



Όλοι οι Έλληνες και ειδικά οι Κρήτες, που βρίσκονται πιο κοντά στη βοή και την αντάρα του εμφύλιου πολέμου που ξέσπασε στη Λιβύη, πρέπει να νοιώθουμε υπερήφανοι, που τα λιμάνια της Κρήτης, και σε περίοδο κρίσης, αποτελούν γέφυρες που ενώνουν ηπείρους. Κόμβους εξυπηρέτησης πλοίων, ανθρώπων, εμπορευμάτων. Θαλάσσια σταυροδρόμια εξυπηρέτησης τουρισμού, πολιτισμού και ανταλλαγής πνευματικών και επιστημονικών συναντήσεων.

Στεριανοί και θαλασσινοί και νησιώτες, στεκόμαστε με δέος στα λιμάνια, αγναντεύοντας το ανοιχτό πέλαγο, τις φουρτούνες και τις μπονάτσες, τα κύματα που πάνε και έρχονται, παρασέρνοντας τα πλοία και τον άνθρωπο.

Τα λιμάνια, έχουνε την δική τους ιστορία, τους δικούς τους μύθους, από το λιμάνι της Ιθάκης, το οποίο για τον Οδυσσέα ήταν προορισμός, μέχρι το λιμάνι το δικό μας με το Κάστρο και την ένδοξη ιστορία του.

Ταξίδια από και προς άλλα λιμάνια πάντα με την νοσταλγία της επιστροφής με προορισμό και αλλά χωρίς γυρισμό. Μέσα στα λιμάνια, κατάρτια κι' ανεμόπανα, κρουαζιερόπλοια, σκάφη αναψυχής, γαλέρες, καΐκια, απλές ψαράδικες βάρκες, συνθέτουν τοπία απείρου κάλλους, που έχουν απεικονίσει ζωγράφοι, φωτογράφοι και τουρίστες.

Αλλά και ανθρώπινα δρώμενα, ξεπροβοδίσματα με δακρυσμένα μαντήλια και καλωσορίσματα μ' ολογέλαστη αγκαλιά, χίμαιρες που μοιράστηκαν τα κουρέλια τους μεσοδρομίες.

Σήμερα η Ελλάδα έχει μεγάλα λιμάνια, για κάθε χρήση, μεγάλη εμπορικά και μικρά αλιευτικά, αλλά και Μαρίνες σκαφών αναψυχής. Για όλα τα λιμάνια της Ελλάδας, αλλά κυρίως, της Πάτρας, του Πειραιά, της Αλεξανδρούπολης, της Θεσσαλονίκης, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου, της Πρέβεζας και της Πύλου. Για τα λιμάνια αυτά έχουν γίνει περιβαλλοντικές μελέτες, που αφορούν όλες τις επιπτώσεις, τόσο στο ίδιο το λιμάνι, όσο και στην σύνδεσή του με την πόλη. Η διαχείριση αυτών των επιπτώσεων δεν είναι καθόλου εύκολη υπόθεση. Τα έσοδα από την χρήση των λιμανιών, είναι βασική πηγή οικονομικής ενίσχυσης της αιμοραγούσας σήμερα εθνικής οικονομίας.

Στόχοι της περιβαλλοντικής διαχείρισης των λιμένων

Πρώτος στόχος μιας περιβαλλοντικής μελέτης ενός λιμενικού έργου, υφιστάμενου ή νέου, είναι η μείωση των περιβαλλοντικών οχλήσεων που συνοδεύουν τη λειτουργία των λιμένων με τις συνεχώς εντεινόμενες δραστηριότητες του και η ευαισθητοποίηση των σχετιζομένων φορέων για συμμόρφωση με τους κανονισμούς που έχουν θεσπισθεί σε, διεθνές, σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

Η αποστολή όμως της περιβαλλοντικής διαχείρισης και το όραμά της δεν περιορίζεται σ' αυτά. Η φιλοσοφία μιας σύγχρονης διαχείρισης εστιάζεται στην αναγνώριση, ότι το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον μπορεί να βελτιωθεί μόνο με τη συμβολή όλων των εμπλεκομένων και ενδιαφερομένων μερών επ' ωφελεία των πολιτών που ζούν και εργάζονται μέσα ή δίπλα τα λιμάνια, Αυτό σημαίνει ότι η πολιτική για τοπ περιβάλλον πρέπει να είναι κοινή για όλους τους λιμένες που συνδέονται μεταξύ τους με θαλάσσιες λεωφόρους.

Υπάρχουν σήμερα συστήματα πιστοποίησης, όπως το κοινοτικό Σύστημα Οικολογικής Διαχείρισης και Ελέγχου ΕΜΑΣ και τα διεθνή Πρότυπα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης της σειράς ISO 14.000, στα οποία προτείνονται βέλτιστες πρακτικές και εντάσσουν κριτήρια αποστασίας του περιβάλλοντος

Η περιβαλλοντική διαχείριση μέσω της επιστημονικής προσέγγισης και ανάλυσης των πραγματικών συνθηκών, αποβλέπει και επιδιώκει την ανάπτυξη και προώθηση νέων εργαλείων και μεθοδολογιών για την περιβαλλοντική και βιώσιμη διαχείριση του ιδιαίτερου αυτού τομέα, με τη φιλοδοξία ότι τα αποτελέσματα του Έργου θα δώσουν τη δυνατότητα για την ανάπτυξη και ενός νέου προτύπου για την πιστοποίηση των λιμένων.

Το Eco-Port, μια ενδιαφέρουσα διακρατική εφαρμογή, περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμένων

Το διαπεριφερειακό και διακρατικό πρόγραμμα ECOPORTE 8 (Environmental management of transponder corridor ports), οποίο συμμετέχει και η Ελλάδα με το Επιστημονικό Πάρκο Πατρών, στοχεύει στη βελτίωση της συνολικής περιβαλλοντικής επίδοσης των λιμένων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Νοτιο-ανατολικής Ευρώπης. Απώτερος στόχος του ECOPORTE 8 είναι να κατευθύνει τα λιμάνια, πρωτίστως των συνεργαζομένων στο έργο χωρών, προς την υιοθέτηση μιας κοινής περιβαλλοντικής πολιτικής.

Οι εταίροι για την υλοποίηση του προγράμματος είναι: το πολυτεχνείο του Μπάρι (Ιταλία), το Ινστιτούτο Προβλημάτων Ύδατος της Βουλγαρικής Ακαδημίας Επιστημών, η Βουλγάρικη Εταιρεία Λιμενικών Υποδομών, το Επιστημονικό Πάρκο Πατρών Α.Ε, το UNIVERSUS CSEI –Πανεπιστημιακή συνεργασία για την εκπαίδευση (Ιταλία), η λιμενική αρχή του Μπάρι, το Εθνικό Ινστιτούτο Θαλάσσιας Γεωλογίας και Γεωοικολογίας της Ρουμανίας, το Πολυτεχνικό Πανεπιστήμιο Τιράνων (Αλβανία), η Λιμενική Αρχή Δυρραχίου (Αλβανία), το Ινστιτούτο Θαλάσσιας Βιολογίας του Μαυροβουνίου και η Εταιρεία μετοχικού ελέγχου του Μπάρι (Μαυροβουνίου).

Forum στην Πάτρα με θέμα: Περιβαλλοντικό καθεστώς των λιμένων Νοτιοανατολικής Ευρώπης

Στο Forum συμμετείχαν πάνω από εξήντα εκπρόσωποι φορέων και οργανισμών έξι χωρών (Αλβανία, Μαυροβούνιο, Ρουμανία, Βουλγαρία, Ιταλία, Ελλάδα). Αναφορές έγιναν στη περιβαλλοντική διαχείριση, την αναβάθμιση, την τεχνολογική υποστήριξη και την επικοινωνία των λιμένων της ΝΑ Ευρώπης.

Για το λιμάνι της Πάτρας μίλησε ο εκπρόσωπος του Δημάρχου Πατρέων κ. Ζαφειρόπουλος, ο οποίος αναφέρθηκε στην τόλμη που χρειάζεται για να δείξουν οι φορείς για την καινοτομία και την ανάπτυξη του λιμένα, καθώς και για τα αποτελέσματα του eco-port στη διασύνδεση της πόλης με το λιμάνι, τα οποία αποτελούν ένα ενιαίο χώρο. Σοβαρή και εμπειριστατωμένη αναφορά για το λιμάνι της Πάτρας έκανε και ο κ. Σταύρος Αντύπας, εκπρόσωπος του Ο.Λ.ΠΑ. Συγκεκριμένα, ο κ. Αντύπας παρουσίασε τον Λιμένα Πατρών (Βόρειο και Νότιο), δίνοντας έμφαση στα τεχνικά χαρακτηριστικά στη νέα δυναμική που αποκτά η σύνδεση της Πάτρας αλλά και της περιφέρειας με τα λιμάνια της Αδριατικής (Bari, Brindesi, Ancona, Venezia) καθώς και στις προοπτικές ανάπτυξης με γνώμονα την εταιρική κοινωνική ευθύνη. Επίσης αναφέρθηκε στη διαμόρφωση χώρων πρασίνου και αναψυχής και στην 3η φάση κατασκευής που αφορά το εμπορικό τμήμα του λιμανιού.

Ενδιαφέρον προκάλεσε και η παρουσίαση της κ. Nina Petkova εκπροσώπου της Βουλγαρικής Εταιρείας Λιμενικών Υποδομών, με την οποία δόθηκε το στίγμα των δραστηριοτήτων που έχει αναπτύξει η λιμενική αρχή του Μπουρκάς στα πλαίσια του ίσια του ecoport-8 και οι οποίες θα οδηγήσουν σε αλλαγές και στην εθνική τους νομοθεσία, καθώς σήμερα δεν υπάρχουν εθνικά στάνταρ που να καλύπτουν όλα τα λιμάνια τη χώρας. Για τα οφέλη που έχουν προκύψει ως σήμερα από την υλοποίηση του προγράμματος ecoport-8, για τον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας μίλησε ο κ. Κωνσταντίνος Γκρίνιαν, Δ/της Ανάπτυξης του ΟΛΗΓ.

Σε πράσινο λιμάνι αναμένεται να μεταμορφωθεί και Πειραιάς, μετά τις παρεμβάσεις που σχεδιάζει ο ΟΛΠ.. Συγκεκριμένα προχώρησε σε ανοιχτό διαγωνισμό για την προμήθεια φυτικού υλικού και τις εργασίες φύτευσης 996 δένδρων, θάμνων και αναρριχώμενων φυτών. Στο πλαίσιο των φιλοπεριβαλλοντικών παρεμβάσεων αναβάθμισης σε ecoport του Λιμένα Πειραιά συντάχθηκε μελέτη για την ανάπτυξη πρασίνου και τη δημιουργία φωτοβολταϊκού πάρκου.

Για το δικό μας το Λιμάνι στο Ηράκλειο, δεν έγινε μνεία. Πιθανόν οι αντιπαραθέσεις μεταξύ Δήμου και Λιμενικού Ταμείου να μην επέτρεψαν την εκπροσώπηση, του λιμανιού μας, ή δεν έχουν κάνει οι αρμόδιοι τον κόπο να εγγραφούν σε αυτό το περίφημο περιβαλλοντικό πρόγραμμα (ecoport), το οποίο όμως αφορά την «Νοτιοανατολική Ευρώπη» με συγχρηματοδότηση 75% από την Ευρωπαϊκή Ένωση (μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης). Ίσως ανάμεσα στις χαμένες ευκαιρίες για την αναβάθμιση του Λιμένα Ηρακλείου προστεθεί άλλη μια.

Μανόλης Βουτυράκης,
Φυσικός – Περιβαλλοντολόγος
Πρόεδρος Σ.Π.Α.Π.Ε.κΕ.Ε.Κ