



ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΘΗΝΑ 30/04/18

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Θέμα: «Υποβολή ερωτημάτων για το τι μέλλει γενέσθαι σχετικά με την χρήση του μαζούτ από το 2020 στα πλοία ως καύσιμου»

Σχετικά με το συνημμένο δημοσίευμα, της εφημερίδας «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ» της **27/02/18**, παρακαλείσθε για την τοποθέτησή σας σε όλα όσα εμπεριέχονται σ' αυτό. Το θέμα ενδιαφέρει αρκετούς συμπατριώτες και συγκεκριμένα μας το έθεσε ο κος Δημήτρης Αλανιάδης, ----- και μάλιστα ζητά να του μεταφέρουμε την απάντηση του αρμόδιου Υπουργού.

Ο αναφέρων βουλευτής

**Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος
Βουλευτής Αχαΐας
Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού
Κόμματος Ελλάδος**

Μαζούτ, τέλος· Μετά, τι;

Ανεμος... αλλαγών φυσάει για το λιμάνι, και μάλιστα πιεστικά. Από τη μια ο εφοπλιστικός φορέας, από την άλλη οι τοπικές υποδομές καλούνται να προσαρμοστούν σε φιλικότερη για το περιβάλλον και... τα πνευμόνια μας κατεύθυνση. Αυτό δεν είναι απλή υπόθεση.

Του ΜΙΧΑΛΗ ΒΑΣΙΛΑΚΗ
vasilak@pelop.gr

! ενδείξεις για αθροισματική ρύπανση από τα πλοία στο λιμάνι της Πάτρας, που ανέδειξε η «Π» στο πρόσφατο ρεπορτάζ, είναι η μια όψη του νομίσματος.

Η δεύτερη και ουσιαστικότερη είναι ότι η ναυιλία βρίσκεται στο μεταίχμιο κρίσιμων αποφάσεων που σχετίζονται με την μελλοντική επιλογή του καυσίμου που θα επιλέξουν, καθώς από την Πρωτοχρονιά του 2020 θα απαιτηθεί η μεταφορά τους στα ντεπόζιτα πλοίων ως καύσιμο για την κίνησή τους.

Ο Αδάμης Μπιστοάκης, διευθυντής του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάλυσης (ΕΚΕΤΑ), τον έκανε τις μετρήσεις για την επιβάρυνση της αιμόφαϊρας από τα πλοία στα λιμάνια της Πάτρας και του Λαυρίου, μας εξήγησε ότι διπιστώθηκε αύξηση των ρύ-



Καπνός από φουγάρο πλοίου στο λιμάνι της Πάτρας. Αυτά πρέπει να τελειώνουν. Αλλά να μη μας φύγουν τα πλοία



Ο Αδάμης Μητσotάκης εξήγησε στην «Π» τι... άνεμος φυσάει σε σχέση με τα καύσιμα

Tiporocevid you 2020

Κοιμήκη ημερομηνία θα είναι η Πρωτοχρονιά του 2020, καθώς από εκείνο το χρονικό σημείο και μετά θα απαγορευτεί η μεταφορά μαζού στα ντεπόζιτα πλοίων ως καύσιμο. Τα λιμάνια και οι εταιρείες που θα παρακολουθήσουν γρηγορότερα τις εξελίξεις και θα πάρουν τις κρίσιμες αποφάσεις είναι λογικό ότι θα έχουν προβλεπεί έναντι του εσωτερικού και του διεθνούς ανταγωνισμού τους.

τών κατά τις αναχωρήσεις και τις αφίξεις των πλοίων στο λιμάνι της Δυτικής Ελλάδας.

μμ έως 2.5 μm. Τα δαυέ-
ρα (PM2.5) θεωρούνται πιο
επικινδυνα γιατί έχουν την
ιδιότητα να περνάνε μέσα
από την τριχοφυΐα της μύ-
της -που λειτουργεί σαν φυ-

σικό «φίλτρο» και να επικάθονται στους πνεύμονες. «Τα πλοία στην Πάτρα έχουν με τις ενδείξεις ότι λειτουργούν ρυπαντικά, όπως και στον Πειραιά. Αρα έχουμε ανάγκη, είτε αλλαγής του καυσίμου που εμείς προτείνουμε στο πρόγραμμα «Ποτιστικό Μεντ» (ο.σ. υδροποιημένο φυσικό αέριο), είτε άλλων τεχνολογιών όπως είναι τα σκράμπερς» μας είπε ο Α. Μπιστοτάκης.

Στις αναλύσεις που έγιναν κατά την διάρκεια πρόσφα-

της πνεοίδας για το πρό-
γραμμα στον Πειραιά, ανα-
φέρθηκε ότι το καθένα από
τα εναλλακτικά ναυτιλιακά
καύσιμα έχει τα υπέρ και
τα κατά του.

Κοστολογικά το σκράπινερ απαιτεί μια επένδυση από 5 έως 10 εκατομμύρια ευρώ για κάθε πλοίο ενώ το υδροποιημένο φυσικό αέριο απαιτεί επένδυση από 10 έως 15 εκατομμύρια ευρώ. Ωστόσο, στην πρώτη περίπτωση απαιτείται το λιμάνι να διαθέτει την απαραίτητη υποδοχή, σέρβις και υπηρεσίες. Επιπλέον, οι παραγόμενοι ρύποι θα πρέπει να διοχετεύονται σε κοντήνερ, να επιδέχονται ειδική επεξεργασία και φυσικά να τυγχάνουν ασφαλούς διαχείρισης. Στην περίπτωση του υδροποιημένου φυσικού αερίου μπορεί η επένδυση να είναι μεγαλύτερη για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, αλλά έχει μικρότερα κόστη στην υποδοχή και διαχείριση σύμφωνά με τους υπεύθυνους του προγράμματος.