

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

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 φαίνεται ότι βρήκε μόνο μία « επικοινωνιακή » (να μην πούμε « προπαγανδιστική ») τακτική: να δημιουργήσει και να καλλιεργήσει την 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 ».

Για το σκοπό αυτό, 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 τον περασμένο Σεπτέμβρη από τα χείλια των ανθρώπων του ίδιου του ΟΛΗ, [1] δεν υπάρχει ενδιαφέρον από επενδυτές για άλλο είδος λιμανιού.

Ακριβώς αυτή η πρόθεση – η κατασκευή 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.

Ότι το έργο αφορά σε δημιουργία διαμετακομιστικού σταθμού επιβεβαιώνεται και από την “προκαταρκτική εκτίμηση” του ΕΜΠ (σ. 30). Διαπιστώνουμε ωστόσο, στο ίδιο έγγραφο, ότι μερικοί στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο έχουν αρπάξει την ίδια αρρώστια με το ΥΕΝ και τον ΟΛΗ, αφού ο ίδιος παραπλανητικός όρος « Πύλη του Νότου» κατέληξε περιέργως να χρησιμοποιείται για το έργο με σκοπό να αποπροσανατολιστεί και πάλι η κοινή γνώμη, χωρίς ωστόσο να προσδίδεται στην επιχειρηματολογία το επιστημονικό κύρος που όφειλε να προκαταρκτική εκτίμηση αυτή να έχει αλλά και χωρίς να γίνεται ουσιαστική αναφορά στις επιπτώσεις αυτού του έργου που όφειλε να αξιολογήσει. Η αναφορά στην “Πύλη του Νότου” δεν χρησιμοποιείται ως επιστημονικός ή τεχνικό όρος, αλλά συνειρμικά παραπέμπει στο παλιό όνειρο των Μεσαριτών.

Ακόμα και πρόσφατα [2] η επιθυμία άλλων περιοχών (Καλαμάτας, Χανίων...) για εμπορικό-τουριστικό λιμάνι μεταφράστηκε σε διεκδίκηση από άλλες περιοχές της Ελλάδος του έργου δημιουργίας διαμετακομιστικού σταθμού.

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 Τυμπακί.**

Εμείς επιμένουμε να υποστηρίζουμε ότι η δημιουργία ενός κλειστού διαμετακομιστικού σταθμού από ξένους επενδυτές δεν πρέπει να συνδέεται με το παλιό αίτημα και τη συζήτηση για δημιουργία ενός Εθνικού εμπορευματοκιβωτιο-επιβατικού λιμένα.

**Πρόκειται για δύο ξεχωριστά ζητήματα προς συζήτηση, δύο διαφορετικά έργα και δύο ξεχωριστά κονδύλια χρηματοδότησης.**

### Διαμετακομιστικός σταθμός

Όπως είναι γνωστό, και όπως το εξηγεί 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.

Η σχεδιαζόμενη χρήση του σταθμού του Τυμπακίου εξυπηρετεί αυτόν ακριβώς τον τρόπο μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων και προϊόντων. Το κόστος διαμετακόμισης των Ασιατικών προϊόντων, με τη χρήση του σταθμού του Τυμπακίου, μειώνεται δεδομένου ότι τα mother ships είναι σχεδιασμένα για να εκτελούν διαδρομές παγκόσμιας κλίμακας και δε θα χρειάζεται να χάνουν χρόνο και χρήμα (σε καύσιμα, λιμενικά τέλη) κάνοντας επιπλέον στάσεις και άσκοπες διαδρομές. Στόχος των επενδυτών είναι να μειωθεί η διάρκεια ελλιμενισμού και να κυκλοφορούν όσο πιο γεμάτα γίνεται.

Η μόνη ναυτιλιακή εταιρία που δήλωσε ενδιαφέρον ή, για να το θέσουμε πιο σωστά, που κατέφερε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας να φέρει ως το Τυμπακί πριν από σχεδόν δύο χρόνια είναι η κινεζική China Shipping. (Υπενθυμίζουμε ότι οι Κορεάτες που εμφανίζονται κατά καιρούς στον Κόκκινο Πύργο δεν ανήκουν σε ναυτιλιακή εταιρία, αλλά ενδιαφέρονται στην κατασκευή του έργου και μάλλον στην ανάπτυξη του πληροφορικού συστήματος που απαιτεί το υψηλό επίπεδο αυτοματοποίησης τέτοιου σταθμού). Το Νοέμβρη του 2005 λοιπόν, ο πρόεδρος της China Shipping, κ. Li Kelin, έγραψε χαρακτηριστικά ([3]) ότι ενδιαφερόταν για ένα « transshipment hub » (κόμβο μεταφορτώσεως). Χρησιμοποίησε και την έκφραση « forwarding centre » (διαμετακομιστικό κέντρο). Οι δύο αυτοί όροι δεν παραπέμπουν σε καμία περίπτωση στην « Πύλη του Νότου» που εννοούν οι Μεσαρίτες και δεν αφήνουν περιθώρια συζήτησης για ένα ανθρωπινο λιμάνι, ανοικτό προς την τοπική κοινωνία, εξυπηρετώντας τις τοπικές δραστηριότητες.

**Η αλήθεια είναι, ότι οι επενδυτές δεν έχουν αναφερθεί ποτέ στην τοπική αγροτική παραγωγή, στις τοπικές οικονομικές δραστηριότητες, στην τοπική κοινωνία ή το τοπικό εργατικό δυναμικό:** αλλά αποκλειστικά και μόνο στα ασιατικά εμπορευματοκιβώτια, στα ασιατικά εμπορευματοκιβώτια και στα ασιατικά εμπορευματοκιβώτια. (αλήθεια τι έγιναν οι μελέτες που θα έφερναν οι Κορεάτες μαζί τους τον Ιούνιο, όπως είχε

γραφτεί στον τοπικό τύπο;) Πιθανότατα, ο κ. Li Kelin δεν ξέρει ούτε τι σημαίνουν κάμπος της Μεσαράς, Αγία Γαλήνη, Μάταλα, Φαιστός .....και δεν τον νοιάζει.

### **Η Πύλη του Νότου**

Η δημιουργία της Πύλης του Νότου αποτελεί εντελώς διαφορετικό ζήτημα. Το εάν θα μπορούσε να λειτουργήσει αποτελεσματικά θα έπρεπε να εκτιμηθεί από κατάλληλες οικονομοτεχνικές και περιβαλλοντικές μελέτες, ανεξάρτητες αυτών που απαιτούνται για το διαμετακομιστικό σταθμό.

Αφού οι Ασιάτες επενδυτές δεν ενδιαφέρονται- και δεν προτίθενται γι' αυτό το λόγο- να δώσουν φράγκο για τη δημιουργία εμπορικού και επιβατικού λιμανιού, θα έπρεπε να προωθηθούν οι μελέτες αυτές ξεχωριστά, κάτι που είναι περίπου το αντίθετο από αυτό που έχει γίνει μέχρι τώρα, αφού η προμελέτη που έχουμε λάβει από το ΕΜΠ εντείνει τη σύγχυση ανάμεσα στα δύο σχέδια, προτείνοντας ένα εμπορικό και τουριστικό λιμάνι σαν συμπληρωματικό - και όχι ανεξάρτητο - έργο του διαμετακομιστικού κέντρου.

Εάν γινόταν μια ουσιαστική συζήτηση για την Πύλη του Νότου θα αποκαλυπτόταν ένα μικρό προβληματάκι, που ορισμένοι ίσως προτιμούν να κρατάνε στην σκιά, και που αφορά στη χρηματοδότηση αυτού έργου που θα έπρεπε να εξευρεθεί ή-και να προέλθει από το Ελληνικό Κράτος.

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

Η θέση του ΥΕΝ σχετικά με την δημιουργία ενός εμπορικού και επιβατικού λιμανιού στον Νότο έχει γίνει γνωστή 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. » [4].

### **Μια ακριβή... θεατρική παράσταση**

Όσοι έχουν παρακολουθήσει σε εθνικό επίπεδο το θέμα του διαμετακομιστικού σταθμού Τυμπακίου έχουν παρατηρήσει ότι τα περισσότερα έντυπα [5], θεωρούν το έργο ανενεργό, για διαφορετικούς λόγους. Πρώτα, φαίνεται ότι οι Κινέζοι δεν ενδιαφέρονται για το Τυμπάκι - και, πράγματι, σχεδόν δύο χρόνια έχουν περάσει χωρίς να μας δώσει ο κ. Li Kelin νέα του, αλλά ούτε και να μας εκφράσει το « ισχυρό ενδιαφέρον του ». Στα πλαίσια που ορίζει η παγκοσμιοποιημένη οικονομία, στην οποία όλοι οι παράγοντες αλλάζουν γρήγορα, ο κίνδυνος και κανόνας που ισχύει είναι ότι αυτό που συμφέρει σήμερα το πιθανότερο να μη συμφέρει αύριο, και ότι ο χρόνος είναι χρήμα. Για αυτό και οι επενδυτές δεν φαίνονται διατεθειμένοι να περιμένουν χρόνια στο Τυμπάκι, που θεωρείται ακριβό έργο λόγω των τεχνικών δυσκολιών του, ενώ ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη θα χρειαστούν μικρότερη επένδυση και διευκολύνουν την άμεση διανομή στα Βαλκάνια.

Εξάλλου, φαίνεται ότι ο κ. Κεφαλογιάννης ορκίστηκε τα πάντα λίγο γρήγορα στους Ασιάτες, χωρίς να « θυμηθεί » ότι βρισκόμαστε στην Ευρώπη, στην οποία υπάρχουν κανόνες τόσο σχετικά με το περιβάλλον όσο και με τον ανταγωνισμό. Του το θύμισαν όμως επανειλημμένα δύο Ευρωπαίοι Επίτροποι, η κ. Hübner (τρεις φορές!!!) και η κ. Kroes. Ειδικότερα, είναι ανεπίτρεπτο ένας πολιτικός να « προσφέρει » μια υπόθεση τέτοιου μεγέθους και σημασίας σε οποιονδήποτε επενδυτή της επιλογής του: απαιτείται διεθνής διαγωνισμός. (μήπως όμως θεωρεί ότι και όταν υπάρξει αυτός θα μπορεί να είναι φτωγραφικός;)

Και τελικά η διαδικασία προώθησης κατασκευής του διαμετακομιστικού σταθμού στον κόλπο της Μεσαράς συνεχίζεται από το ΥΕΝ με εξαγγελίες για επιπλέον μελέτες και εν μέσω νέων εξελίξεων στη διεκδίκηση του χώρου εγκατάστασης του από τον ΟΛΗ, χωρίς ωστόσο να έχουν απαντηθεί τα καίρια ερωτήματα:

- Από πού θα προέλθουν οι χρηματοδοτήσεις και για πιο ακριβώς κομμάτι του έργου;
- Ποια είναι η ακριβής χωροθέτηση του διαμετακομιστικού σταθμού και των λειτουργιών του;
- Ποιες ακριβώς λειτουργίες θα εξυπηρετούν οι εγκαταστάσεις του διαμετακομιστικού σταθμού που σχεδιάζεται;
- Με ποιες διαδικασίες και από ποιους θα εκπονηθούν οι απαραίτητες μελέτες; (προχωρά ο ΟΛΗ σε απευθείας αναθέσεις μελετών όπως δημοσιεύθηκε πρόσφατα στην Πατρίδα;)
- Πως θα εξυπηρετηθούν οι ενεργειακές (κύρια σε ρεύμα) ανάγκες του έργου;

Απαντήσεις δεν δίνονται ούτε από τον κ. Κεφαλογιάννη ο οποίος διαμορφώνει το λόγο και την επιχειρηματολογία του ανάλογα με το ακροατήριό του.

Όταν απευθύνεται (από μακριά πάντα) στους ντόπιους, επαναλαμβάνει ότι δεν πρόκειται να γίνει τίποτα χωρίς την πλήρη ενημέρωση και συμφωνία της τοπικής κοινωνίας.

Όταν όμως απευθύνεται από την έδρα του στα εθνικά μέσα και τους τοπικούς φορείς, το ύφος και η μάσκα αλλάζουν, αφού ξαφνικά αναφέρεται στο μέλλον σαν να είναι δεδομένη η υλοποίηση του έργου! Μήπως πιστεύει ο κ. Κεφαλογιάννης ότι η Νότια Κρήτη είναι τόσο υποβαθμισμένη που τα εθνικά ΜΜΕ δεν φτάνουν μέχρι εδώ;

Πρόσφατα μάλιστα ενημέρωσε τον πρωθυπουργό ότι **“μέχρι τον Σεπτέμβριο θα έχει ξεκινήσει η πρώτη φάση, ύψους 500 εκατ. ευρώ, για την ανάπτυξη του λιμένα στο Τυμπάκι Κρήτης, το οποίο θα έχει τη δυνατότητα να λειτουργήσει ως διαμετακομιστικό κέντρο εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία προς λιμάνια της Ευρώπης, της Βορείου Αφρικής καθώς και προς λιμάνια χωρών της Μαύρης θάλασσας”** [7]

Θέλουμε να πιστεύουμε, όπως έχει σχολιαστεί και στις Αθηναϊκές εφημερίδες, ότι οι δραστηριότητες αυτές του κ. Κεφαλογιάννη έχουν μοναδικό σκοπό την βελτίωση της πολιτικής του εικόνας, στην προοπτική των επερχόμενων

εκλογών. Για να παρουσιάσει κάτι θετικό στον απολογισμό του περάσμάτος του από το ΥΕΝ, ο υπουργός στοχεύει, με το επικοινωνιακό επιχείρημα της δήθεν ανάπτυξης, να εμφανιστεί σε τοπικό αλλά και εθνικό επίπεδο σαν ο σωτήρας της δήθεν υποβαθμισμένης Νότιας Κρήτης, ελπίζοντας ότι ο χάρτινος πύργος των υποσχέσεων του δε θα καταρρεύσει πριν τις εκλογές.

Το μονόπρακτο του κ. Κεφαλογιάννη περιλαμβάνει ταξίδια, προμελέτες και περίπου 2-3 επιπλέον εκατομμύρια ευρώ για τις τελικές μελέτες (σύμφωνα με την προκαταρκτική εκτίμηση του ΕΜΠ), σε βάρος πάντα της τσέπης του Έλληνα φορολογούμενου.

***Η θεατρική παράσταση του κ. Κεφαλογιάννη είναι λίγο ακριβή! Πόσα χρήματα τελικά πρέπει να ξοδευτούν για την βελτίωση της εικόνας ενός και μόνο ανθρώπου, ενώ θα μπορούσαν και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ουσιαστική ανάπτυξη και βελτίωση των υποδομών της Νότιας Κρήτης;***

**Πηγές:**

[1] Αντίλαλος 26 Σεπτεμβρίου 2006

[2] Άποψη του Νότου, 10 Ιουλίου 2007

[3] Γράμμα του κ. Li Kelin στο ΥΕΝ 10 Νοεμβρίου 2005 <http://www.egov.yen.gr/media/28654/1110988.doc>

Ιστοσελίδα της China Shipping <http://www.cscl.com.cn/ctrl/news/detail?id=050628091006#>

[4] Πατρίς 6 Νοέμβρη 2006 <http://www.patriss.gr/articles/97090/47199>

[5] ΗΜΕΡΗΣΙΑ “Λιμάνι 800 εκατ. Ευρώ στο Τυμπάκι για τα μάτια του Μ. Κεφαλογιάννη” 22/12/06

<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=4666&subid=2&PubID=272944>

Το Βήμα “ ο κ. Κεφαλογιάννης ναυάγησε στο Τυμπάκι” 06/05/07

[http://www.tovima.dolnet.gr/print\\_article.php?e=B&f=15055&m=A46&AA=1](http://www.tovima.dolnet.gr/print_article.php?e=B&f=15055&m=A46&AA=1)

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ “ Βούλιαξαν τα μεγάλα σχέδια για τα λιμάνια” 20/05/07

[http://www.enet.gr/online/online\\_hprint?id=9756852](http://www.enet.gr/online/online_hprint?id=9756852)

[7] Καθημερινή “ Εργα 2,5δισ. Ευρώ για υποδομές στα λιμάνια” 12/07/07

**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)