

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ- ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Θέμα: «Εμπορικό Λιμάνι της Πάτρας - Το έργο που θα προσφέρει πολλαπλά οφέλη στο οικονομικό περιβάλλον της περιοχής, «βουλιάζει.»»

Πρωτοβουλία για την αναθέρμανση του ενδιαφέροντος για τον εμπορικό λιμένα Πατρών και την επανατοποθέτησή του σε ένα διεκδικητικό πλαίσιο, αναλαμβάνει το Επιμελητήριο Αχαΐας, όπως αποφασίστηκε πρόσφατα σε συνεδρίαση του ΔΣ, καθώς διαπιστώνεται ότι παρά τις υποσχέσεις και τις δεσμεύσεις που είχαν δοθεί κατά το παρελθόν, το θέμα και πάλι εγκαταλείπεται.

Όπως ανέφερε χαρακτηριστικά στην τοποθέτηση του ο πρόεδρος του Επιμελητηρίου Αχαΐας κ. Πλάτωνας Μαρλαφέκας, από δηλώσεις παραγόντων που έχουν σχέση με το λιμάνι και σύμφωνα με την ενημέρωση, προκύπτει ότι ο σχεδιασμός για την υλοποίηση του έργου μεταφέρεται για το έτος 2025.

Ο κ. Μαρλαφέκας τόνισε ότι το εμπορικό λιμάνι θεωρείται από τον επιχειρηματικό κόσμο, θέμα κυρίαρχης προτεραιότητας και προϋπόθεση για την οικονομική ανάκαμψη της περιοχής και σε συνδυασμό με την οδική και σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας, είναι ένα έργο που θα αναμορφώσει παραγωγικά και οικονομικά την Αχαΐα και κατ' επέκταση την περιοχή της Δυτικής Ελλάδος. Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσίασε ο πρόεδρος του Επιμελητηρίου, στο παλιό λιμάνι την σήμερα ημέρα, όπου υλοποιείται η εμπορική δραστηριότητα, εκφορτώνονται ετησίως περίπου 300.000 τόνοι πρώτων υλών που προορίζονται κυρίως για βιομηχανίες της ΒΙΠΕ Πατρών. Μάλιστα το πρώτο εννιάμηνο του 2014 εκφορτώθηκαν 350.000 τόνοι. Επίσης, χαρακτηριστικό είναι πως το παλιό λιμάνι εξυπηρετεί πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) και πλοία RO-RO για μεταφορά ασυνόδευτων φορτίων και containers.

Όσον αφορά τη διακίνηση και φόρτωση-εκφόρτωση containers, αναφέρεται ότι σήμερα οι εξαγωγικές επιχειρήσεις-βιομηχανίες από την Δυτική Ελλάδα εξάγουν τα προϊόντα τους από το λιμάνι του Πειραιά με πάνω από 8.000-10.000 containers ετησίως και εισάγουν πρώτες ύλες με πάνω από 4.000 containers ετησίως με ιδιαίτερα μεγάλο κόστος χερσαίας μεταφοράς, που επηρεάζει άμεσα την ανταγωνιστικότητά τους. Υπάρχουν δε προϊόντα που είναι χαμηλής αξίας ανά μονάδα ή άλλα που είναι ελαφριά, στα οποία το μεταφορικό κόστος είναι κυρίαρχο.

Επειδή, όπως επισήμανε ο πρόεδρος του Επιμελητηρίου, με την κατασκευή του εμπορικού λιμένα, το έργο της μεταφοράς θα διπλασιασθεί, από την εξυπηρέτηση επιχειρήσεων που βρίσκονται σε περιοχές εντός και εκτός της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος και ως εκ τούτο αυτό το έργο θα προκαλέσει την ανάγκη για επέκταση και της ΒΙΠΕ Πατρών.

Επειδή, όπως σημειώθηκε η κατασκευή του εμπορικού λιμένα θα μειώνει θεαματικά το μεταφορικό κόστος των επιχειρήσεων που εξάγουν προϊόντα και εισάγουν πρώτες ύλες.

Επειδή, το κόστος της χερσαίας μεταφοράς κάθε κοντέινερ μέχρι το λιμάνι του Πειραιά, είναι διπλάσιο των ναύλων που απαιτούνται για τη θαλάσσια μεταφορά των κοντέινερ από τον Πειραιά μέχρι τη Βόρεια Ευρώπη.

Μετά απ' όλα τα παραπάνω αναφερόμενα, ερωτάσθε :

1^ο Τελικά η κατασκευή του εμπορικού λιμένα στην πόλη των Πατρών θα γίνει πράξη;

2^ο Εάν ναι πότε προβλέπεται να ξεκινούν οι εργασίες και πότε να περατώνονται;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος