

Σταθμός μεταφόρτωσης ασιατικών εμπορευματοκιβωτίων στην Κρήτη Τρεις ενστάσεις και πολλά ερωτηματικά

Του Στέλιου Πλαϊνιώτη

Παρακολουθώντας τον έντονο προβληματισμό που προκαλεί το ενδεχόμενο κατασκευής σταθμού μεταφόρτωσης Ασιατικών εμπορευματοκιβωτίων (containers) στο Τυμπάκι θα ήθελα να εκφράσω και μερικές δικές μου ανησυχίες.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προωθεί διακρατική συμφωνία για την ανάπτυξη στο Τυμπάκι ενός σταθμού ειδικού τελωνειακού καθεστώτος, σε έκταση 8.500 στρεμμάτων και δυνατότητα διακίνησης άνω των δύο εκατομμυρίων εμπορευματοκιβωτίων το χρόνο[1]. Το έργο φιλοδοξεί να αποτελέσει τον βασικό κόμβο του Ασιατικού εμπορίου στα Βαλκάνια, στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Βόρειο Αφρική. Τρεις κολοσσοί του παγκόσμιου εμπορίου πρόκειται να εμπλακούν: η Νότια Κορέα που θα είναι ο ουσιαστικός ιδιοκτήτης του σταθμού και θα χρηματοδοτήσει την κατασκευή του, η αραβική Dubai Ports Worldwide που θα διαχειρίζεται τον σταθμό για λογαριασμό της Νοτίου Κορέας και η Σινική China Shipping Group που θα είναι ο πελάτης του σταθμού. Οι υπεύθυνοι του ΟΛΗ αναφέρονται[1] στη κατασκευή προβλητών 1.200 μέτρων, μόλων μήκους μέχρι και 3.000 μ. και εξωτερικών κρηπιδωμάτων μήκους 4.000 μ. Το βάθος του λιμανιού θα κυμαίνεται από 16 έως 17 μ. Αξίζει να σημειωθεί ότι η κατασκευή ενός συμβατικού λιμένα στην περιοχή της Μεσσαράς αποτελεί πάγιο αίτημα των φορέων της Κρήτης εδώ και πολλά χρόνια, ενώ η κυβέρνηση έχει εξασφαλίσει 2,5 δισ. Ευρώ για την κατασκευή ενός λιμένα Ελληνικών συμφερόντων (Νότια Πύλη της Ευρώπης) από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων[1].

Η αρχική μου ένσταση στο σχέδιο του YEN, αφορά στο γεγονός ότι ο προτεινόμενος σταθμός κλειστού τύπου δεν είναι το έργο που δικαίως επιθυμούν και προτείνουν οι κάτοικοι της Μεσσαράς, δηλαδή η κατασκευή ενός λιμένα που θα εξυπηρετήσει Ελληνικά συμφέροντα, θα αναβαθμίσει το ρόλο του Τυμπακίου σε νότια πύλη της Ευρώπης, θα σέβεται το φυσικό περιβάλλον, θα προάγει τον πολιτισμό της Κρήτης, και θα συμβάλλει στην ισόρροπη ανάπτυξη του νησιού στο σύνολό του. Αντίθετα, το έργο έχει πολύ μεγάλο μέγεθος και εμβέλεια και πρόκειται να ασκήσει τεράστια πίεση στο νησί, με κίνδυνο να χαθεί για πάντα η προοπτική ανάπτυξης μίας Ελληνικών συμφερόντων ναυτιλίας στην Νότια Κρήτη.

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι ενώ το σύνολο των κομμάτων έχει εκφραστεί θετικά στην σημασία της νότιας λιμενικής πύλης, ελάχιστοι πολιτικοί φορείς είναι σε θέση να υποστηρίξουν δημόσια την πρόταση του YEN. Το σχέδιο έχει δημιουργήσει ισχυρό κύμα αντιδράσεων από κατοίκους της Μεσσαράς, της Κρήτης αλλά και από όλο τον κόσμο. Πρωτοφανής για τα δεδομένα της Κρήτης είναι η διαμαρτυρία μέσω του διαδικτύου: Το ελληνικό κείμενο διαμαρτυρίας που έχει συντάξει η Οικολογική Πρωτοβουλία Ηρακλείου[2] προς τον κ. Πρωθυπουργό και διανέμεται μέσω του διαδικτύου έχουν υπογράψει μέχρι στιγμής 1.000 συμπολίτες μας[3] ενώ το αγγλικό κείμενο έχει 3.300[4] υπογραφές διαμαρτυρίας από όλο τον κόσμο.

Τίθεται επίσης το σοβαρό ερώτημα για τον ρόλο της χώρας μας σε ένα τόσο μεγάλο έργο και τον τρόπο με τον οποίο αξιοποιείται η στρατηγική θέση του νησιού. Η κυβέρνηση, ενώ έχει την δυνατότητα να επενδύσει για την ανάπτυξη της Ν. Κρήτης, προτιμάει να δώσει στην Ελλάδα παθητικό ρόλο σε ένα έργο που θα πρωταγωνιστούν ξένοι κολοσσοί (Ν. Κορέα, Ντουμπάι, Κίνα). Όσο για τον ρόλο του YEN, εδώ θυμίζει περισσότερο κτηματομεσίτη παρά σοβαρό στρατηγικό σχεδιαστή.

Η δεύτερη ένστασή μου αφορά στο διαφαινόμενο ισοζύγιο μεταξύ κέρδους και ζημίας. Ας

δούμε πρώτα τα πιθανά οφέλη για την Κρήτη: Οι αρχικές υποσχέσεις του YEN για προσφορά εκατοντάδων θέσεων εργασίας γρήγορα εξανεμίστηκαν από την πρόθεση των τριών κολοσσών να χρησιμοποιήσουν υπερσύγχρονες-αυτοματοποιημένες μονάδες για να μειώσουν το κόστος. Ποιος άλλωστε μπορεί να εγγυηθεί θέσεις εργασίας σε ένα έργο που πρωταγωνιστούν χώρες με φθηνό εργατικό δυναμικό και στο οποίο η χώρα μας έχει τον τέταρτο και ασθενέστερο λόγο; Αλλά και οι μερικές δεκάδες θέσεων που θα δημιουργηθούν από ένα τέτοιο αυτοματοποιημένο σταθμό είναι βέβαιο[5] ότι θα καλυφθούν από εξειδικευμένο προσωπικό που χειρίζεται Η/Υ με ειδικό λογισμικό. Η πολυδιαφημισμένη βελτίωση των υποδομών και του οδικού δικτύου για την λειτουργία της βάσης, ούτως ή άλλως θα αποτελούσε τμήμα των υποδομών για τον ανοικτό λιμένα, το οποίο η βάση υποκαθιστά. Αδυνατώ επίσης να δω προοπτική εξαγωγής προϊόντων μας στην Κίνα, σε μία χώρα με τιμές προϊόντων αρκετά κατώτερες κι' από αυτές στην Ελλάδα. Η φημολογία για χιλιάδες Ασιάτες τουρίστες που θα αποβιβάζονται στο Τυμπάκι από τα containers ή θα επισκέπτονται την Κρήτη για να θαυμάσουν την νέα αποικία στη Μεσόγειο δεν αξίζει ιδιαίτερου σχολιασμού.

Ας δούμε τώρα τις αναμενόμενες ζημιές, τις οποίες θα μπορούσαμε να κατατάξουμε σε πιέσεις που ασκούνται: Α) στην ποιότητα ζωής και το φυσικό περιβάλλον της Κρήτης, Β) στον πολιτισμό της Κρήτης και Γ) στην ανάπτυξη και την οικονομία του νησιού. Οι πιέσεις στον πολιτισμό θα προκύψουν κυρίως από το τον παθητικό και ταπεινωτικό ρόλο της Κρήτης σε ένα τόσο μεγάλο έργο. Οι πιέσεις στο φυσικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής θα προκύψουν από το είδος, το μέγεθος και την εμβέλεια του έργου και από τις περιορισμένες δυνατότητες του νησιού στην διαχείριση υδατικών πόρων, αποβλήτων και στον ενεργειακό σχεδιασμό. Είναι βέβαιο ότι το έργο θα προκαλέσει ηχητική και οπτική όχληση σε όλη την Νότια Κρήτη, καταστροφή του πλούσιου βυθού της Μεσαράς (αλιεία, αρχαιολογικά μνημεία [7]) λόγω της απαραίτητης βυθοκόρησης, θα απειλήσει την χελώνα Caretta-Caretta στον Κομμό[6], θα ρυπάνει τα ύδατα και τις παραλίες σε όλη την Νότια Κρήτη και θα υποβαθμίσει την ποιότητα αέρα σε όλο το νησί. Θέλω να τονίσω την σημασία του τελευταίου, αφού αποτελεί το ερευνητικό μου αντικείμενο. Ήδη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Ε.Ε.) θεωρεί τα πλοία ως την σημαντικότερη πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης (όπως διοξείδιο του θείου που είναι πολύ βλαβερός ρύπος, οξειδία του αζώτου, αιωρούμενα σωματίδια, πτητικές οργανικές ενώσεις κ.α.) στην Ευρώπη[8], με την συνολική εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα από πλοία Ευρωπαϊκής Σημαίας να φτάνει τους 2.000 εκατομμύρια τόνους ετησίως[9]. Στην προσπάθεια μείωσης των ρύπων και του θορύβου στα λιμάνια, η Ε.Ε. προωθεί (Μάιος-06) πολιτική ηλεκτροδότησης από την στεριά των ελλιμενισμένων πλοίων[10]. Η παραπάνω λύση δεν πρόκειται να αποδώσει καρπούς στην περίπτωση μας, αφού απλά θα μεταφέρει το πρόβλημα στους σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής του νησιού οι οποίοι θα πρέπει να επεκταθούν για να ικανοποιήσουν την αυξημένη κατανάλωση ενέργειας.

Ας μην μας διαφεύγει επίσης το στατιστικό ενδεχόμενο σοβαρού ατυχήματος (πετρελαιοκηλίδα, επικίνδυνο φορτίο κλπ) που προκύπτει από τον μεγάλο αριθμό ασιατικών πλοίων/εμπορευματοκιβωτίων που πρόκειται να διακινούνται στον τόπο μας.

Οι αρνητικές επιπτώσεις του σταθμού στις επενδύσεις, στην ανάπτυξη και στην οικονομία της Κρήτης θα προκύψουν από όλες τις παραπάνω πιέσεις, αφού η οικονομία του νησιού ήταν πάντοτε συνδεδεμένη με τον φυσικό πλούτο και τον πολιτισμό της Κρήτης, από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα.

Το προσδοκώμενο όφελος λοιπόν στον τόπο μας είναι μικρό ενώ η ζημία θα είναι πολύ μεγάλη. Πιστεύω ότι η οικονομία της Κρήτης πλήττεται και μόνο που το συζητάμε, π.χ. με μείωση της αξίας της γης και των επενδύσεων στο νησί από το ενδεχόμενο κατασκευής της Ασιατικής βάσης.

Η τρίτη ένστασή αφορά στον τρόπο με τον οποίο το YEN προωθεί το σχέδιο. Χωρίς δημοκρατικότητα, με ελάχιστη επίσημη ενημέρωση, με παραπλανητική προπαγάνδα και αναφορά στο έργο του λιμένα Τυμπακίου/πύλης της Ευρώπης κ.λ.π. Η έλλειψη επίσημης ενημέρωσης βέβαια δεν οφείλεται σε εσκεμμένη προσπάθεια του YEN αλλά στον ίδιο το ρόλο του, αφού μονάχα οι τρεις κολοσσοί (Ν. Κορέα, Ντουμπάι, Κίνα) μπορούν να γνωρίζουν λεπτομέρειες σχετικά με το έργο και το μέλλον της Κρήτης. Και επειδή κανένας πολιτικός φορέας δεν είναι σε θέση να υποσχεθεί οτιδήποτε ή να χρεωθεί το πολιτικό κόστος ενός τέτοιου έργου, την βαριά δουλειά ανέλαβαν οι ανώνυμοι και επώνυμοι συνεργάτες του κ. Υπουργού Ε.Ν. Όταν δε ρωτάται ο ίδιος σχετικά με το έργο, άλλοτε διακηρύττει δήθεν δημοψήφισμα στο Τυμπάκι για να κατευνάσει τα πνεύματα (έχοντας όμως αποκλείσει το ενδεχόμενο ενός συμβατικού λιμένα) και άλλοτε το αναιρεί δηλώνοντας ότι «αν δεν τον θέλουν θα τον κάνω αλλού»[11], υπονοώντας δηλαδή ότι η παραχώρηση Ελληνικού εδάφους για την κατασκευή του σταθμού είναι δρομολογημένη, το μόνο που μένει είναι να βρεθεί κάποιος δήμος που δεν αντιδρά στην κατασκευή του. Αν υποθέσουμε λοιπόν ότι το Τυμπάκι δεν θέλει την βάση, θα έχει τον λιμένα που επιθυμεί;

Στέλιος Πλαϊνιώτης

Περιβαλλοντολόγος Π. Αιγαίου MSc PhD

Υποψήφιος Δημ. Σύμβουλος με την Δημοτική κίνηση “Ηράκλειο- Ανθρώπινη Πόλη”

Πηγές:

1. Παναγιώτης Μπουγανής, Άννα Παπαδοκωστάκη: Λιμάνι και καημός στο Τυμπάκι, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 01 Οκτωβρίου 2006
2. Οικολογική Πρωτοβουλία Ηρακλείου (www.ecocrete.gr)
3. <http://www.thepetitionsite.com/takeaction/168535142?ttl=1160046197>
4. <http://www.petitiononline.com/forcrete>
5. Διαμετακομιστικός σταθμός Felixstowe στην Μεγάλη Βρετανία, ιστοσελίδα με προκηρύξεις θέσεων εργασίας: <http://www.portoffelixstowe.co.uk/vacancies/>
6. Bernd Fritz: Σχέδιο για λιμάνι κοντέινερ στην Κρήτη απείλει την Caretta-Caretta. Εφημερίδα Frankfurter Allgemeine Zeitung, 4 Σεπτεμβρίου 2006
7. Ιωσήφ Σω και Μαρία (Κουτρομπάκη) Σω, Επιστολή Διαμαρτυρίας για το Λιμάνι στην Μεσσαρά, 3 Σεπτεμβρίου 2006
8. E.E.: Clean Air for Europe impact assessment, p31 (2005).
9. E.E: Ship emissions assignment report, p160 (2005).
10. Σύσταση της Επιτροπής της 8ης Μαΐου 2006 για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας (2006/339/ΕΚ)
11. Ρεπορτάζ: Κεφαλογιάννης - Αν δεν θέλουν το λιμάνι στο Τυμπάκι, δεν το κάνω! 6/9/2006 Πατρίς .