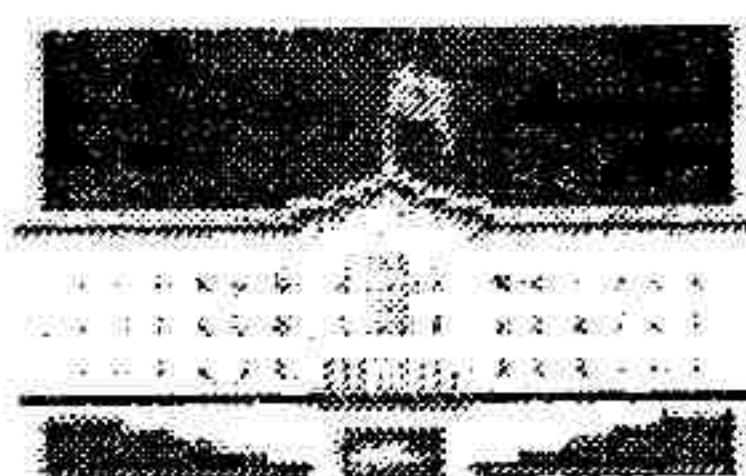




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

ΠΑΒ 3425
11 APR. 2016

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Σχετικά με ηλεκτρονική επιστολή που έλαβα από το Επιμελητήριο Αχαΐας (grammateia@e-a.gr) με θέμα το εμπορικό λιμάνι της Πάτρας.

Ο Αναφέρων Βουλευτής,

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΑΧΑΪΑΣ
ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 58
262 21 ΠΑΤΡΑ

Πάτρα, 28 Μαρτίου 2014
Αρ. Πρωτ.: 987

ΠΡΟΣ
Κον Μελέτη Χρυσόχοϊτη
ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ
 Τηλ.: 2106454347-9
 Χαρμ. Τροικιάση 182
 Γ.Κ.10178, Αθήνα.
 Mail: mp-xy@yppc.gov.gr

Καινοτομία :
 -κον Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη
ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ και
ΑΙΓΑΙΟΥ

-κ.κ.ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ ΑΧΑΪΑΣ

-κον Απόστολο Κοτταφάρα
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗ ΔΥΤΙΚΗΣ
ΕΛΛΑΔΟΣ

-κον Ιωάννη Δημαρά
ΔΗΜΑΡΧΟ ΠΑΤΡΕΩΝ

-κον Κων/νο Πλατυκόστα
ΠΡΟΕΔΡΟ ΟΛΙΑ Α.Ε.

Κύριε Υπουργέ,

Με την παρούσα αναφερόμαστε, στην απάντηση που δώσατε στο κοινοβούλιο, σε σχετική ερώτηση του βουλευτή Αχαΐας κ. Τσοκόκλη, όσον αφορά το ζήτημα του εμπορικού τμήματος του νέου λιμένα Πατρέων

Στην απάντησή σας ορθώς αναφέρετε ότι η λιμενική πολιτική χαράσσεται από το Υπουργείο Ναυτιλίας, και ιδιαιτέρως από την Εταιροπία Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, η οποία έχει και την ευθύνη για την προώθηση του έργου

Μας φάνηκε εντύπωση όμως η αναφορά σας, ότι σύμφωνα με πληροφορίες σας ο εμπορικός λιμένας δεν απαιτείται να είναι λιμένας εμπορευματοκιβωτίων, παρά τις αντίθετες πληροφορίες που έχουμε εμείς από την ηγεσία του αρμόδιου Υπουργείου Ναυτιλίας, που σχεδιάζει το έργο ως αμέσως προτεραιότητας

Και δώσαμε ιδιαίτερη έμφαση στην μελέτη βιωσιμότητας που σίγουρα είναι απαραίτητη, καθώς το έργο είναι διεθνούς σημασίας με δεδομένο ότι τι λιμάνι της Πάτρας ανήκει στα Δικυρειακά δίκτυα.

Είχαμε την εντύπωση πως θα υπήρχε σχετική τοποθέτηση και αντίδραση από τους εκπροσώπους της τοπικής αυτοδιοίκησης και από την πολιτική εκπροσώπηση της περιοχής, όμως δεν έγινε και θεωρήσαμε σκόπιμο να σας ενημερώσει εγγράφως την θέση μας.

Λογικά θα πρέπει να κρίνουμε τι σημαίνει όμας βιωσιμότητα και τι στοιχεία θα λάβουν υπόψη οι μελετητές που θα τους ανατεθεί το έργο, καθώς είναι ένα πολύ μεγάλο ζήτημα που θα πρέπει να σας απασχολήσει ιδιαίτερα.

Στα πλαίσια αυτά, σας ενημερώνουμε για τα ακόλουθα, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε συγκεντρώσει, καθώς το Επιμελητήριό μας, συμμετείχε με πρωτόστix σε όλα τα στάδια των διαβουλεύσεων που προηγήθηκαν, αλλά και στα στάδια της προετοιμασίας μας για την λειτουργικότητα του εμπορικού λιμανιού.

1. Στο περίγραμμα της έκθεσης αξιολόγησης του περιφερειακού πλαισίου χωρικο-οικονομικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, που παρουσίασε τον Σεπτέμβριο 2013 το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, στο κεφάλαιο Δ 2.5 αναφέρεται στην ανάπτυξη των υπηρεσιών διεθνούς εμπορίου και μεταφορών μεγάλων αεροπορικών έργων μεταφορών.

Ως προωθητική ενέργεια για αλόκληρη την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, ώστε να κατευτεί πραγματική νότια Δυτική πύλη της χώρας ανάμεσα ως έργο υμέσου προτεραιότητας, τον πρωταρχισμό και υλοποίηση του εμπορικού τμήματος του λιμένα Πατρών, με ορίζοντα μεσοπρόθεσμο, μέχρι το τέλος της επόμενης προγραμματικής περιόδου.

2. Το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δυτικής Ελλάδας 2014-2020 που πρόσφατα υφίσταται από το Περιφερειακό Συμβούλιο, αναφέρει ότι κυρίαρχος με όρους χρηματοδοτικής βαρύτητας αναδεικνύεται ο θεματικός στόχος 7 με περίπου 37% της κοινοτικής συνδρομής, που αποδίδεται σημαντικός βαθμός συμβολής στην περιφερειακή ανάπτυξη μέσω από καθιέρωση της περιφέρειας ως νότια Δυτική πύλη της χώρας προς την Κεντρική Μεσόγειο και την Ευρωπαϊκή Ένωση και κόμβος συνδυασμένων μεταφορών.

3. Το λιμάνι της Πάτρας ανήκει στα Δικυρειακά δίκτυα, και έχει τριπλό χαρακτήρα (επιβατηγό-εμπορικό -τουριστικό), το δε εμπορικό είναι πολυχρηστικό που σημαίνει πως σύμφωνα με τις μελέτες του ΟΑΠΑ Α.Ε., θα εξυπηρετεί

-Ιδιώτα μεταφορές χύδην ξηρού και υγρού φορτίου. Σήμερα στο παλιό λιμάνι που υλοποιείται πατή η δραστηριότητα, εκφορτώνονται ετησίως περίπου 300.000 τόνοι προϊόντων υλών που προορίζονται κυρίως για βιομηχανίες της ΒΙΠΕ Πατρών.

-Ιδιώτα μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων. Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ), σύμφωνα με τις μελέτες που έχουν γίνει, θα διαθέτει 870-900 θέσεις ενυπόθεσης (ground slots) με δυνατότητα στοιβάδας τριών (3) Ε/Κ καθ'όψος. Το διαθέσιμο κρηπίδωμα θα μπορεί να εξοπλιστεί δύο μικρά προφοδοτικά κλάδα η ένα πλώα μεταφοράς Ε/Κ δεύτερης γενιάς η ένα πλώα μεταφοράς Ε/Κ τρίτης γενιάς τύπου Panamax. Σήμερα πολλά λιμάνια στην Ανατολική Μεσόγειο, εξυπηρετούνται

από τροφοδοτικά πλοία (feeders) μεταφοράς container που συνδέονται με μεγάλα λιμάνια.

-Πλοία RO-RO για μεταφορά ασυνόδευτων φορτίων και container.

4. Τον Δεκέμβριο 2011, παρουσιάστηκαν 166 έργα ως αμέσως προτεραιότητας από τον αρμόδιο επίτροπο για την περιφερειακή πολιτική κ. Γιώργιος Χαν, απαιτήματα για την επέκταση της οικονομίας. Τα έργα αυτά, ύψους 10,5 δις, θα χρηματοδοτηθούν, σχεδόν εξ ολοκλήρου από τα Ευρωπαϊκά ταμεία. Ανάμεσα σε αυτά, στην κατηγορία λιμάνια και με κωδικό 87, αναφέρεται κατασκευή του 1^{ου} μέρους του λιμανιού της Πάτρας (Εμπορικό Λιμάνι).

Στο σημείο αυτό, θα σας επιστημονώμε ιδιαίτερα ότι εκτός των 300.000 τόνων πρώτων υλών που εισάγονται ετησίως, στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας βρίσκονται σημαντικές μεγάλες και μεσαίες βιομηχανίες που εξάγουν τα προϊόντα τους, αλλά και εισάγουν πρώτες ύλες με container.

Το Επιμελητήριό μας, στο πλαίσιο της προετοιμασίας για το έργο του εμπορικού λιμένα, και σε συνεργασία με τον ΟΛΠΑ Α.Ε., έχει καταγράψει την δυναμική που έχουν μεγάλο μέρος των επιχειρήσεων στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, όσον αφορά τον ετήσιο όγκο των container που διακινείται σήμερα από το λιμάνι του Πειραιά, με πλήρη ανάλυση, ανά επιχείρηση και ανά λιμάνι προορισμού ή προέλευσης, καθώς και την προσετική ανάπτυξης που έχουν αυτές οι επιχειρήσεις.

Σύμφωνα με την καταγραφή αυτή, συνοπτικά σας αναφέρουμε ότι οι επιχειρήσεις αυτές :

-εξάγουν τα προϊόντα τους με πάνω από 3000 ετησίως και με κυριότερες χώρες προορισμού την Αγγλία, ΗΠΑ, Αυστραλία, Σουηδική Αραβία, Ινδία, Νιγηρία, Κοσδό, Τζιμπουτί, Κύπρος κ.α.

-επίσης εισάγουν πρώτες ύλες με πάνω από 4000 ετησίως κυρίως από τις χώρες Σουηδία, Κίνα, Βέλγιο, Γαλλία, Κοσδό κ.α.

Συμπερασματικά αναφέρουμε ότι σύμφωνα με έρευνα που έχουμε κάνει, όταν θα γίνει ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) στο εμπορικό λιμάνι της Πάτρας, ο όγκος αυτός θα διπλασιαστεί, από την εξυπηρέτηση επιχειρήσεων που βρίσκονται σε περιοχές εκτός της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, αλλά θα προτιμούν το λιμάνι της Πάτρας λόγω μειωμένου μεταφορικού κόστους.

Στα πλαίσια αυτά, η μελέτη κόστους –οφέλους θα πρέπει να γίνει από το Υπουργείο Ναυτιλίας, σε συνεργασία με τον ΟΛΠΑ Α.Ε., και με την δική μας συνδρομή, σύμφωνα με τα αναλυτικά στοιχεία που διαθέτουμε.

Καταγράφουμε το ανωτέρω, για τον λόγο ότι δεν θα πρέπει όσον αφορά την μελέτη βιωσιμότητας για τον εμπορικό λιμάνι, να αντιμετωπίσουμε και πάλι φαινόμενα, όπως σε όλα τα μεγάλα έργα που αφορούν την περιοχή μας.

Αναφερόμαστε ως παράδειγμα, στην μελέτη που είχε γίνει από την ΔΕΠΑ ΙΟ 2003, για την άλυση του φυσικού αερίου, που σύμφωνα με αυτή το έργο δεν ήταν βιώσιμο για να φθάσει ο αγωγός από την Κόρινθο στην περιοχή μας, ενώ για άλλες περιοχές της Βορείου Ελλάδας και του Ανατολικού άξονα, ήταν η σύνδεση ακάλυπτα βιώσιμη. Ένα έργο που σύμφωνα με απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, θεωρείται από

το 2006 ως έργο αμέσως προτεραιότητας, στα πλαίσια της υποστήριξης της ενεργειακής επάρκειας των Περιφερειών της Ε.Ε.

Η μελέτη όμως τότε, καθόρισε την έλλειψη του φυσικού αερίου στην περιοχή μας ως μη βιώσιμη, μειώνοντας την ανταγωνιστικότητα των εγκατεστημένων επιχειρήσεων, λόγω αυξημένου ενεργειακού κόστους.

Η βιωσιμότητα αλήθεια είναι μια πολύ καλή δικαιολογία για την μη ολοκλήρωση του έργου της Ολυμπίας οδού, όσον αφορά το τμήμα Πάτρα-Ολυμπία, παραγνοώντας την σπουδαιότητα του έργου αυτού για μία περιοχή που αποτελεί παγκόσμιο θεωρητικό προσορισμό και παράλληλα βρίσκεται τελευταία ήτων αφορά το ΑΕΠ σε σχέση με τον μέσο όρο του ΑΕΠ των κρατών της Ε.Ε. Συμφωνώ δε με πληροφορίες μας, για την ολοκλήρωση του έργου κοστίν ευρώ 150.000.000 θα χρηματοδοτηθεί από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014-2020 της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, ενώ θα έπρεπε να έχουν δεσμευθεί Εθνικοί πόροι από το Υπουργείο σας.

Η βιωσιμότητα λοιπόν για το φυσικό αέριο, τις οδικές αρτηρίες, το οδοιπορικό δίκτυο και πόρτα το εμπορικό λιμάνι διερευνάται με μελέτες των οποίων τα στοιχεία δεν γνωρίζουμε αν είναι επαρκή και το κυριότερο δεν έχουν υπολογίσει το πως θα επιτευχθεί η πολυπόθητη συγκόλληση των περιφερειακών αντιστοιχείων και η άρση της απομόνωσης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

Κόριε Υπουργέ,

το εμπορικό λιμάνι με τις χρήσεις που αναφέραμε είναι βασικός στόχος για το Επιμελητήριο Αχαιας και που θα πρέπει σύντομα να υλοποιηθεί. Οι βιομηχανίες που έχουν εγκατασταθεί στην περιοχή μας, έχουν λάβει υπόψη αυτή την προσπάθεια και έχουμε δεσμευθεί για αυτό, πολλές από αυτές το αναμένουν για να αυξήσουν την παραγωγή τους και τις θέσεις απασχόλησης. Νέες επιχειρήσεις επιθυμούν να εγκατασταθούν με αποκλειστικό και μόνο κριτήριο την λειτουργία του Εμπορικού λιμένα (τα πιο πάνω στοιχεία σίγουρα δεν θα τα περιλαμβάνει η μελέτη βιωσιμότητας).

Σας υπενθυμίζουμε ότι η Αχαια είναι πληγμένη από την αποβιομηχάνιση που διήρκεσε από το 1975 έως το 1995, κατά την διάρκεια της οποίας έκλεισαν 80 μεγάλες και μεσαίες βιομηχανίες και έμειναν χωρίς εργασία 30.000 άμεσα εργαζόμενοι και άλλοι τόποι έμμεσα εργαζόμενοι, σήμερα δε έχει τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας στην χώρα.

Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει οι εγκατεστημένες επιχειρήσεις να γνωρίζουν αν θα παραμείνουν στην περιοχή μας ή θα πρέπει αυτές και εμείς να μεταναστεύσουμε σε άλλες περιοχές που η κεντρική εξουσία έχει φροντίσει ώστε να έχουν τις απαραίτητες αναπτυξιακές υποδομές κατάλληλο χρόνο πριν.

Εντάξει αν όλες οι μελέτες βιωσιμότητας για τα αναγκαία αναπτυξιακά έργα, καταδείνουν στο συμπέρασμα ότι δεν είναι βιώσιμα, είναι προτιμότερο η Πολιτεία με παρηγορία να μας πει, ότι ως περιοχή δεν θεωρούμαστε βιώσιμη.

