



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	6561
Ημερομ. Καταθέσεως:	28-6-16

28/06/2016

Ερώτηση

Προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων

Θέμα: «Για πόσο ακόμα θα μείνει η Δυτική Ελλάδα χωρίς Λιμάνι;»

Το λιμάνι της Πάτρας που αποτελεί μία από τις κύριες Πύλες της Ελλάδας προς την Ευρώπη, είναι σήμερα ένα από τα πλέον σύγχρονα λιμάνια ολόκληρης της Μεσογείου, με σύγχρονες λιμενικές υποδομές. Σημαντική δε είναι και η συμβολή του στην τοπική οικονομία, διότι οι άμεσα εξαρτώμενες επιχειρήσεις έχουν δημιουργήσει ήδη 2.500 θέσεις εργασίας. Ειδικότερα, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, το λιμάνι της Πάτρας μαζί με το δίκτυο των επιχειρήσεων που συνδέονται με αυτό συνεισφέρουν στην τοπική οικονομία σε ποσοστό 3,74% επί της συνολικής τοπικής απασχόλησης, δημιουργώντας έναν κύκλο εργασιών περί των 64,3 εκατ. ευρώ. Ταυτοχρόνως, στο παλιό λιμάνι, όπου αυτήν την στιγμή «φιλοξενείται» η εμπορευματική δραστηριότητα, εκφορτώνονται ετησίως περίπου 300.000 τόνοι πρώτων υλών, για τις ανάγκες των επιχειρήσεων στη ΒΙ.ΠΕ κυρίως.

Στην Πάτρα το λιμάνι έχει τριπλό χαρακτήρα: επιβατηγό, εμπορικό και τουριστικό. Το εμπορικό τμήμα του λιμένα είναι πολυχρηστικό, όπερ σημαίνει ότι δύναται να εξυπηρετήσει πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού και υγρού φορτίου, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και πλοία RO-RO για μεταφορά ασυνόδευτων φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων. Οι εξαγωγικές επιχειρήσεις και βιομηχανίες της Δυτικής Ελλάδας εξάγουν προϊόντα με πάνω από 8.000 εμπορευματοκιβώτια ετησίως και εισάγουν πρώτες ύλες με πάνω από 4.000 εμπορευματοκιβώτια. Ωστόσο σήμερα, όλα αυτά τα φορτία μεταφέρονται με χερσαία μέσα από το λιμάνι του Πειραιά, εξαιτίας του γεγονότος ότι οι υποδομές στο Λιμάνι της Πάτρας αδυνατούν να τα εξυπηρετήσουν, με συνέπεια να αυξάνονται σημαντικά τα έξοδα μεταφοράς κάτι που πλήττει την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων. Επιπλέον, σύμφωνα με στοιχεία του Επιμελητηρίου Αχαΐας, η υλοποίηση του έργου της κατασκευής του εμπορικού λιμένα όχι μόνο θα προσέλυε την μετεγκατάσταση παραγωγικών μονάδων στην ευρύτερη περιοχή, αλλά θα συνεπάγετο διπλασιασμό της παραγωγής από τις υφιστάμενες μονάδες και αύξηση

στις θέσεις εργασίας μόνο στη ΒΙ.ΠΕ. κατά τουλάχιστον 50%. Σημειωτέον δε, ότι η υλοποίηση του έργου θα απελευθέρωνε τον παλαιό νότιο λιμένα και θα γινόντουσαν οι χώροι προσπελάσιμοι για άλλες αναπτυξιακές δραστηριότητες.

Στις 22 Μαΐου 2001, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ, με την οποία τροποποιήθηκαν οι κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ, όπως αυτές είχαν αποφασιστεί με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ τον Ιούλιο του 1996 σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών, προκειμένου να τονισθεί η πολυτροπική διάσταση του δικτύου, σε συμφωνία με τις πρόσφατες εξελίξεις. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση οι θαλάσσιοι λιμένες κατατάσσονται σε κατηγορίες Α, Β και Γ ανάλογα με τη σπουδαιότητά τους. Στην κατηγορία Α κατατάσσεται το λιμάνι της Πάτρας, όπως αυτό φαίνεται και από την Κοινή Υπουργική Απόφαση 8315/2007, εξαιτίας της προοπτικής ανάπτυξης στο πλαίσιο των θαλάσσιων διαδρομών, των διευρωπαϊκών και εθνικών δικτύων μεταφοράς, αλλά και στον προγραμματισμό εκτέλεσης λιμενικών έργων από άποψη αναπτυξιακών επιλογών.

Σε αυτό το σημείο επισημαίνεται ότι η Εθνική Στρατηγική Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για την περίοδο 2013-2018, αποφάσισε πως το λιμάνι της Πάτρας έχει σημαντική θέση στον χάρτη ενός σύγχρονου λιμενικού συστήματος. Παράλληλα, στα πορίσματα της έκθεσης αξιολόγησης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αεροφόρους ανάπτυξης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος, το οποίο παρουσίασε το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής το 2013 και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο Δ.2.5., αναφέρεται στην ανάδειξη των υπηρεσιών διεθνούς εμπορίου και μεταφορών μεγάλων αναπτυξιακών έργων μεταφορών. Γίνεται λοιπόν ξεκάθαρο ότι το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί για ολόκληρη τη Δυτική Ελλάδα ένα έργο άμεσης προτεραιότητας, και ως τέτοιο προωθεί τον προγραμματισμό και την υλοποίηση του έργου του εμπορικού τμήματος του λιμένα με μεσοπρόθεσμο ορίζοντα και μέχρι το τέλος της επόμενης προγραμματικής περιόδου.

Όμως, το Σεπτέμβριο 2014, στην παρουσίαση που έγινε από τον υπεύθυνο της μονάδας προγραμματισμού της διαχειριστικής αρχής ΕΔΑ προέκυψε ότι ο εμπορικός λιμένας δεν περιλαμβάνεται στο στρατηγικό σχέδιο. Το στρατηγικό σχέδιο για τις μεταφορές 2014-2025 αποτελεί προϋπόθεση προκειμένου να συνταχθεί το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014-2020. Εφόσον ένα έργο υπάρχει στο σχέδιο δεν σημαίνει απαραίτητα ότι θα χρηματοδοτηθεί. Εφόσον δεν υπάρχει όμως, είναι βέβαιο ότι αποκλείεται να χρηματοδοτηθεί.

Στην ερώτηση με αριθ. πρωτ. 4579/07.04.2016 του βουλευτή Αχαΐας του Ποταμιού, Ιάσωνα Φωτήλα, ερωτήθηκε σχετικά ο Υπουργός Ναυτιλίας, ο οποίος με την απάντηση με αριθ. πρωτ. 1500.1/50945/2016/116-120-130 ενημέρωσε ότι «Η κατασκευή του εμπορικού λιμένα Πάτρας δεν εντάχθηκε στον κατάλογο των έργων του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025, που το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων υπέβαλλε το 2014 για χρηματοδότηση στο ΕΣΠΑ.»

Δεδομένου του αναμφισβήτητου γεγονότος ότι η υλοποίηση του έργου κατασκευής του εμπορικού λιμένα της Πάτρας αποτελεί ένα έργο πνοής για τη Δυτική Ελλάδα, ικανό να αλλάξει το οικονομικό και παραγωγικό περιβάλλον,

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Για ποιο λόγο δεν εντάχθηκε η κατασκευή του εμπορικού λιμανιού στο στρατηγικό σχέδιο για τις μεταφορές 2014-2025, προκειμένου να συνταχθεί το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014-2020;
2. Αποτελεί η κατασκευή του έργου του εμπορικού λιμανιού της Πάτρας έργο που κατά τη γνώμη σας πρέπει να υλοποιηθεί; Αν ναι, σε ποιες ενέργειες θα προβείτε προκειμένου να επιτευχθεί η ένταξη του έργου στο στρατηγικό σχέδιο για τις μεταφορές 2014-2025;

Ο ερωτών βουλευτής

Ιάσωνας Φωτήλας - Βουλευτής Αχαΐας