



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Βουλευτής Ν. Αχαΐας- ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΤΑΒΛΟΥΡΟΣ

24/09/2014

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ τους Υπουργούς:

- Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων κ.ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗ Μιχαήλ
- Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής αλλαγής κ. ΜΑΝΙΑΤΗ Ιωάννη
- Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗ Μιλτιάδη

ΘΕΜΑ: <<Προοπτική κατασκευής Εμπορικού Λιμένα Πάτρας >>

Ανησυχία επικρατεί στην Πάτρα σχετικά με την τύχη του νέου εμπορικού λιμανιού της πόλης, καθώς το «τοπίο» παραμένει μάλλον αδιευκρίνιστο προς το παρόν, ενώ το σύνολο των τοπικών φορέων επιζητούν την ένταξη του έργου στο νέο ΕΣΠΑ. Η συζήτηση και ενημέρωση που έγινε πρόσφατα στην Περιφέρεια, παρουσία εκπροσώπων των υπουργείων Περιβάλλοντος και Υποδομών, σχετικά με τους άξονες των νέων προγραμμάτων, κατ' ουσίαν δεν προσέφερε κάτι νέο, καθώς παρουσιάστηκαν μόνο οι γενικοί άξονες των προγραμμάτων και όχι ο «κατάλογος» των νέων έργων που θα ενταχθούν σε αυτά, κάτι που αναμένεται να γίνει σε επόμενη φάση. Έτσι, τα μόνα έργα που περιλαμβάνονται ονομαστικά στο μέχρι σήμερα πρόγραμμα είναι αυτά που αποτελούν «γέφυρες» από το ΕΣΠΑ που ολοκληρώνεται και τα οποία έχουν ήδη συμβάσεις, όπως για παράδειγμα το εμπορικό λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Το γεγονός πως μέσα στο πρόγραμμα υπάρχει ονομαστική αναφορά στο συγκεκριμένο έργο, αλλά όχι και στο λιμάνι της Πάτρας, σκόρπισε ανησυχίες στην περιοχή. Ακόμα και στο πρόσφατο παρελθόν, ενώ ο υπουργός Υποδομών, Μ. Χρυσόχοϊδης είχε αναφερθεί στην ανάγκη να ελεγχθεί η «βιωσιμότητα» του συγκεκριμένου έργου, αφήνοντας ανοικτό το ενδεχόμενο να μην είναι βιώσιμο το έργο, ο ΟΛΠΑ με ανακοίνωσή του είχε κατηγορηματικά τονίσει πως το έργο προωθείται και θα ενταχθεί στο νέο ΕΣΠΑ. Το εμπορικό λιμάνι της Πάτρας ανήκει στα Διευρωπαϊκά δίκτυα, και έχει τριπλό χαρακτήρα (επιβατηγό, εμπορικό, τουριστικό), το δε εμπορικό είναι πολυχρηστικό που σημαίνει, πως θα εξυπηρετεί

- πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού και υγρού φορτίου.

Σήμερα στο παλιό λιμάνι που υλοποιείται αυτή η δραστηριότητα, εκφορτώνονται ετησίως περίπου 300. 000 τόνοι πρώτων υλών που προορίζονται κυρίως για βιομηχανίες της ΒΙΠΕ Πατρών.

- πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers), και

-πλοία RO-RO για μεταφορά ασυνόδευτων φορτίων και containers.

Να σημειωθεί επίσης, ότι αυτή τη στιγμή, οι επιχειρήσεις της ευρύτερης περιοχής, εξάγουν τα προϊόντα τους με πάνω από 8000 containers ετησίως, αλλά και εισάγουν πρώτες ύλες με πάνω από 4.000 containers ετησίως.

Εκτιμάται πως η κατασκευή του νέου εμπορικού λιμανιού θα διπλασιάσει αυτή τη κίνηση, ενώ θα προσελκύσει και νέες επενδύσεις στην περιοχή.

Οι ίδιες εκτιμήσεις κάνουν λόγο για αύξηση των θέσεων εργασίας, μόνο στην ΒΙΠΕ της Πάτρας, κατά 50%!

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

-Τι μέλλει γενέσθαι με το νέο εμπορικό λιμάνι;

-Γιατί το έργο δεν εντάχθηκε στο Στρατηγικό Σχέδιο Επενδύσεων για τις Μεταφορές 2014-2015;

-Υπάρχουν μελέτες βιωσιμότητας και προοπτικής ένταξης στο νέο ΕΣΠΑ;

Ο

Ερωτών Βουλευτής

ΝΤΑΒΛΟΥΡΟΣ Π. Αθανάσιος