

Αριθμός 155

**13^η Συνεδρίαση
Δημοτικού Συμβουλίου Πατρέων
της 24^{ης} Ιουνίου 2020**

Στην Πάτρα και στην Αίθουσα «**Αλέκα Σιούλη**», στο **ΠΑΜΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΑΚΟ ΣΤΑΔΙΟ**, σήμερα την **24^η Ιουνίου 2020**, ημέρα **Τετάρτη** και ώρα **17.30**, μετά από γραπτή πρόσκληση του κ. Προέδρου, με **αριθμό 13/19-6-2020**, η οποία εκδόθηκε νομότυπα και δόθηκε σε όλους τους κ.κ. Δημοτικούς Συμβούλους, πραγματοποιήθηκε δια ζώσης συνεδρίαση, για την εξέταση των (21) θεμάτων της ημερησίας διατάξεως, στην οποία συμμετείχαν τα παρακάτω Μέλη του Σώματος:

1) Μελάς Παναγιώτης- Πρόεδρος, 2) Θεοδωρόπουλος Νικόλαος- Γραμματέων, 3) Αθανασόπουλος Ανδρέας- Αντ/ρχος, 4) Αναστασίου Μιχαήλ- Αντ/ρχος, 5) Ασπράγκαθος Νικόλαος – Αντ/ρχος, 6) Κατσακούλης Ευάγγελος- Αντ/ρχος, 7) Κορδάς Χρήστος- Αντ/ρχος, 8) Πετρόπουλος Παναγιώτης- Αντ/ρχος, 9) Πλέσσας Διονύσιος- Αντ/ρχος, 10) Σαμούρη- Βαγενά Ακριβή- Αντ/ρχος, 11) Τογιοπούλου Αναστασία- Αντ/ρχος, 12) Ασπρούλια Σοφία, 13) Γιαννιτσοπούλου Ιουλία, 14) Γκέστα Ειρήνη, 15) Κουρή Ήρα- Ειρήνη, 16) Μοδές Αθανάσιος, 17) Πελεκούδας Δημήτριος, 18) Τουλγαρίδης Θεόδωρος, 19) Αθανασόπουλος Αθανάσιος, 20) Αλεξόπουλος Γρηγόριος, 21) Βορίσης Διονύσιος, 22) Γρηγόρης Ηλίας, 23) Δημακόπουλος Φώτιος, 24) Δούρος Αθανάσιος, 25) Κουνάβης Αντώνιος, 26) Παπαδημάτος Νικόλαος, 27) Πατούχας Χρήστος, 28) Ρώρος Γεώργιος, 29) Σβόλης Κωνσταντίνος, 30) Στανίτσας Χαράλαμπος, 31) Τζανάκος Νικόλαος, 32) Τσιμπούκης Ιωάννης, 33) Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος και 34) Ψωμάς Πέτρος.

Οι κ.κ. Ζαφειρόπουλος Παναγιώτης, Κανκάς Γεώργιος, Μπακαλάρους Χρήστος, Ξυλιάς Θεόδωρος, Φιλοπούλου Μαρία και Νικολάου Ανδρέας- Γραμματέας, δεν ήρθαν αν και κλήθηκαν, **χρέη δε Γραμματευόντος** ανέλαβε ο κ. Θεοδωρόπουλος Νικόλαος.

Οι κ.κ. Σολωμού Αικατερίνη- Αντιπρόεδρος, Μαγιάκης Γεώργιος, Νιάρου Μαρία, Μοίραλης Νικόλαος, Ντρίνιας Θεόδωρος, Σιαδήμας Βασίλειος και Τριανταφυλλόπουλος Ναπολέων, δεν ήρθαν από την αρχή της συνεδρίασης, αλλά αργότερα, όπως φαίνεται παρακάτω στα πρακτικά.

Οι κ.κ Παπανικήτας Ανδρέας και Νικολόπουλος Νικόλαος, δεν ήρθαν αν και κλήθηκαν, απουσιάζοντας δικαιολογημένα.

Επίσης στη συνεδρίαση ήλθε και ο κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΕΛΕΤΙΔΗΣ - Δήμαρχος Πατρέων.

Αφού έγινε νόμιμη απαρτία, ο κ. Πρόεδρος κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης.

.....
Διευκρινίζεται ότι ήδη ήρθαν στη συνεδρίαση οι κ.κ. Νιάρου Μαρία και Σολωμού Αικατερίνη).

Στη συνέχεια ο κ. Πρόεδρος εισάγει το αριθ. 1 θέμα της ημερησίας διατάξεως: «Έλευση φυσικού αερίου στην πόλη μας» (σχετικό το αριθ. 7804/23-6-2020 εισηγητικό έγγραφο του Αντιδημάρχου Προγραμματισμού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Μελετών Πρασίνου, Καθαριότητας – Ανακύκλωσης και Μηχανολογικού Εξοπλισμού και το αριθ. 7815/23-6-2020 διαβιβαστικό του κ. Δημάρχου).

Το Σώμα, κατά τη συζήτηση του θέματος, άκουσε τον κ. Πρόεδρο, τον κ. Δήμαρχο και την εισήγηση του αρμόδιου εισηγητή – Αντιδημάρχου, ως κάτωθι:

«Το Φυσικό Αέριο θεωρείται το καθαρότερο ενεργειακό καύσιμο. Οι εκπομπές θείου, αζώτου και σωματιδίων είναι κατά τάξεις μικρότερες από την καύση πετρελαίου και άνθρακα. Η εκπομπές διοξειδίου

του άνθρακα είναι κατά 40% λιγότερες από το πετρέλαιο και κατά 80% λιγότερες από το κάρβουνο. Επίσης είναι το οικονομικότερο καύσιμο και χρησιμοποιείται στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, τη βιομηχανία, τη βιοτεχνία, την γεωργική παραγωγή (θερμοκήπια), κατοικίες, εμπόριο και μεταφορές.

Εδώ και πολλά χρόνια η Δημοτική Αρχή μαζί με το λαό της Πάτρας διεκδικούν την κατασκευή αγωγού για την μεταφορά του Φυσικού Αερίου στην Πάτρα και την Δυτική Ελλάδα, όπως επίσης και την κατασκευή δικτύου φυσικού αερίου μέσα στην πόλη με κρατική χρηματοδότηση για να εξασφαλιστεί φθηνή ενέργεια για το λαό και προστασία του περιβάλλοντος.

Για μας, προτεραιότητα είναι η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών και όχι τα κέρδη των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων.

Οι κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ και Ν.Δ., υλοποιώντας την στρατηγική και τις οδηγίες της Ε.Ε. προχώρησαν στην απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας και την ιδιωτικοποίηση της ΔΕΠΑ, που την πληρώνει ο λαός με την παρατέρα όξυνση της ενεργειακής φτώχειας. **Στην πόλη μας, χιλιάδες οικογένειες ζουν χωρίς θέρμανση γιατί δεν μπορούν να πληρώσουν ούτε για πετρέλαιο ούτε για ηλεκτρική ενέργεια. Οι κυβερνήσεις διαχρονικά, έχουν τεράστια ευθύνη γιατί δεν έχει κατασκευαστεί ακόμη αγωγός από Κόρινθο στη Δυτική Ελλάδα και τα δίκτυα για την τροφοδοσία των λαϊκών νοικοκυριών και μικρών επιχειρήσεων με Φυσικό Αέριο.**

Η κοινωνία και οι ανάγκες της δεν μπορεί να εξαρτώνται από το ενδιαφέρον των επιχειρηματικών ομίλων για επενδύσεις, όπως γίνεται στο κοινωνικό σύστημα που ζούμε. Έτσι επειδή το κέντρο βάρους των επενδύσεων του μεγάλου κεφαλαίου είναι η Ανατολική Ελλάδα έχουν κατασκευαστεί αγωγοί για παροχή φυσικού αερίου, και μένει η Δυτική Ελλάδα και η Πάτρα, τρίτη πόλη της χώρας χωρίς αγωγό για παροχή φυσικού αερίου επειδή κρίθηκε ασύμφορη γιατί δεν προβλέπονταν κατασκευή μονάδας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Οι ιδιωτικές εταιρείες όπως η ΔΕΔΑ ΑΕ επιδιώκουν την μέγιστη κερδοφορία και επενδύουν με βάση το «κόστος-όφελος» και όχι τις λαϊκές ανάγκες. Δεν μπορεί να εξαρτάται η ζωή εκατοντάδων χιλιάδων ανθρώπων από τα συμφέροντα μιας χούφτας επιχειρηματικών ομίλων.

Επιβεβαίωση των παραπάνω, είναι ότι αγωγός φυσικού αερίου κατασκευάστηκε μέχρι τους Αγίους Θεόδωρους Κορινθίας, επειδή ένας από τους πιο γνωστούς επιχειρηματικούς ομίλους σχεδιάζει πλωτό τερματικό σταθμό παραλαβής, προσωρινής αποθήκευσης και αεριοποίησης Υδροποιημένου Φυσικού Αερίου, χωρητικότητας 135.000 -180.000 κυβικών μέτρων, στη θαλάσσια περιοχή του Σαρωνικού Κόλπου στους Αγίους Θεόδωρους. Επίσης, αγωγός κατασκευάστηκε μέχρι την Μεγαλόπολη γιατί η ιδιωτικοποιημένη ΔΕΗ κατασκεύασε εργοστάσιο ηλεκτροπαραγωγής. Η ανάπτυξή τους, δεν είναι ούτε «δίκαιη» ούτε για «όλους», είναι για λίγους!

Η ενέργεια είναι κοινωνικό αγαθό και όχι εμπόρευμα. Αν υπήρχε Ενιαίος Δημόσιος Φορέας Ενέργειας, αυτά τα προβλήματα θα είχαν λυθεί πολύ νωρίτερα γιατί θα σχεδίαζε με βάση την ισόρροπη ανάπτυξη όλων των περιοχών της χώρας. Ο φορέας αυτός θα ανέπτυξε την τεχνολογία και θα επεξεργαζόταν τη βελτίωση του ενεργειακού μείγματος, τη συνδυασμένη αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων εγχώριων πηγών και τεχνολογικών λύσεων με στόχο την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών. Όμως, ένας τέτοιος φορέας είναι ασύμβατος με το σημερινό κοινωνικό σύστημα στο οποίο κυριαρχεί το μεγάλο κεφάλαιο

Ο ρόλος του Υδροποιημένου Φυσικού Αερίου στην παγκόσμια οικονομία και μονοπωλιακοί ανταγωνισμοί.

Τα κοιτάσματα του Φυσικού Αερίου (ΦΑ) είναι διασκορπισμένα στον πλανήτη σε χώρες όπως η Ρωσία, Ιράν, Αυστραλία, Κατάρ, Αλγερία. Από την άλλη, υπάρχει μεγάλη ζήτηση για ΦΑ σε χώρες όπως Ιαπωνία, Κορέα, οι ΗΠΑ και η Ευρώπη. Έτσι δημιουργείται η ανάγκη να μεταφερθούν οικονομικά τεράστιες ποσότητες ΦΑ σε μεγάλες αποστάσεις. Οι αγωγοί είναι ένας τρόπος μεταφοράς συμπιεσμένου φυσικού αερίου, όμως περιορίζεται σε σχετικά μικρές αποστάσεις ενώ για μεγάλες ποσότητες και μεγάλες αποστάσεις είναι πιο βολικό να υδροποιηθεί και να μεταφέρεται με ειδικά δεξαμενόπλοια.

Πέραν των τεχνολογικών και οικονομικών παραγόντων σημαντικό ρόλο στην προώθηση του ΥΦΑ παίζουν και οι ανταγωνισμοί μεταξύ ισχυρών κρατών, και ενώσεων όπως μεταξύ ΗΠΑ - ΕΕ - Ρωσίας και τμημάτων του κεφαλαίου, που συγκρούονται, ξεδιπλώνοντας τα διαφορετικά - ανταγωνιστικά ή συμπληρωματικά - σχέδια για τις εναλλακτικές διαδρομές περάσματος των αγωγών και τα προτιμώμενα καύσιμα, που προκαλούν μεγάλους κινδύνους για τους λαούς.

Στο πλαίσιο αυτό η ελληνική αστική τάξη επιδιώκει την μετατροπή της Ελλάδας σε ενεργειακό κόμβο για την αναβάθμιση της θέσης της στην περιοχή και παγκόσμια. Με αυτή τη στρατηγική των ελληνικών κυβερνήσεων προωθείται η ενίσχυση της κερδοφορίας των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ενέργειας. Οι εγκαταστάσεις και η χρήση του Υδροποιημένου Φυσικού

Αερίου ενδιαφέρει τους εφοπλιστές, που μεταφέρουν κυρίως φυσικό αέριο, αλλά και τους μεγαλοκατασκευαστές, λόγω των επενδύσεων σε υποδομές. Η συμβολή στη θωράκιση της ενεργειακής ασφάλειας των ευρωενωσιακών μονοπωλίων αναβαθμίζει την Ελλάδα ως ενεργειακό κόμβο. Όσον αφορά στο ΥΦΑ, η στρατηγική της ΕΕ και των ελληνικών κυβερνήσεων εκφράζεται μέσα από την προώθηση των λεγόμενων «εναλλακτικών» ή «πράσινων» καυσίμων, που αποτελεί πεδίο κερδοφορίας για τα συσσωρευμένα κεφάλαια στην γενικότερη κατεύθυνση της «πράσινης ανάπτυξης».

Στο πλαίσιο της δεύτερης αξιολόγησης, το Νοέμβριο του 2016 η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ με τα άλλα αστικά κόμματα ψήφισαν το νομοσχέδιο με τίτλο: «Για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και μεταφορών, απλοποίηση διαδικασίας αδειοδότησης και άλλες διατάξεις». Έτσι ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία η κοινοτική Οδηγία 94/2014, η οποία προβλέπει «την υποχρεωτική θέσπιση Εθνικού Πλαισίου Πολιτικής» με κίνητρα, όπως ενισχύσεις, επιδοτήσεις και φοροαπαλλαγές για τους μονοπωλιακούς ομίλους για την παραγωγή «νέων πράσινων εμπορευμάτων» και συγκεκριμένα του υγραερίου (LPG), του πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), του Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG) και της ηλεκτρικής ενέργειας μεταξύ άλλων ευνοϊκών ρυθμίσεων για το κεφάλαιο. Το φυσικό αέριο θεωρείται από την ΕΕ το ενδιάμεσο για την μετάβαση από τα υγρά καύσιμα σε πλήρη κάλυψη των αναγκών με ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Το 2017 στην ΕΕ, μόνον 7 λιμάνια (Στοκχόλμη, Αμβέρσα, Zeebrugge, Amsterdam, Moerdijk, Brunsbuetel και Hirtshals) από τα 139 που εμπίπτουν στην ανωτέρω Ευρωπαϊκή οδηγία, είχαν σε λειτουργία εγκαταστάσεις τροφοδοσίας LNG.

Τα εναλλακτικά καύσιμα και τα δισεκατομμύρια που «πέφτουν βροχή» έχουν «κινητοποιήσει» ιδιαίτερα τους εφοπλιστές, οι οποίοι διεκδικούν μερτικό από την πίτα και ήδη διαθέτουν τον τρίτο μεγαλύτερο στόλο δεξαμενόπλοιων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) στον κόσμο. Συνολικά έχουν 87 πλοία αυτού του τύπου και ελέγχουν πάνω από το 16% της παγκόσμιας μεταφορικής δυναμικότητας Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου.

Είναι σαφές ότι όλες αυτές οι δουλειές δισεκατομμυρίων και οι ανταγωνισμοί όχι μόνο θα πληρωθούν από τον ελληνικό λαό και τους άλλους λαούς της ΕΕ και της γύρω περιοχής, στο πλαίσιο του καπιταλιστικού δρόμου ανάπτυξης, αλλά προμηνύουν και νέα δεινά, όπως με τραγικό τρόπο επιβεβαιώνεται καθημερινά στα θέατρα συγκρούσεων που υποδαυλίζονται και συντηρούνται για κυριαρχία στις πλουτοπαραγωγικές πηγές και τους δρόμους μεταφοράς τους.

Η επικινδυνότητα του ΥΦΑ για το λαό και το περιβάλλον

Το φυσικό αέριο είναι άοσμο, άχρωμο και μη τοξικό. Όμως σε κατάλληλες αναλογίες με οξυγόνο γίνεται εύφλεκτο αέριο και μπορεί να αναφλεγεί με ένα μικρό σπινθήρα. Το φυσικό αέριο είναι πιο φιλικό για το περιβάλλον από τους υδρογονάνθρακες κατά την καύση είναι όμως 20 φορές πιο βλαβερό από το διοξείδιο του άνθρακα για το περιβάλλον όταν διαφεύγει στην ατμόσφαιρα και επειδή είναι ελαφρύτερο από τον αέρα ανέρχεται στα ψηλά στρώματα της ατμόσφαιρας (φαινόμενο του θερμοκηπίου και παράγοντας κλιματικής αλλαγής). Σε τυπικό κύκλο Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου, περισσότερο από 20% της θερμογόνου δύναμης του φυσικού αερίου καταναλώνεται για την υγροποίηση, την αποθήκευση και την μεταφορά του, επόμενα συνολικά η επιβάρυνση του περιβάλλοντος είναι πολύ μεγαλύτερη από ότι υπολογίζεται όταν συγκριθεί μόνο το αποτέλεσμα της καύσης. Άρα από περιβαλλοντική άποψη είναι πολύ καλύτερο το συμπιεσμένο φυσικό αέριο που είναι και οικονομικότερο.

Παρά τα αυστηρά μέτρα ασφαλείας των εγκαταστάσεων, μπορεί να προκληθεί εξαιρετικά καταστρεπτική έκρηξη που, για μεγάλες εγκαταστάσεις μπορεί να συγκριθεί, σαν θερμικό και ωστικό κύμα, με έκρηξη πυρηνικού όπλου. Στην ιστορία της χρήσης του Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου έχουν καταγραφεί περιπτώσεις πολύ σοβαρών εκρήξεων και πολλές άλλες περιπτώσεις που δυνητικά θα μπορούσαν να εξελιχθούν σε καταστροφικές.

Το 1944, στο Κλήβελαντ των ΗΠΑ, μια έκρηξη νέφους μεθανίου αποτέφρωσε 128 ανθρώπους. Στην Αλγερία το 2014 μια έκρηξη σε εγκαταστάσεις Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου σκότωσε 27 εργαζόμενους και τραυμάτισε πολύ περισσότερους. Τον Απρίλη του 2014, σε μια εγκατάσταση Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου, ιδιωτικής εταιρείας κοντά στη μικρή πόλη Plymouth της πολιτείας Washington, στις ΗΠΑ, σημειώθηκε έκρηξη σε εγκατάσταση LNG με αποτέλεσμα να τραυματιστούν αρκετοί εργάτες, να εκτοξευτούν μεταλλικά θραύσματα 100 κιλών σε απόσταση 300 μέτρων. Θραύσματα τρύπησαν μια δεξαμενή, οπότε άρχισε διαρροή και εντάθηκαν οι φόβοι για επικείμενη δεύτερη έκρηξη που θα ισοπέδωνε οτιδήποτε σε ακτίνα 1.200 μέτρων. Για δύο μέρες απομακρύνθηκαν όλοι οι κάτοικοι σε ακτίνα 3χιλιομέτρων. Επίσης έχουν αναφερθεί πολλά «ατυχήματα» από τρακαρίσματα ή ανατροπές βυτιοφόρων Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου ή και από αστοχίες των δεξαμενών και του συστήματος μετάγγισης.

Πριν λίγες ημέρες, τουλάχιστον 19 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και σχεδόν 200 τραυματίστηκαν στην Κίνα όταν σημειώθηκε έκρηξη σε βυτίο που μετέφερε Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο ενώ καταστράφηκαν κτίρια σε σχετικά μεγάλη απόσταση.

Η θερμοκρασία ανάφλεξης του Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου είναι σχετικά ψηλή, συνεπώς δεν μπορεί να θεωρηθεί σαν ιδιαίτερα εύφλεκτο. Ωστόσο, αν πάρει φωτιά, είναι πρακτικά αδύνατη η κατάσβεσή της. Χρήση νερού δυναμώνει την φωτιά. Στις περισσότερες περιπτώσεις, η φωτιά σβήνει μόνο με τη εξάντληση του αποθέματος Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου.

Οι κρυογενικές θερμοκρασίες των εγκαταστάσεων Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου αποτελούν έναν ξεχωριστό σημαντικό κίνδυνο, ίσως μεγαλύτερο από αυτόν της έκρηξης ή της φωτιάς, τόσο για τους εργαζόμενους όσο και για τις υποδομές και το περιβάλλον.

Ένα από τα πρώτα λιμάνια που χρησιμοποίησαν Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο για την τροφοδοσία οχηματαγωγών, με χαρακτηριστικά συγγενή με την Πάτρα, είναι το λιμάνι της Στοκχόλμης. Όμως ο τερματικός, όπου αποθηκεύεται το Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο βρίσκεται 65 km από την Στοκχόλμη και από εκεί στην αρχή μεταφέρονταν με βυτιοφόρα οδικώς στο λιμάνι της Στοκχόλμης, για να μεταφορτωθεί, πάντα σε υγρή μορφή, στις ειδικές κρυογενικές δεξαμενές του πλοίου. Επειδή οι κίνδυνοι ήταν πολύ μεγάλοι, τώρα η τροφοδοσία γίνεται με πλοiάριο που πλευρίζει το οχηματαγωγό από την εξωτερική πλευρά και μεταφορτώνει το Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο.

Εκπρόσωπος του Sierra Club (περιβαλλοντολόγοι στις ΗΠΑ) χαρακτηρίζουν άφρονη ενέργεια το σχεδιασμό εγκαταστάσεων Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου στη δυτική ακτή των ΗΠΑ (σεισμογενής!) μετά το ατύχημα το 2011 στη Φουκουσίμα.

Ο αμερικάνικος οργανισμός SIGTTO που είναι σύμβουλος ασφαλείας για εγκαταστάσεις Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου συνιστά μεταξύ άλλων ότι οι σταθμοί υγροποίησης φυσικού αερίου δεν επιτρέπεται να εγκατασταθούν κοντά σε κατοικημένες περιοχές ούτως ώστε να μην κινδυνεύσει καμιά ανθρώπινη ζωή και περιουσία από ενδεχόμενη διαρροή ή απελευθέρωση αερίου κατά την είσοδο ή έξοδο των πλοίων μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου.

Τα Sandia National Laboratories όρισαν για λογαριασμό του υπουργείου ενέργειας των Η.Π.Α. τις λεγόμενες Ζώνες Επικινδυνότητας (ή Ζώνη Αποκλεισμού) που **απαγορεύουν την εγκατάσταση τερματικών σταθμών Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου σε απόσταση μικρότερη των 3,5 χιλιομέτρων από κατοικήσιμη ζώνη**. Ουσιαστικά η Ζώνη αυτή μας δίνει την περίμετρο της περιοχής που θα πληγεί σε ενδεχόμενο ατύχημα από διαρροή. Στη σεισμογενή Πάτρα έχουμε κατοικίες σε πολύ μικρότερη απόσταση από το λιμάνι!

Είναι φανερό ότι η εγκατάσταση Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου στο λιμάνι της Πάτρας πρέπει να εμποδιστεί, γιατί ο λαός της Πάτρας δεν μπορεί να ζει με έναν εφιάλτη.

Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο στην Πάτρα

Το πρόγραμμα με την επωνυμία «Poseidon Med II», με επικεφαλής την εταιρεία του ελληνικού δημοσίου ΔΕΠΑ και συμμετέχουσες διάφορες εταιρείες, 6 Οργανισμούς Λιμένων (και της Πάτρας), ναυτιλιακές εταιρείες που επιχειρούν στην Αν. Μεσόγειο και ένα ερευνητικό κέντρο στη Θεσσαλονίκη, που χρηματοδοτείται με σχεδόν 27 εκατ. Ευρώ από την ΕΕ (και άλλα τόσα οι φορείς) για το διάστημα 2015-2020 προωθεί τη δημιουργία υποδομών για τη χρήση Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου κυρίως στη ναυτιλία και θα εξεταστεί η δυνατότητα και για άλλες εφαρμογές, π.χ. για οικιακή και βιομηχανική χρήση. Η εγκατάσταση Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου προτείνεται να χωροθετηθεί στο νοτιοδυτικό τμήμα του λιμένα, σε έκταση περίπου 25.000 τετραγωνικών μέτρων, κοντά στις εκβολές του ποταμού Γλαύκου, εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα. Η αποθηκευτική ικανότητα της εγκατάστασης θα είναι 3.000 κυβικά μέτρα ενώ αρχικά προγραμματίζονταν δεξαμενές 10000 κ.μ.. Η χωρητικότητα αυτή είναι πολύ μικρή για τροφοδοσία πλοίων αλλά και δεν είναι τεχνικά και οικονομικά δόκιμο να τροφοδοτείται από μεγάλα πλοία μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου. Το πιο πιθανό είναι να τροφοδοτείται από βυτιοφόρα οχήματα. Στη περίπτωση αυτή οι κίνδυνοι είναι πολύ μεγαλύτεροι από πιθανά ατυχήματα και οι εκπομπές μεθανίου που συμβαίνουν στις διαδικασίες φόρτισης πολύ μεγαλύτερες συνολικά. Οι κίνδυνοι είναι ακόμη μεγαλύτεροι όταν οι εγκατάσταση αλλά και η τροφοδοσία γίνεται σε μια έντονα σεισμογενή περιοχή όπως είναι η Πάτρα.

Σύμφωνα με τελευταία δημοσιεύματα έχει υπογραφεί σύμβαση της ΔΕΠΑ με την ΕΤΕπ για την κατασκευή πλοίου τροφοδοσίας Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου 3000 κ.μ. για ναυτιλιακή χρήση, επίσης αναφέρεται ότι οι νέες επενδύσεις για την κίνηση με Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο σε ένα πλοίο είναι πάρα πολύ μεγάλες και ανέρχονται σε άνω των 25% επιπλέον σε ένα συμβατικό πλοίο.

Τον Ιανουάριο του 2019, ο υπουργός του ΣΥΡΙΖΑ κ. Σταθάκης που συμμετείχε σε σύσκεψη ενημέρωσε για την πορεία υλοποίησης του δικτύου διανομής φυσικού αερίου και της αποθήκευσης σε υγροποιημένη μορφή στη Δυτική Ελλάδα. Τον Ιούλιο του 2019, με έγγραφο του το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας προς τον ΟΛΠ γνωμοδοτεί θετικά για την εγκατάσταση αυτή. Όμως συνιστά η ΜΠΕ να περιλαμβάνει την εξέταση εναλλακτικών λύσεων και Μελέτη ασφαλείας, σύμφωνα με την οδηγία 2012/18/ΕΕ (Seveso III), όπως αυτή ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με την Κ.Υ.Α. 172058/2016 (ΦΕΚ Β' 354) καθώς και μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων. Πλήρης μελέτη για την εγκατάσταση ΥΦΑ στην Πάτρα δεν έχει δοθεί ακόμη στη δημοσιότητα. Σε μια ολοκληρωμένη μελέτη πρέπει να παρουσιαστούν όλες οι λεπτομέρειες της εγκατάστασης και του τρόπου λειτουργίας.

Στις 5 Δεκέμβρη 2019 ο υπουργός ναυτιλίας της κυβέρνησης της ΝΔ συνεχίζοντας την πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ, επαναεπιβεβαίωσε τους σχεδιασμούς για την εγκατάσταση Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου στο λιμάνι ώστε να γίνει ανταγωνιστικό στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου.

Η ΔΕΔΑ προγραμματίζει, από το 2016, την κατασκευή δικτύων διανομής Φυσικού Αερίου στην Πάτρα, Πύργο και Αγρίνιο με βάση προμελέτη του ΤΕΕ ΔΕ και Αιτωλοακαρνανίας με τροφοδοσία από δεξαμενές Φυσικού Αερίου χωρητικότητας 160 ως 400 κ.μ. Για την Πάτρα οι δεξαμενές θα είναι 400 κ.μ.. Η ομάδα εργασίας στην προμελέτη πρότεινε και θέσεις εγκατάστασης των δεξαμενών θεωρώντας τις ως «εγκαταστάσεις αποθήκευσης μέσης όχλησης». Η προβλεπόμενη χρήση αφορά οικιακούς και επαγγελματικούς καταναλωτές καθώς και δημόσιες υπηρεσίες. Το δίκτυο 120 χλμ. στην Πάτρα θα εξυπηρετεί 2687 συνδέσεις με 2,5 νοικοκυριά ανά σύνδεση. Είναι σαφές ότι ο αριθμός των συνδέσεων είναι πάρα πολύ μικρός και επόμενα θα χρειαστεί η επέκταση του δικτύου και η εγκατάσταση επιπλέον δεξαμενών και εγκαταστάσεων αεριοποίησης, πράγμα που δείχνει τους περιορισμούς του εγχειρήματος και τα οξυμένα προβλήματα ασφαλείας που θα προκύψουν στο μέλλον.

Οι προτεινόμενες θέσεις χωροθέτησης των εγκαταστάσεων Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου στην Πάτρα είναι το Βιοτεχνικό Πάρκο Ρίου (σε απόσταση περίπου 500 μ. από το Πανεπιστήμιο), η περιοχή «επέκτασης Επιχειρηματικού Πάρκου Εξυγίανσης» (μεταξύ Βιοτεχνικού πάρκου και Δεμνικών), περιοχή παραπλεύρως Χάραδρου (1χλμ από το πανεπιστήμιο), και περιοχή παραπλεύρως εθνικής οδού Πατρών-Τριπόλεως. Από τις 4 προτεινόμενες θέσεις θα επιλεγούν τελικά δύο, μία βόρεια και μια νότια. Η απαιτούμενη έκταση για κάθε εγκατάσταση είναι 5 στρέμματα.

Οι δεξαμενές θα τροφοδοτούνται από βυτία μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου από την Ρεβυθούσα, όπου οι σχετικές εγκαταστάσεις αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2021. Τόσο οι δύο δεξαμενές που χωροθετούνται κοντά σε κατοικίες, εργασιακούς χώρους και το πανεπιστήμιο, όσο και η μεταφορά με βυτία προκαλούν τεράστιους κινδύνους καταστροφών και απώλειας ανθρώπινων ζωών, που κάνουν απαγορευτική την προτεινόμενη χρήση Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου. Για να καλυφθεί όλη η Πάτρα θα χρειαστούν μερικές δεκάδες δεξαμενές των 400 κ.μ. εγκατασπαρμένες γύρω από την Πάτρα και κυκλοφορία αμέτρητων βυτιοφόρων! Δεν χρειάζονται σχόλια! Ποιος αναλαμβάνει την ευθύνη της χωροθέτησης! **Φαίνεται καθαρά ότι η λύση αυτή υπονομεύει την διεκδίκηση της παροχής Φυσικού Αερίου στην πόλη μας και την Δυτική Ελλάδα μέσω αγωγού.**

Στη σύσκεψη που έγινε στην περιφέρεια το Δεκέμβριο του 2019 αλλά και από τις αλλαγές των σχεδιασμών της ΔΕΔΑ ότι δεν είναι στις άμεσες προτεραιότητες της το δίκτυο αυτό στη ΔΕ, πολύ πιθανό γιατί κρίνεται ασύμφορο αυτό ενισχύεται και από το γεγονός ότι πολλές πόλεις της νότιας Ελλάδας δεν εντάχθηκαν για χρηματοδότηση και κατασκευή δικτύων μεταξύ των οποίων και η Πάτρα. Επίσης στην μελέτη ανάπτυξης 2020-2029 της ΔΕΣΦΑ δεν προβλέπεται η κατασκευή αγωγού φυσικού αερίου για την Δυτική Ελλάδα.

Το σύμφωνο που προτάθηκε από την περιφέρεια είναι ένα είδος πίεσης ή ακόμα μια κίνηση να φορτώσουν τις ευθύνες για την καθυστέρηση ή την ματαίωση της εγκατάστασης στη Δημοτική Αρχή της Πάτρας. Το σύμφωνο είναι απαράδεκτο γιατί όπως αναφέρεται η ΔΕΔΑ ΑΕ θα είναι ο κύριος, νομέας και κάτοχος του έργου και ο Δήμος πρέπει να συμβάλει με προσφορά οικοπέδων και οικονομικά και τεχνικά σε ένα έργο μιας ιδιωτικής εταιρείας. Να πληρώσει ο λαός της Πάτρας και των δύο άλλων πόλεων για τα κέρδη των μετόχων και να ζει με τον κίνδυνο ενός καταστροφικού «ατυχήματος». Ζητούν από το Δήμο να εκφράσει την συμφωνία της «τοπικής κοινωνίας», που θα την ήθελαν για να παρουσιάσουν ότι όλα γίνονται με «κοινωνική συναίνεση» σε μια ταξική κοινωνία.

Δεν δεχόμαστε την προτεινόμενη από το ΤΕΕ κατασκευή του δικτύου και της εγκατάστασης των δεξαμενών Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου γιατί είναι πάρα πολύ περιορισμένος ο αριθμός των συνδέσεων, παρουσιάζει αυξημένους κινδύνους τόσο η εγκατάσταση και κυρίως η μεταφορά του με βυτία και εν τέλει

υπονομεύει την διεκδίκηση για την παροχή Φυσικού Αερίου μέσω αγωγού στην Πάτρα και την Δυτική Ελλάδα.

Αντιστεκόμαστε στην εγκατάσταση της μονάδας υγροποιημένου φυσικού αερίου εντός του νέου λιμανιού, δίπλα σε εργατογειτονίες, σχολεία και εργασιακούς χώρους. Η εγκατάσταση αυτή εξυπηρετεί αποκλειστικά το εφοπλιστικό κεφάλαιο και εκθέτει σε πολύ μεγάλο κίνδυνο τους κατοίκους και τους εργαζόμενους και τους επιβάτες των πλοίων. **Η ζωή, η υγεία και το περιβάλλον δεν μπορεί να θυσιαστούν για την κερδοφορία του εφοπλιστικού κεφαλαίου.**

Η Δημοτική Αρχή, θέτοντας ως προτεραιότητα τη ζωή των λαϊκών στρώματα και τις ανάγκες τους, διεκδικεί με συνέπεια όλα αυτά τα χρόνια να φτάσει το φυσικό αέριο με αγωγό στην πόλη μας για να τροφοδοτηθούν τα λαϊκά νοικοκυριά και οι μικρές επιχειρήσεις με ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος. Το αίτημα για φθηνό φυσικό αέριο, πετρέλαιο θέρμανσης και ηλεκτρική ενέργεια είναι επίκαιρο τη στιγμή που η ενεργειακή φτώχεια μαστίζει πάρα πολλά νοικοκυριά. Να κατασκευαστεί ο αγωγός παροχής Φυσικού Αερίου από Κόρινθο ώστε να φθάσει στην Πάτρα και τη ΔΕ με ασφάλεια και πολύ χαμηλότερο κόστος από το Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο. Να κατασκευαστούν δίκτυα με κρατική χρηματοδότηση για την παροχή Φυσικού Αερίου σε ολόκληρη την πόλη. Δωρεάν σύνδεση για όλους τους οικιακούς χρήστες, και μέτρα στήριξης των ανέργων και φτωχών νοικοκυριών για την εγκατάσταση του οικιακού εξοπλισμού.

- Θα ενημερώσουμε με κάθε πρόσφορο τρόπο τους συλλογικούς φορείς και τον λαό της Πάτρας για τους κινδύνους των εγκαταστάσεων υγροποιημένου φυσικού αερίου και θα διαμορφώσουμε από κοινού πλαίσιο διεκδικήσεων για την κατασκευή του αγωγού φυσικού αερίου και των δικτύων με κρατική χρηματοδότηση.
- Είμαστε σε εγρήγορση για να αντισταθούμε σε κάθε προσπάθεια εγκατάστασης δεξαμενών και συστημάτων Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου τόσο στο λιμάνι όσο και στο δήμο Πάτρας».

Το Σώμα, άκουσε επίσης τους επικεφαλής των δημοτικών παρατάξεων, τους λοιπούς ομιλητές – δημοτικούς συμβούλους και πραγματοποιήθηκε αναλυτική συζήτηση επί του θέματος.

Με τη διευκρίνιση ότι κατά τη συζήτηση του θέματος ήλθαν στη συνεδρίαση οι κ.κ. Σιαδήμας Βασίλειος, Μαγιάκης Γεώργιος, Μοίραλης Νικόλαος και Τριανταφυλλόπουλος Ναπολέων, ο κ. Ντρίνιας Θεόδωρος ήλθε στη συνεδρίαση αλλά αποχώρησε πριν την ολοκλήρωση συζήτησης του θέματος, ενώ αποχώρησε και ο κ. Τσιμπούκης Ιωάννης, κατετέθησαν 4 προτάσεις προς ψήφιση:

Α) Της Δημοτικής Αρχής, την οποία υπερψήφισαν οι κ.κ. οι κ.κ. Μελάς Παναγιώτης, Αθανασόπουλος Ανδρέας, Αναστασίου Μιχαήλ, Ασπράγκαθος Νικόλαος, Κατσακούλης Ευάγγελος, Κορδάς Χρήστος, Πετρόπουλος Παναγιώτης, Πλέσσας Διονύσιος, Σαμούρη - Βαγενά Ακριβή, Τογιοπούλου Αναστασία, Ασπρούλια Σοφία, Γιαννιτσοπούλου Ιουλία, Γκέστα Ειρήνη, Κουρή Ήρα - Ειρήνη, Μαγιάκης Γεώργιος, Μοδές Αθανάσιος, Νιάρου Μαρία, Πελεκούδας Δημήτριος, Τουλγαρίδης Θεόδωρος, Πατούχας Χρήστος και Βορίσης Διονύσιος **(σύνολο 21).**

Β) Της δημοτικής παράταξης «Πρωτεύουσα ξανά», όπως αυτή κατετέθη από τον επικεφαλής της κ. Αλεξόπουλο Γρηγόριο, ως κάτωθι:

« Η Πάτρα είναι στον ενεργειακό χάρτη από τις τελευταίες πόλεις στην Ελλάδα που δεν τροφοδοτεί τους πολίτες της με φυσικό αέριο, δηλαδή με φθηνή ενέργεια.

Δικαιούμαστε και απαιτούμε ως τρίτη πόλη της χώρας την έλευση του φυσικού αερίου άμεσα με αγωγό από την Κόρινθο.

Ο πολίτης της Πάτρας, οι βιοτέχνες μας, οι έμποροι και η ΒΠΠΕ στην οποία απασχολούνται χιλιάδες συμπολίτες μας δικαιούνται φθηνή ενέργεια φιλική στο περιβάλλον, όπως η υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα,

ώστε η διαβίωσή τους να είναι ανθρώπινη και έτσι ώστε να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα και οι θέσεις εργασίας.

Είμαστε υπέρ της κατασκευής του εσωτερικού δικτύου διανομής για την Πάτρα άμεσα, ζητάμε ενιαίο μέτωπο διεκδίκησης για τον αγωγό μεταφοράς από την Κόρινθο και η όποια τροφοδοσία επιλεγεί να γίνει στο μεσοδιάστημα να τηρεί τους αυστηρότερους όρους ασφάλειας για τον πολίτη.

Εννοείται ότι οι προτάσεις αυτές θα έρθουν για επικύρωση στο Δημοτικό μας Συμβούλιο.

Ο Δήμος της Πάτρας οφείλει να συμμετέχει στις συζητήσεις και στο τραπέζι λήψης αποφάσεων ώστε να διασφαλίσει τα παραπάνω.

Θέλουμε το φυσικό αέριο, ένα καύσιμο φιλικό στο περιβάλλον, φθινό, που θα συμβάλλει στην ανάκαμψη της χειμαζόμενης οικονομίας της πόλης μας, με τους όρους όμως που θα διασφαλίζουν την ασφάλεια και την ποιότητα της ζωής μας».

την οποία υπερψήφισαν οι κ.κ. Αλεξόπουλος Γρηγόριος, Σολωμού Κατερίνα, Δημακόπουλος Φώτιος, Μοίραλης Νικόλαος, Αθανασόπουλος Αθανάσιος, Τριανταφυλλόπουλος Ναπολέον και Τζανάκος Νικόλαος.

Γ) Της δημοτικής παράταξης «Ωρα Πατρών» όπως αυτή κατετέθη από τον επικεφαλής της κ. Ρώρο Γεώργιο, ως κάτωθι:

«Το θέμα της ιδιωτικοποίησης της ΔΕΔΑ είναι αρνητική εξέλιξη για την κοινωνία καθότι πιστεύουμε ότι η υγεία, παιδεία, ενέργεια πρέπει να παραμένουν υπό δημόσιο έλεγχο.

θα πρέπει να μπει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα έλευσης του φυσικού αερίου καθώς και η δέσμευση ότι το κόστος θα είναι το ίδιο με το κόστος και την τιμολογιακή πολιτική που ακολουθείται στην Αττική.

Ευθύνες όμως έχει Δημοτική αρχή του κυρίου Πελετίδη γιατί δεν έχει προβεί μέχρι τώρα, έξι χρόνια, σε καμία ενέργεια για την αντιμετώπιση της ενεργειακής φτώχειας, μπορούσε να έχει προχωρήσει σε σχεδιασμό ενεργειακής πολιτικής με εκμετάλλευση των θαλάσσιων ρευμάτων, αιολικής ενέργειας, τηλεθέρμανσης και άλλα όπως έχει γίνει σε αρκετές πόλεις στη χώρα.

Μπορούσε να παρέχει στην πόλη φθηνή ενέργεια σε Δημοτικά κτίρια, σχολεία, δημοτικό φωτισμό και σε φτωχά νοικοκυριά.

Φυσικά η μεταφορά φυσικού αερίου με αγωγό πρέπει να εξυπηρετεί οικιακές, επαγγελματικές ανάγκες και μπορεί να δώσει φθηνή ενέργεια στα νοικοκυριά και να αποτελέσει πηγή ανάπτυξης και προόδου της περιοχής.

Επίσης πρέπει να ληφθούν όλα εκείνα τα μέτρα προστασίας με σεβασμό του περιβάλλοντος και με κέντρο πάντα τον άνθρωπο.

Τέλος προτείνουμε η ΔΕΥΑΠ σε συνεργασία με τις ΔΕΥΑ των άλλων πόλεων να προχωρήσει σε δημιουργία φορέα έλευσης του αγωγού φυσικού αερίου ξεπερνώντας σχεδιασμούς που αποκλείουν τη Δυτική Ελλάδα και την πόλη.

Η πόλη να απαιτήσει και διεκδίκηση από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να φέρει το φυσικό αέριο να αναλάβει το κόστος και να μην αφήνει μόνιμα και εκδικητικά το Δυτικό άξονα και την Πάτρα εκτός ανάπτυξης».

την οποία υπερψήφισαν οι κ.κ. Ρώρος Γεώργιος και Γρηγόρης Ηλίας.

Δ) Της δημοτικής παράταξης «Πάτρα – Διεθνής Σύγχρονη Πόλη», όπως αυτή κατετέθη από τον επικεφαλής της κ. Αλέξανδρο Χρυσανθακόπουλο, ως κάτωθι:

«Είμαστε υπέρ του μνημονίου συνεργασίας με την Περιφέρεια για την εφαρμογή του προγράμματος Poseidon MedII.

Ζητάμε να έλθει στην Πάτρα και τη Δυτική Ελλάδα αγωγός φυσικού αερίου και ζητάμε εκπόνηση τεχνικής μελέτης από την ΔΕΠΑ – ΔΕΣΦΑ-ΔΕΔΑ.

Είμαστε υπέρ της κατασκευής του αγωγού east med που θα περνάει από την Λακκόπετρα – Μάυρη Μύτη».

την οποία υπερψήφισε ο κ. Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος.

Οι κ.κ. Παπαδημάτος Νικόλαος, Θεοδωρόπουλος Νικόλαος, Σβόλης Κων/νος, Σιαδήμας Βασίλειος, Ψωμάς Πέτρος, Δούρος Αθανάσιος, Στανίτσας Χαράλαμπος και Κουνάβης Αντώνιος δήλωσαν ότι ψηφίζουν «λευκό».

Κατόπιν των ανωτέρω, **το Σώμα:**

ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

Εγκρίνει την πρόταση επί του θέματος της Δημοτικής Αρχής, ως κάτωθι:

Το Δημοτικό Συμβούλιο με συνέπεια τα τελευταία χρόνια, απαιτεί από τις Κυβερνήσεις, την έλευση του φυσικού αερίου μέσω αγωγού, στην περιοχή μας.

Υποστηρίζουμε την παροχή του φυσικού αερίου στην πόλη μας και γενικότερα στη Δυτική Ελλάδα, με όρους που θα διασφαλίζουν την πρόσβαση της λαϊκής οικογένειας σε φθηνή ενέργεια, θα εγγυώνται την ασφάλεια των κατοίκων, αλλά και του φυσικού περιβάλλοντος.

Η πόλη μας και η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, στερούνται και θα συνεχίσουν να στερούνται το φυσικό αέριο, γιατί όλες διαδοχικά οι Κυβερνήσεις δεν θέλουν να κατασκευαστεί ο αγωγός, με βάση την γνωστή λογική του «κόστους – οφέλους».

Επιβεβαίωση των παραπάνω, είναι ότι αγωγός φυσικού αερίου κατασκευάστηκε μέχρι τους Αγίους Θεόδωρους Κορινθίας, επειδή ένας από τους πιο γνωστούς επιχειρηματικούς ομίλους σχεδιάζει πλωτό τερματικό σταθμό παραλαβής, προσωρινής αποθήκευσης και αεριοποίησης Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου, χωρητικότητας 135.000 - 180.000 κυβικών μέτρων, στη θαλάσσια περιοχή του Σαρωνικού Κόλπου στους Αγίους Θεοδώρους. Επίσης, αγωγός κατασκευάστηκε μέχρι την Μεγαλόπολη γιατί η ιδιωτικοποιημένη ΔΕΗ κατασκεύασε εργοστάσιο ηλεκτροπαραγωγής. Η ανάπτυξή τους, δεν είναι ούτε «δίκαιη» ούτε για «όλους», είναι για λίγους!

Το Σύμφωνο Συνεργασίας για την δημιουργία δικτύου διανομής φυσικού αερίου της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας όχι μόνο δεν δίνει λύση στην άρση της ενεργειακής φτώχειας, αλλά θέτει και σε κίνδυνο την ασφάλεια και την υγεία των κατοίκων, γιατί το Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο θα μεταφέρεται με βυτιοφόρα οχήματα, σε δρόμους με δύσκολες κυκλοφοριακές συνθήκες. Ταυτόχρονα, εγείρονται σοβαρά ζητήματα ασφάλειας για τις τέσσερις εκτάσεις που θα γίνουν οι εγκαταστάσεις, αφού είναι κοντά σε κατοικημένες περιοχές.

Το προτεινόμενο από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας σύμφωνο συνεργασίας, είναι απαράδεκτο γιατί όπως αναφέρεται η ΔΕΔΑ Α.Ε. θα είναι ο κύριος, νομέας και κάτοχος του έργου και ο Δήμος πρέπει να συμβάλει με δωρεάν παραχώρηση οικοπέδων, οικονομικά και τεχνικά σε ένα έργο μιας ιδιωτικής εταιρείας. Να πληρώσει ο λαός της Πάτρας και των δύο άλλων πόλεων για τα κέρδη των μετόχων και να ζει με τον κίνδυνο ενός καταστροφικού «ατυχήματος».

- ✓ Αντιστεκόμαστε στην εγκατάσταση της μονάδας υγροποιημένου φυσικού αερίου εντός του νέου λιμανιού, δίπλα σε εργατογειτονιές, σχολεία και εργασιακούς χώρους.
- ✓ Είμαστε σε εγρήγορση για να αντισταθούμε σε κάθε προσπάθεια εγκατάστασης δεξαμενών και συστημάτων Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου τόσο στο λιμάνι όσο και στο Δήμο Πατρέων.

- ✓ Θα ενημερώσουμε με κάθε πρόσφορο τρόπο τους συλλογικούς φορείς και τον λαό της Πάτρας για τους κινδύνους των εγκαταστάσεων υδροποιημένου φυσικού αερίου και θα διαμορφώσουμε από κοινού πλαίσιο διεκδικήσεων για την κατασκευή του αγωγού φυσικού αερίου και των δικτύων με κρατική χρηματοδότηση.

Ο Πρόεδρος

Ο Γραμματέων

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ