

Ερώτηση και ΑΚΕ προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

ΘΕΜΑ: Στο.... σκοτάδι και ουραγός το λιμάνι της Πάτρας!

Φλέγοντα ζητήματα που σχετίζονται με το λιμάνι της Πάτρας, χρόνια πολλά εκκρεμούν και δεν διαφαίνονται στον ορίζοντα προοπτικές επίλυσής τους.

Ειδικότερα, ιδιαίτερο προβληματισμό προκαλούν οι αδικαιολόγητες καθυστερήσεις που παρατηρούνται στην «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών», παρά τις δεσμεύσεις του ίδιου του πρωθυπουργού Αλέξη Τσίπρα, πρόσφατα από την Κέρκυρα περί προτεραιότητας της δημιουργίας δικτύου υδατοδρομίων.

Οι απορίες, εύλογες και πολλές. Και όλα αυτά συμβαίνουν την ώρα που παρατηρείται ιδιαίτερη κινητικότητα σε επίπεδο προσδοκώμενων επενδύσεων και μάλιστα από σοβαρούς διεθνείς επενδυτές.

Επίσημως και παρόντων των Υπουργών κ.κ. Κουρουμπλή και Σπίρτζη, η διοίκηση της Hellenic Seaplanes υποστήριξε ότι ομάδα Κινέζων επενδυτών, μέσω της Petrichor Capital Partners, προτίθεται να επενδύσει άνω των 250 εκατομμυρίων ευρώ τα επόμενα δύο χρόνια στην Ελλάδα για ανάπτυξη του δικτύου υδατοδρομίων και αγορά στόλου αμφίβιων υδροπλάνων. Επίσης, ο φορέας διαχείρισης των υδατοδρομίων, Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε., σε συνεργασία με την εταιρεία K2 Smart jets και τους ιαπωνικούς ομίλους Setouchi Holdings και Mitsui & Co δείχνουν έμπρακτα πως βρίσκονται με το όπλο «παρά πόδα» προκειμένου να αξιοποιήσουν τα νέα δεδομένα στον συγκεκριμένο κλάδο.

Το χειρότερο όμως, είναι ότι λίγο πριν τον Φεβρουάριο του 2018, η κατάσταση όσον αφορά τη δημιουργία των συγκεκριμένων υδατοδρομίων παραμένει η ίδια σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2016, του 2015 και του 2014...

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Πάτρας, καθώς έχει εξαγγελθεί η δημιουργία υδατοδρομίου στο λιμάνι της πριν 6-7 χρόνια για πρώτη φορά κι όμως ακόμη βρίσκεται στα... χαρτιά, χάνεται και το φετινό καλοκαίρι. Έτσι το ερχόμενο καλοκαίρι θα είναι το έκτο, κατά σειρά, από το 2013- οπότε άλλαξε το νομοθετικό πλαίσιο για τελευταίο φορά- κατά το οποίο τα υδροπλάνια δεν πρόκειται να δραστηριοποιηθούν. Επίσης όμως, έως σήμερα, δεν... κουνιέται φύλλο, με το νομοσχέδιο 16 μήνες μετά την ολοκλήρωση της διαβούλευσης να αγνοείται και έχουν αδειοδοτηθεί μόλις τρία υδατοδρόμια σε Κέρκυρα, Παξούς και Πάτρα, όπου στη κοπή της πίτας του ΟΛΠΑ, ο διορισμένος από την Κυβέρνηση Πρόεδρος είτε πως θα δημοπρατηθεί... Πότε, ποιος μπορεί να μας πει;

Στο μεταξύ, όπως είναι γνωστό, ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών (ΟΛΠΑ) εντός των ορίων του σχεδιάζει να εγκαταστήσει υποδομές φυσικού αερίου (LNG).

Το γεγονός προκαλεί, αν μη τι άλλο, απρίες και μεγάλες ανησυχίες και εγείρονται πολλά ερωτήματα που άπτονται της ασφάλειας των πολιτών και της προστασίας του περιβάλλοντος τις οποίες διατυπώσαμε με προηγούμενη ερώτησή μας, όταν μάλιστα παρόμοιες δεξαμενές, εντός και εκτός Ελλάδος, έχουν τοποθετηθεί μακριά από πόλεις.

Δεν πρέπει ουδείς να παραγνωρίζει ότι Ο ΟΛΠΑ σε όλη του την έκταση γειτνιάζει με πυκνοκατοικημένες περιοχές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πάτρας, ενώ είναι γνωστό ότι οι εγκαταστάσεις φυσικού αερίου έχουν υψηλή επικινδυνότητα και για αυτό το λόγο απαιτείται να πληρούν πολύ υψηλές απαιτήσεις ασφάλειας, όπως και στην απάντηση που στείλατε στη Βουλή και εσείς τα ίδια μας τηλεφορήσατε.

Συγκεκριμένα στην προηγούμενη ερώτησή μου, ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Γ. Σταθάκης αποκάλυψε ότι **«ζητήθηκε από τον ΟΛΠΑ να υποβάλει εναλλακτικές θέσεις για τη χωροθέτηση των δεξαμενών αποθήκευσης ΥΦΑ, ώστε να μην επηρεάζονται ο λιμένας και κατοικημένες περιοχές της πόλης».**

Ο κ. Σταθάκης, πιο αναλυτικά, απευθύνθηκε στην ΔΕΠΑ και σύμφωνα με έγγραφο της που υπογράφεται από την διευθύνοντα σύμβουλο του φορέα Θ. Κιτσάκο (Αρ. πρωτ. 59308/31-01-2017), το οποίο μας κοινοποιήθηκε, προκύπτει η **ανάγκη της εκπόνησης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.** Όπως αναφέρει ο Υπουργός, με την ολοκλήρωση της ΜΠΕ και της αντίστοιχης Μελέτης Ασφαλείας για την εγκατάσταση, **θα υπάρξει διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας, και επί της οποίας θα κληθούν να εκφράσουν τις απόψεις τους οι τοπικές Αρχές, οι αρμόδιοι φορείς και κάθε ενδιαφερόμενος πολίτης.**

Και ακόμα τονίζει πως «θα εκπονηθούν, στα πλαίσια του προγράμματος POSEIDON MED II (το οποίο συντονίζεται από τη ΔΕΠΑ), και μια πληθώρα μελετών, πέραν των αυστηρά τεχνικών μελετών, οι οποίες **θα τεκμηριώνουν την ασφάλεια της προτεινόμενης, εντός των ορίων του ΟΛΠΑ, εγκατάστασης υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ)».**

Επίσης ένα άλλο μείζον ζήτημα που ήρθε και πάλι στην επιφάνεια είναι αυτό του «ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΤΕΙΧΟΥΣ» δηλαδή της νέας περιφράξης στο λιμάνι της Πάτρας. Πρόκειται, ουσιαστικά, για τη δημιουργία ενός δεύτερου εσωτερικού φράχτη πίσω από τον χώρο που βρίσκονται σήμερα τα κάγκελα και η περίφραξη του λιμανιού, ο οποίος θα είναι ύψος 3 μέτρων και δεν θα έχει συρματόπλεγμα, αλλά πλέξιγκλας, προκειμένου να μην είναι εύκολο να τον παραβιάσουν οι μετανάστες που επιχειρούν να μπουν στο λιμάνι και να κρυφτούν σε νταλίκες.

Επειδή, γνωρίζουμε το πρόβλημα από πολύ παλιά στην Πάτρα, οφείλουμε να επαναλάβουμε ότι... κανένας φράχτης δεν μπορεί να συγκρατήσει για πολύ τους μετανάστες εκτός λιμανιού. Οι άνθρωποι αυτοί κάνουν τα πάντα για να ξεπερνούν τα τεχνητά εμπόδια.

Μόνη λύση είναι η απομάκρυνσή τους από τα παλιά κτίρια πέριξ του λιμανιού και ο αυστηρός έλεγχος των ροών τους από άλλες περιοχές της χώρας προς την Πάτρα...

Εξάλλου, έντονες τριβές παρατηρούνται ανάμεσα στον ΟΛΠΑ και τον Δήμο της Πάτρας για την παραχώρηση του θαλάσσιου μετώπου της Πόλης στην Δημοτική Αρχή, καθώς δεν αποδέχεται ο Δήμος να **παραλάβει αυθαίρετα κτίσματα εντός της λιμενικής ζώνης, αν προηγουμένως δεν έχουν νομιμοποιηθεί με ευθύνη του Κράτους.**

Τέλος, έγινε γνωστό ότι η ναυτιλιακή εταιρεία «Grimaldi» έκοψε απροειδοποίητα (;) ένα δρομολόγιο της γραμμής Πάτρας- Ιταλίας, προκαλώντας ποικίλα σχόλια στους ναυτιλιακούς κύκλους της Αχαϊκής Προτεύουσας.

Κατόπιν τούτων ερωτάσθε:

1. Παρατηρείται κάποιο παρασκήνιο, που ενδεχομένως δεν εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον ή άλλα συμφέροντα ευθύνονται για την βλαπτική καθυστέρηση της δημιουργίας δικτύου υδατοδρομίων επιτέλους πείτε στη Βουλή πότε προβλέπεται να γίνει η δημοπράτηση του υδατοδρομίου της Πάτρας;
2. Εν τέλει, σε ποιο ακριβώς σημείο, εντός των ορίων του ΟΛΠ θα εγκατασταθεί το φυσικό αέριο;
- Να κατατεθεί το όποιο εγκεκριμένο χωροταξικό σχέδιο με τις εναλλακτικές θέσεις των δεξαμενών αποθήκευσης που δεν επηρεάζουν τις κατοικημένες περιοχές της Πάτρας.

3. Ολοκληρώθηκε και τέθηκε σε διαβούλευση η Μ.Π.Ε. που ανήγγειλε ο διευθύνων σύμβουλος της ΔΕΠΑ, έγινε δημόσια διαβούλευση, ενημερώθηκαν και ρωτήθηκαν οι πολίτες που διαμένουν πλησίον του λιμένα;
 - **Να κατατεθεί η Μ.Π.Ε.**
4. Γιατί επιτρέπεται να διαβιούν οι δύστυχοι και εμπερίστατοι μετανάστες κάτω από άθλιες και εξαιρετικά επικίνδυνες για την υγεία τους αλλά και για την δημόσια υγεία, ως άγρια ζώα μέσα στα εγκαταλελειμμένα βιομηχανοστάσια που βρίσκονται ακριβώς απέναντι από το νέο λιμάνι της Πάτρας και ουσιαστικά καθημερινά ζούμε το επικίνδυνο και για τις δυο πλευρές παιχνίδι «μετανάστες και αστυνόμοι»;
5. Υπάρχει ρήγμα μεταξύ της δημοτικής Αρχής και του Οργανισμού Λιμένος Πατρών για την οριστική παραχώρηση του θαλάσσιου μετώπου που «πυροδοτεί» αρνητικές εξελίξεις για την ικανοποίηση του αιτήματος της πόλης, όπως αποκαλύφθηκε για ακόμη μία φορά στον απολογισμό του διορισμένου από την Κυβέρνηση Προέδρου του ΟΛΠΑ κ. Ν. Κοντοέ διάρκειας κοπής της πρωτοχρονιάτικης πίτας του Οργανισμού;
6. Συμφωνείτε επίσης με την απάντηση Κοντοέ στις αντιδράσεις για το πρόσφατο προσχέδιο ότι «τα όποια, διοικητικού ή και θεσμικού χαρακτήρα προβλήματα, που σχετίζονται με νομιμοποιήσεις κτισμάτων και τις χρήσεις γης των τμημάτων που αποχαρακτηρίστηκαν και είναι προ-3 απόδοση, είναι επιλύσιμα»
 - **Να κατατεθεί το Σ.Ν. με τις προτεινόμενες τροπολογίες.**
7. Με ποια διαδικασία κόπηκε δρομολόγιο της γραμμής Πάτρας- Ιταλίας από την εταιρεία «Grimaldi». Ήταν ενήμερος και συμφώνησε ο κ. Υπουργός;
 - **Να κατατεθεί η σχετική αλληλογραφία.**
8. Επιμένετε στη δημιουργία δεύτερου εσωτερικού φράχτη αντί της απομάκρυνσης των μεταναστών από τους περιβάλλοντες χώρους του λιμανιού;

Ο Ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος