

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΕΠΕΙΓΟΝ

Καλαμάτα 22/07/2009
Αριθ. Πρωτ.: 7844

Προς
Δήμαρχο Καλαμάτας & Πρόεδρο ΤΕΔΚ Ν. Μεσσηνίας
κ. Παναγιώτη Νίκα

Κοιν.: Ως Πίνακας Αποδεκτών

Θέμα: «Λιμένας Καλαμάτας – η βιωσιμότητα του Σιδηροδρόμου και προοπτικές ανάπτυξης των»

Κύριε Δήμαρχε,

Το Επιμελητήριο Μεσσηνίας έχει επανειλημμένα εκφράσει τις θέσεις του για τον ευεργετικό ρόλο που μπορεί να παίξει ο λιμένας της Καλαμάτας -ως κόμβος συνέχειας- στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής και τα οφέλη από την προοπτική της μετατροπής της Μεσσηνίας σε «Νοτιότερη Πύλη της Ελλάδος στη Μεσόγειο». Τις θέσεις αυτές, οι οποίες έχουν τεκμηριωθεί επιστημονικά από Ομάδα Μελετητών του περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης, θέτουμε σήμερα για πολλοστή φορά υπόψη των μελών του Δημοτικού Συμβουλίου εν όψει της συζήτησης για κατασκευή νέου λιμένα και, απαντώντας στην κινδυνολογία, υπενθυμίζουμε ότι:

«για να προλάβουμε το τραίνο της ανάπτυξης πρέπει να γνωρίζουμε τι ώρα περνάει και από πού...»

Τεκμηρίωση των θέσεων του Επιμελητηρίου για τη διατήρηση της λειτουργίας του Λιμένα Καλαμάτας και τις προοπτικές ανάπτυξής του

Το λιμάνι της Καλαμάτας αποτελεί ένα σημαντικό «εργαλείο» ανάπτυξης για την πόλη και την ευρύτερη περιοχή. Αν και σήμερα το λιμάνι υπολειτουργεί, η συγκυρία είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή για μία ήπια και ουσιαστική ανάπτυξη του στο εγγύς μέλλον, με πιο τακτική αλλά ελεγχόμενη ως προς την έντασή της κίνηση. Η προβλεπόμενη αυτή ανάπτυξη αναμένεται να έχει πολύ περιορισμένες αρνητικές επιπτώσεις στη γενικότερη αστική λειτουργία της Καλαμάτας σε σύγκριση με τα αναμενόμενα οφέλη.

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι στην παρούσα συγκυρία, ενδεχόμενη κατάργηση του λιμένα ακυρώνει αυτή την αναπτυξιακή προοπτική για το μέλλον. Επίσης, μια ενδεχόμενη μεταβατική περίοδος χωρίς διαθέσιμη λιμενική υποδομή, στο διάστημα μεταξύ κατάργησης του υφιστάμενου και κατασκευής νέου λιμένα, δημιουργεί «χρονικό κενό» με καταστροφικές συνέπειες: *προσανατολίζει προς ανταγωνιστικές περιοχές τις αναμενόμενες ροές στο εγγύς μέλλον, καθιστώντας αδύνατο τον επαναπροσανατολισμό αργότερα προς το νέο λιμάνι της Καλαμάτας. Επομένως, η ενδεχόμενη κατάργηση του υφιστάμενου λιμένα στερεί ανεπιστρεπті μία μοναδική αναπτυξιακή ευκαιρία για την Καλαμάτα.*

Ο σχεδιασμός ενός νέου λιμένα είναι ενδεδειγμένος μόνον εάν το υφιστάμενο λιμάνι εισέλθει σε τροχιά σταθερής ανάπτυξης και αποκαλύψει εμφανείς περαιτέρω τάσεις προσέγκυσης κίνησης σε επόμενη φάση. **Επιπλέον, θα είχε νόημα μόνο ως «διάδοχη» κατάσταση του υφιστάμενου λιμένα χωρίς ενδιάμεσα χρονικά κενά.** Σε κάθε άλλη περίπτωση, η διάθεση δημοσίων πόρων για κατασκευή νέου λιμένα, χωρίς να προηγηθεί μία πρώτη φάση ήπιας και σταθερής λιμενικής λειτουργίας στην υφιστάμενη υποδομή, κρίνεται αδικαιολόγητη.

Οι θέσεις αυτές τεκμηριώνονται λεπτομερέστερα στη σύντομη ανάλυση που ακολουθεί:

A) Η γενικότερη συγκυρία

Η περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου γνωρίζει κατά την τελευταία περίοδο σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης διακρατικού εμπορίου. Ταυτόχρονα, η γεωγραφική θέση της περιοχής καθίσταται ιδιαίτερα στρατηγική ως «σταυροδρόμι» στη διαχείριση των –σημαντικά αυξανόμενης έντασης- εμπορευματικών ροών και διαμετακόμιση. Καθοριστικό ρόλο στις διαπιστούμενες εξελίξεις έχει διαδραματίσει το ευρύτερο πλαίσιο γεωπολιτικών αλλαγών στην περιοχή: απελευθέρωση εθνικών οικονομιών γειτονικών χωρών και παγκοσμιοποίηση, ραγδαία ανάπτυξη ευρω-ασιατικού εμπορίου, διεθνείς συμφωνίες, δομικές αλλαγές στα συστήματα βιομηχανικής παραγωγής και διακίνησης. Στο πλαίσιο αυτό, η ναυτιλιακή βιομηχανία αναδιοργανώνεται, ώστε να ανταποκριθεί στις σημαντικές νέες προκλήσεις. Οι θαλάσσιες μεταφορές αυξάνουν το μερίδιό τους, αποτελώντας αναπόσπαστο κρίκο των δικτύων διακίνησης προϊόντων και εκσυγχρονίζονται στο πλαίσιο μιας διαδικασίας συντονισμού με τα χερσαία μέσα μεταφοράς. Στη διαδικασία αυτή συμβάλλει ιδιαίτερα και η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών, ενθαρρύνοντας με διάφορες δράσεις την ανάπτυξη της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων (short sea shipping). Η πολιτική αυτή, πέραν των αναγκών υποστήριξης του υφιστάμενου θαλάσσιου μεταφορικού έργου, αποτελεί και έναν από τους βασικούς πυλώνες για την ανάπτυξη των «συνδυασμένων μεταφορών», με στόχο τη μείωση του «κοινωνικού» κόστους που αυτές προκαλούν.

Σε αυτή τη γενική συγκυρία, **το δίκτυο λιμένων της νοτιοανατολικής Μεσογείου έχει σημαντικές προοπτικές αναδιάταξης της ιεραρχικής δομής του. Πιο συγκεκριμένα, μέρος του μεταφορικού έργου των μεγάλων λιμένων αναμένεται να μεταφερθεί σε μεσαίου μεγέθους λιμένες στις απολήξεις των χερσονήσων.** Αυτό επιτρέπει αύξηση της παραγωγικότητας των πλοίων και ταυτόχρονα τη δημιουργία ταχύτερων και πιο αποτελεσματικών οδών διακίνησης εμπορευμάτων προς τις ενδοχώρες, δημιουργώντας προϋποθέσεις για ανάπτυξη συνδυασμένης μεταφοράς. Τα μεγάλα έργα υποδομής σε εξέλιξη, όπως τα Διευρωπαϊκά χερσαία δίκτυα μεταφορών, βελτιώνουν σημαντικά την προσβασιμότητα της ενδοχώρας από τους λιμένες.

B) Οι προοπτικές του λιμένα Καλαμάτας: ευκαιρίες και προϋποθέσεις

Αυτή η συγκυρία προσφέρει στην Ελλάδα **σημαντικά πλεονεκτήματα ειδικότερα στο λιμάνι της Καλαμάτας για το εγγύς μέλλον.** Αφ' ενός η γεωγραφική του θέση, αφ' ετέρου οι προοπτικές ανάπτυξης σημαντικών ανταλλαγών προϊόντων μεταξύ της Ελλάδας, ειδικότερα της Πελοποννήσου, και χωρών της βορείου Αφρικής, δημιουργούν σημαντικές προοπτικές στο λιμάνι της Καλαμάτας για την υποστήριξη ορισμένων τακτικών θαλάσσιων μεταφορικών συνδέσεων στην περιοχή. Η σύνδεση της Καλαμάτας με τον δυτικό άξονα, την Ιόνια οδό, δίνει τη δυνατότητα σημαντικής γεωγραφικής επέκτασης της εμβέλειάς της ως προς την προώθηση εμπορευμάτων και αναβαθμίζει τη δυναμική του λιμανιού της. Η πρόσφατη διερεύνηση βιωσιμότητας μίας τέτοιας νέας θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας μεταξύ του λιμένα της Καλαμάτας και της Λιβύης δίνει ενθαρρυντικές προβλέψεις για μία τέτοια προοπτική.

Ο λιμένας της Καλαμάτας έχει προοπτικές ανάπτυξης τακτικής ήπιας κίνησης, της τάξης των 2-3 αφίξεων-αναχωρήσεων πλοίων ανά εβδομάδα σε πρώτη φάση. Η προσέλκυση της κίνησης αυτής θα αποτελέσει απόφαση των εμπλεκόμενων παραγόντων της αγοράς των μεταφορών άμεσα **και έχει ως προϋπόθεση το να λειτουργεί το υπάρχον λιμάνι.** Πρέπει να τονισθεί ότι οι ροές θαλασσίων μεταφορών, που προσεχώς **το λιμάνι της Καλαμάτας μπορεί να προσελκύσει, σχετίζονται με εμπορεύματα κατάλληλα για τεχνικές «Ro-Ro» και χρήση πλοίων ferries.** Αυτό **απαλλάσσει το λιμάνι από την ανάγκη επενδύσεων σε εξοπλισμό βαρέως τύπου και σύνθετες εγκαταστάσεις, καθώς ελαχιστοποιείται η χρονική διάρκεια φόρτωσης-εκφόρτωσης και παραμονής των εμπορευμάτων εντός του λιμένα.** Επομένως, καθίσταται η χρονική διάρκεια οχλουσών δραστηριοτήτων ιδιαίτερα περιορισμένη. Οι αρνητικές επιπτώσεις σχετίζονται με αυξημένη κυκλοφορία φορτηγών αυτοκινήτων εντός του αστικού ιστού σε ζώνες δίωρης-τρίωρης διάρκειας πριν και μετά την άφιξη ενός πλοίου. Η διεθνής εμπειρία απέδειξε ότι οι επιπτώσεις αυτές είναι σαφώς υποδεέστερες σε σύγκριση με τα οικονομικά οφέλη της ανάπτυξης μιας λιμενικής δραστηριότητας: **απασχόληση, ανάπτυξη υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας διαχείρισης**

ροών, προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων logistics, προσέλκυση επενδύσεων για νέες εμπορικές και άλλες οικονομικές δραστηριότητες.

Η εν λόγω αναμενόμενη οικονομική ανάπτυξη με γνώμονα το λιμάνι της Καλαμάτας είναι κατά κάποιον τρόπο «παράγωγη». Η κατανόησή της είναι εφικτή μόνο εάν κατανοηθεί ο «**διαφορετικός**» ρόλος του λιμένα σε σχέση με τη σημερινή κατάσταση. Ο λιμένας της Καλαμάτας μπορεί να αποτελέσει ένα σημείο επαφής διαφορετικών γεωγραφικών κλιμάκων μεταφοράς εμπορευμάτων: προώθηση τοπικών και περιφερειακών προϊόντων και συμβολή στη διαμετακόμιση του άξονα Μέσης Ανατολής-Β. Αφρικής-Ιονίου-Αδριατικής, δημιουργώντας οικονομίες κλίμακας με τη συγκέντρωση φορτίων διαφορετικών προελεύσεων και προορισμών. Η «άρθρωση» των διαφορετικών αυτών κλιμάκων ενισχύει την ελκυστικότητα των λιμενικών υπηρεσιών και την ανταγωνιστικότητα των τοπικών προϊόντων διότι ελαχιστοποιεί το κόστος μεταφοράς. Μέρος της συνολικής μεσογειακής θαλάσσιας κίνησης θα επιμεριστούν πιο αισθητά περιφερειακοί λιμένες στις απολήξεις των χερσονήσων, που επιτρέπουν αυτή την άρθρωση και η **Καλαμάτα έχει τις προϋποθέσεις να διεκδικήσει ένα από αυτά τα σημεία κατά την αναπόφευκτη διαδικασία αποκέντρωσης των μεγάλων λιμένων.**

Εάν η Καλαμάτα αποτελέσει ένα τέτοιο σημείο επαφής, τότε έχει τις προϋποθέσεις προσέλκυσης νέων επενδύσεων και οικονομικών δραστηριοτήτων σχετικών με τη διαμετακόμιση, την οργάνωση του μεσογειακού εμπορίου, την τυποποίηση προϊόντων, τη συναρμολόγηση και τελειοποίηση τελικών προϊόντων κλπ.

Γ) Οι πραγματικές προϋποθέσεις για νέο λιμένα

Η μετεγκατάσταση του εμπορευματικού λιμένα εκτός αστικού ιστού θα είναι θεμιτή όταν η θαλάσσια κίνηση και η συνεπαγόμενη οδική κίνηση θα διαφαιίνεται ότι ξεπερνούν σε ένταση το κατώφλι της ελεγχόμενης ήπιας λειτουργίας, εάν βέβαια η κρίσιμη μάζα μιας λιμενικής λειτουργίας είναι ήδη παγιωμένη και οι προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης είναι εμφανείς από τη ζήτηση. Μόνο τότε, επιβάλλεται ένα νέο λιμάνι σε κατάλληλη χωροθέτηση εκτός αστικού ιστού, που θα αναλαμβάνει τη συνέχεια της λειτουργίας του υφιστάμενου λιμένα. Όμως, στη διαδικασία αυτή δεν νοείται κενό λειτουργίας. **Η παντελής απουσία λιμένα, αν δηλαδή καταργηθεί το υφιστάμενο λιμάνι της Καλαμάτας, δεν θα επιτρέψει την επανεκκίνηση της διαδικασίας με τα ίδια σημερινά δεδομένα, που οι προοπτικές είναι ευοίωνες: Άλλα περιφερειακά λιμάνια ανάλογης τάξης μεγέθους θα εκμεταλλευθούν το κενό, θα αναπτύξουν και θα παγιώσουν κίνηση και δρομολόγια, που αργότερα είναι πολύ δύσκολο να διεκδικήσει ένα νέο λιμάνι άλλης περιοχής.**

Δ) Άλλοι παράγοντες

Η βιωσιμότητα του σιδηροδρόμου είναι επίσης αλληλένδετη με την ανάπτυξη λειτουργιών εμπορευματικών μεταφορών στο λιμάνι της Καλαμάτας. Η τοπική και εθνική ζήτηση για σιδηροδρομικές μεταφορές είναι ιδιαίτερα περιορισμένη, και «δομικοί» (δημογραφικοί, παραγωγικοί κλπ) λόγοι δεν συνηγορούν υπέρ αισιόδοξων προβλέψεων για οικονομικά βιώσιμες σιδηροδρομικές υπηρεσίες επιβατών και εμπορευμάτων στην περιοχή. **Η σιδηροδρομική γραμμή της νοτιο-δυτικής Πελοποννήσου έχει προοπτική μόνον αν αποτελέσει διάδρομο διοχέτευσης κίνησης από το λιμάνι της Καλαμάτας. Επομένως, και το μέλλον του σιδηροδρόμου είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την ύπαρξη και λειτουργία του λιμανιού.**

Το ίδιο ισχύει και για τους νέους υπό κατασκευή οδικούς άξονες που καταλήγουν στην Καλαμάτα αφού έχει επιστημονικά τεκμηριωθεί ότι «αν ένας οδικός άξονας δεν έχει στα άκρα του ισχυρούς κόμβους δηλαδή προϋποθέσεις έλξης ποικίλων οικονομικών δραστηριοτήτων και δυνατότητες σύγκλισης σε αυτόν άλλων αξόνων ανάπτυξης χερσαίων, θαλάσσιων κ.λπ., τότε περιορίζονται οι δυνατότητές του να ολοκληρωθεί σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, διατρέχει μάλιστα τον κίνδυνο, στο βαθμό που το ένα άκρο είναι ισχυρότερο του άλλου, να δημιουργηθούν αντίθετα αποτελέσματα από τα επιδιωκόμενα».

Κλείνοντας, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι μία -θεμιτή και επιβεβλημένη- πολιτική μείωσης των αρνητικών επιπτώσεων της οδικής κυκλοφορίας στην περιοχή, **θα ήταν λάθος να στηριχθεί στην**

κατάργηση του λιμένα της Καλαμάτας. Η καθημερινή κυκλοφορία των ΙΧ αυτοκινήτων, συχνά ανορθολογική, δημιουργεί κυκλοφοριακούς φόρτους αισθητά σημαντικότερους από αυτούς της παράγωγης κυκλοφορίας του λιμένα. Υπάρχουν σημαντικότερα περιθώρια εξορθολογισμού της τοπικής οδικής κίνησης με κατάλληλες πολιτικές δημοσίων συγκοινωνιών, «έξυπνες» ρυθμίσεις και καλλιέργεια μιας άλλης νοοτροπίας των πολιτών, χωρίς να στερηθεί η περιοχή των πλεονεκτημάτων της προβλεπόμενης ήπιας ανάπτυξης του λιμανιού.

Με εκτίμηση,

Γεώργιος Καραμπάτος
Πρόεδρος Επιμελητηρίου Μεσσηνίας

Πίνακας Αποδεκτών

1. Υπουργό Πολιτισμού & Βουλευτή Μεσσηνίας κ. Α. Σαμαρά
2. Υφυπουργό Απασχόλησης & Βουλευτή Μεσσηνίας κα. Σ. Καλατζάκου
3. Γεν. Γραμμ. Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ κ. Γ. Βλάχο
4. ΥΠΕΧΩΔΕ, Δ/νση Δ4, Δ/ντή Δ/νσης Λιμενικών Έργων, κα. Τίλντα Κυριακού
5. κ.κ. Βουλευτές Ν. Μεσσηνίας
6. Νομάρχη Μεσσηνίας & Πρόεδρο ΕΝΑΕ κ. Δ. Δράκο
7. Πρόεδρο Δημοτικού Συμβουλίου Καλαμάτας
8. κ.κ. Αρχηγούς Παρατάξεων Δ. Καλαμάτας: *Β. Κοσμόπουλο, Ντ. Τσερώνη, Δ. Αλευρά*
9. Κεντρικό Λιμενάρχη Καλαμάτας Πλοίαρχο Λ.Σ. κ. Αρ. Σαλβάνο
10. Πρόεδρο Λιμενικού Ταμείου Καλαμάτας κ. Ν. Τζάννε
11. Πρόεδρο ΟΕΒΕΣ κ. Θ. Μπαζίγο
12. Πρόεδρο Εμπορικού Συλλόγου Καλαμάτας κ. Γ. Λαγανάκο
13. Πρόεδρο Εργατικού Κέντρου Καλαμάτας κ. Σ. Τσώνη
14. Σωματείο Λιμενεργατών Καλαμάτας
15. MARNET ATE
16. MME