Ταυτότητα και ιστορικό του λιμένα Βόλου

Η θαλάσσια επικοινωνία της περιοχής του Βόλου με άλλα μέρη του Αιγαίου αρχίζει στο τέλος της νεολιθικής περιόδου, όπως αποδεικνύεται από τα αρχαιολογικά ευρήματα στους δύο νεολιθικούς οικισμούς του Σέσκλου και του Διμηνίου. Η πρώτη θαλάσσια επικοινωνία έγινε με την Μακεδονία και την Θράκη. Κατά την εποχή του χαλκού, οι θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν και διευρύνθηκαν από τα βόρεια και βορειοανατολικά προς το νότιο Αιγαίο και την Κρήτη.

Κατά την Μυκηναϊκή περίοδο ο Ιωλκός αναπτύχθηκε με τις Παγασές ως λιμάνι, που συνδέεται με την εκστρατεία του Ιάσονα και των Αργοναυτών. Αυτή είναι η περιοχή απ' όπου η Αργώ, μεταφέροντας τον Ιάσονα και τους Αργοναύτες, ξεκίνησε για τις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας, προκειμένου να διεκδικήσουν το χρυσόμαλλο δέρας και να αναπτύξουν οικονομικές σχέσεις με μια περιοχή, που ακόμη και σήμερα είναι γνωστή για τον μεγάλο της πλούτο.

Από την εποχή αυτή μέχρι τον 4ο αιώνα π.Χ. οι Παγασές εξελίχθηκαν σε ένα από τα πλέον σημαντικά λιμάνια της περιοχής, εξυπηρετώντας τις ανάγκες όλης της Θεσσαλίας. Στον 3ο αιώνα π.Χ. κοντά στις Παγασές ιδρύθηκε η Δημητριάδα από τον Μακεδόνα βασιλιά Δημήτριο το Πολιορκητή και γρήγορα έγινε το πιο σημαντικό λιμάνι του Μακεδονικού κράτους. Κατά την ακμή της, από το 217 έως το 168 π.Χ., η Δημητριάδα και το λιμάνι της αναπτύχθηκαν ως ένα σημαντικό διεθνές κέντρο μεταφορών και ναυπηγείο, όπου κατέπλεαν πλοία απ' όλη τη Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένων αυτών της Μικράς Ασίας, των νησιών του Αιγαίου, της

Συρίας, της Αιγύπτου, της Λιβύης και τη Ρώμης. Κατά τη Ρωμαϊκή και Βυζαντινή περίοδο κατείχε μια σημαντική θέση μεταξύ των εμπορικών λιμανιών της Ελλάδας.

Από το τέλος της Βυζαντινής περιόδου το λιμάνι του Βόλου μετεγκαθίσταται στη σημερινή του θέση, νότια του κάστρου, στη συνοικία των Παλαιών, εκτεινόμενο ανατολικά από το λιμάνι της Δημητριάδας. Ο Βόλος περιορίζονταν μέσα στο κάστρο του Βόλου. Ο κύριος σκοπός του λιμανιού ήταν η εξαγωγή φυσικών και βιοτεχνικών προϊόντων από το Πήλιο και δημητριακών από την Θεσσαλία.

Η πρώτη εμφάνιση οικισμών γύρω από το κάστρο και κοντά στο λιμάνι έγινε στη δεκαετία του 1830. Κατά την απελευθέρωση από τους Τούρκους το 1881, ο Βόλος είχε πληθυσμό περίπου 5.000 κατοίκους. Σήμερα ο πληθυσμός του ανέρχεται σε 120.000 κατοίκους.

Αμέσως μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο Ελληνικό κράτος (1881) ιδρύθηκε η Λιμενική Επιτροπή και το Λιμενικό Ταμείο Βόλου και επιβλήθηκαν ειδικοί λιμενικοί φόροι για τα έργα. Η κατασκευή του λιμανιού εντάσσεται στην τρίτη περίοδο λιμενικών έργων της χώρας (1889-1923) η οποία καλύπτει όλα σχεδόν τα παραλιακά κέντρα της επικράτειας και συνδέεται με την προώθηση των τεχνικών σπουδών στο Πολυτεχνείο.

Ο Βόλος γρήγορα έγινε ένα από τα σημαντικά λιμάνια της εποχής του, με δυνατότητα να προσελκύει μεγάλα πλοία. Συγχρόνως άρχισαν έργα υποδομής με αποτέλεσμα τη σύνδεση του λιμανιού μέσω οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων με την ενδοχώρα, συμπεριλαμβανομένου του Πηλίου, της Θεσσαλίας, της Ηπείρου και της δυτικής Μακεδονίας. Η βιομηχανία αναπτύχθηκε γρήγορα και ο Βόλος αναδείχθηκε σε ένα σημαντικό βιομηχανικό κέντρο όπου εγκαθιδρύθηκαν προξενεία διαφόρων Ευρωπαϊκών χωρών. Αυτή η οικονομική ανάπτυξη προκάλεσε μία ανάλογη δημογραφική ανάπτυξη, καθώς ο πληθυσμός αυξήθηκε σημαντικά το 1922, όταν χιλιάδες πρόσφυγες μετανάστευσαν στο Βόλο μετά την Μικρασιατική καταστροφή. Αυτό με τη σειρά του έδωσε νέα ώθηση στη τοπική οικονομία. Η οικονομική ανάπτυξη συνοδεύτηκε από έντονη πολιτιστική δραστηριότητα. Έτσι η

πόλη τέθηκε σε μια αργή αλλά ανοδική πορεία, παρά τη διεθνή οικονομική κρίση του μεσοπολέμου και τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Το 1878 είχε συγκροτηθεί στο Υπουργείο Εσωτερικών η Διεύθυνση Δημοσίων Έργων και το 1882 μετακλήθηκε Γαλλική Τεχνική Αποστολή υπό την διεύθυνση του αρχιμηχανικού Alfred Rondel για την επιμόρφωση των Ελλήνων τεχνικών και την αρτιότερη κατάρτιση των μελετών.

Το 1888 με μηχανικό Λιμανιού τον Γάλλο Trebouville ξεκίνησε η τοπογράφηση για την κατασκευή νέας αποβάθρας στο βόρειο μέρος του Λιμανιού (βλ. Σχήμα 2.1). Εν τω μεταξύ η Γαλλική αποστολή ανέλαβε το 1885 τη μελέτη διευθέτησης των χειμάρρων Κραυσίδωνα και Αναύρου ως προϋπόθεση για την κατασκευή του λιμανιού. Η διευθέτηση αυτή υπήρξε μια εντονότατη παρέμβαση στο φυσικό τοπίο της πόλης, επέβαλε τη μεταφορά της κοίτης του Κραυσίδωνα από την ανατολική πλευρά του σιδηροδρομικού σταθμού προς τα δυτικά πίσω από το κάστρο (όπου βρίσκεται σήμερα) και της κοίτης του Αναύρου από την τότε διαδρομή της κατά μήκος της οδού Ιωλκού (Βενιζέλου) στην τωρινή θέση της. Το επίπονο έργο για την εκβολή των χειμάρρων εκτός του λιμένα στις σημερινές του κοίτες ξεκίνησε το 1888 από τον Trebouville με εργολαβία του Θεοφάνη Πετρόχειλου.

Λόγω των σημαντικών δυσκολιών του εγχειρήματος η Λιμενική Επιτροπή κάλεσε το 1889 τον γνωστό αρχιμηχανικό λιμενικών έργων της Μασσαλίας Eduard Quellenec, που βρισκόταν στην Ελλάδα ως μέλος της Γαλλικής αποστολής Δημοσιών Έργων. Κατά την σύντομη παραμονή του μελέτησε επίσης τη θεμελίωση της σιδηροδρομικής γέφυρας του Κραυσίδωνα για λογαριασμό των Θεσσαλικών Σιδηρόδρομων. Για την εξέταση της πορείας των έργων, το 1890 προσκλήθηκε ο μηχανικός Minuit μέλος επίσης της Γαλλικής αποστολής. Το έργο συνεχίστηκε με μηχανικό λιμένα τον Αριστείδη Εσλην και μέχρι το 1908 έγινε η οριστική διευθέτηση της κοίτης του Αναύρου ενώ εκείνη του Κραυσίδωνα ολοκληρώθηκε αργότερα.

Το 1939, παραμονές του πολέμου, ο Βόλος αποτελούσε το τρίτο κατά σειρά σπουδαιότητας λιμάνι της χώρας, μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη,

διακινώντας ετησίως 250.000 τόνους εμπορευμάτων και 50.000 επιβάτες. Διατηρούσε την ενδοχώρα του, δηλαδή ολόκληρη τη Θεσσαλία και τμήματα της Ηπείρου και της Δυτικής Μακεδονίας που εξυπηρετούντο από το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Κατά την διάρκεια του πολέμου το λιμάνι υπέστη σοβαρές βλάβες από βομβαρδισμούς. Η λεκάνη του λιμένα αχρηστεύτηκε από καταβυθίσεις πλοίων και σοβαρές ζημιές των κρηπιδωμάτων του κεντρικού προβλήτα, καταστράφηκε ο προβλήτας των σιδηροδρόμων, τμήμα του κυματοθραύστη, το παλιό τελωνείο και οι αποθηκευτικοί χώροι.

Η αποκατάσταση των ζημιών ξεκίνησε το 1947, με μηχανικό Λιμένος τον Γ. Κοντοστάνο. Έγινε ανέλκυση των ναυαγίων και επιδιορθώσεις των κρηπιδωμάτων στον λιμενίσκο των ιστιοφόρων, με σκοπό την παραλιακή προέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής και ανακατασκευάστηκαν τα υπόβαθρα του κεντρικού προβλήτα. Το 1948 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Λιμενικού Ταμείου, του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και της AMAG (American Mission for Aid to Greece) για την ανακαίνιση του Λιμένος του Βόλου.

Η σύμβαση προέβλεπε την ανέγερση συγκροτήματος γραφείων του Λιμένα, υπόστεγου επιβατών και αποθήκης καυσίμων στον κεντρικό προβλήτα, την κατασκευή υπόστεγων έξω από το τελωνείο, την ολοκλήρωση της επισκευής των κρηπιδωμάτων κτλ.

Για την ριζική ανακαίνιση του λιμανιού, που κρίθηκε αναγκαία στο πλαίσιο ανασυγκρότησης της χώρας μετά τον πόλεμο, ανατέθηκε το 1949 γενική οικονομική και τεχνική μελέτη στον καθηγητή της Έδρας Λιμενικών Έργων του ΕΜΠ Δημοσθένη Πίππα σε συνεργασία με τον μηχανικό Γ. Κοντοστάνο και τις αρμόδιες ελληνικές και αμερικάνικες υπηρεσίες. Η μελέτη περιλάμβανε την εξέταση των οικονομικών δυνατοτήτων της περιοχής στο προσεχές μέλλον και την οριστική πρόταση των έργων για το 1949-1950 με προϋπολογισμό 4.000.000.000 δρχ.

Η μελέτη Πίππα (βλ. Σχήμα 2.2) προέβλεπε την μελλοντική ανάπτυξη του λιμανιού σε όλο το μήκος του θαλασσίου μετώπου της πόλης από τον Κραυσίδωνα μέχρι τον

Άναυρο περίπου, με τεράστια επιχωμάτωση 64 εκταρίων, που απόκοβε τελείως τον αστικό χώρο από τη θάλασσα. Δυτικά πρότεινε δύο νέους μεγάλους προβλήτες, ένα στη θέση του προβλήτα των σιδηρόδρομων και δεύτερο στην εκβολή του Κραυσίδωνα. Η μεγαλύτερη επέκταση σχεδιάστηκε στα ανατολικά με διαπλάτυνση της προκυμαίας των Αργοναυτών, επιχωμάτωση του μετώπου της πλατείας Γεωργίου Α΄ και με δημιουργία τεσσάρων νέων προβλητών πάνω στο υφιστάμενο κυματοθραύστη και πέμπτου προβλήτα περίπου στο ύψος του νοσοκομείου. Η όλη ζώνη θα εξυπηρετούνταν από πυκνό σιδηροδρομικό δίκτυο συνδεδεμένο με τον σιδηροδρομικό σταθμό.

Επίσης πρόβλεπε την κατασκευή μεγάλου κυματοθραύστη για να διαχωρίσει το νέο λιμάνι από τις εκβολές των χειμάρρων Κραυσίδωνα και Ξηριά, ώστε να αποφύγει τις προσχώσεις από τις φερτές ύλες. Αν και εγκρίθηκε από τη Λιμενική Επιτροπή, η μελέτη δεν έμελλε να εφαρμοστεί πιθανώς λόγω του μεγέθους και του τεράστιου κόστους του έργου. Όμως τον Μάιο του 1950 ξεκίνησε στον κεντρικό προβλήτα η ανέγερση του αποθηκευτικού υπόστεγου, του κτιρίου, των τεχνικών υπηρεσιών και των κτιρίων βοηθητικών λιμενικών υπηρεσιών με εργολαβία της κατασκευαστικής εταιρείας «Τεχνική Ένωσις».

Ο Βόλος εξακολουθούσε μεταπολεμικά να αποτελεί το τρίτο λιμάνι και το τέταρτο αστικό κέντρο της χώρας, όμως το λιμάνι του έχασε μέρος της εμπορικής και επιβατικής κίνησης. Οι συνεχείς καταστροφές των εσοδειών του Πηλίου και η συρρίκνωση της βιομηχανίας τη πόλης, η εκτροπή της επιβατικής κίνησης του λιμανιού προς τις χερσαίες συγκοινωνίες και οι σεισμοί που έπληξαν την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής, μετέβαλλαν την προηγούμενη ισορροπία.

Τα δεδομένα αυτά επέφεραν την εγκατάλειψη του φιλόδοξου σχεδίου Πίππα, του 1949. Το 1952 η τεχνική υπηρεσία του λιμένα συνέταξε μελέτη με σημαντική ανάπτυξη του λιμενικού χώρου δυτικά, το οποίο παρέμεινε στα χαρτιά.

Η σημαντικότερη πρωτοβουλία της Λιμενικής Επιτροπής ήταν η ανάθεση οριστικής οικονομικής και τεχνικής μελέτης, για τη γενική ανάπτυξη του Λιμένα, στο γραφείο

Δοξιάδη, τον Ιούνιο του 1965. Η ενέργεια αυτή εντασσόταν στους ευρύτερους κρατικούς χωροταξικούς σχεδιασμούς και συνδεόταν με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαμορφώνονταν για την περιοχή και την πόλη και έμοιαζαν να αναστρέφουν την προηγούμενη κατάσταση στασιμότητας.

Τη μελέτη συνέταξαν το 1966 (βλ. Σχήμα 2.3) τρεις από τους σημαντικότερους πολεοδόμους της εποχής, οι Κωνσταντίνος Δοξιάδης, Αντώνης Τρίτσης και Ανδρέας Συμεών. Στην επεξεργασία του ρυθμιστικού σχεδίου ανάπτυξης του λιμανιού συνεργάστηκε το διεθνούς φήμης γραφείο ειδικών σε λιμενικά έργα Sir William Halcrow & Partners και ειδικότερα ο μηχανικός λιμενικών έργων E. Loewy.

Η πρόταση στηρίχθηκε σε δύο διαφορετικές προβλέψεις για την ανάπτυξη της πόλης και τον επακόλουθο ρόλο του λιμανιού της.
Στην πρώτη θεωρήθηκε ότι το λιμάνι θα διατηρήσει τον υφιστάμενο σημαντικό αλλά επαρχιακό ρόλο του, ενώ στην δεύτερη εκτιμήθηκε ότι θα αποκτήσει μείζονα εμπορικό, βιομηχανικό και τουριστικό ρόλο μέσα στα νέα οικιστικά δεδομένα και θα αποσπάσει δραστηριότητα από τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Καταρτίστηκαν έτσι δυο εναλλακτικές λύσεις, η πρώτη για χαμηλή κίνηση με μήκος κρηπιδωμάτων 4 km και η δεύτερη για υψηλή, με μήκος κρηπιδωμάτων 3,2-3,5 km αλλά με σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό.

Για τη δημιουργία της καινούργιας χερσαίας ζώνης επιλέχθηκε η δυτική ακτή της πόλης, στην θέση των παλιών Αλυκών, για τα πλεονεκτήματά της, δηλαδή την ευκολία σύνδεσης με τις μεγάλες σιδηροδρομικές και οδικές αρτηρίες (τη νέα εθνική οδό), την άμεση σχέση με τη ζώνη συγκέντρωσης της βιομηχανικής δραστηριότητας της πόλης και την αποφυγή της καταστροφής του αστικού – τουριστικού μετώπου της πόλης. Ο κεντρικός προβλήτας αποδόθηκε αποκλειστικά για εξυπηρέτηση του εσωτερικού εμπορίου και της επιβατικής κίνησης και η θαλάσσια επιφάνεια μεταξύ αυτού του λιμενοβραχίονα για αγκυροβόλιο σκαφών αναψυχής και αθλητισμού.

Το μεγάλο εμπορικό λιμάνι διαμορφώθηκε μετά τον προβλήτα του Σιλό, με 4 μεγάλους προβλήτες (πρώτη παραλλαγή) ή τρεις (δεύτερη παραλλαγή), που θα αναπτύσσονταν μέχρι τα άκρα Πευκάκια. Οι νέοι προβλήτες θα εξοπλίζονταν με 7 μεγάλες αποθήκες και θα εξυπηρετούνταν από πυκνό σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο, με άνετη σύνδεση με τις μεγάλες οδικές αρτηρίες της περιοχής. Πίσω από την επέκταση του λιμανιού, ανάμεσα στον περιμετρικό δρόμο του λιμανιού και την οδό Βόλου-Αλμυρού, θα συγκεντρώνονταν σε ενιαίο κτιριακό συγκρότημα όλες οι υπηρεσίες που σχετίζονται με την λιμενική κίνηση. Τα έργα θα κλιμακώνονταν μέσα σε 35 χρόνια (έως το 2000) και το κόστος κατασκευής τους υπολογίστηκε σε 700 εκατομμύρια δρχ.

Η μελέτη άρχισε να εφαρμόζεται σε τμήμα της, αυτό του προβλήτα ΙΙ, μετά από αναθεώρησή της από τους τοπικούς φορείς. Έως το 1981 είχε αρχίσει η κατασκευή του προβλήτα ΙΙ καθώς και η σιδηροδρομική σύνδεση από την μεριά της Μπουρμπουλήθρας. Επίσης είχε κατασκευαστεί μόλος μήκους 450 m στα Πευκάκια για εξυπηρέτηση των οχηματαγωγών του πολεμικού ναυτικού.

Μολονότι η κατασκευή των νέων λιμενικών χώρων δεν προχώρησε γρήγορα, η σημασία που είχε η κεντρική θέση της πόλης στον κύριο μεταφορικό άξονα της χώρας, φάνηκε με την επιλογή του λιμανιού του Βόλου ως σταθμού για την λειτουργία της πορθμειακής γραμμής Βόλου-Συρίας, η οποία εγκαινιάστηκε τον Αύγουστο του 1977.

Η συσσωρευμένη κίνηση των δύο μεγαλύτερων λιμανιών (Πειραιά και Θεσσαλονίκης), η πλεονεκτική θέση του Βόλου στον χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, η μικρή θαλάσσια διαδρομή από τα λιμάνια της Μέσης Ανατολής και η ικανοποιητική σύνδεση με το ευρωπαϊκό δίκτυο Βορρά-Νότου, ήταν οι βασικοί λόγοι της επιλογής. Η λειτουργία της γραμμής έφερε πρωτόγνωρη κίνηση για τον Βόλο με σημαντικές επιπτώσεις οικονομικές και κοινωνικές, αλλά και μεγάλη πολεοδομική και περιβαλλοντική επιβάρυνση, αφού οι υποδομές της πόλης δεν ήταν κατάλληλα προετοιμασμένες. Η διαμετακομιστική γραμμή λειτούργησε εννέα χρόνια και σταμάτησε το 1985, μετά από ένα διάστημα άτονης δραστηριότητας.

Η λειτουργία της πορθμειακής γραμμής προσέλκυσε το ενδιαφέρον ιδιωτικών εταιριών για την αξιοποίηση του λιμανιού. Το 1977 η τεχνική εταιρεία ΑΡΧΙΡΟΔΟΝ πρότεινε να κατασκευάσει η ίδια προβλήτα container με τον όρο να της παραχωρηθεί η εκμετάλλευσή του για 25 χρόνια. Η εταιρεία υποσχέθηκε ταχύ ρυθμό εργασιών και η Λιμενική Επιτροπή αρχικά αποδέχτηκε την πρόταση. Έτσι, τον Δεκέμβριο του 1979 η ΑΡΧΙΡΟΔΟΝ έκανε συγκεκριμένες προτάσεις που τροποποιούσαν το σχέδιο Δοξιάδη. Η νέα πρόταση προέβλεπε την δημιουργία τεσσάρων προβλητών μετά τον προβλήτα του ΣΙΛΟ, ένας από τους οποίους (ο τριγωνικός) θα εξυπηρετούσε την κίνηση του container εξοπλισμένος με μηχανολογικές εγκαταστάσεις.

Τελικά όμως η Λιμενική Επιτροπή δεν προχώρησε την συμφωνία και υιοθετήθηκε νέα πρόταση που συντάχθηκε από το γραφείο ΔΟΞΙΑΔΗ ΚΑΙ BERTLIN & PARTNERS το 1983 (βλ. Σχήμα 2.4). Το σχέδιο, όπως οριστικοποιήθηκε τελικά και ισχύει σήμερα, περιλαμβάνει τον προβλήτα ΙΙ, μεγάλο τριγωνικό προβλήτα για container και γενικό εμπόριο, την μεταφορά της ιχθυόσκαλας μετά τον προβλήτα ΙΙΙ, προβλήτα IV για σιδηρομεταλλεύματα και κατασκευή σιδηροδρομικού πορθμείου.

Το 1986 ο Βόλος επιλέχθηκε ως έδρα του Διεθνούς Ερευνητικού Κέντρου Ανατολικής Μεσογείου για τις Μεταφορές (ΔΕΚΑΜΜ) που ιδρύθηκε το 1986 υπό την αιγίδα του ΟΗΕ.

Από το 1988 μέχρι και σήμερα ο λιμένας Βόλου διατηρεί την τρίτη θέση μεταξύ των Ελληνικών λιμένων στη διακίνηση εμπορευμάτων. Ο λιμένας βρίσκεται σε γεωγραφικό πλάτος 39^{O}, 20’, 26’’ και γεωγραφικό μήκος 22^{O}, 51’, 03’’.

Από το 1881 έως το 1973 φορέας διοίκησης του λιμένα Βόλου ήταν το Λιμενικό Ταμείο Βόλου. Το Λιμενικό Ταμείο Βόλου, όπως και τα υπόλοιπα Λιμενικά Ταμεία, λειτουργούσε ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, υπό την εποπτεία του ΥΕΝ. Το 1973 ενοποιήθηκε με το Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου υπό την κοινή ονομασία «Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας». Με τον Ν. 2932/2001 το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας διαιρέθηκε εκ νέου σε Λιμενικό Ταμείο Βόλου και Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου. Με

τον ίδιο Νόμο, το Λιμενικό Ταμείο Βόλου καταργήθηκε και έδωσε τη θέση του στην Ανώνυμη Εταιρεία «Οργανισμός Βόλου (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)» ως φορέα διοίκησης και διαχείρισης του λιμένα Βόλου, η οποία υπεισέρχεται σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του καταργηθέντος Λιμενικού Ταμείου. Η Ο.Λ.Β. Α.Ε. ιδρύθηκε ως Ανώνυμη Εταιρεία Κοινής Ωφέλειας με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο.

Οι πάσης φύσεως εγκαταστάσεις του λιμένα Βόλου παραχωρήθηκαν στην Ο.Λ.Β. Α.Ε. από το Ελληνικό Δημόσιο μέσω σχετικής σύμβασης που υπογράφηκε το Νοέμβριο 2002. Σύμφωνα με τη σύμβαση, η διάρκεια της παραχώρησης ορίζεται σε σαράντα (40) χρόνια, με δυνατότητα επέκτασης κατά δέκα (10) χρόνια το μέγιστο. Το ετήσιο αντάλλαγμα της παραχώρησης ορίζεται στα άρθρα 5.2 και 5.3 της σύμβασης.