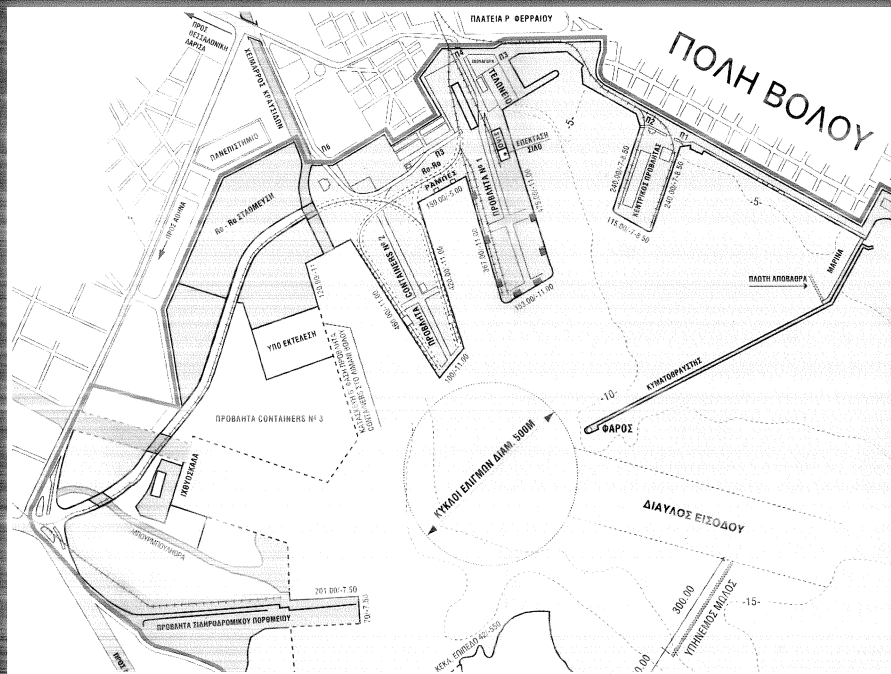


ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ
ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

πρακτικά ημερίδας
με θέμα:



Το ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ
ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Βόλος
22 Οκτωβρίου 1997

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ
ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Πρακτικά Ημερίδας
με θέμα:

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ
ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

22 Οκτωβρίου 1997

Επιχορήγηση έκδοσης: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας - Τμήμα Μαγνησίας
Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας
Εκδόσεις: Γραφικές Τέχνες; ΠΑΛΜΟΣ - τηλ.: 0421 - 58.68

22 Οκτωβρίου 1997

ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ:
Ηλίας Ξηρακιάς
Παναγιώτης Παπαδέλλης
Γιώργος Γιαννόπουλος



ΗΛ. ΞΗΡΑΚΙΑΣ

Πρόεδρος: ΤΤΕ/Μαγνησίας

Κύριε Νομάρχη, κύριε Δήμαρχε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Εκ μέρους της Διοικούσας Επιτροπής του Τεχνικού Επιμελητηρίου και της Οργανωτικής Επιτροπής, σας ευχαριστώ θερμά, που ανταποκριθήκατε στην πρόσκλησή μας και παρευρίσκεστε σ' αυτή την ημερίδα μας, που έχει σαν στόχο να εξετάσει το λιμάνι του Βόλου, δηλαδή ποιες είναι οι προοπτικές του στο πλαίσιο του ελληνικού και του διεθνούς ανταγωνισμού.

Το Τ.Ε.Ε.Μαγνησίας με μεγάλη χαρά ανταποκρίθηκε στην πρόσκληση του Λιμενικού Ταμείου να συνδιοργανώσει αυτή τη συνάντηση, ώστε να δοθεί και η δυνατότητα παρουσίασης της έρευνας, που γίνεται από το εργαστήριο της Βιοτεχνολογικής Τεχνικής του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, υπό την επίσημη επίβλεψη του κ. Γ. Γιαννόπουλου και της ομάδας των συνεργατών του. Επίσης, μετά την παρουσίαση των πρώτων συμπερασμάτων, σε μια γενικευμένη συζήτηση όλων των χρηστών του λιμανιού που σήμερα παρευρίσκονται.

Είναι λοιπόν μια ευκαιρία σήμερα να καταθέσουμε τις απόψεις μας για τις προοπτικές του λιμανιού του Βόλου στον εθνικό και το διεθνή ανταγωνισμό.

Το λιμάνι Βόλου, παρ' τη σημαντική ανάπτυξη της υποδομής του, τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μια στασιμότητα, αν όχι και μείωση, του

μεταφορικού έργου που προσελκύει

Οι λόγοι πρέπει να αναζητηθούν στον ανταγωνισμό που υφίσταται, πλέοντος λιμάνι σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Νέοι λιμάνες βλέπουμε να κατασκευάζονται ανά την επικράτεια, ιδιωτικοί και δημόσιοι, χωρίς να είναι ενταγμένοι σε ενομοκροχρόνιο σχεδιασμό, πολλές φορές δε γίνονται κάτω και από την πίεση τοπικών φορέων, πολιτικών και άλλων.

Στο διεθνή χώρο τα λιμάνια εκσυγχρονίζονται με ταχείς ρυθμούς, ώστε να καταστούν ελκυστικά και να αναλάβουν μεγάλο κομμάτι από το νέο διεθνή καταμερισμό του μεταφορικού έργου, στο πλαίσιο ενός έντιμου, όπως είπαμε, ανταγωνισμού.

Ελπίζουμε ότι η έρευνα, που ανέλαβε ο κ. Γιαννόπουλος με την ομάδα των συνεργατών του, θα δώσει απαντήσεις για το πώς το λιμάνι του Βόλου θα ανακτήσει την ανταγωνιστικότητα και την παραγωγικότητά του ώστε και να αυξήσει το μεταφορικό του έργο και να αποδείξει τελικά ότι οι επενδύσεις που έγιναν και γίνονται από την πολιτεία είναι παραγωγικές και ότι το λιμάνι αποτελεί ένα ουσιαστικό συγκριτικό πλεονέκτημα για την ευρύτερη περιοχή και ιδιαίτερα για τη Μαγνησία.

Θ' αναφερθούμε στη συνέχεια συνοπτικά στους τομείς λειτουργίας του λιμανιού:

- ο Βόλος Λιμάνι Εμπορικό
- ο Βόλος Λιμάνι Επιβατικό
- ο Βόλος Λιμάνι πορθμείο οδικό και σιδηροδρομικό

1. Εμπορικό Λιμάνι

Το Λιμάνι Βόλου, ως εμπορικό λιμάνι, μπορεί δυναμικά να εξυπηρετήσει όλη την Κεντρική Ελλάδα ήτοι: Θεσσαλία, Ανατολική και Βόρεια Ήπειρος, Νότια και Δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο, σε συνδυασμό με την επικράτεια του άξονα Ηγουμενίτσας - Βόλου. Σήμερα, δεν κολύπτει ούτε η εθνική αγορά, γιατί προϊόντα από τις παραπάνω περιοχές δεν διακινούνται από το Βόλου, αλλά προτιμούν άλλα λιμάνια, από την Ελευσίνα έως τη Θεσσαλονίκη. Απαιτείται, λοιπόν, μια συστηματική έρευνα αγοράς για την άρτιση των εστιών που προκαλούν αυτές τις προτιμήσεις και βέβαια μια προβολή στο επιχειρείμα των πλεονεκτημάτων του λιμανιού.

2. Επιβατικό Λιμάνι

Παραδοσιακά εξυπηρετεί επιβατικά το σύμπλεγμα των νησιών των Βαλαίων

Σποριδίου. Τα τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια, με θετικά αποτελέσματα έως σήμερα, για την προσέλκυση και εξυπηρέτηση επισκεπτών προς το Ασιατικό και Νότιο Αιγαίο.

Οι προοπτικές που διανοούνται είναι θετικές. Σημαντική, πιστεύουμε, θα ήταν η διοίκηση και προς την Τουρκία. Εάν εξομαλυνθούν οι σχέσεις των δύο χωρών και αντίστοιχα ενδυναστεί και με την κατασκευή του άξονα Ηγουμενίτσας - Βόλου, που θα συνδέσει γενικότερα τη Δυτική Ευρώπη με το λιμάνι του Βόλου και θα δώσει στις δυνατότητες στους Τούρκους που κατοικούν στη Δυτική Ευρώπη και κυρίως στη Γερμανία.

Στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρες, σκάφη αναψυχής κλπ) το Λιμάνι Βόλου έχει επίσης πολλές δυνατότητες ανάπτυξης. Απαιτείται, όμως, συστηματική προβολή της ειρηνικής περιοχής και ανάπτυξη των υποδομών εξοπλισμού.

Απαιτείται η δημιουργία ενός σύγχρονου επιβατικού σταθμού. Ενός terminal στο σημερινό κεντρικό προβλήτα και η κατασκευή μαρίνας στον ανατολικό τομέα του λιμανιού ο οποίος συνδυαζόμενος με τη μαρίνα της Σκιάθου, του συμπλέγματος των Β. Σποριδίου, μπορεί να παίξει ουσιαστικό ρόλο στην ανάπτυξη αυτής της δραστηριότητας του λιμανιού.

3. Το Λιμάνι του Βόλου ως οδικό και σιδηροδρομικό πορθμείο

Το Λιμάνι Βόλου βρίσκεται σε μια σημαντική γεωγραφική θέση, που του δίνει το πλεονέκτημα να μπορεί να λειτουργήσει ως πορθμείο οδικό και σιδηροδρομικό προς τη Μέση Ανατολή, προς την Αφρική και προς τις χώρες του Ευξείνου Πόντου και της Καεπίας Θάλασσας, αλλά και την Τουρκία (Σμύρνη). Λειτουργήσε ήδη τη δεκαετία του '80 πριν από τους πολέμους στη Μέση Ανατολή και στη Γιουγκοσλαβία. Σήμερα πρέπει να αποτελέσει τη διέξοδο του άξονα Βορρά - Νότου και του διαδρόμου της Αδριατικής, σε συνδυασμό με το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας και έρθει με τον άξονα Ηγουμενίτσας - Βόλου.

Το Ελληνικό Επιμελητήριο έχει τοίσει στο πρόσφατο παρελθόν ότι το ανάκτοδο L θα οδηγεί στην Ευρώπη. Ο γνωστός δηλαδή ΠΑΘΕ (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύβοια) δεν οδηγεί στην Ευρώπη, αν δεν δοθεί προτεραιότητα στην κατασκευή και της Εγνατίας και του άξονα Ηγουμενίτσας - Βόλου.

Η έκθεση De Ficcolì, που υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και υποστηρίζεται από τους Ιταλούς, αναφέρεται στον άξονα Βορρά - Νότου (Μόναχο - Πάτρα) μέσα από το διάδρομο της Αδριατικής και πρέπει να υποστηριχθεί και από τη χώρα μας συστηματικά. Η κατασκευή του μεγάλου

λιμανιού της Ηγουμενίτσας και ο άξονας προς το Βόλο μπορεί να δώσει στο Λιμάνι Βόλου ρόλο κόμβου και ρόλο πορθμείου, οδικού και σιδηροδρομικού, προς την Ανατολική Μεσόγειο, αλλά και προς τον Εύξεινο Πόντο. Μπορεί επίσης να προσελκύσει Ευρωπαίους ταξιδιώτες που κατευθύνονται με τα ΙΧ. τους προς τους χώρους αναψυχής του Βορείου - Νοτίου Αιγαίου και γενικά της Ανατολικής Μεσογείου.

Π Ρ Ο Τ Α Σ Η Σ

α) Εθνική λιμενική πολιτική

Πιστεύουμε ότι σήμερα δεν υπάρχει συντονισμός σε εθνικό επίπεδο στον προγραμματισμό, τη χάραξη στρατηγικής και την κατασκευή έργων υποδομής και εξοπλισμού στα λιμάνια. Προγραμματίζονται και κατασκευάζονται έπιπέδια, στρατιωτικά και ιδιωτικά λιμάνια, που ενδεχομένως αλληλοαναιρούνται. Αυτό έχει ως συνέπεια να μη γίνεται παραγωγική αξιοποίηση των ήδη γλιστρών πόρων του δημοσίου τομέα. Δεν είναι υπόθεση μόνο του ΓΕΝ ή του ΥΠΕΧΩΔΕ ή του ΥΠΕΘΟ για το πώς και το γιατί της ανάπτυξης των λιμανιών της χώρας. Πρόκειται για πανάκριβες επενδύσεις και οι αποφάσεις πρέπει να παρουνται μετά από πολύ διάλογο και μελέτες κόστους οφέλους.

Η πρόσφατη «σύσκεψη της Χαλκίδας», όπως ονομάστηκε, μεταξύ των εκπροσώπων των Υπουργείων για την χρησιμοποίηση λιμένων της χώρας κατέδειξε αυτή την αναγκαιότητα. Πρέπει να υπάρξει μια εθνική λιμενική πολιτική, ένας φορέας ο οποίος θα χαράσσει και θα εισηγηθεί πολιτική στον τομέα αυτό.

β) Θεσμικό πλαίσιο

Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας παραμένει ανεκχρονιστικό. Μεγάλα λιμάνια που πρέπει να βγουν στο διεθνή ανταγωνισμό λειτουργούν ακαμψά και σήμερα με τη μορφή των Λιμενικών Ταμείων. Πρόκειται για θεσμικό πλαίσιο που τοποθετεί στις αρχές του αιώνα με μικρές κατά καιρούς διορθώσεις. Πρέπει, επιπλέον, να γίνουν ουσιαστικές αλλαγές για τη δημιουργία ελεύθετων οργανισμών που θα αναλάβουν την αποκλειστική διοίκηση και διαχείριση των λιμανιών. Υπάρχει αρκετή διεθνή εμπειρία, η οποία μπορεί να προσαρμοστεί στα ελληνικά

δεδιομενο.

Πρόγραμμα υποδομής και εξοπλισμός

Πρόκειται να ολοκληρωθούν τα έργα υποδομής που έχουν προγραμματιστεί και αποφασιστεί να προβληθεί κοπιαίητες και την ιχθυόσκαλα Βόλου και να προωθηθούν σύντομα οι διαδικασίες για την ολοκλήρωση της προμήθειας του κατάλληλου εξοπλισμού μετά από συστηματική έρευνα των αναγκών, ώστε το Λιμάνι Βόλου να υπαρχει να ανταποκριθεί στις ενάγκες και στο σημερινό εθνικό και διεθνή ανταγωνισμό.

Παρατηρηζωρήσω το μικροφώνιο να αναφέρω την αποστολή τηλεγραφημάτων από τους βιολύειτες θανάσι Νάπιο, Ροδόσλας Ζήση και Λεωνίδα Τζανή, οι οποίοι λυπούνται που δεν μπορούν να παραστούν, λόγω ανειλημμένων υπηρεσιών και μας εύχονται καλή επιτυχία στις εργοσίες μας.

Πάω καλώ τον πρόεδρο της Λιμενικής Επιτροπής κ. Παναγιώτη Παπαδέλλη να πάρει το λόγο.



ΙΙ. ΠΑΠΑΔΕΛΛΗΣ

Εκ μέρους της Λιμενικής Επιτροπής Μαγνησίας, σας ευχαριστούμε που είχατε την καλοσύνη να έρθετε στη σημερινή ημερίδα που συνδιοργανώσαμε με το Τεχνικό Επιμελητήριο και με την ενεργό συμμετοχή της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και του Δήμου Βόλου.

Η σημερινή ημερίδα αφορά την κατάθεση και ανταλλαγή απόψεων των φορέων της πόλης, των οπείων πολιτών, αλλά και πιο πολύ αυτών που γνωρίζουν το χώρο του λιμενιού και το προβλήματό του.

Στόχος μας είναι όλα τα παραπάνω να ληφθούν υπόψη κατά την τελική σύνταξη της μελέτης της διεκείνητης της δυναμικής αγοράς και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανάπτυξης των εμπορικών σχέσεων.

Η μελέτη ανατέθηκε από το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας στο Αριστοτέλειο Παιδαγωγικό και ειδικότερα στον τομέα Συγκοινωνιακής Τεχνικής.

Ιδιαίτερα πρέπει να ευχαριστήσουμε το Τεχνικό Επιμελητήριο που διέθεσε

αυτό το χώρο, αλλά και το μηχανισμό διοργάνωσης της σημερινής εκδήλωσης.

Όλα τούτα δηλώνουν το ενδιαφέρον και την αγωνία αυτής της πόλης και των φορέων της για την πορεία του λιμανιού, που διαμόρφωσε τη φυσιογνωμία του Βόλου από άποψη πολιτική, οικονομική, κοινωνική, πολιτισμική και του έδωσε μια αξιοζήλευτη θέση.

Η σημερινή εκδήλωση αποτελεί την αρχή του τέλους μιας προσπάθειας που άρχισε από το επιτελείο του καθηγητή του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης κυρίου Γιαννόπουλου, που έχουμε τη χαρά να έχουμε σήμερα μαζί μας και άρχισε το Μάρτιο του 1997, οπότε υπογράφηκε και η σύμβαση ανάθεσης της παραπάνω μελέτης.

Ο κ. Γιαννόπουλος δεν εμφανίζεται για πρώτη φορά στο Βόλο, αφού είναι σε πολλούς γνωστή η εισήγηση που έκανε στο συνέδριο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές του 2000, που έγινε στο Βόλο στις 15 και 16 Μαρτίου, μαζί με το συνεργάτη του Σωκράτη Μπάσμπο και με τους άλλους συνεργάτες του.

Η εισήγηση αυτή έδινε μια πρώτη γεύση για όλα όσα η μελέτη που σήμερα συζητάμε θα περιλάμβανε και είχε τον τίτλο "Το λιμάνι και η περιοχή του Βόλου στο πλαίσιο των σιδηροδρομικών και λοιπών συνδυασμένων μεταφορών".

Η μελέτη αυτή μεταξύ των άλλων προέβλεπε και την οναικοιότητα της δημιουργίας ελεύθερης ζώνης. Όπως είναι όμως σε πολλούς γνωστό, η δημιουργία της ελεύθερης αποθήκης, όπως λέγεται, στο λιμάνι του Βόλου δρομολογήθηκε με απόφαση της αρμόδιας γνωμοδοτικής επιτροπής του ΥΠΕΘΟ και σύντομα θα είναι οριστική απόφαση της πολιτείας.

Εμείς στο λιμάνι είμαστε υπερήφανοι για την επιτυχία αυτή που βέβαια δεν ήρθε μόνη της. Έγινε ένας οργανωμένος αγώνας με όλα τα πειστήρια της σοβαρότητας, με τα οποία εμπλουτίσαμε το φάκελο της διεκδίκησης - μελέτη σκοπιμότητας δηλαδή κ.λ.π. Πρέπει να πούμε, όμως, ότι είμαστε και προβληματισμένοι για την περαιτέρω οργάνωση και υλοποίηση της απόφασης. Τα πρώτα δείγματα είναι αρκετά ενθαρρυντικά και εξασφαλίζουν το καλό ξεκίνημα.

Πρέπει να σας πούμε ότι είμαστε αποφασισμένοι να λάβουμε σοβαρά υπόψη τις τελικές προτάσεις της μελέτης, ώστε να διαμορφώσουμε εκείνο το πλαίσιο ενός προγράμματος έργων και προμηθειών, με την εξοσφάλιση παρουσιάζουν και πλέον άρτιων μελετών, που θα δώσουν τη δυνατότητα στο λιμάνι μας να αποτελέσει ακόμα μια οορά τον καταλύτη της ανάπτυξης και της ευημερίας της περιοχής. Το νέο πλαίσιο στήριξης εξάλλου είναι προ των πυλών.

Πρέπει να πω όμως -ίως θα το ανέφερε ο πρόεδρος του Τεχνικού

Επιμελητηρίου - το λόγο της σημερινής επίσκεψής μας στην Αθήνα. Εκδικαζόταν σήμερα η αίτηση αναστολής για τα έργα στο λιμάνι του Βόλου. Δεν θέλω να μοκρινγοσήσω. Δυο λόγια θα πω μονάχα. Πρέπει η πόλη και η περιοχή να δείξει μια δυναμική πάνω στο θέμα, διότι δυστυχώς πρέπει να σας πούμε ότι το λιμάνι κινδυνεύει. Και δεν θέλω να πούμε ότι υπάρχει κάτι συγκεκριμένο, απλούστατα βλέπουμε ότι άνθρωποι μέσα από την περιοχή μας πολεμούν τα έργα στο λιμάνι με επιχειρήματα και στοιχεία δεν είναι σοβαρά.

Ελπίζω ότι το Συμβούλιο Επικρατίας θα αρθεί στο ύψος των περιστάσεων και θα δικαιώσει το λιμάνι, ώστε να συνεχιστούν απρόσκοπτα τα έργα, τα οποία είναι ενταγμένα στο Β' Κ.Π.Σ. Πρόκειται για πολύ μεγάλα κονδύλια, τα έργα είναι σημαντικά και ελπίζω ότι θα συνεχιστούν. Ζητάμε τη συμπαράστασή σας σε οποιοδήποτε κλάσμα μας, για να έχουμε το αποτέλεσμα που πρέπει να έχουμε. Εύχνομε πιστωτικά ότι θα έχουμε κάποια πληροφόρηση, αλλά πρέπει να είμαστε έτοιμοι για οποιοδήποτε εξέλιξη.

Σας ευχαριστώ.

ΕΠΙΧΡΑΤΙΑΣ ΗΛΙΑΣ: Θα δώσουμε αμέσως το λόγο στον κύριο Γιαννόπουλο και τους συνεργάτες που να κάνουν την παρουσίαση και στη συνέχεια ελπίζουμε σε μια σύντομη και ανοικτή συζήτηση.



Γ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

Καλησπέρα σας, κυρίες και κύριοι, κύριε Νομάρχα, κύριε Δήμαρχε, κύριε πρόεδρε του Επιμελητηρίου, κύριε συνάδελφε - συγκοινωνιολόγοι.

Είναι βεβαίως, όπως ακούσατε ήδη, πολλοστή φορά που βρίσκομαι στο Βόλο και με μεγάλη μου χαρά επικοινωνώ με τους τεχνικούς και με τους ανθρώπους που ασχολούνται με τα θέματα της ειδικότητός μου, αυτή τη φορά για το θέμα του λιμανιού, το οποίο από περίπου επταμήνου έχουμε αναλάβει να μελετήσουμε.

Θα ήθελα κυτάρχη να τονίσω ότι η παρέμβασή μου και η σημερινή παρουσία μου εδώ δεν έχει την έννοια της παρουσιάσεως των αποτελεσμάτων της μελέτης.

Αυτή θα ολοκληρωθεί το Δεκέμβριο, θα παραδοθεί και βιβλαίο, τότε θα είναι σκόπιμο να γίνει μια παρουσίαση της δουλειάς που έγινε σε όλη της τη λεπτομέρεια και την έκταση. Παρ' όλα αυτά, όταν τελειώσω τη δουλειά μου παρέμβαση, θα ζητήσω από το συνεργάτη μου τον κ. Ιντιάσαμπο για πέντε λεπτό να σας ενημερώσει για το πού βρίσκεται σήμερα αυτό η μέθεξη, η ποσότητά της και τι μέλλει να γίνει ακόμα.

Εγώ θα ήθελα να εκθέσω ορισμένες απόψεις μου σχετικά με το θέμα, τις προοπτικές που διανοίγονται με τη δυναμική του αγορά και κυρίως με τη γνώμη τουλάχιστον αυτή ήταν και η αρχική σχέση μου όταν μου ζητήθηκε να παρεμβείω εδώ- στο να ακούσω πολλές προτάσεις, οι οποίες είναι βέβαια να ακολουθηθούν στη συζήτηση και του μαζί μου αυτές που έχουμε διαπραγματευτεί μέχρι σήμερα, θα μας βοηθήσουν να προσεγγίσουμε το θέμα από διαφορετικές γωνίες και όσο πιο κοντά στην τοπική πραγματικότητα γίνεται.

Η προσωπική μου αρχή είναι ότι είναι πολύ χρήσιμη από τη μια πλευρά η επιστημονική εμπειρία και γνώση αυτών των θεμάτων, αλλά από την άλλη πλευρά είναι εξίσου σημαντική και η γνώση του λαγόμενου τοπικού κλίματος των τοπικών δηλαδή συνθηκών που ισχύουν σε μια περιοχή. Γιατί πρώτα απ' όλα, οι όποιες προτάσεις γίνουν θα προωθηθούν και θα υλοποιηθούν μόνο όταν έχουν κοινωνηθεί και τις ενστερνιστεί η τοπική κοινωνία.

Συνεπώς, τη σημερινή συνάντηση τουλάχιστον τη βλέπω σαν μια ευκαιρία για να ανταλλάξουν απόψεις, να ακουστούν όλα τις όποιες προτάσεις ο κάποιος, να καταγραφούν, να αξιολογηθούν και πιθανόν να μας βοηθήσουν να διαμορφώσουμε την τελική μας πρόταση.

Πρέπει να σας πω ότι μέσα στο πλαίσιο της δουλειάς που κάνουμε, ένα μεγάλο κομμάτι της υπήρξε η έρευνα των απόψεων των χωριστών το λιμανιού, είναι αυτό, είναι μεταφορικές εταιρίες ή ναυτιλιακές εταιρίες, είτε αυτές είναι οι επιβατικές επιβάτες που χρησιμοποιούν το λιμάνι στον επιβατικό λιμάνι. Πήραμε και κάποιες ειδικών, καταγράψαμε χιλιάδες απόψεις επιβατών και πολλές διαφορετικές απόψεις εταιριών και φορέων που εμπλέκονται. Επίσης, πήραμε και συζητήσαμε και μιλούσαμε οι οποίοι δεν χρησιμοποιούν σήμερα το λιμάνι, αλλά και πιθανόν στο μέλλον θα μπορούσαν να το χρησιμοποιήσουν για να κατανοήσουμε και τις απόψεις αυτών.

Πέρα από αυτό, έχει γίνει μια συστηματική επιστημονική ανάλυση. Τα όλα αυτά βέβαια δεν θα αναφερθώ καθόλου τώρα, δεν είναι ο στόχος αυτής της επίσκεψής μου, αυτή τη στιγμή να αναφερθώ στο τι κόνια με θα πω, όμως, κυρίως απόψεις για να βοηθήσω σε αυτή την ολιστική ανάλυση απόψεων από αυτούς στοχεύω.

Το τελευταίο επιχείρημα μου να αναφερθώ σε ορισμένες γενικές διαπιστώσεις. Καταρχήν η μήπιση ενός λιμανιού και στην προκειμένη περίπτωση και του Βόλου είναι το αντίστοιχο της οικονομικής κατάστασης που επικρατεί στην άμεση ενδοχώρα του. Όσον ένα λιμάνι λειτουργεί αποσυνδεδεμένο από την ενδοχώρα του, είναι πολύ δύσκολο -εκτός αν και τότε το λιμάνι είναι η Εγκοιπούρη ή το Χονγκ -Κονγκ- αλλά αυτές οι περιπτώσεις είναι δύο ή τρεις- και πρακτικά αδύνατο να ανταλλάσει να είναι διαθέσιμο τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Έτσι, η λιμναϊκή κατάσταση της ενδοχώρας παίζει ένα μεγάλο ρόλο και αυτή τη στιγμή εδώ έχουμε ένα μειονέκτημα στο ότι δηλαδή η οικονομική ενδοχώρα και λιμάνι του Βόλου αφήνεται μια κάμητη, περνάει μια περίοδο ύφεσης η οποία εντυπωσιακά επιρρέζει και το λιμάνι του Βόλου.

Δυστυχώς όμως, άλλη βασική διαπίστωση που πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας είναι η απάντηση στις ερωτήσεις ενδοχώρας, όπως πολύ συχνά εκούγεται για το λιμάνι του Βόλου, πέρα από τα σύνορα της Ελλάδας, αλλά και, έστω για τη Βόρεια Ελλάδα. Αυτό προϋποθέτει την αλέκηση ορισμένων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων σε σχέση με τις άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια της περιοχής και της χώρας. Τα λιμάνια αυτά τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δυστυχώς για το Βόλο είναι τα παρακάτω. Θα σας εννοήσω τέσσερα βασικούς παράγοντες που κάνουν αυτή τη στιγμή το λιμάνι του Βόλου ανταγωνιστικό σε σχέση με της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά που είναι οι βασικοί -αξ μη γελιόμαστε- ανταγωνιστές του. Πρώτον, η οδίσση του σύνδεσθ, το γεγονός δηλαδή ότι βρισκόμαστε από το Βόλο 200 χιλιόμετρα από το κύριο εθνικό οδικό δίκτυο και με μια κακή οδίσση όχι τόσο καλή είναι ένα μειονέκτημα. Ένα μειονέκτημα βεβαίως το οποίο έχει και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά πολύ μικρότερο αφού το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι πολύ κοντά στο δρόμο που πρέπει να γίνει και εν πάση περιπτώσει και το λιμάνι του Πειραιά λόγω της αστικής περιοχής. Αλλά αυτά τα δύο λιμάνια έχουν μια καλή ενδοχώρα, μία ενδοχώρα η οποία τουλάχιστον τα συντάσσεται και τα κάνει να έχουν μια βασική ροή εμπορευματοκιβωτίων και πέντα -εργαλείων που τα κάνει να είναι ανθερά.

Δεύτερον, ως ενόστια και βαθείς τη σιδηροδρομική σύνδεση. Θα σας δώσω και την απάντηση γιατί αργότερα γιατί να δείτε πώς αυτά που θέτω ως διαπιστώσεις μετασχηματίζονται σε οικονομικά πλεονεκτήματα των ανταγωνιστικών λιμένων και συνεπώς γιατί την ανάγκη στην οδό το λιμάνι του Βόλου.

Η οικονομική σύνδεση είναι απαραίτητη στην ουσία για το Βόλο. Πρακτικά είναι απαραίτητη και αυτό βεβαίως δεν οφείλεται μόνο στο ότι δεν υπάρχει λιμναϊκή από τη στιγμή, αλλά διότι δεν υπάρχει σωστή εξυπηρέτηση από πλευράς του λιμάνι και βεβαίως, αλλά κυρίως δικτύου. Τα μειονεκτήματα τα ξέρετε.

Τρίτο μειονέκτημα. Υπάρχει μια διαφορά κόστους στη συνολική μετακίνηση, αν μιλάμε για προορισμούς πέρα από τη Λάρισα. Πάρτε για παράδειγμα ένα container, το οποίο έρχεται στη Θεσσαλονίκη, προκειμένου να πιασει μια αποθήκη ενδιάμεσου προορισμού -ας πούμε στο Καλοχώρι της Θεσσαλονίκης, αφού κάπου εκεί πάνε όλα- θα χρειάζεται περίπου 35.000 δραχμές για τέλη διελεύσεως από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, και περίπου άλλες 20.000-25.000 για να φτάσει στο Καλοχώρι. Συνολικά δηλαδή 50.000 δραχμές. Ένα ανάλογο container για να φτάσει από το Βόλο στο ίδιο σημείο -μάλιστα για αντικαταστάση, για επέκταση της ενδοχώρας προς τα πάνω- θα κόστιζε συνολικά έπος υπολογίζουμε, περίπου γύρω στις 80-90.000 δραχμές. Τα νούμερα δεν μπορούν να είναι απόλυτα, γιατί κοιμούνται οι τιμές ανάλογα με τις διάφορες συμμαχίες, αλλά η διαφορά δεν είναι μεγάλη. Η διαφορά αυτή αν θα μπορούσε να ισοβαθμιστεί το container αυτό θα μπορούσε να έρθει στο λιμάνι το Βόλου και να φτάσει στη Θεσσαλονίκη από το Βόλο.

Το θέτω αυτό σαν ένα παράδειγμα για να δείξω ότι πρέπει να κοιτάμε όχι το κόστος του λιμανιού αυτού καθαυτού. Δεν ενδιαφέρει τόσο πολύ αν το λιμάνι μας είναι φτηνό ή ακριβό, αλλά πόσο κοστίζει στο μεταφορέα η συνολική μετακίνηση στον τελικό του προορισμό, γιατί αυτό μετράει, το "πακέτο".

Το τέταρτο σημείο είναι οι διάφορες ανεπιρκειες της υποδομής. Οι ελλείψεις είναι οπωσδήποτε σημαντικές και αφορούν τους επιβάτες και τα εμπορεύματα.

Μια τρίτη γενική διαπίστωση -είπα τα άσχημα στην αρχή- θετική αυτή τη φορά είναι βεβαίως η κεντροβαρική θέση που έχει το λιμάνι του Βόλου, τόσο στο θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου όσο και στο χερσαίο ελλαδικό χώρο και σε σχέση ιδίως με την κατεύθυνση Ανατολής - Δύσης, με κατεύθυνση δηλαδή προς Δυσμάς, προς την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Μια τέταρτη διαπίστωση είναι η διαπίστωση ότι βεβαίως γίνονται έργα ιδίως το οδικό δίκτυο βελτιώνεται και σύντομα στο χρονικό ορίζοντα του 2000 θα μπορούμε να μιλάμε πλέον για έναν αυτοκινητόδρομο που συνδέει το λιμάνι Βόλου με το οδικό δίκτυο της χώρας και το οποίο επίσης θα συνδέεται με έναν αυτοκινητόδρομο του Βορρά - Νότου -εντάσσω στο οδικό δίκτυο και την κατασκευή βεβαίως του οδικού άξονα προς Δυμάς, προς την Ηγουμενίτσα.

Πέμπτον. Ένα άλλο πλεονέκτημα είναι η νέα ελεύθερη ζώνη, η οποία θα υλοποιηθεί κάποια στιγμή και θα είναι αναμφισβήτητο πλεονέκτημα του λιμανιού.

Μια έκτη διαπίστωση που κάνουμε και που πρέπει να την έχουμε υπαψηφίς μας, είναι ότι το λιμάνι του Βόλου έχει μια ενδοχώρα με τουριστικά ενδιαφέροντα, η οποία αποτελεί μια βασική προϋπόθεση για την επιβατική κίνηση στη την

ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης τουριστικών πλοίων. Αυτή η ενδοχώρα, η οποία εκτείνεται μέχρι τα Μετέωρα και βεβαίως περιλαμβάνει και τα νησιά των Σποραδίων, είναι κάτι το οποίο δεν μπορεί εύκολα να πέσει σε ύφεση, όπως η οικονομία της περιοχής. Είναι κάτι το οποίο υπάρχει και το οποίο θα μπορεί να γίνει και να είναι εκμεταλλεύσιμο πάντα. Αλλά σε σχέση με αυτό το πλεονέκτημα πρέπει να αναφερθεί ως μειονέκτημα η πολύ χαμηλή στάθμη των προσυμφέρμενων εξυπηρετήσεων προς τους επιβάτες.

Αυτές είναι ορισμένες γενικές διυπιστώσεις, τις οποίες είμαι βέβαιος ότι και εσείς θα έχετε κάνει, αλλά που με βοηθάνε να τις θέσω ούτως ώστε να μπορέσω να παραφερύσω στις δυνατότητες και τους άξονες ανάπτυξης, έτσι όπως τους βλέπω εγώ αυτή τη στιγμή και στις οποίες θα ήθελα να ακούσω κάποιον αντίπαλο. Ποιες είναι οι δυνατότητες;

Κατηγορηματικά αφορά την ενδοχώρα του, το λιμάνι του Βόλου δεν μπορεί να είναι τίποτα άλλο παρά ένα διαμετακομιστικό λιμάνι - transit σε μία ενδοχώρα, η οποία σε άριστη ετήρρεια, αν θέλετε, μπορεί να εκταθεί μέχρι και τη Θεσσαλονίκη και το χώρο της Κεντρικής και ΒΔ Ελλάδος, αλλά που σε μία ευρύτερη έννοια και με ορισμένες προϋποθέσεις μπορεί να επεκταθεί και πέραν των ορίων της Ελλάδος. Με τα μοντέλα που κάναμε και δοκιμάσαμε πιστεύουμε ότι η περροή μπορεί να φτάσει μέχρι τα Σκάπια ή εικόμια και τη Σόφια, εφόσον γίνουν ορισμένες ενέργειες, ούτως ώστε να αποκτήσει τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που είχε προηγουμένως, κυρίως μέσω προτιμησιακού χαρακτήρα συμφωνιών, τις οποίες θα πρέπει να προωθήσει το λιμάνι του Βόλου και οι φορείς του Βόλου με αντίστοιχους φορείς των περιοχών στις οποίες στοχεύουμε. Και σε αυτό η μελέτη μας θα βοηθήσει, διότι θα εντοπίσει τις περιοχές στις οποίες μπορεί κανείς να έχει περιθώριο επιτυχίας. Υπάρχουν, δηλαδή, οι δυνατότητες για αύξηση της ενδοχώρας και πέρα από τη Βόρεια Ελλάδα.

Δεύτερον. Μία δυνατότητα η οποία είναι πάντα επίκαιρη και πάντα πραγματοποιήσιμη για το Βόλο είναι βεβαίως η εξυπηρέτηση των φορτίων προς Μέση Ανατολή και τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Υπάρχει το πλεονέκτημα ότι ο Βόλος έχει καθιερωθεί πλέον σαν ένα λιμάνι το οποίο έχει εξυπηρετήσει τέτοιες ροές. Και από τον ελλαδικό χώρο, πιστεύω ότι αυτόματα σκεφτόμαστε ολοι το Βόλο σαν ένα λιμάνι προς τη Μέση Ανατολή και τη Σοβιετική Ένωση. Αυτό είναι μια προοπτική, η οποία θα πρέπει να επανεξετασθεί και να υλοποιηθεί ιδίως τώρα που μπορεί να πει κανείς ότι ανοίγει και ο ορίζοντας των χωρών της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, Μαύρης Θάλασσας, αν και περισσότερο πάντα παραμένει η έννοια Ευρώπη - Ελλάδα -

Μέση Ανατολή. Δεν είναι εύκολο πράγμα, αλλά θα μπορούσαν να γίνουν.

Μία τρίτη δυνατότητα, η οποία πιστεύω ότι είναι καθιερωτική, είναι η εξυπηρέτηση συγκεκριμένων τύπων φορτίων. Με άλλα λόγια, η εξειδίκευση του λιμανιού σε ορισμένους τύπους φορτίου για τους οποίους προσφέρει ένα είδος ένοιο παράδειγμα, χωρίς να είναι αυτό το μόνο ή να είναι αυτό αποκλειστικό είδος πιθανοτήτων. Το φορτίο ξύδην, ή και το Σικραϊκό ξύλο, που κάνει και σήμερα. Εδώ υπάρχει η κοτεξογην ενδοχώρια για φορτία ξύδην. Άλλος ο Θεσσαλονίκης Κάμπος δημιουργεί τέτοια φορτία. Γενά αλλοι λιμάνι θα ήσαν φυσικά διαμεταφορά το λιμάνι του Βόλου για να εξειδικευθεί κανείς στην εξυπηρέτηση τέτοιων ειδών φορτίων.

Τα εμπορευματοκιβώτια θα μου επιτρέψετε να μην συζητηθούν στα φορτία εξειδίκευσης, διότι πρέπει να σας πω εκ των προτέρων ότι η κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων είναι μία πολύ διαφορετική λειτουργία από όσα τα υπόλοιπα φορτία του λιμανιού και έχουν ήδη καθιερωθεί το δέο μεγάλων λιμάνων Θεσσαλονίκης και Πειραιά στην κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων. Είναι με διάφορες ενέργειες προστιθέμενης αξίας, όπως ναμα, κέντρα εμπορευματοκιβωτίων μεταφορών, υπηρεσίες Logistics, κλπ. που πλέον απαιτούν την ύπαρξη ενός λιμανιού της λεγομένης τρίτης γενιάς στο θέλο, θα μπορούσε επίσης να προσελκύσει τέτοιου είδους φορτία. Γι' αυτό δεν τα αναφέρω εδώ. Είναι άλλο εξυπηρέτηση συγκεκριμένων τύπων φορτίων, μιά δε δυνατότητα για τα οποία το λιμάνι έχει σχεδόν ήδη καθιερωθεί και θα υπερασπίσει να επιταθεί παραπέρα.

Ως προς τους επιβάτες, οι δυνατότητες του λιμάνι του Βόλου είναι σημαντικές. Η κίνηση η εμβατική σήμερα μπορεί να επιδεινωθεί, αλλά κυρίως δεν μιλάμε για ποσοτική αύξηση, αλλά για ουσιαστική αύξηση, δηλαδή την την προσέλκυση των μεγάλων τουριστικών πλοίων. Είθε το πρόβλημα να έχει δημιουργηθεί με το «Ετικάρια». Κατά τη γνώμη μου αυτό είναι συνάρτηση της εξυπηρέτησης που προσφέρεται με πλοία τέτοιου είδους, αλλά να επιταθεί προτεραιότητα πιστεύω ότι θα υπερασπίσει να επιταθεί να αναμετασυσταθεί και υπάρχουν οι δυνατότητες να αντιμετωπιστεί για την καλύτερη εξυπηρέτηση τέτοιων πλοίων.

Υπάρχουν και άλλες δυνατότητες και προοπτικές, οι οποίες είναι λίγο μακρύτερου χρονικού ορίζοντα και από θα λέγαμε να σας πω ότι από μια σκοπιά τώρα θα πρέπει να θεωρηθεί ως αρχή μιας συνεχούς ανάπτυξης και εξέλιξης που πρέπει να καταβληθεί για να επιτευχθεί ο συγκεκριμένος στόχος.

Μίλησα προηγουμένως για ορισμένες προοπτικές. Είναι ότι αυτή η δυνατότητα υπάρχει εφόσον υπάρξουν ορισμένες προϋποθέσεις. Είναι άρα

αυτού; οι προϋποθέσεις. Τι θα μπορούσαμε να δούμε -έτσι ορισμένες σκέψεις μου στην εισαγωγή αυτή τη συγγραφή για το λιμάνι του Βόλου για να μπορέσει να αναφέρει την εξέχουσα του και τον κύκλο εργασιών του.

Εάν όλα από όλα πρέπει νομίζω να γίνει συνείδηση όλων η ανάγκη για ένα σαφή κομμάτι με το ρόλο, των στόχων και της αναπτυξιακής πολιτικής του λιμανιού. Βεβαίως αυτές μένουν στο πλαίσιο της εθνικής πολιτικής λιμένων που ανέφερε και ο κ. Γεωργίου. Αλλά δε μην περιμένουμε να έρθει αυτό εκ των άνω. Σήμερα υπάρχει το μόνο μία αναγνώριση του ρόλου των λιμένων, η οποία έχει κατακτηθεί από τα ίδια τα λιμάνια και έχει κατακτηθεί βεβαίως είτε για λόγους βιομηχανικής προόδου και τονίζω αιτό πάντα- είτε έχει κατακτηθεί από ορισμένες ενέτιες εταιρείες κινήσεως κάποιας συγκεκριμένης στιγμής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Πορθητικό του Βόλου, όταν έγινε. Εδώ πρέπει να ανακαταστήσουμε τον ρόλο του λιμανιού του Βόλου να στραφεί προς μία εξειδίκευση. Θα μπορούσε επιπλέον να κερδίσει την έκδοσης- κάποια έτσι λίγο ουτοπιστικά σε επίπεδο της Ελλάδας. Γιατί τα θέλουμε; Πώς θα εξυπηρετηθούν και πώς θα ανταποκριθούμε τα άλλα λιμάνια - containers που ήδη είναι καθιερωμένα; Θα πρέπει να θέσουμε ως στόχο ορισμένους τομείς, ώστε πλέον τα έργα μας και ο ανταγωνισμός μας να μπει στην εξυπηρέτηση αυτών των στόχων.

Εάν προχωρήσει το λιμάνι με θορακικά βήματα προς την κατεύθυνση της παραγωγής και άλλων ειδών εξυπηρετήσαν πέρα από την καθαρά λιμενική λειτουργία που κάνει σήμερα, όπως για παράδειγμα logistics, υπηρεσίες διαμεταφοράς, υπηρεσίες ναυπηγειακής ευαστικής κ.ο.κ. που έχουν τα λιμάνια της τρίτης γενιάς. Αν λοιπόν οι φορείς και όχι μόνο η διοίκηση του λιμανιού, βάλουν στόχους συγκεκριμένους και ξεκαθαρισμένους και εμείς στη μελέτη μας κινήσουμε προεργασία για τέτοιους στόχους, θα γίνει η έναρξη για μια αλυσίδα τέτοιων ενεργειών, που κατά τη γνώμη μου είναι σχετικά αυτονόητες και απλές, αρκεί να υπάρχει σαφής η σύμβαση στον καθορισμό των στόχων και της αναμενόμενης πολιτικής.

Αναπτύξη προϋπόθεση. Θα πρέπει -αλλά αυτό δεν εξαρτάται δυστυχώς τόσο πολύ από τον κοπιασμό παρά οτιδήποτε- να υπάρξει κάποια βελτίωση ή αλλαγή στο θεσμικό πλαίσιο και στο οργανωτικό πλαίσιο κάτω στο οποίο λειτουργεί το λιμάνι. Αυτό το είχε τονίσει και στο πλαίσιο της μελέτης της Θεσσαλονίκης και από όλη τη διεύθυνση που κάναμε εκεί αυτό έγινε ως το κυρίαρχο στοιχείο. Αυτό το θεσμικό πλαίσιο μάλλον μπροστά σαν σημαία και ήδη πρέπει να σας πω ότι η διοίκηση του λιμανιού ενδυνάμυνθηκε, συμβουλευτήκε νομικούς και με τη βοήθεια της δικής μας διεύθυνσης έγινε ενταξιακή πρόταση νέου νομοθετικού πλαισίου.

Νομίζω και πιστεύω ότι με ανύποπτες κινήσεις θα ακολουθήσουν και τα

Λιμενικά Ταμεία των μεγάλων πόλεων, όπως του Βόλου, της Πόλης του Ηρακλείου κ.ο.κ.

Τρίτη προϋπόθεση ανάπτυξης. Ανέφερα ήδη ότι είναι η εξειδίκευση σε ορισμένα εμπορεύματα ή είδος εξυπηρέτησεων. Δεν θα μπού σε περιεκτικότερες λεπτομέρειες εδώ, διότι ήδη είπα ορισμένα πράγματα.

Τέταρτη δυνατότητα και προϋπόθεση, που κατά τη γνώμη μου είναι ένας στόχος μεσοπρόθεσμος για το λιμάνι, είναι η συμμετοχή σε δραστηριότητες που είναι μεν παρεμφερείς, αλλά που βοηθάνε όμως και τονίζουν την κύρια δραστηριότητα του λιμανιού και κυρίως τη δημιουργία στους πόλους χώρους του λιμανιού πιθανόν ενός κέντρου εμπορευματικών μεταφορών.

Όταν λέμε κέντρο εμπορευματικών μεταφορών, στη σύγχρονη έννοια της διακίνησης των φορτίων, σημαίνει ένα σημείο ελέγχου της "αρχιτεκτονικής" της συνολικής μεταφοράς, της αλυσίδας μεταφοράς. Δηλαδή το σύνολο της μεταφοράς από τον τόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού. Αν αυτό είναι οικονομικά βιώσιμο, επιλέγεται η οδός που περνάει από το λιμάνι μας. Αν δεν είναι, δεν θα επιλεγεί, διότι πλέον οι μεταφορές απαιτούν μια ευνοϊκή αξιολόγηση πολλών παραγόντων, και συνδυασμό μεταφορικών μέσων. Έτσι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μιλάει πλέον για μεταφορές ενός μεταφορικού μέσου, αλλά μιλάει για intermodal transports, για μεταφορές δηλαδή πολλαπλών μέσων. Τα κομβικά σημεία αυτών των μεταφορών είναι τα κέντρα εμπορευματικών μεταφορών, που όπως είναι φυσικό δημιουργούνται κατοικήν σε υπάρχοντα κέντρα και κόμβους του συστήματος μεταφορών, όπως είναι τα λιμάνια.

Πρέπει, λοιπόν, να δούμε την ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου σαν ένα κομβικό σημείο του συστήματος μεταφορών της Ελλάδος.

Τι σημαίνει ένα κέντρο εμπορευματικών μεταφορών; Σημαίνει απλά διάθεση ενός χώρου της τάξεως των 200 στρεμμάτων, για την περιοχή της Μαγνησίας και Θεσσαλίας γενικότερα, ο οποίος χώρος θα προσφέρει στέγαση για αποθήκευση και μάλιστα πιθανόν και εξειδικευμένη αποθήκευση, ψυγεία κλπ., μεταφορά υπηρεσιών, κυρίως τηλεπικοινωνιών, τραπεζικών υπηρεσιών, άλλων ειδών υπηρεσιών, παρακολούθηση των φορτίων όχι μόνο όταν είναι στο λιμάνι αλλά και μετά, υπηρεσίες logistics κ.ο.κ.. Θα εξυπηρετούνται σε αυτό το χώρο εταιρίες και μεταφορείς διαφορετικοί, όχι μόνο ένας ή δύο μεγάλοι αλλά και πολλοί περισσότεροι μικροί.

Ένας χώρος της τάξεως των 200 στρεμμάτων για την περιοχή εδώ θα ήταν αρκετός και πρέπει να σας θυμίσω ότι δημιουργήθηκε μια τέτοια κίνηση στην Ελλάδα για δημιουργία χώρων και κέντρων εμπορευματικών μεταφορών και

μάλλον με πρωτοβουλία των Επιμελητηρίων, τα οποία έκαναν μια μελέτη master plan, που προβλέπει και για την περιοχή του Βόλου ένα “κόμβο” εμπορευματικών μεταφορών.

Στη Θεσσαλονίκη μίλησαν για δύο κέντρα εμπορευματικών μεταφορών, ένα στη Θεσσαλονίκη και ένα στο Καλίς, 30 χιλιόμετρα πιο πέρα. Έχω ορισμένες επιφυλάξεις, αλλά εδώ δεν είναι αυτό το θέμα μου.

Μία καμπη δυνατότητα και πέριχη προοπτική ανάπτυξης προφανώς είναι η αναβάθμιση των εγκαταστάσεων υπό για τις διακινήσεις των φορτίων ΧΥΔΗΝ. Οι εγκαταστάσεις των δημητριακών χρήζουν κάποιες αναβάθμισης ή και δημιουργίας νέων εγκαταστάσεων δίπλα, εφόσον δημιουργηθούν συμφωνίες - επωνυμοφόρες - προτιμησιακού χαρακτήρα, ειδικές συμφωνίες με αυτούς που διακινούν τέτοιου είδους φορτία στην περιοχή.

Εβόλου. Η προσθήκη των μεταφορών μέσω Βόλου προς Συρία. Το ανέφερα ήδη στις δυνατότητες. Είναι προφανώς και μία προϋπόθεση που απαιτεί τη συμπαρατίξη της πόλεως με το λιμάνι του Βόλου στις απαραίτητες διακρατικές συμφωνίες και προς δυσμάς και προς ανατολάς.

Και δυσμάς εννοώ την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου το 1985 όταν ο ομίλων και πάλι είχα την τιμή να αναλάβει τη μελέτη σκοπιμότητας του δρόμου Ηγορμαίνας - Βόλου για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ, θυμάμαι ότι τότε η συνεργασία και η πρωτοβουλία είχε προέλθει από το Υπουργείο του Νότου, στο πλαίσιο της προσέλκυσης επιχειρημάτων προς την Ευρωπαϊκή Ένωση για κονδύλια. Προσέγγισαν και την Ελλάδα και δημιούργησαν αυτή την ιδέα του άξονα προς τη Μέση Ανατολή.

Το Σερβείο το σιδηροδρομικό λέμε ότι από ελληνικής πλευράς έχει προχωρήσει, αλλά δυστυχώς δεν νομίζω ότι αυτό που έχει γίνει αποτελεί ρυθμιστική πρόοδο. Έχει μπει η γραμμή, από εκεί και πέρα πρέπει να γίνει η αποβάθρα. Ως εκτός της Συρίας ξέρω πόσο έχει προχωρήσει.

Το άλλο πράγμα αφορά και για την σύνδεση με τη Μαύρη Θάλασσα.

Τότε ανόητα με τρεις ακόμα προϋποθέσεις.

Η μία είναι η δυνατότητα χροιάς ανεξάρτητης τιμολογιακής πολιτικής. Εδώ θα λοιπόν να κάτι το οποίο βάζει το θέμα στη σωστή του διάσταση. Καταρχήν υπάρχουν δύο διαφορετικά πράγματα: η κοστολόγηση και η τιμολόγηση. Η τιμολόγηση των υπηρεσιών είναι το τιμολόγιο που βάζουμε στον πελάτη, η κοστολόγηση είναι τι μας κοστίζει. Η τιμολόγηση των υπηρεσιών που προσφέρει το λιμάνι ή κάθε λιμάνι αποτελεί ένα μικρό ποσοστό του συνολικού κόστους

μεταφοράς, το οποίο μετράει για τον πελάτη. Είναι της τάξης του 4-5% σε ένα το οποίο κοστίζει ένα λιμάνι σε ένα σύνολο μεταφορές, αλλά μπορεί να είναι 5%, 7%, ή και 3%, εν πάση περιπτώσει ένα μικρό ποσοστό. Δεύτερον, η τιμολογιακή πολιτική που θα ακολουθήσει το λιμάνι δεν θα πρέπει να αφίσταται πολύ από το πραγματικό του κόστος, διότι θα πρέπει το λιμάνι είτε είναι κρατικό είτε οτιδήποτε άλλο καταρχήν να είναι ένας βιώσιμος οργανισμός, διότι πλέον όπως θα έχετε αντιληφθεί, η πολιτική που ακολουθείται όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και γενικότερα είναι υπέρ των αυτοδύναμων βιώσιμων φορέων.

Όταν λοιπόν κάναμε μία ανάλυση των κόστους και της αντιστοίχης τιμολόγησης του λιμανιού του Βόλου, διαπιστώσαμε ότι η τιμολόγηση των υπηρεσιών είναι περίπου στο ένα τρίτο του κόστους των υπηρεσιών που προσφέρονται από το λιμάνι. Θα πρέπει συνπώς το λιμάνι να έχει μια δυνατότητα χάραξης τιμολογιακής πολιτικής που θα του επιτρέψει την απόσχεση μεν προσέγγιση τουλάχιστον του κόστους του, καλύτερου δε τη δημιουργία επιπλέον συμφωνιών για την προσέλκυση πελατών. Οι πελάτες προσελκύονται τόσο από ποιοτικά όσο και από ποσοτικά κριτήρια. Τους περισσότερο από ποιοτικά κριτήρια και λιγότερο από ποσοτικά.

Ένατη προϋπόθεση είναι η άμεση αναβάθμιση των επαγγελματιών εγκαταστάσεων και οι ειδικές τιμές και συμφωνίες για τα κρουαζιερόπλοια. Εδώ η άποψή μου είναι ότι πρέπει να ακολουθήσουμε ανάθετη πολιτική και όσον αφορά τα εμπορεύματα. Προηγουμένως άφησε να εννοηθεί ότι στα εμπορεύματα πρέπει τουλάχιστον να προσεγγίσουμε το κόστος μας.

Στους επιβάτες και τα κρουαζιερόπλοια, δεδομένου του εισούσιου κλιμακωκού οφέλους της περιοχής, αξίζει να δει κανείς ειδικές συμφωνίες. Αλλά γι' αυτό κάνει αυτό πρέπει να έχει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις, ώστε να μπορεί ευπρεπώς ο τουρίστας να αποβιβαστεί και να επιβιβαστεί στο πλοίο και εδώ πρέπει άμεσα με μεγάλη προτεραιότητα να προωθηθούν έργα στο λιμάνι του Βόλου.

Τέλος, η τελευταία προϋπόθεση που δεν είναι και η πιο ασήμαντη είναι η ανάληψη μιας μεγαλύτερης επικοινωνιακής δραστηριότητας για προβολή και προώθηση του λιμανιού στην ευρύτερη ενδοχώρα του και πέρα από αυτή. Δεν φτάνει να είμαστε καλοί, πρέπει και να το δείξουμε. Βεβαίως δεν είμαστε τόσο καλοί αυτή τη στιγμή, αλλά οπωσδήποτε έχουμε ορισμένα πράγματα να δείξουμε, ενώ θα βελτιωθούν και ορισμένα άλλα. Πρέπει από τώρα να εργαστούμε κατάλληλα η επικοινωνιακή πολιτική του λιμανιού.

Πάνω από όλα όμως (και εδώ τελειώνω), κύριε πρόεδρε, χρειάζεται πιστεύω

σας κατά πόσο όλος αυτός ο σχεδιασμός που είναι σε εξέλιξη, που υλοποιείται, βρίσκεται σε ουσιοειχία με τις πραγματικές ανάγκες και τις προτεραιότητες του λιμανιού.

Ένα θέμα λοιπόν που θα ήθελα να δούμε είναι αν νομίζετε ότι χρειάζεται κάποια αναπροσαρμογή προτεραιοτήτων ή στόχων. Και το δεύτερο θέμα που θα ήθελα να ρωτήσω -που δεν είναι όμως τον ημερών- είναι διαρκές και θα το βρίσκουμε μπροστά μας. Είναι η ανάγκη μιας συνολικής μελέτης του λιμενικού συστήματος της Μαγνησίας, γιατί βλέπουμε πλέον να αναπτύσσεται με ένα δυναμισμό η περιοχή του Αλμυρού και οι ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις στον Αλμυρό και πρέπει να σκεφτούμε πώς αυτές εντάσσονται -αν εντάσσονται ή δεν εντάσσονται- τοια πολιτική γενικότερα έχουμε ιδιαίτερα για την περιοχή του Αλμυρού, για να μείνω μόνο σε αυτή που φαίνεται να έχει ένα δυναμισμό.

Υπάρχει η προοπτική επαναλειτουργίας της Μεταλλουργικής, το λιμάνι Λούλη στην Αρκαλαίολη. Ορατές προοπτικές φαίνονται να υπάρχουν, χωρίς να έχουμε ακόμα κάτι συγκεκριμένο. Δείχνει ότι η περιοχή εκείνη έχει ένα δυναμισμό. Αυτή τη στιγμή ανεξέλεγκτα αναπτύσσονται οι ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις, χωρίς να εντάσσονται σε μια συνολική μελέτη του λιμενικού συστήματος της Μαγνησίας και αυτό νομίζω ότι είναι ένα κρίσιμο θέμα, που ενδέχεται στο μέλλον να παίξει καθοριστικό ρόλο για το λιμάνι του Βόλου.

Και εδώ πάλι αναλύσσονται εύκολες απεύσεις, είτε αφοριστικές είτε αποδοχής, που κι εδώ νομίζω ότι θα βοηθούσε πάρα πολύ αν διευκρινίζαμε πιο συγκεκριμένα τα ζητήματα.

Παραδίδω το λόγο στον πρόεδρο του Επιμελητηρίου.

ΑΜΦΙΡΟΤΙΛΟΥ: Συμπληρωματικά, στο δεύτερο σκέλος που είτε ο κ. Νομάρχης. Το θέμα του ευρύτερου σχεδιασμού του μυχού του Παγασητικού με κέντρο το Βόλο. Δηλαδή κάποιο πρέπει να οραματιστούμε το πώς θα είναι αυτός ο χώρος και με ποιες ταχύτητες και με ποιες δυναμικές θα εξελιχθεί στην επόμενη εικοσαετία - εικοσιπενταετία, για να μην πω πενήκονταετία. Ήδη γίνονται κάποιες καταλήψεις -με την καλή έννοια- χώρων, οι οποίες αργότερα πιθανώς να μας δημιουργήσουν προβλήματα στην ανάπτυξη του ευρύτερου σχεδιασμού του λιμανιού. Μήπως θα έπρεπε εδώ να δούμε αυτή τη μελλοντική προοπτική;

Και ένα δεύτερο σημείο το οποίο ήθελα σαν ερώτημα να σας βάλω. Το θέμα βέβαια των εμπορευματικών κεντρών ή αν θέλετε των κέντρων συγκεντρώσεων υπό οποιουδήποτε μορφής, είτε από πλευρός ελευθέρως ζώνης είτε από πλευράς διαμετακομιστικού είτε αν θέλετε και μεταλλαγής προϊόντων είναι ασφαλώς

βασικό. Η ενδογώρα θα πρέπει να είναι σημείο μελέτης, ώστε το λιμάνι του Βόλου να καταστεί το λιμάνι της Κεντρικής Ελλάδος και όχι το λιμάνι του Βόλου. Δηλαδή οι τάσεις του να είναι τέτοιες, ώστε να είναι ελκυστικές με τη συνάρτηση που είπατε του άξονος Βόλου - Η/ουμενίτσας κλπ. Ευχαριστώ.

ΞΗΡΑΚΙΑΣ: Θα παρακολούσα το δήμαρχο του Βόλου κ. Δημήτρη Πισσιωρή να πάρει το λόγο.



Α. ΠΙΣΣΙΩΡΗΣ

Δήμαρχος Βόλου

Αισθάνομαι λίγο μελαγχολικό σπόνε και από το ακροατήριο και από την ημέρα και θα ισχύσω κάνοντας μια πρώτη γενική διαπίστωση που δεν αφορά μόνο το λιμάνι, αφορά τα πάντα. Βεβαίως ότι έχουμε φτάσει σε ένα οριστικό σημείο σκέψης, δράσης, συμπεριφοράς όχι μόνο εμάς, αλλά παγκοσμίως και ότι όλα τα εργαλεία και όλες οι σκέψεις που είχαμε και με τις οποίες μεγαλώσαμε φαίνεται ότι είναι άχρηστες.

Και γυρνώντας προς τα πίσω, συνεχίζουμε να θέλουμε να πάμε τους τα εμπρός, ενώ είναι σίγουρο ότι ένα πολύ μεγάλο μέρος από το σκελετό του παρελθόντος είναι άχρηστο. Και το ζήτημα δεν αφορά μόνο εμάς, αλλά και το σύνολο του πληθυσμού μιας χώρας. Είναι αυτό που μπορεί να είναι καθυστέρηση για την Ελλάδα, μπορεί να είναι καθυστέρηση για την Ευρώπη, μπορεί να είναι και καθυστέρηση για όλους. Σε εμάς απλώς τα πράγματα φαίνονται και έπονται από ό,τι φαίνονται στην Ευρώπη.

Ένα λιμάνι σαν κι αυτό που συζητούμε σήμερα πρέπει να το θέλει η πόλη. Λοιπόν, το θέλει η πόλη το λιμάνι. Είναι δυνατόν να μιλάμε για ένα λιμάνι το οποίο πρώτα και καλύτερα η πόλη δεν το ζει, δεν το χαίρεται, δεν το αγαπάει.

1) Ευθύνεται ο Δήμος Βόλου. Ξέρετε ότι στο σχεδιασμό της μελέτης Δημόσια δεν προβλεπόταν καθόλου να γίνει αυτό το πάρκο και οι εγκαταστάσεις εκεί πέρα και όμως έγιναν. Και διαρωτάται κανείς τι συνέβη μεταξύ του '85 και του '90 και έγιναν αυτές οι εγκαταστάσεις και γιατί δεν ήρθε κάποιος να πει ότι εδώ έχουμε

μια ρυθμιστική μελέτη του γραφείου Δοξιάδη που δεν προβλέπει να γίνει καμία εγκατάσταση. Το πολύ πολύ κάντε μια διπλή τριπλή σειρά δέντρων για να δημιουργήσετε μία κουρτίνα ανάσχεσης των δραστηριοτήτων προς τις ένθεν κατοικίες, αν πούμε ότι στο Πεδίο του Άρεως υπάρχουν κατοικίες

Δεν μιλώ για παλιότερα, όταν η ίδια η πολιτεία στη δεκαετία του '50 εγκατέστησε πρόσφυγες στο παλιό Λιμεναρχείο. Το πρόβλημα το έχουμε μέχρι σήμερα και φτάνει πολλές φορές στο απίθανο σημείο να διακόπτονται οι εργασίες στο λιμάνι στις 11 η ώρα το βράδυ, για να κοιμηθεί ο κόσμος και επαναλαμβάνονται στις 7 η ώρα που θα ξυπνήσει.

Αυτό δεν είναι λιμάνι σύγχρονο. Αυτό είναι λιμάνι μιας άλλης εποχής, που είχαμε την πολυτέλεια να λέμε ότι μπορούν να διακόπτονται οι φορτώσεις, να κάθεται το πλοίο, να περιμένει και ένας εξοπλισμός δεν ξέρω πόσων δις και να δουλεύουμε όποτε θέλουμε.

Η εγκατάσταση του Πανεπιστημίου είναι η άλλη ζημιά που έγινε, η οποία μέχρι πρόσφατα παρέσυρε και την εισοδο της Σέκερη. Πρόκειται για σχεδιασμό που υπάρχει από το 1965 και που ουδείς έχει ακυρώσει από το Δημόσιο. Διότι δημόσιο είναι και το Λιμενικό Ταμείο, δημόσιο είναι και οι μελέτες και οι υπηρεσίες που πρέπει να σχεδιάσουν αυτή την πόλη. Έρχονται οι τοπικοί παράγοντες, και βάζω και την αφεντιά μου και την προηγούμενη Δημοτική Αρχή και όλους, κάνουμε ό,τι θέλουμε και το περίεργο είναι ότι όταν κάνουμε ότι θέλουμε, δεν σηκώνεται κάποιος από το δημόσιο, όποιος το εκφράζει, ο εκάστοτε Νομάρχης, ο Υπουργός, κ.λ.π. και να πει «τι κάνετε εδώ πέρα; Ό,τι θέλετε;».

Αυτών, το θέλουμε το λιμάνι; Το θέλει η πόλη το λιμάνι; Κάντε μια πραγματική συγκομιμή να δείτε ότι περίεργα πράγματα έχουν αρχίσει και διαμορφώνονται στην πόλη. Βεβαίως, διότι αλλάζει και η μορφή και η σύνθεση του πληθυσμού που ζει εδώ πέρα. Υπάρχει ένας πληθυσμός συνταξιούχων πλέον που ολόένα αυξάνεται, δημοσίων υπαλλήλων, ελευθέρων επαγγελματιών, οι οποίοι δεν έχουν καταλάβει ότι χάνεται το έδαφος σιγά-σιγά και γι' αυτούς αν αλλοιωθεί ο χαρακτήρας του βιομηχανικού κέντρου βάρους που έχει αυτή η πόλη.

Πρέπει, λοιπόν, μετά τη ζημιά που έχει γίνει τα τελευταία 20 χρόνια, που ήταν αποτέλεσμα της μεταπολίτευσης, όπου κυριάρχησαν οι γνωστές απόψεις σε σχέση με τη λειτουργία των βιομηχανιών και τα συναφή, γρήγορα να ανατρέψουμε αυτό το κλίμα και να μην παγιωθεί αυτή η γενικότερα αντιαναπτυξιακή, αντιβιομηχανική και σε τελευταία ανάλυση και εις βάρος του λιμανιού έποψη.

Δείτε τον τοπικό Τύπο που είναι καθρέφτης τι κάνει. Ζυγίζει τι θέλει ο κόσμος

και βλέπετε ότι είναι αντιφατικός. Μιλάει για το λιμάνι, αλλά την ίδια ώρα λίγο παρακάτω προσφέρει απλόχερα το χώρο του στον οποιοδήποτε συμμαχισματοοικολόγο, ο οποίος μπορεί να πει, όπως μας είπαν σήμερα, ότι όλη γενικότερα η περιοχή που ξεκινάει από την εκβολή του Κρουσιδώνα και φτάνει μέχρι τα Αϊβαλιώτικα και πίσω μέχρι δεν ξέρω πόσο βάθος, κατοικημένο και μη, κτισμένο και όχι, χίλια στρέμματα, είναι το κέντρο του βιότοπου.

Από την άλλη πλευρά, ξέρουμε ότι το λιμάνι ξεκίνησε παραδοσιακά μέσα από το κέντρο της πόλης, άρχισαν να απωθούνται οι δραστηριότητές του, να φεύγουν και ο μόνος χώρος όπου μπορούν να απωθηθούν οι δραστηριότητες, οι οποίες θέλουν και άνεση και να μην είναι δίπλα τα σπίτια και να μην είναι δίπλα τα μαγαζιά και να μην πρέπει να μπει όλη η κυκλοφορία μέσα, είναι αυτή η περιοχή, δεν υπάρχει άλλη.

Είπατε για τους πανεπιστημιακούς. Εγώ θα σας εκφράσω τη θλίψη μου και την οργή μου, γιατί επί δύο χρόνια προσπαθούσα να αποτρέψω ως μέλος της Διοικούσας Επιτροπής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας να γίνουν όλες οι εγκαταστάσεις στο πεδίο του Άρεως. Από το Τμήμα Χοροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, από τους κατεξοχην δηλαδή πανεπιστημιακούς, οικονομολόγους και μηχανικούς, οι οποίοι πρώτοι και καλύτεροι, για λόγους παραδείγματος επιστημονικού, θα έπρεπε να πουν ότι "έχετε δίκιο, τι είναι αυτό που ζητάμε;" Αν είναι δυνατόν να ακυρώσουμε τη λειτουργία του λιμανιού, τη μελλοντική δυνατότητα λειτουργίας του λιμανιού προς την περιοχή αυτή, μόνο και μόνο από τη στενή τους αντίληψη να βολέψουνε τις σχολές και τα τμήματα. Πού; Στα 30 στρέμματα του πρώην Παπαροήγα, στα οποία προστέθηκαν κατά παρέκκλιση άλλα 20 από το Λιμενικό Ταμείο και αυτό χωρίς καμία έγκριση οριστική και που κάποιοι φτάσανε να λένε "ξεχάστε το λιμάνι, αναπτύσσεται το Πανεπιστήμιο και δώστε όλη αυτή την έκταση στο Πανεπιστήμιο".

Είναι μια επιλογή. Ξέρετε τι ωραίο Πανεπιστήμιο θα γίνει αν αναπτυχθεί εκεί που γίνονται τώρα τα έργα; Καταπληκτικό. Αλλά αυτές τις επιλογές ποιος θα τις κάνει; Δεν πρέπει η πόλη να πάρει την ευθύνη πάνω της και να πει τι θέλει, τι δεν θέλει;

Να πάμε όμως σε μια δεύτερη κατηγορία. Το λιμάνι το θέλουν οι χρήστες. Ποιοι είναι οι χρήστες; Οι χρήστες είναι οι έμποροι, οι βιομήχανοι, οι εισαγωγείς και οι εξαγωγείς. Το έχουν αυτοί οι άνθρωποι το λιμάνι στα χέρια τους, δεν το έχουν. Διότι η διαδικασία που ισχύει ακόμα, είναι τα λιμάνια να διοικούνται από λιμενικές επιτροπές. Τα πιο χρυσά άτομα, οι καλύτεροι πατριώτες δεν είναι οι χρήστες; Δεν είναι αυτοί εντός των οποίων κλείνει ο κύκλος της ευθύνης; Διότι μόνο όταν εγώ, συλλογικά βέβαια, είμαι ο έμπορος, ο βιομήχανος, ο εισαγωγέας

και ο βξαγογέας, ο εκτελωνιστής και όλα τα συναφή επαγγέλματα, τότε θα έρθω σε σύγκρουση, θα πάρω επάνω την ευθύνη και δεν θα αναζητώ άλλοτι ποιος μου φταίει κάθε φορά.

Άρα, είναι αυτό που είπα, ότι έληξε πλέον μια εποχή που τα σχήματα αυτά μπορούσαν να λειτουργούν. Και δεν κατολαβαίνω γιατί επιμένει η πολιτεία. Είπατε ότι θα γίνουν ανώνυμες εταιρίες. Μα αν γίνουν ανώνυμες εταιρίες ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη, εδώ πρέπει να γίνει κάτι αντίστοιχο. Να γίνει μια διοίκηση που δεν θα έχει καμία δυσκολία στο να παίρνει αποφάσεις αμέσως. Όσοι έχουμε την ατυχία να περάσουμε από το Λιμενικό Ταμείο, έχουμε δει τη δυσκινησία για τα πάντα και τελικά την έλλειψη ευθύνης. Παίρνουμε μια απόφαση, δεν τη δέχεται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή κάποιοι άλλοι και λέμε "Τι να κόνουμε; Κάναμε ό τι μπορούσαμε".

Άρα, το λιμάνι πρέπει να ανήκει στους χρήστες. Υπάρχει μια απλουστευμένη - αν θέλετε- άποψη, την οποία ενώ την έχω πει πολλές φορές. Το εμπορευματικό λιμάνι σίγουρα στο Επιμελητήριο. Έτσι γίνεται παγκοσμίως ή γίνεται προσπάθεια να εφαρμοστεί παγκοσμίως. Τι τα θέλουμε αλλιώς τα Επιμελητήρια;

Εφόσον βέβαια τα Επιμελητήρια είναι οι γνήσιοι εκφραστές των κατεξοχήν κλάδων που έχουν σχέση με το λιμάνι. Για το επιβατικό λιμάνι, ίσως καλύτερα από όλους θα ήταν η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, η οποία θα μπορούσε να το συνδέσει με τον τουρισμό.

Από εκεί και πέρα μπαίνουν κάποια αντικειμενικά δεδομένα από αυτά που είπε ο κ. Γιαννόπουλος.

1) Εγώ θα ήθελα να του πω ότι αντικειμενικά ας το δούμε από τη Λαμία και λίγο παραπέρα και έως την Κατερίνη. Για ποιο λόγο να βλέπουμε μόνο τη Θεσσαλία; Ας το δούμε λοιπόν λίγο ευρύτερα.

2) Αυτό το λιμάνι φαίνεται ότι δεν μπορεί κανείς εύκολα να το προδιαγράψει. Θα έχει τον παράγοντα των αιρόσπυων και μη προβλέψιμων εξελίξεων, όπως συνέβη το 1975-80 με εκείνο το άνοιγμα και κλείσιμο και αυτό είναι πιθανό να το ζήσουμε στο μέλλον. Άρα, θα πρέπει να έχουμε και σενάρια τα οποία σήμερα δεν μπορούμε να τα δούμε. Να σας πω το πιο απρόβλεπτο, παρόλο που σήμερα είναι φορτισμένη η ατμόσφαιρα στην Αθήνα για τα ελληνοτουρκικά.

Παρότι ολοι φοβόμαστε ότι αυτή η ιστορία, αν δεν κλείσει γρήγορα, θα πάμε ίσως σε πολύ πιο θερμά επεισόδια, παρά ταύτα πρέπει να έχουμε την αισιόδοξη προσοπτική ότι κάποια στιγμή πρέπει να βρεθεί λύση. Θέλετε να μπει η Τουρκία στην Ευρωπαϊκή Ένωση; Θέλετε να εκλογικευτεί η παγκόσμια τάξη πραγμάτων; Θα ζήσουμε ως δύο χώρες που δεν θα μας χωρίζει, αλλά θα μας ενώνει η

θάλασσα; Και κατά συνέπεια εκεί βλέπω το δίπολο Βόλος - Σμύρνη να αρχίζει να αναπτύσσεται. Θα μου πείτε ότι σήμερα το κλίμα δεν είναι ευνοϊκό. Αλλά αυτά αλλάζουν και ένα λιμάνι πρέπει να προετοιμάζεται για όλα.

Τώρα, σε ό,τι αφορά την εσωτερική ενδοχώρα, έχουμε εγκληματίσει επί 20ετία και πλέον όταν όλα τα μεγάλα σιλό και οι μεγάλες εγκαταστάσεις δεν γίνονταν σε κόμβους συγκοινωνιακούς. Η Θεσσαλία έχει το πλεονέκτημα να έχει σιδηροδρομική διασύνδεση και τα φορτία προς εξαγωγή -κυρίως τα πλεονόσματα βαμβακιού, σκληρού σιταριού και η εισαγωγή σε καλαμπόκι και λιγότερο σε μαλακό σιτάρι- διακινούνται με σιλό όχι σαν το σημερινό, αλλά με σιλό με διπλάσια χωρητικότητα και διπλάσιους ρυθμούς. Θυμάμαι παλιά που φέρναμε ένα εκατομμύριο τόνους καλαμπόκι από το εξωτερικό για την πτηνοτροφία. Πού θα πάει να εκφορτωθεί; Στη Θεσσαλονίκη και τον Πειραιά. Δεν θα ήταν προτιμότερη μια εκφόρτωση στο Βόλο και από εκεί και πέρα διόχυση στις περιοχές που αναπτύσσονται τα μεγάλα πτηνοτροφεία και οι μονάδες χοιροτροφίας, που ξέρουμε ότι βρίσκονται προς την πλευρά της Χαλκίδας, της Θεσσαλίας και του Βορρά; Λέω πολλά, αλλά επιτρέψτε μου να σας πω τον πόνο μου γι' αυτή την ιστορία.

Και φτάνουμε στο τελευταίο θέμα, το κόστος. Είπατε πολύ σωστά, άλλο τιμολόγηση και άλλο κοστολόγηση. Σαφώς. Και ιδιαίτερα το έχουμε ανάγκη αυτό στις δημόσιες επιχειρήσεις, διότι αυτή η αντιστοίχιση δεν υπάρχει. Είπατε ότι είναι τριπλάσιο το κόστος των υπηρεσιών. Ποιων υπηρεσιών; Του λιμανιού αυτού καθαυτού ή του συνολικού κόστους για να μπει ή να βγει ένα προϊόν χύδην κλασικά πακεταρισμένο ή container.

Έχω την αίσθηση ότι πρέπει να συμπεριλάβουμε τους πάντες. Κάποτε λέγαμε για περίπου τρία δις συνολικό κόστος και να δούμε ο καθένας το μερίδιό του και τι κάνουμε τελικά. Προσπαθεί ο καθένας να ζήσει κρατώντας εγωιστικά το μερίδιό του και επιβαρύνοντας τελικά το κόστος. Και αυτό αφορά και τους λιμενεργάτες, αφορά τους ναυτικούς πράκτορες και τα ρυμουλκά. Εκεί παίζονται δεκαπλάσια ποσά από ό,τι το ίδιο το Λιμενικό Ταμείο εισπράττει. Το ίδιο το Λιμενικό Ταμείο, αν δεν με απατάει η μνήμη μου, διαχειρίζεται 200 εκατομμύρια. Αυτά είναι όλη η συμμετοχή του στο εμπορευματικό κόστος. Το εμπορευματικό κόστος, όμως, εισόδου και εξόδου είναι μεταξύ δύο και τριών δις.

Άρα, χωρίς να λέμε ότι αυτά τα 200 εκατομμύρια δεν πρέπει να μειωθούν και άλλο, πρέπει να δούμε τι γίνεται με τους άλλους και εκεί θα είμαι πολύ δυσάρεστος αν συνεχίσω, γιατί θα πω πράγματα τα οποία όλοι τα ξέρουμε, αλλά δεν τα λέμε. Και δεν ξέρω γιατί έχω διαλέξει εγώ να τα λέω. Σε λίγο δεν θα θέλει κανείς να με ακούει. Πρέπει να αυξάνεται ο αριθμός των λιμενεργατών; Γιατί

αυξήθηκε πρόσφατα; Και γιατί συμφώνησαν όλοι; Την απόφαση πήρε μια επιτροπή όπου εκπροσωπείται το Επιμελητήριο, δηλαδή οι φορείς που κάνουν χρήση του λιμανιού, οι ίδιοι οι λιμενεργάτες, ο πρόεδρος της Λιμενικής Επιτροπής και ο Λιμενάρχης.

Πού θα πάει στην Ελλάδα αυτή η ιστορία; Έχουμε τον αγροτικό τομέα που λέμε ότι πρέπει να επιδοτείται. Την απασχόληση τη θέλουν όλοι. Και σε μια βιομηχανία και σε ένα κατάστημα. Φανταστείτε όλοι αυτοί να πουν ότι επειδή πρέπει να ιδρυώσουμε την απασχόληση πρέπει κάποιος να τα πληρώνει. Τελικά δεν θα τα πληρώσει κανείς, θα τα πληρώσουμε όλοι μαζί ως απώλεια της ανταγωνιστικότητάς μας και ως τελική κατάρρευση του συστήματος. Και αυτό γίνεται.

Εγώ ειλικρινά σας το λέω, ότι μια από τις μεγαλύτερες εκπλήξεις που αισθάνθηκα μετά από έξι χρόνια στη Λιμενική Επιτροπή ήταν όταν άκουσα ότι αυξήθηκε ο αριθμός των λιμενεργατών. Και εγώ δεν ήξερα τίποτα, ουδείς το συζητήσε και ουδείς με ενημέρωσε. Οι λιμενεργάτες για να ζήσουν θέλουν ένα δισ μαζί με τα βαρότατα ασοαλιστικά βάρη που έχουν στην αυτασφάλιση. Βεβαίως, θέλουν ένα δισ. Υπάρχει το εμπόρευμα για να ζήσουν τόσοι λιμενεργάτες;

ΟΜΙΛΗΤΗΣ: Δεν ισχύουν τα νούμερα που αναφέρετε.

ΠΡΕΣΒΥΤΕΡΟΣ: Προσκομίστε εσείς τα δικά σας νούμερα, αν νομίζετε ότι κάνω λάθος.

Κύριε πρόεδρε, τα νούμερα αυτά είναι πολύ κοντά στην πραγματικότητα και όποιος θέλει ας τα παρουσιάσει διαφορετικά. Εγώ έχω αρθρογραφήσει και στις εφημερίδες. Αυτά που λέω δεν τα λέω πρώτη φορά. Τα είπα και πριν από ένα χρόνο, όταν μπήκε η απειλή των νέων εγκαταστάσεων του νέου ιδιωτικού λιμανιού Λούλη στον κόλπο. Τα είπα και ουδείς τα διέψευσε και ουδείς έκανε δημόσια αντίλογο.

Έχουμε την εικόνα ενός λιμανιού το οποίο αριστερά έχει ένα εξειδικευμένο σχεδόν ιδιωτικό λιμάνι. Δεν είναι όμως ιδιωτικό λιμάνι όταν καταβάλλει 300 εκατομμύρια στη Λιμενική Επιτροπή μέσα από τα οποία η Λιμενική Επιτροπή καλύπτει μια σειρά από ανάγκες της. Εννοώ την ΑΓΕΤ και λιγότερο τα πετρελαιοειδή, που γρήγορα ή αργά θα τα χάσουμε. Δεν είναι σίγουρο ότι είναι ανταποδοτικά. Υπάρχουν τώρα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια και είναι λάθος να μην τα βλέπουμε γιατί όταν θα μας έρθουν θα είναι αργά. Προσπαθώντας να ανοίξουμε το λιμάνι προς την περιοχή του Πεδίου του Άρεως, συναντήσαμε αυτή τη βόμβα

των δικών μας ανθρώπων, των ανθρώπων που πληρώνουμε εμείς εδώ με τα έσοδά μας. Ο Δήμος Ν. Ιωνίας τους έδωσε όλα τα μέσα. Έχουν πάρει βοήθεια οικονομική και εγώ αισθάνθηκα φοβερά άσχημα να λέω ότι τελικά και ο τελευταίος πολίτης σε αυτή την πόλη δικαιούται να έχει άποψη και να μας αντιμετωπίζει με περισσότερα μέσα και δυνατότητες από ό,τι έχουμε εμείς, που εννοείται ότι έχουμε κάποιους μηχανισμούς που μας στηρίζουν. Εκεί φτάσαμε.

Δημοκρατία θα μου πείτε. Βεβαίως δημοκρατία, αλλά μια δημοκρατία στην οποία μπορεί να συγκρουστεί το γενικό συμφέρον με το ειδικό συμφέρον της κάθε ομάδας, η οποία μπορεί να φτάσει στο Συμβούλιο Επικρατείας, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, να υποστηρίξει ό,τι νομίζει, ό,τι θέλει; Επειδή ξέρειτε πάντα ακούγεται τώρα πλέον από όλους, και από τον Τύπο και από τα κόμματα και από την κοινωνία, αν δεν είσαι στην εξουσία, είσαι αντι-εξουσιαστικός ακούγεται περισσότερο. Ό,τι λένε οι άνθρωποι που έχουν την εξουσία θεωρείται εκ προοιμίου ότι είναι ύποπτο, ότι κάτι θέλουν να κάνουν, να φάνε λεφτά, να σέρουν εργολάβους. Δυστυχώς, ζούμε αυτή την παρακμή του ελληνικού τόπιου και γι' αυτό έτσι άρχισα την ομιλία μου, η οποία έχει οδυνηρότατες συνέπειες που σιγά-σιγά τις βλέπουμε μπροστά μας.

Και φτάνουμε στον Αλυρό, που πολύ σωστά ο κ. Νομάρχης είπε "και τι κάνουμε με τον Αλυρό;". Το 1988 επί Ντελεδήμου προέδρου του Δημοτικού Ταμείου, πάρθηκε μια απόφαση: να γίνει επέκταση της ζώνης λιμένος. Από το '88 μέχρι σήμερα δεν κάναμε τίποτα. Όταν εμφανίστηκε ένας νέος επενδυτής με πολύ σημαντικά σχέδια και λίγο προηγούμενα κάποιιο άλλοι, τότε ξαφνικά ζήτησαμε και είπαμε: Και εδώ τι θα γίνει; Ένα καινούριο ιδιωτικό λιμάνι; Ένα ιδιότυπο ιδιωτικό λιμάνι που θα έχει κατ' αποκλειστική χρήση, όπως η ΑΓΕΤ, κάποια στρέμματα; Και όταν προσπαθήσαμε να πούμε στους κατοίκους του Αλυρού ότι πρώτοι και καλύτεροι αυτοί έπρεπε εδώ και δέκα χρόνια να είχαν ζητήσει μία σχεδιασμένη και πιο σοβαρή προώθηση αυτού του λιμανιού, της ενδοχώρας, των οδικών διασυνδέσεων για το δικό τους καλό, μια που τόσο πολύ ζητούν την ανάπτυξη της βιομηχανίας, μας κοιτούσαν περίεργα και μας έλεγαν: "Όχι, εμείς δεν θέλουμε τέτοιο πράγμα". Τότε τι θέλουμε; Να φύονται συγκροτήματα πελώρια, όπως είναι οι βιομηχανίες μετώπου, οι οποίες δεν μπορούν παρά στη θάλασσα να πάνε, που διακινούν φτηνές πρώτες ύλες κατά μονάδα βάρους και που μπορεί να είναι 100% εξαγωγικές, όπως μπορεί να είναι όλα αυτά τα είδη;

Αυτή η καθυστέρηση και φοβούμαι και το κλίμα που έχει δημιουργηθεί πρέπει να αλλάξει ταχύτατα μέσα σε μερικούς μήνες. Θα μπορέσουμε να το πετύχουμε; Αν το πετύχουμε αυτό και αν σταματήσει ο καθένας να λέει «υπεροσπίζω τη δική μου άποψη», οπότε έχουμε ένα σύνολο απόψεων που κονταροχτυπιούνται και ο

καθένας δίνει έναν αγώνα, επί ματαίω βέβαια, διότι δεν συνθέτονται οι απόψεις και δεν οδηγούν πουθενά. Αν σταματήσουμε και αν μιλήσουμε ανοικτά, τελείως ανοικτά και καθαρά, αφού τα ξέρουμε όλα πλέον. Δεν υπάρχει τίποτα που πλέον να μη γνωρίζουμε και να δούμε τι θέλουμε. Ας αποφασίσουμε τι θέλουμε. Αν αποφασίσουμε ως περιοχή τι θέλουμε, από εκεί και πέρα οι τεχνοκρατικές ανάγκες για να είναι το λιμάνι πράγματι ανταγωνιστικό και να έχει προοπτικές πιστεύω ότι βρίσκονται. Ευχαριστώ για την ανοχή σας.

ΞΗΡΑΚΙΑΣ: Ευχαριστούμε τον κ. Πιτσιώρη για την αναλυτική και ειλικρινή παρουσίαση των απόψεών του.

Έχουμε στο πρόγραμμά μας παρεμβάσεις συγκεκριμένων φορέων καταρχήν και στη συνέχεια συζήτηση με τη συμμετοχή όλων σας. Ξεκινάμε με τον κ. Μπόμπη Σκυργιάννη εκ μέρους του ΔΕΚΑΜΜ.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ: Αγαπητοί φίλοι, το ΔΕΚΑΜΜ είναι ένας ανεξάρτητος μελετητικός φορέας για ζητήματα μεταφορών. Δεν ανήκει άρα ούτε στην εξουσία ούτε στην αντι-εξουσία. Είναι ένας φορέας ο οποίος υπάρχει στο Βόλο εδώ και 12 χρόνια και προσπαθεί να βλέπει τα πράγματα έτσι όπως είναι, να τα αναλύει κάτω από κατά το δυνατόν πιο επιστημονικά πρίσματα και να καταλήγει σε ορισμένα συμπεράσματα.

Έχω και εγώ τονίσει κατ' επανάληψη ότι αυτή η πόλη είναι λιμάνι. Ο Βόλος είναι λιμάνι και αυτό πρέπει να το ειχαμε πάρει χαμπάρι αρκετά πιο νωρίς, γιατί εκεί συμφωνώ με τον κ. Δήμαρχο ότι αυτή η πόλη έχει αρχίσει να ξεχνάει ότι είναι λιμάνι. Έχει αρχίσει να στρέφει τα νότια της στο λιμάνι (πλην της παραλίας όπου κανείς συνεχίζει να κάνει βόλτα, γιατί παραδοσιακά έκανε βόλτα) και αυτό είναι ένα κακό φαινόμενο.

Το ΔΕΚΑΜΜ συμμετέχει σε αυτή την έρευνα για την δυνητική αγορά του λιμένας. Συμμετέχει ως συνεργάτης του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Είχαμε αναλάβει τον τομέα των ερευνών του εμπορευματικού τομέα και του επιβατικού τομέα και τον τομέα της σύνθεσης των αποτελεσμάτων.

Άρα η γνώμη μας θα εκφραστεί επίσης μέσα από το τελικό κείμενο της μελέτης και όσα είπε ο κύριος καθηγητής βεβαίως και μας εκφράζουν μέχρι αυτό το σημείο. Έχουμε, όμως, να καταθέσουμε σε αυτή τη σημερινή συζήτηση, -που δεν είναι ακριβώς η παρουσίαση του ερευνητικού έργου, όπως είπε και ο κύριος καθηγητής- τις απόψεις μας μέχρι τώρα. Αυτά, δηλαδή, που βλέπουμε και έχουμε

αναλύσει σχετικά με το λιμάνι του Βόλου.

Έχουμε λοιπόν καταρχήν μια βασική θέση, μια βασική αρχή, την οποία και διατυπώνουμε ως εξής: Ο λιμένας του Βόλου έχει επαρκή υποδομή τόσο λιμενική, κρηπιδώματα δηλαδή, όσο και ηλεκτρομηχανολογική, φορτο-εκφορτωτικά μέσα. Δεν χρειάζεται άλλη επέκταση. Χρειάζεται βελτιώσεις και καλύτερη αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής. Αυτή είναι μια θέση η οποία μένει να αποδειχθεί. Και με βάση λοιπόν αυτή τη βασική θέση, κατά τη δική μας γνώμη οι ενδεδειγμένες κινήσεις είναι οι εξής:

1. Να υπάρξει ένα σαφές χρονοδιάγραμμα από τη Λιμενική Επιτροπή για τον έλεγχο της αποδοτικότητας των επενδύσεων κεφαλαίων στο έργο «προβλήτα containers», με τη διερεύνηση όλων των δυνατοτήτων προσέλκυσης έργου. Ανάλογα με το αποτέλεσμα θα πρέπει να επαναπροσδιοριστεί ή όχι ο όλος σχεδιασμός.
2. Να προχωρήσει ο καθορισμός των ελεύθερων αποθηκών και να κατασκευαστούν οι κλειστοί αποθηκευτικοί χώροι. Σε αυτό νομίζω ότι έχουμε συμφωνήσει άπαντες. Το άρθρο 16 του Ν.2386/96 δίνει το δικαίωμα παραχώρησης της εκμετάλλευσης των αποθηκών σε «οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο».
3. Να προχωρήσει γρήγορα η κατασκευή της ιχθυόσκαλας στο σημείο όπου είναι χωροθετημένη. Με την ολοκλήρωσή της να απομακρυνθούν από τον χώρο της παραλίας όλα τα αλιευτικά σκάφη και η ιχθυαγορά και η περιοχή να οργανωθεί σε μαρίνα για μικρά σκάφη.
4. Να εγκαταλειφθούν τα μακροπρόθεσμα σχέδια χρησιμοποίησης του κυματοθραύστη για μαρίνα τουριστικών σκαφών. Αιτιολόγηση: το σχέδιο πάσχει εξ αρχής τόσο στο θέμα της ασφάλειας έναντι καιρών, όσο και στο θέμα της πρόσβασης με αυτοκίνητο για την εξυπηρέτηση των σκαφών. Να παραμείνει το γεφυράκι ως αμιγής πεζογέφυρα για τους πολλούς περιπατητές που απολαμβάνουν μια άλλη όψη του Βόλου. Να εγκαταλειφθεί κάθε σκέψη για παραπέρα ``αξιοποίηση`` του κυματοθραύστη. Οι ήδη υπάρχουσες πλατές εξέδρες να μεταφερθούν (μελλοντικό) στο χώρο της μαρίνας (βλ. Παρ.3).
5. Ο κεντρικός προβλήτας να αναβαθμιστεί και να μετατραπεί σε ένα σύγχρονο λειτουργικό επιβατικό τερματικό σταθμό, που θα εξυπηρετεί α) τη γραμμή Β. Σποράδων/Αγ. Κωνσταντίνου με οχηματοαγωγή (πρυμνοδέτηση) και υδροπτέρυγα (πλαγιοδέτηση), β) τις γραμμές Κυκλάδων, Β. Αιγαίου κ.λ.π. με πρόβλεψη για ακόμη μεγαλύτερη ανάπτυξη αυτών των γραμμών (πρυμνοδέτηση), γ) δύο (ταυτόχρονα) κρουαζιερόπλοια (πλαγιοδέτηση). Για

να επιτευχθεί αυτός ο στόχος χρειάζεται (σύμφωνα με την υπάρχουσα προμελέτη) επέκταση του προβλήτα σε μήκος 50 μ. τουλάχιστον και εκβάθυνση του πυθμένα μέχρι 11 μ. και στις τρεις πλευρές του προβλήτα. Αυτό είναι έργο προτεραιότητας. Οι χώροι των αποθηκών να αξιοποιηθούν κατ'άλληλα (υπάρχουν πολλές προτάσεις και μπορεί να βρεθεί ο καλύτερος συνδυασμός, ακόμη και μερική παραχώρηση χρήσης περιορισμένου χρόνου σε ιδιώτες). Στο πλαίσιο αυτής της χρήσης του κεντρικού προβλήτα είναι δυνατή και η λειτουργία χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων για την κάλυψη ορισμένων αναγκών της πόλης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε τον κ. Σκυργιάννη. Ο κ. Σαμαράς, αντιπρόεδρος του Επιμελητηρίου Μαγνησίας, έχει το λόγο.

Γ. ΣΑΜΑΡΑΣ: Ήθελα απλώς να σας επισημάνω ένα χαρακτηριστικό σημείο, το οποίο μας απασχολεί ως Επιμελητήριο μέσα από την αγωνία μας και την επιθυμία μας να δώσουμε στο λιμάνι του Βόλου περαιτέρω εμπορευματική ώθηση.

Μέσα στο πλαίσιο λοιπόν αυτής της επιδίωξης, έχουμε έρθει σε κάποιες επαφές με εκπροσώπους από τη Δημοκρατία των Σκοπίων, από την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, εκπροσώπους όλων των παραγωγικών φορέων και των επισήμων κρατικών φορέων των μεταφορών για να συζητήσουμε τη δυνατότητα της πιθανής κρίσης του λιμανιού του Βόλου από την πλευρά των Σκοπίων. Αυτό γιατί εκτιμήσαμε μέσα στο πλαίσιο εκείνου του στοιχείου, που και εσείς αναφέρατε προηγουμένως, του ποσοστού συμμετοχής στην τιμολόγηση της μεταφοράς, του κόστους της απόστασης από ένα λιμάνι σε άλλο, ότι στο πλαίσιο αυτής της κοστολόγησης το λιμάνι του Βόλου σε σχέση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης -αν ληφθεί υπόψη το συνολικό κόστος της μεταφοράς στα Σκόπια- έχει πολύ μικρή επιβάρυνση.

Εκείνο το στοιχείο, λοιπόν, το οποίο είδαμε είναι ότι οι Σκοπιανοί προτάσσουν σε οποιαδήποτε συζήτηση ανάθεσης συνδυασμένου μεταφορικού έργου προς το λιμάνι του Βόλου και την προοπτική μεταφοράς μέσω του λιμανιού του Βόλου πετρελαιοειδών. Είναι μια παράμετρος την οποία θα έπρεπε ίσως να τη δείτε σε συνδυασμό βέβαια με τη γενικότερη μελέτη αυτού που και ο πρόεδρος του Επιμελητηρίου και ο κ. Νομάρης αποκάλεσαν Παγασητικό Κόλπο, δηλαδή την εκμετάλλευση του ευρύτερου μετώπου του Παγασητικού. *Ευχαριστώ.*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο εκπρόσωπος των Ναυτικών Πρακτόρων, ο κ. Ν. Βισβίκης.

ΒΙΣΒΙΚΗΣ: Είναι αλήθεια ότι το να τοποθετηθούμε χωρίς να είμαστε προετοιμασμένοι, σε ένα λόγο τον οποίο τον ακούσαμε μόλις πριν λίγο από τον κ. Γιαννόπουλο είναι λίγο δύσκολο. Ωστόσο, θα μείνω σε κάποιο γενικά, κύριε Γιαννόπουλε.

Μας ενδιαφέρει πάρα πολύ το δια ταύτα της μελέτης, πάρα πολύ. Και πρέπει να είμαστε προετοιμασμένοι και για θετικά και για αρνητικά αποτελέσματα. Κάνατε μια αναφορά και δεν παρακολούθησα τον κ. Μπάσμπια, την όλη δομή του τι μέλλει γενέσθαι. Δηλαδή, στο τι θα απαντάει η μελέτη, επειδή κάνουμε κάποιες αναφορές σε containers, σε Ro Ro, σε επιβατικά κ.λ.π. Είναι αλήθεια ότι μπορεί να είναι λίγο από όλα το λιμάνι, αλλά μπορεί να είναι και ένα από όλα. Θα ήθελο μια παράκληση. Αν γίνεται μέσα από κάποια μοντέλα, οικονομετρικά μοντέλα, να δοθούν ειδικές απαντήσεις, διότι λιμάνια που να τα συνδυάζουν όλα είναι λίγα. Αυτό είναι ένα σημείο που θέλω να επισημάνω.

Ένα δεύτερο σημείο είναι ότι δώσατε μεγάλη έμφαση στην ενδοχώρα. Πιστεύω ότι σήμερα τα μεγάλα λιμάνια δεν στηρίζονται στην ενδοχώρα. Ούτε η Λεμεσός ούτε ο Πειραιάς ούτε η Θεσσαλονίκη στηρίζονται στη δική τους ενδοχώρα. Και να αναφέρω και κάποια καινούρια λιμάνια που είναι στον αφαλό της ηπειρωτικής Ελλάδος, όπως είναι και ο Βόλος η Ηγουμενίτσα και η Πάτρα. Ποιο ενδοχώρα έχουν αυτά τα λιμάνια; Είναι διεθνή λιμάνια.

Να ξεχωρίσω λίγο για την ακτοπλοΐα και θα επανέλθω σε αυτό το κομμάτι σαν διεθνές λιμάνι. Γιατί τουλάχιστον εγώ έτσι τον βλέπω το Βόλο, ως διεθνές λιμάνι. Στην ακτοπλοΐα ας μην αφήνουμε και πάρα πολλά και ας μη στηριζόμαστε και πάρα πολύ. Μιλάμε για μια ακτοπλοΐα 40 ημερών. Αν η γενικότερη τουριστική πολιτική της Ελλάδος γίνει τέτοια που να επεκταθεί η τουριστική περίοδος, τότε ναι. Ο Πειραιάς στηρίζει την ακτοπλοΐα, διότι εξυπηρετεί πάγιες συγκοινωνιακές ανάγκες των συναλλασσομένων με το κέντρο, την Αθήνα. Οι νησιώτες πάνε στην Αθήνα για δουλειές. Ξεκίνησε το "Δημητρούλα" από το Βόλο Σεπτέμβριο μήνα. Λάθος. Σταμάτησε σε ένα μήνα. Είχε 50 επιβάτες ανά δρομολόγιο. Άρα, λοιπόν, μιλάμε για κάποιες επενδύσεις κάποιων εφοπλιστών που θα πρέπει αιτιές να κάνουν τις ετήσιες κοστολογήσεις τους (costs, capital costs, voyage costs κλπ.) για σαράντα ημέρες. Λίγο δύσκολο. Εκτός αν είναι σε σημαίες ευκαιρίας, όπως είναι η Ηγουμενίτσα, που δουλεύουν το Ιρίντιζι και το Μπάρι σαν σημαίες ευκαιρίας. Αλλά με τι ποιότητα παρεχομένων υπηρεσιών; Συνεπώς, είναι πολύ περιορισμένο το θέμα, παρότι υπηρετώ την επιβατηγό ακτοπλοΐα. Βλέπω, όμως, τις εγγενείς δυσκολίες για να γίνει επιβατικό κέντρο.

Αλλά επανέρχομαι στο διεθνή χαρακτήρα που μπορεί να αποκτήσει το λιμάνι του Βόλου. Κάνετε αναφορά στη Συρία. Ήδη έχουμε πει και έχουμε συζητήσει μαζί για το θέμα Συρία. Καταρχήν είναι λάθος ο συγκερασμός. Δεν μπορεί να λέμε Βόλος - Συρία. Συνδέουμε πόλη με κράτος έτσι. Η Ελλάδα - Συρία ή Βόλος - Τερτούς. Η Συρία έχει αποδείξει ιστορικά και πολιτικά ότι βολεύεται στο να είναι μια αποκλεισμένη χώρα. Βόλος - Μέση Ανατολή, ναι. Ο Βόλος είναι ένα εθνικό λιμάνι και όχι περιφερειακό λιμάνι. Θα πρέπει να χαρακτηριστεί σαν το ακρότατο λιμάνι της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την Ανατολή. Το βάρος πρέπει να το πάρει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Κανείς υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δεν μπορεί να πιάσει έναν εφοπλιστή και να του πει: "έλα, ξεκίνα καράβι και κάνε γραμμή". Το ζητούμενο είναι το φορτίο. Το φορτίο αυτό όμως, για να στηρίζει μια διεθνή γραμμή, δεν θα είναι ενδοχώρας. Η Ηγουμενίτσα δεν έχει καθόλου ενδοχώρα και περνάνε από εκεί 60 καράβια, γιατί είναι διεθνής η γραμμή.

Συνεπώς, πιστεύω ότι το βάρος ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση από τη μια μεριά και στον αραβικό σύνδεσμο από την άλλη. Μιλάμε για εισαγωγικό - εξαγωγικό εμπόριο μεταξύ αυτών των ενοτήτων, σαν κορυφαίες ενότητες όπου, όπως είχαμε πει και για το οικονομικό μοντέλο, αν όντως μπορεί να προκύψει φτηνότερο κόστος συνολικής μεταφοράς και χαμηλότερος χρόνος να φαίνεται μέσα από το Βόλο. Και αν υπάρξει μια τέτοια μελέτη, η οποία να αποδεικνύει ότι πράγματι ένα μοντέλο, μια νταλικά να το πω έτσι, ένα container πάνω σε ένα τράκτορα, φεύγοντας από τις Βρυξέλλες να πάει στη Μέση Ανατολή με το συμβατικό αυτή τη στιγμή δρόμο που είναι ο Βόσπορος, αν αποδειχθεί ότι μέσω του Βόλου πάει συντομότερα και φτηνότερα, τότε αυτή τη μελέτη την άλλη μέρα να την πάμε στον Επίτροπο Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι θα υποδειχθεί στους μεταφορείς, στους εξαγωγείς και εισαγωγείς, ότι υπάρχει αυτός ο δρόμος.

Χθες συζητούσα με τη ναυτιλιακή εταιρία «Στρίντζης». Ο Στρίντζης «στενάζει» και είναι υπό έξωση από τη γραμμή της Αγκόνα. Βλέπει το Βόλο και το ερώτημά του: Πού είναι τα φορτία; Είναι διατεθειμένος, όπως και άλλες εταιρίες, να συνδυάσουν Αγκόνα - Ηγουμενίτσα - Βόλο - Μέση Ανατολή, αλλά πρέπει να υπάρξει το ζητούμενο: το φορτίο. Και πιστεύω ότι χρειάζεται μια τέτοια μελέτη, η οποία θα αποδείξει, πιθανώς ίσως και το ανάποδο. Αλλά τουλάχιστον να μη βαυκαλιζόμαστε, δεκαετίες τώρα, ότι μπορούμε να αποσπαστούμε την εναλλακτική λύση του Βόσπορου. *Ευχαριστώ πολύ.*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Βισβίκη. Παρακαλώ ο κ. Φλόκας.

ΦΛΟΚΑΣ: Καταρχάς συμφωνώ με τον κ. Γιαννόπουλο σε ορισμένα θέματα που έθιξε, τα οποία κατά καιρούς τα έχω δημοσιεύσει εδώ και μία δεκαετία. Διαφωνώ, όμως, ριζικά όσον αφορά ότι είμαστε σε προνομιούχο θέση ο Βόλος.

Απόδειξη: Αυτή τη στιγμή που μιλάμε έχουν δημοπρατηθεί -γιατί έχουν αποφασιστεί από την πολιτεία- 55 δισεκατομμύρια για το λιμάνι της Πότσας, της Ηγουμενίτσας και της Αλεξανδρούπολης. Οι γραμμές, όπως ξέρετε, τα φορτία αυτή τη στιγμή μεταφέρονται με containers και τείνει να πολλαπλασιαστεί αυτός ο θεσμός των containers τουλάχιστον κατά 50% τα επόμενα πέντε χρόνια. Η δυνητική μελέτη την οποία κάνετε είναι για πέντε χρόνια. Στα πέντε αυτά χρόνια ένα 50% των εμπορευμάτων θα κινείται με container. Οι γραμμές των container αυτή τη στιγμή είναι από την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου για το Γιβραλτάρ. Τα λιμάνια τα οποία έχουν αναπτυχθεί είναι η Μάλια, είναι η Νότιος Ιταλία, είναι κάποια λιμάνια της Τυνησίας. Τα μεγάλα βαπόρια κινούνται εκεί και μικρά φιντεράκια θα πηγαίνουν για να πάρουν αυτό το κομμάτι του διαμετακομιστικού εμπορίου. Επομένως, το λιμάνι του Βόλου απέχει πολύ από το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης για Βορρά - Νότο ή Νότο Βορρά. Επίσης, Ανατολή - Δύση, Δύση - Ανατολή. Επομένως, δεν είμαστε σε προνομιώδη θέση.

Όσον αφορά τα εμπορεύματα, είπατε για την ενδοχώρα ότι η κατάσταση δεν είναι πάρα πολύ καλή. Εγώ πιστεύω ότι είναι πάρα πολύ καλή. Όταν αυτή τη στιγμή διακινούνται εκατοντάδες container από την ενδοχώρα της Θεσσαλίας προς τον Πειραιά και μάλιστα βαμβάκια, συγκεκριμένα φορτία όπως κεραμίδια, τούβλα αλλά και διάφορα άλλα και σε καθημερινή βάση πάρα πολλά, αυτό σημαίνει ότι έχουμε μια πολύ καλή ενδοχώρα αυτή τη στιγμή.

Σ' αυτό που συμφωνώ μαζί σας βεβαίως και το λέω από πολλά χρόνια είναι το θεσμικό πλαίσιο. Δεν είναι δυνατόν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου να συναλλάγεί με ιδιώτες. Αυτή τη στιγμή ο ιδιώτης, όταν βλέπει το λιμάνι, το βλέπει σαν κέρδος. Και θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα, αν μη τι άλλο το Λιμενικό Ταμείο όχι με το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο, αλλά με την ανώνυμη εταιρία, πολυμετοχική ή μονομετοχική να μπορέσει να συναλλάγεί. Αυτή τη στιγμή δεν είναι δυνατόν να συναλλάγεί το Λιμενικό Ταμείο. Η δε πενταετία την οποία θέτετε εσείς στη δυνητική μελέτη είναι πάρα πολύ κοντά. Ας σκεφτούμε ότι οι γερανοί οι οποίοι είχαν δημοπρατηθεί και ακυρώθηκαν, χρειάστηκαν πέντε -εφτά χρόνια για να γίνουν. Καταλαβαίνετε όταν μιλάμε για μια πενταετία και αυτή τη στιγμή το κράτος προωθεί τρία άλλα λιμάνια, καταλαβαίνετε σε πόσο δυσμενή κατάσταση βρισκόμαστε.

Ένα άλλο σημείο το οποίο θέλω να θίξω πάρα πολύ είναι ότι θα πρέπει εμείς

να διαλέξουμε τι θέλουμε. Θέλουμε εμπορικό λιμάνι ή επιβατικό λιμάνι;

Επιβατικό, έθιξε ο πρόεδρος των ναυτικών πρακτόρων προηγουμένως. Τα σημεία είναι ορνητικά. Ως εμπορικό λιμάνι αυτή τη στιγμή έχουμε, επίσης, πολύ αρνητικά σημεία. Και η κατάσταση του σιλό όπως γενικά όλες οι υπηρεσίες του λιμενιού είναι πάρα πολύ χαμηλές.

Όσον αφορά τα ιδιωτικά λιμάνια τα οποία αναπτύσσονται, εγώ δεν έχω καμία αντίρρηση. Πιστεύω στα ιδιωτικά λιμάνια. Δεν πιστεύω σε λύσεις ήξεις αφήξεις. Να προωθηθεί και το λιμάνι του Λούλη και το λιμάνι της ΣΙΔΕΝΟΡ. Μόνο έτσι προωθείται. Το Ρότερνταμ με την ιδιωτικοποίηση έγινε μεγάλο. Στην Τουρκία όλη η ακτή της αυτή τη στιγμή βρίθεται από ιδιωτικά λιμάνια.

Επομένως, δεν μπορούμε να κοιτάμε μονοπωλιακά λιμάνια και με το υπάρχον θεσμικό καθεστώς. Πιστεύω αυτά τα οποία έχω δημοσιεύσει σε άρθρα μου να τα έχετε δει. Και θα ήθελα πολύ να τα λάβετε σοβαρά υπόψη.

Είπατε για την επικοινωνιακή πολιτική. Δεν είναι δυνατόν την επικοινωνιακή πολιτική να τη θέσουμε μόνο σε διαφημιστικό υλικό, δηλαδή να πάρουμε τα δέκα περιοδικά και να δημοσιεύσουμε. Θα πρέπει να έχουμε προσβάσεις στα κέντρα αποφάσεων και στους χρήστες και στα Επιμελητήρια. Επίσης, στους πλοιοκτήτες οι οποίοι είναι οι μεταφορείς. Αμφιβάλλω αν αυτή τη στιγμή το Λιμενικό Ταμείο γνωρίζει το γραφείο της Ενώσεως Πλοιοκτητών, αν το έχει επισκεφτεί και αν θα έπρεπε να κάνει μια διαφήμιση. Αλλά σας είπα πάλι ότι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου δεν μπορεί με ιδιώτες να συναλλαγεί. Δηλαδή δεν μπορεί ο ένας να τρέχει με 500 χιλιόμετρα την ώρα και ο άλλος με 2 χιλιόμετρα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε τον κ. Φλόκα.

Ποιος άλλος θα ήθελε να παρέμβει; Παρακαλώ, ο κ. Τσαρδακός.

ΤΣΑΡΔΑΚΑΣ: Είναι λίγες φορές που μιλάω δημόσια, αλλά αυτή τη στιγμή μου δίδεται η ευκαιρία να πω από τα βάθη της ψυχής μου για τον αγώνα που έχουμε κάνει για πολλά χρόνια γι' αυτό το λιμάνι και γενικά για την Εμπορική Ναυτιλία. Έχουμε χάσει το τρένο της γραμμής που λέμε.

Εγώ ασκώ το επάγγελμα του πρακτορα και τη μεταφορά από πολλά χρόνια. Ποτέ δεν έχουμε κοιτάξει ρολόι στη ζωή μας. Η ζωή μας ήταν πάντα συνοφασμένη με το επάγγελμα γιατί τη θάλασσα για να την κερδίσεις, για να την αποκτήσεις, νο σου δίνει δουλειά, πρέπει να κάνεις θυσίες. Η νεότερη Ελλάδα, οι νεότεροι Έλληνες θυσίες δεν έχουν κάνει. Δεν έχουν μάθει να κάνουν θυσίες, με

αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια που διανύουμε χάθηκαν τα πλοία, χάθηκαν οι ναυτικοί. Δεν υπάρχει κανένα στήριγμα για τους ναυτικούς, γιατί από εκεί ξεκινάνε όλα. Ο Έλληνας ναυτικός είναι ο πρεσβευτής. Το ελληνικό πλοίο, ο Έλληνας πλοιοκτήτης είναι εκείνος που διακινεί, που ρισκάρει τη θάλασσα το μεταφορικό έργο. Το κράτος μας δυστυχώς τους μεν ναυτικούς τους δίνει μια χαμηλή σύνταξη (τους εμποροπλοιάρχους 140.000 δραχμές σύνταξη με 30 χρόνια υπηρεσίας), ενώ στο θυρωρό μιας πολυκατοικίας σε ένα νοσοκομείο του δίνει 300.000 ως ανθυγιεινό επάγγελμα. Δεν έχει δοθεί στον Έλληνα ναυτικό, στον Έλληνα πλοιοκτήτη κατ' επέκταση η δυνατότητα να ρισκάρει για να έχει έργο το λιμάνι και κατ' επέκταση να προωθηθούν και τα εμπορεύματα.

Για το λιμάνι του Βόλου τώρα θέλω να πω λίγα λόγια. Κάποτε ήταν μικρότερο, είχαμε περισσότερη δουλειά. Βέβαια, δεν υπήρχαν οι διαμάχες μεταξύ των πόλεων. Εγώ μπορώ να σας πω ότι ο Λαρισαίος επιχειρηματίας βλέπει το λιμάνι σαν ένα τίποτα. Σου λέει θα φτιάξω δίπλα στον Πηνειό λιμάνι να κόνω ζήμιά. Και το λέω γιατί το έχω ακούσει. Δεν μας θέλουν. Ο Καρδισιώτης προτιμάει να χρησιμοποιήσει την Ελευσίνα παρά το Βόλο. Γιατί; Ερωτηματικά πολλά, βαριά. Κανείς από εμάς δεν έχει πει τα πράγματα με το όνομά τους, κανείς από εμάς τους επιχειρηματίες ή αν θέλετε οι υπηρεσίες που έχουμε εδώ δεν έχουμε θορυβηθεί ή δεν έχουμε προβληματιστεί εδώ και πολλά χρόνια. Γιατί τα σύννεφα είχαν πέσει από πολλά χρόνια. Δεν είναι τωρινά. Και σιγά σιγά φανωθήκαμε, φάγαμε τις σάρκες μας. Το λιμάνι, ενώ έχει τη δυνατότητα, επεκτάθηκε, έγινε γήπεδο μεγάλο με εγκαταστάσεις, δυστυχώς δεν έχει ψυχή. Είναι ένα γήπεδο χωρίς θεατές, χωρίς κόσμο και χωρίς παίκτες μπορώ να πω.

Πρέπει να προβληματιστούμε. Εγώ θεωρώ σημαντική αυτή τη συνάντηση, που κατά την άποψή μου έπρεπε να έχει γίνει εδώ και πολλά χρόνια.

Είναι πολλά πράγματα, είναι πολυσύνθετα. Θέλουν μελέτη. Πρέπει οι άνθρωποι που δουλεύουν στο λιμάνι του Βόλου να μαζεύονται τακτικότερα, να συζητούν τις ανησυχίες τους, να δουν τη φόρμουλα, τι φταίει, τι δεν φταίει. Και πρέπει πάντα να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους. *Ευχαριστώ πάρα πολύ.*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε τον κ. Τσαρδακά. Ο κ. Τσικουρίδης;

ΤΣΙΚΟΥΡΙΔΗΣ: Όπως η οικονομία έχει τον κύκλο της, τον εικοσαετή περίπου κύκλο, έτσι και στο λιμάνι του Βόλου συμβαίνει κάτι το αντίστοιχο.

Δεν έχω να προσθέσω τίποτα, διότι λίγο ως πολύ ελέγχθησαν όλα.

Θα σταθώ σε αυτό που είπε ο πρόεδρος του Λιμενικού Τομέα, ότι η

ανάπτυξη του λιμένας είναι καθοριστική, είναι καταλυτική μάλλον, για την πόλη μας. Αυτό είναι ένα το κρατούμενο.

Δύο, αυτό που είπε ο δήμαρχος. Θέλουμε το λιμάνι ή δεν το θέλουμε;

Και αυτό που έχω να καταθέσω. Αν χάσουμε τη μάχη των containers, χάθηκε η μάχη του λιμενιού. Είδα σε οικονομική εφημερίδα containers, πλοίο containers - πολιτεία, με 5.368 containers. Αυτό είναι εν λειτουργία. Βέβαια αυτό είναι ένα όνειρο να το δούμε εμείς, αλλά το container είναι το μέλλον. Δεν πρέπει να χάσουμε αυτή τη μάχη. Βέβαια οι οικολόγοι έχουν τους ευαισθησίες τους, αλλά είναι και το πιο καθαρό προϊόν. Με τα πλέον σύγχρονα μέσα που μεταφέρεται, δεν επιβαρύνει σε καμία περίπτωση το περιβάλλον ως φορτίο. Λοιπόν, αν χάσουμε τη μάχη των containers και αν δεν συστρατευθούμε όλοι μαζί σε αυτή την προσπάθεια, το λιμάνι δεν έχει μέλλον. *Ευχαριστώ.*

ΖΩΓΡΑΦΟΣ: Θα ήθελα να χαιρετίσω κι εγώ με τη σειρά μου αυτή την ημερίδα.

Είμαι ο πρόεδρος των εκτελεστικών.

Στα περισσότερα με κάλυψε ο κ. Πιτσιώρης. Πιστεύω ότι έδωσε το στίγμα του τι συμβαίνει σε αυτή την πόλη.

Στις 4/7/95 είχα στείλει μια επιστολή προς το Λιμενικό Ταμείο, στην οποία ζητούσα να δημιουργηθεί ελεύθερη ζώνη. Ίσως ήταν η αρχή τότε και ήταν πιστεύω η πλέον τεκμηριωμένη επιστολή και που στη συνέχεια προχώρησε στην τελική εισήγηση. Πραγματικά με απογοήτευση ακούω σήμερα το τι συμβαίνει. Ότι σταμάτησαν τα έργα για το χώρο εκείνο που θα δημιουργηθεί ελεύθερη ζώνη και πιστεύω και αυτά για τη δημιουργία και την εγκατάσταση της γερανογέφυρας. Πραγματικά σταματάει το 50% της διεκδίκησης για την εργασία που ζητάμε για το λιμάνι του Βόλου. Μιλάμε για διακίνηση container και πιστεύω όλοι γνωρίζετε ότι το 90% της διακίνησης των εμπορευμάτων γίνεται με container.

Πρέπει, λοιπόν, πάση θυσία να λύσουμε αυτό το πρόβλημα, να αγκαλιάσουμε την προσπάθεια που κάνει η Νομαρχία και η Τοπική Αυτοδιοίκηση για να λυθεί αυτό το πρόβλημα και να διεκδικήσουμε ένα μεγάλο κομμάτι από τα μεγάλα θηρία που λέγονται λιμάνια Θεσσαλονίκης και Πειραιά.

Θα πρέπει συνάμα να καθορίσουμε και τι άλλα εμπορεύματα μπορούμε να διεκδικήσουμε για το λιμάνι του Βόλου.

Σε αυτό που αναφέρθηκε ο κ. Σαμαράς προηγουμένως, σε ό,τι αφορά τη διακίνηση πετρελαιοειδών, το αντιμετώπισα κι εγώ αυτό το πρόβλημα πριν από δύο μήνες. Μου ζήτησαν να δώσω κάποιες πληροφορίες, αν μπορούμε να

εκφορτώσουμε πετρελαιοειδή στο λιμάνι του Βόλου. Απευθύνθηκα στο Λιμεναρχείο. Μου έβγαλαν ένα χάρτη και μου είπαν ότι ο χώρος εκφόρτωσης πετρελαιοειδών είναι η νέα προβλήτα, στην οποία δεν υπάρχει καμία υποδομή για εκφόρτωση πετρελαιοειδών. Δεν μπορεί να πλευρίσει βαγόνι για να ξεφορτώσει.

Ήταν μια πολύ μεγάλη δουλειά και ήταν από τα Σκότια. Αυτά τα πετρελαιοειδή θα έρχονταν. Δηλαδή, διεκδικήσαμε μια δουλειά που υπήρχε στη Θεσσαλονίκη. Οι δουλειές αυτές ξέρετε πώς κλείνονται. Εκείνη τη στιγμή αν έχεις τα προσόντα, τις παίρνεις. Αν δεν τα έχεις, το χάνεις το παιχνίδι.

Και μάλιστα το πρόβλημα είναι μεγαλύτερο στη Θεσσαλονίκη, γιατί η εκφόρτωση των πετρελαιοειδών γίνεται κοντά στις εγκαταστάσεις των πετρελαιοειδών και είναι επικίνδυνη και γι' αυτό απευθύνθηκαν στο λιμάνι του Βόλου. Ας το καταγράψουμε αυτό κάπου και ας το ερευνήσουμε και να δούμε τι μπορούμε να κάνουμε.

Πιστεύω ότι όταν δοθεί η τελική εν πάση περιπτώσει εισήγηση και μελέτη της επιτροπής, να μπορέσω να πάρω κι εγώ θέση. *Ευχαριστώ πολύ.*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Του Εμπορικού Συλλόγου ο κ. Κωνσταντινίδης και στη συνέχεια ο πρόεδρος των Λιμενεργατών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ: Να πω κι εγώ με τη σειρά μου ότι ακούστηκαν διάφορες σκέψεις, απόψεις και προβληματισμοί πάρα πολύ σοβαροί σχετικά με την ταυτότητα, το ρόλο, τα δεδομένα και την προοπτική αυτού του έηημου λιμανιού.

Κατέθεσα ήδη κάποιες γραπτές προτάσεις, οι οποίες αφορούν τη σχέση εμπορικής αγοράς αλλά και ευρύτερης αγοράς της Μαγνησίας με το λιμάνι. Αποψη μου είναι ότι το λιμάνι μπορεί να είναι ο οικονομικός πνεύμονας που θα δώσει ζωή και ανάσα και σε άλλες δραστηριότητες του τόπου. Η τύχη και η πορεία του λιμανιού είναι συνυφασμένη σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό με την τύχη και την πορεία της αγοράς της περιοχής.

Θα αναφερθώ επιγραμματικά σε τρία σημεία που είναι και προτάσεις και αφορούν τον τουρισμό που μπορεί να δημιουργηθεί μέσα από τα κρουαζιερόπλοια, μέσα από τις μαθητικές εκδρομές και μέσα από κάποιο εμπορικό κέντρο. Και εδώ θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Γιαννόπουλο, γιατί ανέφερε ως πρότυπο την Κοπεγχάγη, τη Δονία -αν θυμάμαι καλά- αν πράγματι εκεί υπάρχει ένα πρότυπο εμπορικό κέντρο το οποίο λειτουργεί με ένα

παραδοσιακό τρόπο και είναι ένα σημείο αναφοράς, ένας πόλος έλξης και πάνω από όλα ένα πολύ καλό στοιχείο υποδοχής και εξυπηρέτησης για τους πάσης φύσεως τουρίστες.

Πέρσι το Μάιο και ενώ το μεγάλο αυτό πλοίο που λέγεται Costa Victoria άρχισε ήδη τα δρομολόγια προς το Βόλο, από τα μέσα Μαΐου, έγινε μια σύσκεψη στο Επιμελητήριο, όπου η αίσθηση η δική μου είναι ότι μπερδεύτηκαν τα ιδιωτικά συμφέροντα με την εμπλοκή των διαφόρων φορέων και τελικά την όλη αυτή υπόθεση την πλήρωσε η πόλη και εύχομαι να μην έχει συνέχεια. Γιατί πολύ σωσιά είπε ο κ. Γιαννόπουλος ότι τουριστικά μπορούμε να αξιοποιήσουμε το λιμάνι με την έννοια ότι έχουμε ένα συγκριτικό πλεονέκτημα, τα Μετέωρα, που η πρόσβασή τους από τα κρουαζιερόπλοια γίνεται μέσω του λιμανιού του Βόλου.

Έτσι λοιπόν, και μέχρι να φτάσουμε σε αυτό που λέμε σύγχρονο κέντρο υποδοχής με όλα τα κομμάτια, θα μπορούσε κάλλιστα και χωρίς μεγάλο κόστος να στηθεί ένα σκηνικό, όποτε και όταν χρειαστεί -για την τουριστική περίοδο μιλάμε- που θα ήταν όπως αναφέρω αναλυτικά στις προτάσεις μου ένα σκηνικό που δίνει την πρώτη καλή εντύπωση στον επισκέπτη. Και ξέρετε, ο καλός πελάτης είναι ο καλύτερος κήρυκας του προϊόντος που σε αυτή την περίπτωση είναι η Μαγνησία. Αυτό το σκηνικό από τι θα αποτελείτο: Από ένα χώρο λυόμενο, μια τέντα μεγάλη, με τραπεζοκαθίσματα, με κάποια αναψυκτικά, με ένα γκισέ πληροφοριών από δυο-τρεις νέους που θα ξέρουν δυο-τρεις γλώσσες, από ένα συναλλαγματοφόρο ταμείο των τραπεζών για να γίνει η αλλαγή του συναλλάγματος, δύο τηλεφωνικούς θαλάμους για εξυπηρετήσεις, ένα δίκτυο μαζικών μέσων μεταφοράς για να μην περπατάνε οι άνθρωποι τρία χιλιόμετρα μέσα σε συνθήκες που όλοι γνωρίζουμε ποιες είναι, μία οθόνη, η οποία θα δίνει την τουριστική φυσιογνωμία της περιοχής, ένα μοίρασμα του χάρτη της αγοράς και των πλεονεκτημάτων της πόλης και βέβαια όλα αυτά είναι τόσο πολύ απλά που νομίζω ότι και ως κόστος είναι αστειό να λέμε από πού θα βρίσκονταν αυτοί οι πόροι για να καλύψουν για μια περίοδο τριμήνου - τετραμήνου τη στήριξή τους.

Ένα δεύτερο σημείο στο οποίο θα ήθελα να αναφερθώ είναι αυτό που λέμε μαθητικός τουρισμός. Δείχτηκε τα τελευταία χρόνια ότι ο Βόλος, το λιμάνι, είναι ένα σημείο αναφοράς για όλη την κεντροδυτική Ελλάδα και πολλά σχολεία οργανώνονται και έρχονται μαζικά εδώ για να πάρουν το πλοίο και να πάνε σε διάφορα νησιά εκδρομές, όπως στη Ρόδο, την Κρήτη και γενικά στο Αιγαίο. Αυτό μπορεί να γίνει ένα αντικείμενο εκμετάλλευσης, να το προπαγανδίσουμε και με την προηγούμενη προϋπόθεση να στηρίζουμε και μια τέτοια καμπάνια, διαφήμιση και για το λιμάνι αλλά και για την αγορά και την πόλη γενικότερα.

Και το τελευταίο που ήθελα να πω και το έθεσα και υπό τη μορφή ερώτησης: αν θα μπορούσαν κάποιοι χώροι του λιμανιού ή κάποιες αποθήκες να μετατραπούν σε ένα εμπορικό κέντρο, το οποίο θα εξυπηρετούσε τέτοιου είδους ανάγκες. Γιατί είναι κρίμα. Με πολύ συντηρητικά στοιχεία, περίπου ένα δις δραχμές διακινήθηκε από την έλευση κατά τη φετινή περίοδο του Costa Victoria σε όλη την αγορά της Θεσσαλίας, χρήματα τα οποία αν το πλοίο πάει στην Κων/πολη θα χαθούν μέχρι δεκάρας. *Ευχαριστώ.*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε τον κ. Κωνσταντινίδη.

Ο κ. Σκυριανός, πρόεδρος των Λιμενεργατών.

ΣΚΥΡΙΑΝΟΣ: Χαιρετίζω την ημερίδα από πλευράς των λιμενεργατών.

Αντιπροσωπεύω ένα σωματείο, ένα σύνδεσμο εκατό μονίμων λιμενεργατών και πενήντα επικούρων. Και νομίζω πως είμαστε κρίκος μεταξύ εμπόρων, πλοιοκτητών. Και τη φθορά στο λιμάνι τη βλέπουμε περισσότερο εμείς από όλους εδώ πέρα μέσα. Άρα, έχουμε προσωπική άποψη για να πούμε τι φταίει έως τώρα.

Πολύ καλά αναφέρθηκαν, τα οδικά, σιδηροδρομικά δίκτυα. Συμφωνούμε σε όλα αυτά. Αυτό που έχω εντοπίσει εγώ με όλα αυτά τα ταξίδια που έκανα γύρω από την Ελλάδα, από τις πολύ στενές επαφές με πελάτες μας που είχαμε και τους χάσαμε και κάποιους που τους κρατάμε ακόμα, είναι ότι χάσαν την εμπιστοσύνη απέναντι στο λιμάνι του Βόλου. Η εμπιστοσύνη έχει χαθεί. Δεν θα κάνω ανάλυση τι φταίει. Δεν μας βλέπουν πια με το μάτι που μας έβλεπαν κάποτε. Πως θα έρθουν και θα φύγουν σε στάνταρ ώρες, θα πληρώσουν ακριβώς αυτό που πρέπει να πληρώσουν, θα επιστρέψουν χωρίς καμία ζημιά και θα φύγουν.

Μιλάμε για δύο μεγάλα λιμάνια. Αναφέρατε το λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Σας πληροφορώ ότι περισσότερη δουλειά από το λιμάνι της Ελευσίνας δεν έχει κανένα λιμάνι. Το λιμάνι της Ελευσίνας αυτή τη στιγμή είναι το πρώτο λιμάνι. Υποδομή καμία. Δεν υπάρχει ηλεκτροκίνητος γερανός. Λαστιχοφόρους γερανούς έχουν. Πανάρχαια μέσα φορτοεκφόρτωσης. Και όμως, τα βαπόρια περιμένουν στη σειρά. Ξέρετε τι έκταση έχει το λιμάνι της Ελευσίνας; Οσο μισή προβλήτα δική μας και όμως πάνε και όμως δουλεύουν. Μήπως πρέπει να εξετάσουμε και αυτό; Συμφωνώ με όλους. Σίγουρα και μια βόλτα αν κάνουμε γύρω από την Ελευσίνα, καινούριες βιομηχανίες, καινούριες βιοτεχνίες, ξεκάθαρα. Και μεγάλη βιομηχανική ζώνη.

Όσον αφορά το κόστος με την τελευταία έρευνα, φαίνεται ότι είμαστε

ανταγωνιστικοί.

Επιτρέψτε μου να ξεκαθαρίσω λοιπόν τα πράγματα λιγάκι. Είμαι καινούριος πρόεδρος. Ανέλαβα εδώ και ένα χρόνο. Βέβαια είμαι είκοσι χρόνια στο λιμάνι, ήμουν δέκα χρόνια επίπτης και εποπτης σημαίνει στο λιμάνι ο άνθρωπος που τσουμάρει, που έχει άμεση επαφή με τους εργάτες, με τους πλοιοκτήτες, με τους ναυτικούς, με το μούτσο, με τον καπετάνιο. Ξέρω πού πονάει κάθε πλευρά στο λιμάνι. Ξέρω και το πετραδάκι ακόμα. Λίγο εγωιστικό ακούγεται, αλλά είναι η πραγματικότητα. Εδώ φίλοι και συνάδελφοι, ναυτικοί, πράκτορες και εκτελεστικές το ξέρουν πολύ καλά.

Τα προβλήματα που έχουμε εντοπισει αυτή τη στιγμή είναι:

Οι μεγάλοι αποθηκευτικοί χώροι. Δεν έχουμε. Χάσαμε δουλειές του παρελθόντος για αποθηκευτικούς χώρους.

Στο άλλο που υστερούμε είναι τα container. Έχουμε την υποδομή να δεχτούμε container. Πιστεύετε ότι οι δύο καινούριοι γερανοί επαρκούν; Τα container ξέρουμε πως είναι βαπόρια της γραμμής, είναι βαπόρια που έχουν χρονοδιάγραμμα, έχουν ώρες. Λοιπόν, για να μπορέσουμε να πιάσουμε χρόνους και εμείς, πρέπει να κάνουμε γερανογέφυρες.

Καθυστερεί το έργο να γίνει από τους δύο, τρεις ή πέντε οικολόγους, που λένε ότι είναι πιο ευαίσθητοι από εμάς. Γιατί δεν νομίζω να υπάρχει άνθρωπος πιο ευαίσθητος από εμάς που ζούμε σε αυτό το χώρο, που μεγαλώνουμε παιδιά και έχουμε οικογένειες. Αν δεν μπορούσε να γίνει, ας γίνει τουλάχιστον η γερανογέφυρα στην ήδη υπάρχουσα προβλήτα. Πρέπει κάτι να γίνει γρήγορα, πριν χάσουμε το τρένο. Για πολλούς έχει χαθεί, για μένα όχι ακόμα. Πρέπει, λοιπόν, με λίγα λόγια να οργανοθούμε.

Ένα άλλο που μπορώ να επισημάνω είναι τα διαφορετικά ωράρια λειτουργίας μέσα στο λιμάνι. Άλλα ωράρια λειτουργίας έχει το Λιμενικό Ταμείο, άλλα το τελωνείο. Γιατί κρεμόμαστε και από το τελωνείο, ελεγχόμαστε, όταν πρόκειται για τρίτες χώρες και άλλα ωράρια έχουν οι λιμενεργάτες. Εγώ, όπου πάω και όπου σταθιά με τους πελάτες μου, λέω πως δουλεύω 24 ώρες το 24ωρο, όλο το χρόνο εκτός από μια μέρα που έχουμε ένα μνημόσυνο. Κατά τα άλλα δουλεύουμε πάντα, 24 ώρες το 24ωρο και το έχουμε αποδείξει πως δουλεύουμε. Και χθες και προχθές δουλέψαμε 24 ώρες το 24ωρο και αύριο και Κυριακή και 28 Οκτωβρίου θα δουλέψουμε αν χρειαστεί για να μπορέσουμε να επιβιώσουμε σε αυτή την αγορά.

Κάποιοι μίλησαν για τιμολόγια και ακριβά λιμάνια. Ίσως να ήταν, δεν το λέω. Δεν θέλω να εξετάσω ούτε να κρίνω άλλους προκατόχους και παλιές διοικήσεις.

Σήμερα δεν είναι. Σήμερα είμαστε ανταγωνιστικοί, σήμερα είμαστε πολύ πιο ανταγωνιστικοί από όλα τα λιμάνια. Έχουμε σέρβις καλύτερο, έχουμε ειδικευμένο προσωπικό, όπως αναφέρθηκε στην έκθεσή σας πως είμαστε ειδικευμένοι. Μπορούν να μας δοκιμάσουν.

Πριν από όλα είμαστε 100 μόνιμοι λιμενεργάτες και 100 χειριστές γερανών βαποριών. Είμαστε καλοί στιβαδότεροι. Ξέρουμε καλά τη δουλειά μας, ξέρουμε τι ζητάμε. Ο σύνδεσμος ιδρύθηκε το 1924, προτού ακόμα υπάρξουν τα Λιμενικά Ταμεία. Επιβίωσαν με το σαμάρι στην πλάτη οι παππούδες μας. Δεν θέλω τίποτα άλλο να πω. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΞΗΡΑΚΙΑΣ: Παρακαλώ να ολοκληρώσουμε τη συζήτηση δίνοντας το λόγο και τη δυνατότητα να απαντήσει σε ερωτήματα που τέθηκαν στον κύριο Γιαννόπουλο.

ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Καταρχήν θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους μίλησαν, γιατί πραγματικά ήταν ακριβώς αυτό που περίμενα. Δηλαδή να ακούσω τις διάφορες απόψεις, πολλές από τις οποίες βέβαια τις είχαμε ακούσει στις διμερείς επαφές με πολλούς από εσάς. Αλλά πάντως δεν έπαψε να είναι μια πάρα πολύ ενδιαφέρουσα παράθεση απόψεων, έστω και αν σε ορισμένα σημεία ήταν λίγο διαφορετικές από αυτές που εξέφραξα εγώ. Τις κατέγραφα όλες.

Καταρχήν να επαναλάβω και πάλι ότι η ωφελιμότητα αυτής της δουλειάς που κάνουμε και ο στόχος της, αν θέλετε, είναι να μπορέσει να συγκεντρώσει τις προσπάθειες και να τεκμηριώσει ορισμένες θέσεις που θα βοηθήσουν την προώθηση προτάσεων για το λιμάνι του Βόλου. Απλά είναι αυτός ο στόχος μας.

Σημειώνω και θα τοποθετηθώ σε δύο τρία σημεία, τα οποία πιστεύω ότι είναι γενικότερου ενδιαφέροντος από αυτά που άκουσα και που πιστεύω ότι ίσως το ακροατήριο να ήθελε να ακούσει μια πρώτη τοποθέτηση δική μου.

Το θέμα των ιδιωτικών λιμανιών και των ιδιωτικών εγκαταστάσεων που αρχίζουν να εμφανίζονται σε διάφορα σημεία και ειδικότερα στον Αλμυρό που αναφέρθηκε προηγουμένως. Είχα επανειλημμένες συζητήσεις και με τον πρόεδρο του Λιμενικού Ταμείου, ο οποίος μου ζήτησε να το δούμε αυτό το θέμα και να το εξετάσουμε μέσα στη μελέτη. Βεβαίως έχω επισκεφτεί και τις εγκαταστάσεις αυτές, έχω δει τις εγκαταστάσεις αυτές, ξέρω το χώρο και η πρώτη μου αντιμετώπιση και τοποθέτηση θα ήταν καταρχήν αυτή που είτε και ο κ. Νομάρχης. Συμφωνώ απόλυτα ότι το θέμα πρέπει να ειπωθεί συνολικά για όλο τον Παγασητικό Κόλπο στο πλαίσιο μιας προσπάθειας να χοροθετηθούν αυτές οι

δραστηριότητας, να οριοθετηθούν και να αξιολογηθούν από πλευράς γενικότερης κοινωνικο-οικονομικής σκοπιμότητας. Δεν μπορεί βεβαίως να υπάρχει μία δυνατότητα, όπου ο κάθε ένας, έστω και αν είναι μια συγκεκριμένη μεγάλη ιδιωτική εμετάλλευση ενός συγκεκριμένου φορτίου, να ιδρύει το δικό του λιμάνι, τις εγκαταστάσεις του και από εκεί και πέρα να προχωρεί. Χρειάζεται κάποιο σχέδιο. Τέτοιο σχέδιο δεν υπάρχει. Συνεπώς, η πρώτη μου τοποθέτηση είναι σωφέστατα υπέρ αυτής της ανάγκης για μια συνολική θεώρηση.

Η δική μου όμως άμεση, αν θέλετε, ευθύνη στο πλαίσιο αυτής της μελέτης είναι να εσφρίσω κατά κάποιον τρόπο τι θα πρέπει να κάνει το λιμάνι του Βόλου, το Λιμενικό Ταμείο εν όψει μιας τέτοιας καταστάσεως. Εγώ πιστεύω ότι εφόσον έχουμε ένα λιμάνι το οποίο είναι καθιερωμένο από δεκαετίες, το οποίο εξυπηρετεί μια γενικότερη περιοχή και κοινωνία και το οποίο αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε κατάσταση μερικής, θα έλεγα, απασχολήσεως και αξιοποίησεως, η πρώτη λογική σκέψη που κάνει κανείς είναι να βρεθούν τρόποι, ώστε αυτού του είδους οι εξυπηρετήσεις να γίνουν μέσα από το λιμάνι του Βόλου.

Αυτό βέβαια είναι κάτι το οποίο χρειάζεται μια περαιτέρω ανάλυση και αξιολόγηση και τεκμηρίωση. Κατά πόσο δηλαδή αυτές οι δραστηριότητες θα μπορούσαν να γίνουν μέσα από το λιμάνι του Βόλου ή κατά πόσο το λιμάνι του Βόλου θα μπορούσε να επεκταθεί για να περιλάβει και αυτές τις δυνατότητες.

Μια σκέψη θα ήταν στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας για κάποια ευρύτερη εξυπηρέτηση να δημιουργηθεί ένα κέντρο εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό μας ζητήθηκε σημειωτέον και μάλιστα από μεγάλους διακινητές container να είναι κοντά στο κύριο οδικό δίκτυο. Θεωρούν σημαντικά έστω αυτά και τα 30-35 χιλιόμετρα της απόστασης από το οδικό δίκτυο να μην υπάρχουν. Βεβαίως ο Αλιευός προσιφέρεται γιατί είναι πολύ κοντά και θα μπορούσε να εξεταστεί μία δυνατότητα τέτοια, δημιουργίας δηλαδή ενός τέτοιου χώρου, πάντα με πρωτοβουλία, επαναλαμβάνω, του Λιμενικού Ταμείου που να περιλάβει νέες λιμενικές εγκαταστάσεις και ταυτόχρονα να εξυπηρετήσει μια διακίνηση από container.

Αυτό όμως δεν μπορεί να λεχθεί έτσι εύκολα. Θέλει μια περαιτέρω διερεύνηση, διότι βεβαίως έχει προγραμματιστεί η δημιουργία του προβλήτα 3, που κατά μία άποψη αυτό έρχεται σε κάποια αντίφαση με αυτό που είπα προηγουμένως. Δηλαδή, όταν δημιουργούμε container terminal εδώ στο 3, δεν μπορούμε να σκεφτόμαστε ταυτόχρονα και κάποιο άλλο κέντρο, γιατί το κέντρο εμπορευματικών μεταφορών θα διακινεί καταξοχήν container. Έτσι δεν είναι;

Συνεπώς, χρειάζεται -και εδώ έρχομαι στο δεύτερο σημείο- ένας επαναπροσδιορισμός των προτεραιοτήτων, σε σχέση με τα έργα τα οποία κάνει το

λιμάνι. Να τοποθετηθώ λίγο στο θέμα των container ειδικότερα. Εξέφρασα μια θέση μάλλον αρνητική για τα container. Είπα ότι υπάρχουν δύο λιμάνια τα οποία είναι καθιερωμένα στο χώρο αυτό και θα είναι πολύ δύσκολο για το λιμάνι του Βόλου να μπει στην αγορά των container, αναγκαστικά ανταγωνιστικό από αυτά τα δύο, χωρίς κάποια ενδοχώρα. Και εδώ τοποθετούμαι και σε μια άλλη παρατήρηση, που είπα ότι δεν χρειάζεται ενδοχώρα για το λιμάνι. Επιτρέψτε μου να επιμείνω λίγο στην άποψη ότι για το λιμάνι το συγκεκριμένο για το οποίο μιλάμε η ενδοχώρα του είναι το στήριγμά του. Και να το συνδέσουμε με τα container, η άποψη ανθρώπων -δεν θέλω να αναφερθώ σε συγκεκριμένα ονόματα- που διακινούν το 25% των container του Πειραιά για παράδειγμα, μια συγκεκριμένη εταιρία, μου ανέφερε ότι "για να έρθω εγώ στο Βόλο", καταρχήν δεν συζητάει για μεγάλα πλοία που ακούσαμε της τάξεως των 1.000, 2.000, 3.000 container. Μιλάμε μόνο για feeders της τάξεως των 500 container που θα έρθουν. Μου λέει λοιπόν: "Καταρχήν πρέπει να ξεκινήσω από μια διακίνηση για την περιοχή εκεί". Το δεύτερο θέμα που έθεσε είναι το θέμα νοοτροπίας, αντίληψης, αντιμετώπισης της ναυτιλιακής αυτής εταιρίας από πλευράς διοικήσεως του λιμανιού. Υπάρχουν σοβαρότατα προβλήματα και με τον Πειραιά και με τη Θεσσαλονίκη. Χαρακτηριστικά μου ανέφερε ότι αν υπήρχε ένα ιδιωτικό λιμάνι που διακινούσε container, θα έφευγαν και από τον Πειραιά.

Δεν το λέω αυτό γιατί πιστεύω ότι τα ιδιωτικά λιμάνια θα λύσουν το πρόβλημα. Πιστεύω ότι μια νοοτροπία, αλλαγή θεσμικού πλαισίου κλπ., που έλεγα θα βοηθήσει πάρα πολύ για να έρθει το container στο Βόλο. Απλά δεν είναι τόσο εύκολο. Δεν είναι τόσο εύκολο όσο πιθανόν είναι εύκολο αυτό που είπα προηγουμένως, δηλαδή τα χύδην φορτία, τα βαμβάκια, τα δημητριακά, αυτά τα πράγματα τα οποία παράγει ο τόπος. Εκεί είναι η πρώτη προτεραιότητα.

Το θέμα container είναι ένα πράγμα το οποίο πρέπει να μελετηθεί και χρειάζονται πολλά πράγματα ταυτόχρονα να γίνουν για να προσελκυστεί το container από τον Πειραιά ή την Θεσσαλονίκη.

Λίγα λόγια, και εκεί θα κλείσω, για όλα τα θέματα τα οποία έθιξε ο δήμαρχος της πόλης, ο κύριος Πιτσιώρης.

Στη μεγάλη πλειοψηφία αυτών που είπατε εγώ είμαι σύμφωνος και πραγματικό συντάσσομαι με αυτούς τους προβληματισμούς. Βεβαίως, οι προβληματισμοί αυτοί προέρχονται από έναν άνθρωπο ο οποίος έχει ζήσει από κοντά μάχες όλων των ειδών για την πόλη του και για το λιμάνι και που δεν αποκλείεται να κρῖβουν και κάποια πικρία και κάποια απογοήτευση που είναι φυσικό να υπάρχει, όταν κανείς ζει, αγωνίζεται μέσα σε αυτό το χώρο που ζούμε και που λέγεται Ελλάδα. Εγώ όμως εξακολουθώ να είμαι περισσότερο αισιόδοξος ότι πολλά πράγματα

μπορούν να γίνουν και μπορούν να βελτιωθούν, έστω και με πολλά πισωγυρίσματα. Συνέπεσε και σήμερα να έχουμε και αυτό το θέμα της συζήτησης στο Συμβούλιο της Επικρατείας που πιστεύω ότι βοήθησε πολύ σε αυτό τον απογοητευτικό τόνο που είχε ο δήμαρχος.

Σε όλα όσα αναφέρατε, κ. Δήμαρχε, θα ήθελα να πω ότι πραγματικά συμφωνώ απόλυτα. Δηλαδή, το λιμάνι να διοικείται από χρήστες, να κλείνει ο κύκλος της ευθύνης, ακόμη και το Βόλος - Σμύρνη με την Τουρκία πραγματικά πρέπει να το δούμε, είναι μια προοπτική. Όσον αφορά την ενδοχώρα του λιμανιού από Λαμία έως Κατερίνη συμφωνώ και ήθελα να δείξω αυτό το διάγραμμα (δείχνει διαφάνειο). Αυτά τα πράσινα είναι οι διάφορες ζώνες επιρροής του λιμανιού, τις οποίες υπολογίσαμε με βάση το κόστος και πραγματικά είναι κάτω μέχρι τη Λαμία και πάνω ως την Κατερίνη. Κοιτάμε αυτό πώς μπορούμε να το επεκτείνουμε. Είναι σαφές ότι εκεί βρισκόμαστε σήμερα σαν ζώνη επιρροής του λιμανιού.

Κύριε πρόεδρε, δεν θα ήθελα να κουράσω άλλο. Και πάλι να ευχαριστήσω, γιατί πραγματικά σήμερα μας δώσατε πολύ τροφή για σκέψη και είμαι βέβαιος ότι η σημερινή ημερίδα θα βοηθήσει πάρα πολύ τη δουλειά μας.

ΠΑΠΑΔΕΛΛΗΣ: Ήθελα να κάνω μια μικρή αναφορά σε όσα ειπώθηκαν για τις βελτιώσεις που πρέπει να γίνουν στο λιμάνι, όπως είναι αυτές γύρω από τον επιβατικό τομέα, οι βελτιώσεις γύρω από το κτίριο ή γύρω από τη δημιουργία εμπορευματοκέντρου, όπως είτε ο πρόεδρος των Εμπόρων και άλλες παρεμβάσεις, όπως επίσης και κάποια προσπάθεια που έγινε, έστω και αν δεν ολοκληρώθηκε και από άλλους φορείς είτε από εμάς ακόμα στο ζήτημα του Costa Victoria. Όπως κάποιοι γνωρίζουν εκεί έγιναν κάποιες επεμβάσεις, έγιναν τρεις τεσσάρικ τηλεφωνικές συσκευές αυτόματες, έχουμε κάνει ένα περίπτερο - αναλυκτήριο. Από ό,τι γνωρίζω, το Επιμελητήριο έχει φτιάξει ένα C.D.Rom το οποίο δίνεται στα κρουαζιερόπλοια για να το προβάλουν μέσα στο κρουαζιερόπλοιο και κάποια ταχυδρομική θυρίδα, ένα λεωφορείο το οποίο μεταφέρει τους επιβάτες - επισκέπτες στην πόλη. Έγιναν κάποιες παρεμβάσεις. Ίσως δεν έγιναν όλες αυτές που θα έπρεπε. Ελπίζω ότι το Costa Victoria θα αντικατασταθεί από κάποιο άλλο. Ήδη πρέπει να σας πω ότι ένα καινούριο ήρθε για πρώτη φορά, μικρότερου μεγέθους. Ελπίζω ότι θα υπάρξει και συνέχεια.

Θέλω να ευχαριστήσω όλους όσους ήρθαν σήμερα, τον κ. Γιαννόπουλο με τις παρατηρήσεις τις οποίες τελικά έκανε γύρω από τη μελέτη, τον κ. Μπάσμπια που μας έκανε μια σύντομη αναφορά γύρω από τη μελέτη, όλους εσάς που είχατε την καλοσύνη να διαθέσετε το χρόνο σας και τις προτάσεις που υποβάλατε, να σας

ευχαριστήσουμε. Εμείς, όσα ακούστηκαν θα τα λάβουμε υπόψη και κυρίως θα λάβουμε υπόψη όσα θα μας προτείνει ο κ. Γιαννόπουλος πολύ σοβαρά. Εξάλλου, το είπα και στην εισηγητική μου ομιλία ότι θα τα λάβουμε πράγματι σοβαρά υπόψη όλα, γιατί αυτό επιτάσσει το καλό του λιμανιού, της πόλης και της γύρω περιοχής. Σας ευχαριστώ

ΞΗΡΑΚΙΑΣ: Σ' αυτό το σημείο ολοκληρώνεται η ημερίδα μας για το λιμάνι του Βόλου. Πιστεύω ότι εκφράζω όλους σας αν πω ότι παρακολούθησαμε μια πάρα πολύ γόνιμη και δημιουργική συζήτηση. Οι απόψεις όλων έχουν καταγραφεί.

Σύντομα ελπίζουμε μετά την απομαγνητοφώνηση θα μπορούν σε μια μικρή έκδοση να γίνουν κτήμα όλων σας και κυρίως των αρμοδίων φορέων που έχουν την ευθύνη λήψης αποφάσεων.

Για μια ακόμη φορά σας ευχαριστώ θερμά όλους για την παρουσία σας και για τη συμμετοχή σας στη συζήτηση.