

Στο Στρατηγικό Πρόγραμμα Επενδύσεων για τις Μεταφορές 2014-2025, που συνένταξε το 2013 το υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων το εμπορευματοκίνητο τμήμα του νέου λιμανιού της Πάτρας ούτε καν αναφέρεται, σε αντίθεση με άλλα έργα της Δυτικής Ελλάδας.

Εμπορικό λιμάνι

Στον βυθό για δέκα χρόνια!

Η έρευνα της «Π» για την καθυστέρηση στην πορεία υλοποίησης του εμπορευματοκίνητου τμήματος του νέου λιμένα Πατρών συνεχίζεται και σήμερα, φέρνοντας στην επιφάνεια αρνητικές εξελίξεις για τις προοπτικές του έργου.

Του ΣΩΤΗΡΗ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

Η «Π» συνεχίζει και σήμερα την έρευνά της για τις καθυστερήσεις των διαδικασιών χρηματοδότησης του εμπορευματοκίνητου τμήματος του νέου λιμένα Πατρών, ένα έργο που όπως δείχνουν όλα τα δεδομένα, είναι απαραίτητο για τις επιχειρήσεις, ενώ θα προσδώσει νέα χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα στην περιοχή. Ωστόσο, τα μηνύματα για την εξέλιξη αυτής της υπόθεσης, δεν είναι καθόλου θετικά, καθώς τα στοιχεία που ανασύρει η έρευνα της «Π», δείχνουν ότι το έργο έχει μπει για τα καλά «στον πάγο» για την επόμενη δεκαετία, χωρίς οι τοπικοί φορείς να έχουν δείξει μέχρι σήμερα τα απαιτούμενα αντανάκλαστικά. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 2007, λίγο πριν τη δημοπρασία του, το έργο βγήκε εκτός προγράμματος του τότε υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προφανώς γιατί προτάχθηκαν άλλες προτεραιότητες (οδικές μεταφορές).

ΤΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Επιπλέον, στο λεγόμενο Στρατηγικό Πρόγραμμα Επενδύσεων για τις Μεταφορές 2014-2025 που συνένταξε το 2013 το υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων μετά από διαβούλευση με τους αρμόδιους φορείς, το εμπορευματοκίνητο τμήμα του νέου λιμανιού της Πάτρας ούτε καν αναφέρεται, σε αντίθεση με άλλα έργα της Δυτικής Ελλάδας. Αντιθέτως, θα λέγαμε ότι ως εναλλακτική πρόταση για τις εμπορευματοκίνητες μεταφορές στην περιοχή της Πάτρας, παρουσιάζεται η αξιοποίηση του λιμένα Αιγίου. Όπως αναφέρουν στην «Π» πρόσωπα που έχουν την απαιτούμενη τεχνολογία

και πληροφόρηση, αυτή η πτυχή είναι κομβικής σημασίας για να κατανοήσουν οι τοπικοί φορείς τα δεδομένα και αναλόγως να πράξουν. Κι αυτό γιατί ο ρόλος του ΣΠΕΜ είναι να αποτελέσει το πλαίσιο για τη χρηματοδότηση των έργων μεταφορών της επόμενης δεκαετίας. Αυτό δείχνει ότι το εμπορευματοκίνητο τμήμα του νέου λιμένα, δεν πρόκειται να χρηματοδοτηθεί ως δημόσιο έργο, ούτε στη μεθεπόμενη προγραμματική περίοδο -αν υπάρξει ποτέ- ως εκ τούτου τα δεδομένα είναι αρνητικά για την περιοχή.

ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΥΠΟ ΟΡΟΥΣ

Σε κάθε περίπτωση, το έργο του εμπορευματοκίνητου τμήματος στο νέο λιμάνι Πατρών έχει πολλά οφέλη να προσδώσει στην περιοχή, όμως οι σημερινές συνθήκες απαιτούν αναπροσαρμογή τακτικής. Ομάδα εργασίας που είχε συγκροτήσει το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας και αποτελείται από τους Πέτρο Μαντά, Νίκο Μπλιώνη και Νατάσσα Πυργάκη, παρουσίασε πριν από έναν χρόνο μια μελέτη που αφορούσε τις προοπτικές και τις δυνατότητες δημιουργίας εμπορευματοκίνητου σταθμού στην Πάτρα, σε συνδυασμό με τη λειτουργία του νέου λιμανιού και την κατάσταση στις οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Συμπερασματικά, η ομάδα ανέφερε ότι η κατασκευή ενός εμπορευματοκίνητου σταθμού στο νέο λιμάνι Πατρών μπορεί να είναι εφικτή μόνο μέσα από βιώσιμους χρηματοοικονομικούς όρους και εάν υπάρχει ενδιαφέρον για χρηματοδότηση από τους χρήστες (κάτι που ισχύει, αν κρίνουμε από την ενδεικτική ανταπόκριση επιχειρηματιών στο χθεσινό μας α' μέρος της έρευνας). Σημαντική παράμετρος σε αυ-

Όταν παραδιδόταν το νέο λιμάνι της Πάτρας, την ίδια στιγμή έμπαινε «στον πάγο» και το εμπορευματοκίνητο τμήμα

> Σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα, το εμπορευματοκίνητο τμήμα του νέου λιμένα δεν μπορεί να χρηματοδοτηθεί ως δημόσιο έργο, ούτε στη μεθεπόμενη προγραμματική περίοδο, αν υπάρξει ποτέ

τό το θέμα είναι το ζήτημα της σιδηροδρομικής σύνδεσης, όπου οι σχεδιασμοί της ΕΡΓΟ-ΣΕ δεν είναι σαφείς ως προς το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την υπογειοποίηση της γραμμής στην Πάτρα. Η ομάδα εργασίας του ΤΕΕ ανέφερε στην μελέτη της ότι υπό τις παρούσες δημοσιονομικές συνθήκες, τα σχέδια για το εμπορευματοκίνητο κέντρο στην Πάτρα πρέπει να επαναξιολογηθούν, με προσαρμογή προς το ρεαλιστικότερο και με βάση τα νέα χρηματοοικονομικά δεδομένα. Σημειώνουν ακόμα ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την υλοποίηση του σχεδίου είναι η σιδηροδρομική σύνδεση. Επίσης, τονίζουν ότι πρέπει να ολοκληρωθούν οι παραγλώσεις αρτηρίες και να αποσαφηνιστεί το πλέγμα των σιδηροδρομικών εξυπηρετήσεων της περιοχής.



ΣΕΒΙΠΑ: Εύλογη διεκδίκηση, αλλά δυσόλινα τα μηνύματα

Όσον αφορά στις επιχειρήσεις της ΒΙΠΕ Πατρών, ο ΣΕΒΙΠΑ έχει διατυπώσει τη θέση ότι η κατασκευή του εμπορευματοκίνητου τμήματος στο νέο λιμάνι της Πάτρας έχει μεγάλη σημασία για την εξέλιξη των τοπικών βιομηχανιών και γενικά του επιχειρείν, σε συνάρτηση φυσικά και με το μεγάλο μεταφορικό κόστος που πληρώνουν οι επιχειρήσεις.

Γι' αυτό και ο Σύνδεσμος έχει επισημάνει κατά καιρούς την ανάγκη να τεθεί ανοικτά το θέμα του λεγόμενου «εύλογου κόστους» των μεταφορών, μέσα από τα υλοποιούμενα δίκτυα (οδικές αρτηρίες, σιδηροδρομικές).

Όπως ανέφεραν στην «Π» εκπρόσωποι του Συνδέσμου Εγκατεστημένων Επιχειρήσεων στη ΒΙΠΕ Πατρών, ένας παράγοντας που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι και το γεγονός ότι οι μεταφορές αποτελούν το 60% του ενεργειακού κόστους των επιχειρήσεων. Αν σε αυτό συνυπολογιστούν οι στρεβλώσεις στην αγορά ενέργειας και η παράμετρος των ακριβών διοδίων στις οδικές μεταφορές, τότε επαυξάνεται δυσανάλογα το τελικό λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων. Ωστόσο, για τον ΣΕΒΙΠΑ τα μηνύματα στο θέμα του εμπορευματοκίνητου τμήματος στο νέο λιμάνι Πατρών δεν είναι ευνοϊκά. Αν ληφθεί υπόψη η υπερκάλυψη πόρων (overbooking) στο νέο ΕΣΠΑ 2014-2020 και το κόστος από τα ημιτελή μεταφερόμενα έργα από την προηγούμενη προγραμματική περίοδο, το μερίδιο της Πάτρας στην κατανομή των κονδυλίων θα μειώνεται, με αποτέλεσμα σημαντικά έργα, όπως το εμπορευματοκίνητο τμήμα, να μένουν εκτός. Επιπλέον, η ένταξη στο νέο ΕΣΠΑ μεγάλων έργων, όπως η υποθαλάσσια σύνδεση Σαλαμίνας - Ελευσίνας και η παράκαμψη της Βοιωτίας, δημιουργούν κινδύνους υποσκελισμού του Εμπορικού τμήματος του λιμένα Πατρών. Τέλος, οι καθυστερήσεις στην ωρίμανση των μελετών για την τελική σύνδεση του τρένου με το λιμάνι της Πάτρας και τη ΒΙΠΕ, λειτουργούν ως τροχοπέδη στην εξέλιξη της υπόθεσης του εμπορευματοκίνητου τμήματος.



Τον κώδωνα του κινδύνου για το εμπορευματοκίνητο τμήμα στο νέο λιμάνι της Πάτρας κρούει και ο ΣΕΒΙΠΑ

Επιμελητήριο και ΣΕΒ έχουν προειδοποιήσει για τα αρνητικά μηνύματα γύρω από τη χρηματοδότηση του έργου

Για τα αρνητικά μηνύματα γύρω από το θέμα των διαδικασιών χρηματοδότησης του Νέου Εμπορικού Πολυχρηστικού Λιμένα στην Πάτρα, έντονη ανησυχία και προβληματισμό έχουν εκφράσει από τα τέλη του 2014 οι διοικήσεις του Επιμελητηρίου Αχαΐας και του ΣΕΒ. Σε επιστολή τους προς τα υπουργεία Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, Ναυτιλίας και Αιγαίου και Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων οι διοικήσεις των δύο φορέων είχαν επισημάνει ότι το έργο είναι αμέσως προτεραιότητας και ζωτικής σημασίας για την περιοχή. Μάλιστα, είχαν διατυπώσει την εκτίμηση ότι το εμπορικό λιμάνι της Πάτρας μετά την οδική και σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης και τη μετέπειτα σιδηροδρομική σύνδεσή του με τη ΒΙΠΕ Πατρών, θα αναμορφώσει παραγωγικά και οικονομικά την περιοχή, θα επαναφέρει την Αχαΐα στην παλαιά βιομηχανική και εμπορική της ακμή και θα γίνει πόλος έλξης επενδυτικών πρωτοβουλιών στους τομείς της μεταποίησης και των μεταφορών. Παράλληλα, επισημαίνουν ότι το μεταφορικό κόστος αποτελεί σημαντικό στοιχείο του συνολικού κόστους και επηρεάζει άμεσα την αντα-



Οι διοικήσεις των δύο φορέων έχουν στείλει από τα τέλη του 2014 σχετική επιστολή προς τα υπουργεία Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, Ναυτιλίας και Αιγαίου και Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων

γωνιστικότητα και τα στοιχεία που έχουν συγκεντρώσει, συνηγορούν πως το έργο της μεταφοράς θα διπλασιασθεί, από την εξυπηρέτηση επιχειρήσεων που βρίσκονται σε περιοχές εντός και εκτός της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Υπάρχουν καταγεγραμμένα στοιχεία από επιχειρήσεις, που αποδεικνύουν πως αν γίνει το εμπορικό λιμάνι, θα μεταφερθούν στην περιοχή παραγωγικές μονάδες ή θα επιστρέψουν πολλές που μεταφέρθηκαν σε άλλες περιοχές λόγω της μη ύπαρξης Εμπορικού λιμανιού και θα διπλασιάσουν την παραγωγή τους οι ήδη λειτουργούσες μονάδες. Επιπλέον, ο ΣΕΒ και το Επιμελητήριο αναφέρουν ότι ένα και μόνο έργο, αυτό του Εμπορικού Λιμένα Πατρών θα αυξήσει τις θέσεις εργασίας μόνο στη ΒΙΠΕ τουλάχιστον κατά 50%, θα δημιουργήσει τις συνθήκες για την ίδρυση και λειτουργία νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και θα κάνει ελκυστική την περιοχή για προσέλκυση νέων επενδύσεων στη μεταποιητική δραστηριότητα. Τέλος, επισημαίνεται και η πλεονεκτική θέση της Πάτρας στον χώρο της Ανατολικής Μεσογείου.