έχει τεκμηριωθεί η ανάγκη δημιουργίας τέταρτου διαμετακομιστικού σταθμού στην Ελλάδα και δεν έχουν θιγεί οι οικονομικές επιπτώσεις για τα παραπάνω λιμάνια που θα έχει η δημιουργία ενός νέου σταθμού.
- 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.
- 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 με άμεσο κίνδυνο οι τοπικές αγορές να 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 από την νέα ομάδα τουριστών (όπως αναφέρει η προκαταρκτική μελέτη του ΕΜΠ) και που είναι τα πληρώματα των πλοίων και οι εμπορικοί επισκέπτες.

Πιστεύουμε ότι τόσο μία πλήρης **Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων** όσο και η Μελέτη Σκοπιμότητας, που επιβάλλεται από την Ελληνική αλλά και την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία να γίνουν προκειμένου να εξεταστούν οι δυσμενείς επιπτώσεις λόγω της μεγάλης κλίμακας έργου, δεν θα μπορέσουν να στηρίξουν την αναγκαιότητα κατασκευής ενός διαμετακομιστικού σταθμού **με οφέλη για την περιοχή και τους κατοίκους**. (Τώρα αν η έγνοια μας είναι οι Επενδυτές

Η Πύλη του Νότου

Εάν πράγματι υπάρχει λόγος για την ανάπτυξη της Νότιας Κρήτης μέσω ενός εμπορικού και επιβατικού λιμανιού, με δεδομένη την αδιαφορία ξένων επενδυτών για τέτοια εγκατάσταση, γιατί δεν προχωράει ο σχεδιασμός αυτός ανεξάρτητα; Γιατί συνδέεται ο σταθμός διαμετακόμισης ασιατικών εμπορευματοκιβωτίων με την κατασκευή της Πύλης του Νότου;

Το εάν θα μπορούσε ένα εμπορικό-επιβατικό λιμάνι να λειτουργήσει αποτελεσματικά, το μέγεθος, η επίδραση στο περιβάλλον, η βιωσιμότητά του θα έπρεπε να εκτιμηθεί από κατάλληλες οικονομοτεχνικές και περιβαλλοντικές μελέτες, ανεξάρτητες αυτών που απαιτούνται για το διαμετακομιστικό σταθμό.

Αφού οι ξένοι επενδυτές δεν ενδιαφέρονται- αλλά θα αναγκασθούν να επιβαρυνθούν με τη δημιουργία του, θα έπρεπε να προωθηθούν οι μελέτες αυτές ξεχωριστά, κάτι που είναι περίπου το αντίθετο από αυτό που έχει γίνει μέχρι τώρα.

Εάν γινόταν μια ουσιαστική συζήτηση για την Πύλη του Νότου θα έπρεπε να εξεταστεί και η χρηματοδότηση αυτού έργου που θα έπρεπε να εξευρεθεί ή-και να προέλθει από το Ελληνικό Κράτος και όχι να βάζουμε άλλους να το κάνουν για μας, προκειμένου να ρίξουμε στάχτη στα μάτια της τοπικής κοινωνίας.

Σκεφτείτε εσείς οι φοιτητές, οι μελλοντικοί μόνιμοι κάτοικοι ή επισκέπτες αυτού του τόπου, αν θέλετε απλώς να τον θυμάστε (και να τον νοσταλγείτε) όπως τον γνωρίσατε παιδιά και νέοι η να τον κληροδοτήσετε αλώβητο στις επόμενες γενιές

Για μας που ήδη ζούμε εδώ ο αναπτυξιακός στόχος της περιοχής πρέπει να είναι η επεξεργασία μιας **νέας προοπτικής για βιώσιμη ανάπτυξη** τόσο στους τομείς της γεωργίας/κτηνοτροφίας/αλιείας όσο και του τουρισμού.

Με προτεραιότητα

1. ΣΤΗΝ Άμεση προώθηση έργων υποδομής (εφαρμογή χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, οδικοί άξονες, διαχείριση αποβλήτων, χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας,) που θα προστατεύουν, θα αναδεικνύουν τη Μεσσαρά και θα δώσουν νέα ώθηση στην αναπτυξιακή προοπτική του Νότου.
2. ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ Προώθηση ισόρροπης και ήπιας αγροτικής ανάπτυξης με έμφαση στη μείωση της χρήσης των φυτοφαρμάκων, στη στροφή προς την ποιοτική και ελεγχόμενη γεωργία, στις βιολογικές καλλιέργειες, στην πιστοποίηση, τυποποίηση και διάθεση των γεωργικών προϊόντων ονομασίας προέλευσης.
3. ΣΤΗΝ 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 ΑΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΚΡΙΝΕΤΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ-ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΟΝ ΝΟΤΟ ΤΟΤΕ ΝΑ ΠΙΕΣΟΥΜΕ ΩΣΤΕ ΝΑ ΠΡΟΧΩΡΗΣΕΙ Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ.

“ Η προστασία του περιβάλλοντος είναι πλέον ζήτημα δημοκρατίας και η συμμετοχή στον αγώνα για τη σωτηρία του είναι καθήκον του πολιτικού συστήματος και κάθε πολίτη που δεν θέλει απλώς να ευημερήσει, αλλά να ευτυχήσει κυνηγώντας το όνειρο ενός καλύτερου και βιώσιμου κόσμου.”

Θα μπορούσε να είναι απόσπασμα από Οικολογικό φυλλάδιο είναι ωστόσο τα λόγια ενός πολιτικού, του Προέδρου της Δημοκρατίας, που ελπίζουμε και σήμερα απαιτούμε, και σεις οι νεώτεροι πρέπει συνεχώς να διεκδικείτε, να αποτελούν το θεμέλιο λίθο στα έργα των πολιτικών.