
Πρόταση ΕΒΕΘ για εναπόθεση-διακίνηση μεγαλύτερων φορτίων και ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη στον ΟΛΘ

2022/10/20 09:59 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τη δυνατότητα εναπόθεσης και διακίνησης μεγαλύτερων φορτίων και τη χωροθέτηση ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης προτείνει, μεταξύ άλλων, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης (ΕΒΕΘ) σε επιστολή του προς τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΛΘ, Αθανάσιο Λιάγκο.

Στην επιστολή, η οποία υπογράφεται από τον α' αντιπρόεδρο του ΕΒΕΘ, Εμμανουήλ Βλαχογιάννη, κατατίθενται οι απόψεις του Επιμελητηρίου ενόψει της επικαιροποίησης του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα Θεσσαλονίκης.

Το ΕΒΕΘ επισημαίνει ακόμη ότι «αν κατά την μελέτη κριθεί ότι πρέπει να κατεδαφιστούν οικοδομήματα με παρωχημένη λειτουργικότητα για να δημιουργηθούν οι απαραίτητοι χώροι εναπόθεσης, αυτό πρέπει να γίνει. Κάποια εξαίρεση προφανώς μπορεί να γίνει για οικοδομήματα μεγάλης αρχιτεκτονικής και ιστορικής αξίας, όμως τα κριτήρια για τον προσδιορισμό αυτό πρέπει να είναι ιδιαίτερα αυστηρά».

Η επιστολή ΕΒΕΘ

Το πλήρες κείμενο της επιστολής έχει ως εξής:

«Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Αξιολογούμε ως πολύ θετική την ενέργειά σας να προχωρήσετε σε επικαιροποίηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Προφανώς δεν είναι δυνατόν να εκφέρουμε ειδική γνώμη για τις λεπτομέρειες του έργου το οποίο υποθέτουμε ότι βρίσκεται σε εξέλιξη. Αναμένουμε με ενδιαφέρον την προκαταρκτική κατάληξη της επικαιροποίησης για να τοποθετηθούμε επί αυτής.

Σημειώνουμε όμως δύο σημεία τα οποία φαίνεται να αποκτούν ιδιαίτερη σημασία μετά την αξιολόγηση των τελευταίων εξελίξεων για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά και για τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας.

Η χώρα μας φαίνεται να προσελκύει ολοένα και περισσότερο το ενδιαφέρον διεθνών επενδυτών αλλά και κυβερνήσεων ως προς την ανάπτυξη υποδομών και υπηρεσιών που την καθιστούν σημαντικότερο κόμβο των εφοδιαστικών αλυσίδων για την Ν.Α Ευρώπη και την Ανατολική Μεσόγειο. Η στρατηγική αυτή ευκαιρία αναγνωρίζεται προφανώς από την εταιρεία σας, πρέπει όμως να βρει την αντιστοίχισή της και στην ανάπτυξη υποδομών στην ξηρά.

Η σύνδεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με Εμπορευματικά Κέντρα στην περιοχή και με υφιστάμενα είτε με όσα σχεδιάζεται να δημιουργηθούν πρέπει να αποτελεί βασική προτεραιότητα. Η αποτελεσματική και ασφαλής διακίνηση φορτίων στην ξηρά ξεκινά από την οργάνωση του χώρου που διατίθεται στο λιμάνι, προχωρά στην εξεύρεση βέλτιστων λύσεων για τον αριθμό και την λειτουργία των πυλών εισόδου και εξόδου στην ξηρά, σε πλήρη συνεργασία με τις Δημόσιες Αρχές και καταλήγει στην ολοκλήρωση των επενδύσεων για τις οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις. Είναι προφανές ότι ο χώρος του λιμανιού πρέπει να οργανωθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να υποδεχτεί εναπόθεση και διακίνηση μεγαλύτερων φορτίων σε εναρμόνιση με τις καθαρά λιμενικές εγκαταστάσεις (κρηπιδώματα, γερανογέφυρες και λοιπό εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης). Αν κατά την μελέτη κριθεί ότι πρέπει να κατεδαφιστούν οικοδομήματα με παρωχημένη λειτουργικότητα για να δημιουργηθούν οι απαραίτητοι χώροι εναπόθεσης, αυτό πρέπει να γίνει. Κάποια εξαίρεση προφανώς μπορεί να γίνει για οικοδομήματα μεγάλης αρχιτεκτονικής και ιστορικής αξίας, όμως τα κριτήρια για τον προσδιορισμό αυτόν πρέπει να είναι ιδιαίτερα αυστηρά.

Είναι επίσης απαραίτητο να χωροθετηθεί ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη που προφανώς προσδίδει προστιθέμενη αξία στις παρεχόμενες λιμενικές υπηρεσίες και αποτελεί πηγή σημαντικής οικονομικής δραστηριότητας για την περιοχή. Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη εντάσσεται στο πρόγραμμα των βασικών υποδομών με σημασία ανάλογη των χώρων εναπόθεσης και διακίνησης.

Τέλος, κατά την εκπόνηση της επικαιροποίησης πρέπει να προβλεφθεί, ακόμη και αν δεν είναι ρητά επιβαλλόμενη, η σύνταξη στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) για να είναι έτοιμη η εταιρεία σε κάθε πιθανή ένσταση που μπορεί να υποβληθεί από τρίτους και μπορεί να οδηγήσει σε καθυστέρηση ή και ματαίωση των απαραίτητων επενδύσεων».