

ΠΑΘ	3737
11 ΑΠΡ. 2013	

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ: ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ

- Ναυτιλίας

Θέμα: «Διαπλάτυνση της διώρυγας Κορίνθου»

Σχετικά με σημείωμα το οποίο συνοδεύεται από δημοσίευμα της εφημερίδας «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» και αναφέρεται στην ανάγκη για διαπλάτυνση και εκβάθυνση της Διώρυγας της Κορίνθου έργο που θα δώσει σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές στην περιοχή και θα αναβαθμίσει επί πλέον το ρόλο του λιμανιού της Πάτρας.

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ.

Ένα χρόνιο και πάγιο αίτημα της περιοχής μας, που δεν έχει αναδειχθεί μέχρι σήμερα στην πραγματική του διάσταση είναι η διαπλάτυνση και εκβάθυνση της Διώρυγας της Κορίνθου.

Το έργο αυτό θα προσδώσει σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές για την περιοχή μας, καθώς θα αναβαθμίσει επί πλέον τον ρόλο του λιμανιού της Πάτρας, καθώς θα είναι δυνατή

- η χρήση του από περισσότερα και μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια και
- η χρήση από πλοία τύπου feeders (περιφερειακή μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων).

Σύμφωνα με πρόσφατο δημοσίευμα της εφημ. »ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ», η εταιρεία που διαχειρίζεται την διώρυγα, θεωρεί το έργο υλοποιήσιμο, καθώς το κόστος της συντήρησης, όπως έχει σήμερα είναι υπερβολικό.

Πιο συγκεκριμένα αναφέρει ότι σύμφωνα με μελέτη που υλοποίησε

- το κόστος συντήρησης είναι αξίας 370 εκατ. Ευρώ ενώ
- το κόστος διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης είναι 600 εκατ. Ευρώ.

Επισυνάπτεται το δημοσίευμα

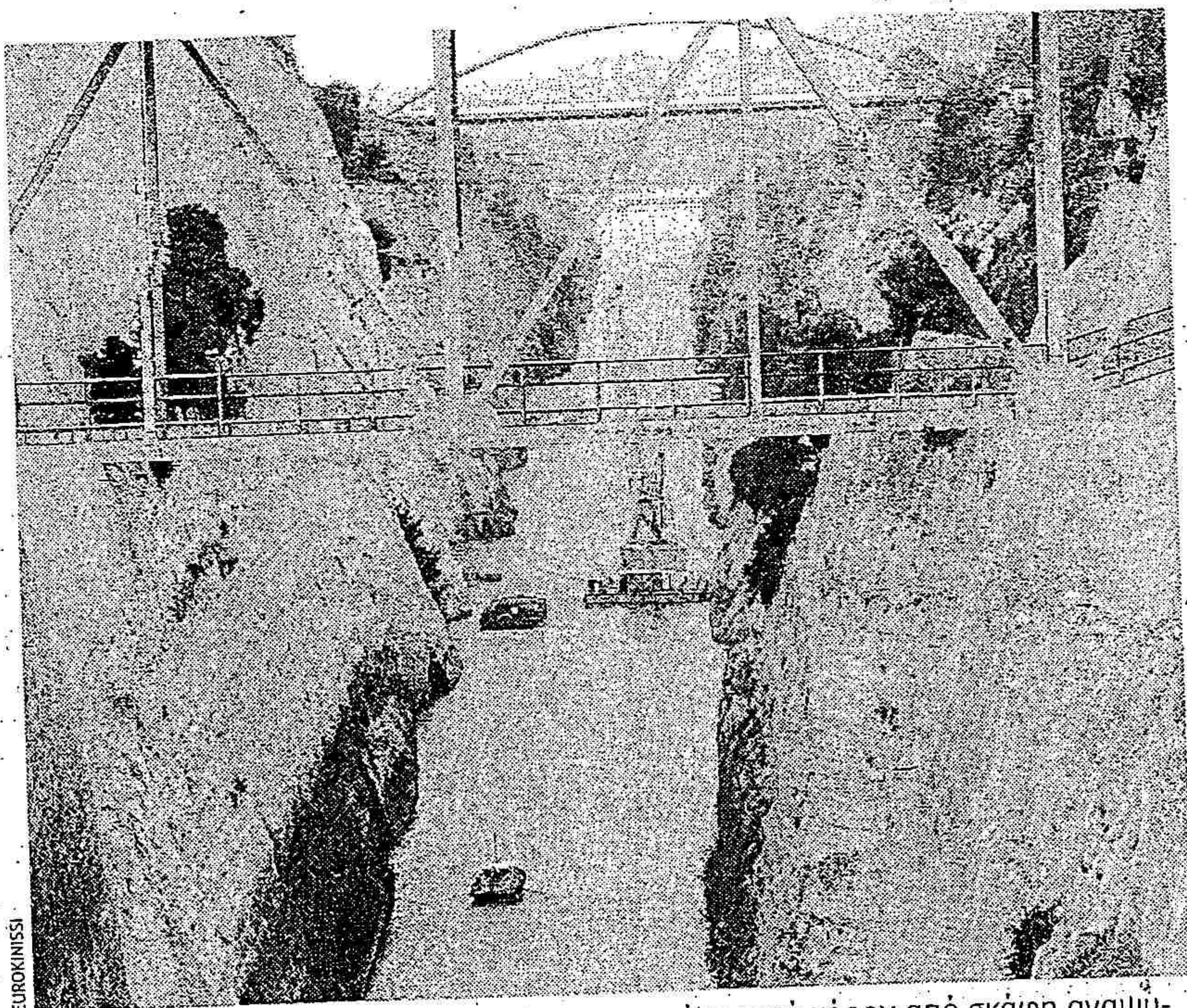
Ζητούνται 370 εκατ. ευρώ για την αναγκαία συντήρηση της Διώρυγας Κορίνθου

Του ΗΛΙΑ ΜΠΕΛΛΟΥ

Σε αναζήτηση επιχειρησιακού πλάνου για τη λειτουργία της στο νέο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον βρίσκεται η Διώρυγα της Κορίνθου υπό το φως και της αναβάθμισης του Πειραιά σε διαμετακομιστικό κέντρο ολόκληρης της ανατολικής Μεσογείου. Με τα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων να έχουν μεταβληθεί δραματικά σε σχέση με όσα ίσχυαν πριν από 120 χρόνια, οπότε και διανοίχθηκε, σήμερα χρησιμοποιείται κατά κόρον από σκάφη αναψυχής και λιγότερο για εμπορικούς σκοπούς.

Σε αυτό το πλαίσιο και με την τελευταία μικρής έντασης συντήρηση να έχει γίνει πριν από τουλάχιστον μία δεκαετία, το δημόσιο management βρίσκεται αντιμέτωπο με την ανάγκη ριζικής και ευρείας συντήρησης προκειμένου να διασφαλιστεί και μακροπρόθεσμα η ασφάλεια των διελεύσεων. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 2010 η διώρυγα είχε κλείσει επί 23 ημέρες λόγω κατολισθήσεων. Εκτιμάται ότι τα ειδικά κρηπιδώματα, που στηρίζουν το υποθαλάσσιο τμήμα της διώρυγας, απαιτούν σημαντικότερες επισκευές.

Ομως, σύμφωνα με πηγές της διοίκησης, το κόστος είναι τέτοιο που πλησιάζει σημαντικά αυτό μιας διαπλάτυνσής της, η οποία θα μπορούσε να βάλει ξανά στον χάρτη του διεθνούς εμπορίου τη διώρυγα. Οπως επισημαίνει μιλώντας στην «Κ» το εκτελεστικό μέλος του Δ.Σ. της διώρυγας, Δημήτρης Δημητριάδης, οικονομοτεχνική μελέτη που έγινε για λογαριασμό της ΔΕΚΟ από την Eco Finance Research δείχνει ότι το κόστος της συντήρησης είναι της τάξης των 370 εκατ. ευρώ έναντι 600 περίπου που θα απαιτούνταν για τον διπλασιασμό του πλάτους της και την εμβάθυνση του διαύλου. Στη δεύτερη περίπτωση θα ήταν δυνατή η χρήση του από περισσότερα κρουα-



Σήμερα η Διώρυγα της Κορίνθου χρησιμοποιείται κατά κόρον από σκάφη αναψυχής και λιγότερο για εμπορικούς σκοπούς.

Σε περίπτωση διαπλάτυνσης θα απαιτούνταν 600 εκατ., που θα οδηγούσαν στον διπλασιασμό του πλάτους της.

ζιερόπλοια, αλλά και μικρότερα πλοία, τύπου tugax (μεταφορά φορτηγών οχημάτων) και feeders (περιφερειακή μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων). Αυτό θα ενίσχυε περισσότερο τόσο τον Πειραιά, από όπου εκφορτώνονται και μεταφορτώνονται προς τα λιμάνια της Μεσογείου εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια και οχήματα (car terminal του ΟΛΠ) όσο και τον θαλάσσιο τουρισμό.