

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

14 ΔΕΚ. 2011

Χαριλάου Τρικούπη 182

Αθήνα **14/12/2011**

101 78 Αθήνα , τηλ. 64 67 912

Αρ. Πρωτ **3325**

Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Τμήμα **Ερωτήσεων**

ΘΕΜΑ: Αεροδρόμιο Ανδραβίδας

ΣΧΕΤ.: Η Ερώτηση 2459/7.12.2011 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κ. Γιώργος Κοντογιάννης

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ. Γιώργο Κοντογιάννη

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή ότι για το ίδιο θέμα είχαμε τη δυνατότητα να ενημερώσουμε τη Βουλή στις 8/12/2011 κατά τη συζήτηση της αρ. 244/5.12.2011 Επίκαιρης Ερώτησης από τα πρακτικά της οποίας ο κ. Βουλευτής μπορεί να έχει πληρέστερη ενημέρωση.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

Συνημμένα
Πρακτικά

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ
Ακρίβες αντίγραφο
Ε. Σταμπούλου



✓

Συνεχίζουμε με την πρώτη επίκαιρη ερώτηση του πρώτου κύκλου η οποία είναι η με αριθμό 244/5-12-2011 του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Παναγιώτη Δημητρουλόπουλου προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με τη δημοπράτηση του έργου κατασκευής του αεροδρομίου της Ανδραβίδας.

Ο κ. Ιωάννης Μαγκριώτης θα απαντήσει, αφού ακούσουμε το Βουλευτή κ. Δημητρουλόπουλο να μας αναπτύσσει σε δύο λεπτά την επίκαιρη ερώτησή του.

Το λόγο έχει ο κ. Δημητρουλόπουλος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η επίκαιρη ερώτηση που έχω καταθέσει, είναι φανερό ότι αφορά το Νομό Ηλείας, τον τρίτο νομό όσον αφορά την αγροτική έκταση –είναι ο τρίτος αγροτικός χώρος της Ελλάδας- με μεγάλη συμμετοχή στο εθνικό παραγόμενο αγροτικό προϊόν και με δυνατότητες βεβαίως ακόμη μεγαλύτερες. Η ερώτηση αφορά ένα νομό με τουριστικές υποδομές αυτήν τη στιγμή σημαντικές και με δυνατότητες ακόμη μεγαλύτερες σε ό,τι έχει να κάνει με τον τουρισμό. Θα πρέπει να σας πω παραδείγματος χάριν ότι ο ΕΟΤ έχει σημαντική και μεγάλη ιδιοκτησία στο Νομό Ηλείας, η αξιοποίηση της οποίας θα φέρει σημαντικά θετικά αποτελέσματα στο εθνικό προϊόν της χώρας μας.

Θα πρέπει να τονίσω ότι στην Ηλεία ένας πολύ σημαντικός χώρος είναι το λιμάνι του Κατακώλου. Είναι το πρώτο λιμάνι αυτήν τη στιγμή στη χώρα που

δέχεται τους περισσότερους τουρίστες από την κρουαζιέρα. Το λιμάνι του Πειραιά έρχεται δεύτερο.

Έχει, λοιπόν, όλα αυτά τα πλεονεκτήματα αυτός ο τόπος, αλλά πάνω απ' όλα, στην Ηλεία βρίσκεται η Ολυμπία, ο χώρος δηλαδή, που είναι ο πλέον γνωστός στον κόσμο.

Αυτός ο νομός είναι φανερό ότι απαιτεί βασικά έργα υποδομών, για να μπορέσει να αξιοποιήσει τα μέγιστα, τις αναπτυξιακές του δυνατότητες.

Το ζητούμενο βεβαίως, κύριε Υπουργέ, δεν είναι να σας πείσω σήμερα για την αναγκαιότητα κατασκευής αυτού του έργου. Δεν έκανα αυτήν την επίκαιρη ερώτηση, για να σας πείσω για την αναγκαιότητα αυτού του έργου. Κατέθεσα αυτήν την ερώτηση, για να δείξω απλώς, ότι είναι φανερό πλέον το παιχνίδι που παίζεται στο Νομό Ηλείας με το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας και όχι μόνο. Και βέβαια αυτό που λέω κυρίως, δεν αφορά εσάς, διότι γνωρίζω και τις θέσεις σας και τις ενέργειές σας και τις στάσεις σας απέναντι σ' αυτό το έργο που έχει φθάσει σήμερα να είναι έτοιμο να δημοπρατηθεί. Αλλά, επαναλαμβάνω, κατέθεσα αυτήν την ερώτηση για να δείξω πλέον το χοντρό παιχνίδι που παίζεται με το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας. Είναι πάρα πολλές οι συμπτώσεις, για να φαίνονται πλέον τυχαία κάποια γεγονότα. Έχει ανακοινωθεί απ' όλους τους Πρωθυπουργούς της τελευταίας δεκαετίας. Έχει αναγγελθεί δηλαδή, η δημοπράτησή του απ' όλους τους Υπουργούς Μεταφορών της τελευταίας δεκαετίας. Έχουν δοθεί πολλές

απαντήσεις σε διάφορα ερωτήματα. Το σπουδαιότερο, όμως, είναι ότι το έργο είναι ώριμο. Είναι έτοιμα τα τεύχη δημοπράτησης. Δηλαδή θα μπορούσε να είχε δημοπρατηθεί πριν δύο μήνες, πριν ένα μήνα. Και όμως αυτό το έργο παραμένει στις καλένδες του Υπουργείου.

Η εφευρετικότητα και της γραφειοκρατίας αλλά και των πολιτικών ηγεσιών είναι τεράστια στο να δικαιολογεί την καθυστέρηση της δημοπράτησης. Το τελευταίο το οποίο λέγεται είναι ότι αυτό το έργο, επειδή έχει προϋπολογισμό πάνω από 50 εκατομμύρια ευρώ, θεωρείται ένα μεγάλο έργο και άρα χρειάζεται μια μελέτη κόστους οφέλους προκειμένου να ενταχθεί στο ΕΣΠΑ. Δεν είναι έτσι. Θα εξηγήσω στη δευτερολογία μου για ποιον ακριβώς λόγο δεν στέκει αυτή η τελευταία εφεύρεση γραφειοκρατίας στο Υπουργείο Μεταφορών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτσης Αποστολάτος): Είστε κατανοητός, κύριε Δημητρουλόπουλε.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ιωάννης Μαγκριώτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έχει δίκιο ο κύριος συνάδελφος. Ο Νομός Ηλείας και η ευρύτερη περιοχή έχει ανάγκη το αεροδρόμιο για όλους τους αναπτυξιακούς και κοινωνικούς λόγους, που παρουσίασε και τους οποίους έχουν παρουσιάσει όλοι οι συνάδελφοι τόσο

του ΠΑΣΟΚ όσο και όλων των κομμάτων, καθώς και οι φορείς της Ηλείας και της ευρύτερης περιοχής.

Η αναγκαιότητα του έργου δεν μπορεί να αμφισβητηθεί από κανέναν. Γι' αυτό και διαχρονικά, η πολιτεία σχεδίασε και εργάστηκε για τη μετατροπή του στρατιωτικού αεροδρομίου σε πολιτικό αεροδρόμιο.

Είναι γεγονός, όμως, ότι οι ρυθμοί του σχεδιασμού και της υλοποίησης του προγραμματισμού είναι αργοί. Είναι γεγονός ότι εμπλέκονται πάρα πολλές υπηρεσίες πολλών Υπουργείων και η δραστηριότητά του αφορά περισσότερες υπηρεσίες και γι' αυτό πολλές φορές υπήρχαν και διαφορετικές εκτιμήσεις και διαφορετικές απόψεις και καθυστερούσε το έργο.

Είναι γεγονός ακόμα ότι χρειάστηκαν πρόσθετες περιβαλλοντικές μελέτες. Ενσωματώθηκε ο νέος κανονισμός ΚΕΝΑΚ για τη βιοκλιματική αναβάθμιση, για να είναι ένα σύγχρονο ασφαλές και βιοκλιματικό αεροδρόμιο, όπως πρέπει να είναι και όπως πλέον οι νέοι κανονισμοί επιβάλλουν.

Θέλω να σας πω ότι από την πλευρά του Υπουργείου αποτελεί προτεραιότητα και εμμένει στο σχεδιασμό και την πρόθεσή του για τη λειτουργία του αεροδρομίου της Ανδραβίδας και ως πολιτικού αεροδρομίου, γιατί ακριβώς θα συμβάλλει στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής με βάση και τις επιλογές και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που έχει η περιοχή.

Θα πρέπει να αναφέρω και εγώ ότι θα χρηματοδοτηθεί από δυο διαφορετικούς φορείς τόσο από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, από το ΠΕΠ, που στο συγκεκριμένο υποπρόγραμμα είναι ενταγμένο, όσο και από το κεντρικό Υπουργείο και τη διαχειριστική αρχή μεταφορών.

Θέλω όμως να τονίσω ότι το αεροδρόμιο αυτό θα συνεχίσει να είναι και στρατιωτικό αεροδρόμιο, όπως είναι οι σχεδιασμοί του ΓΕΑ και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας. Πρέπει να συνδυαστούν οι δύο δραστηριότητες. Γι' αυτό χρειάζεται η συναπόφαση. Θέλω να σας πω ότι πράγματι, επειδή αθροιστικά οι υποδομές που πρέπει να αναπτυχθούν ξεπερνούν τα 50 εκατομμύρια, με βάση τον κανονισμό του ΕΣΠΑ, θα πρέπει να συνοδεύει το έργο η μελέτη κόστους-οφέλους, η οποία θα αξιολογηθεί και θα εγκριθεί από τις εθνικές αρχές αλλά και από τις κοινοτικές. Αυτό προβλέπει ο κανονισμός σ' αυτές τις περιπτώσεις. Το έχουμε και σε άλλα έργα. Αυτό επιφέρει πρόσθετη επιβάρυνση και πρόσθετο χρόνο.

Δεν έχει ακόμα ανατεθεί και δεν έχει υπάρξει αυτή η μελέτη. Βρισκόμαστε στην τελική φάση και περιμένουμε από το ΓΕΑ που σε συνεργασία με την ΥΠΑ έχουν αναλάβει την εκπόνηση της μελέτης για το διάδρομο και την αναβάθμισή του. Στη συνέχεια θα ανατεθεί η μελέτη κόστους-οφέλους.

Συνεχίζω και τονίζω, συμφωνώντας με όλα αυτά που αναπτύξατε, ότι υπάρχει ανάγκη για τη λειτουργία και ως πολιτικού αεροδρομίου του αεροδρομίου

της Ανδραβίδας. Είναι στο σχεδιασμό και την πρόθεση του Υπουργείου. Και γι' αυτό ακριβώς, ιδιαίτερα με την υπηρεσία κατασκευής Αεροδρομίου, την ΕΥΔΕ Νοτίου Ελλάδος, έχει προχωρήσει σε όλες τις αναγκαίες πρωτοβουλίες, για να ολοκληρώσει τις διαδικασίες και να δημοπρατηθεί το έργο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Δημητρουλόπουλε, Βουλευτή του ΠΑΣΟΚ, έχετε το λόγο για τρία λεπτά.

Την ανάγκη δεν χρειάζεται να μας την αναφέρετε ξανά. Την ξέρουμε όλοι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βεβαίως και δε θα αναφερθώ πλέον στην αναγκαιότητα, παρά μόνο στο τελευταίο σημείο της εφευρετικότητας, όπως είπα, της γραφειοκρατίας. Την ανακοίνωσε και ο Υπουργός πριν.

Θα πρέπει να τονίσω βέβαια, για άλλη μια φορά, ότι ο κ. Μαγκριώτης δεν είχε την αρμοδιότητα πριν λίγο καιρό. Δεν ξέρω αν την έχει τώρα. Ως εκ τούτου λοιπόν, ξαναλέω ότι ό,τι θα πω από εδώ και πέρα δεν τον αφορούν.

Δεν έχει να κάνει με μεγάλο έργο αυτή η υπόθεση. Και βεβαίως το γεγονός ότι το Υπουργείο οδηγείται σε μελέτη κόστους-οφέλους, σημαίνει ότι το έργο πάει

στις καλένδες. Είναι γνωστό πόσα είναι τα χρήματα του Υπουργείου για τα αεροδρόμια όλης της χώρας. Τελειώνουν πια.

Δεν θα δεχθώ αυτό που είπε ο Υπουργός ότι, δηλαδή, οι ρυθμοί είναι αργοί στις δημόσιες υπηρεσίες, όσον αφορά την προετοιμασία και την ωριμότητα ενός έργου και ότι ο συντονισμός των πολλών εμπλεκόμενων υπηρεσιών δυσκολεύει ακόμα περισσότερο τα πράγματα. Θα θυμίσω στον Υπουργό ότι πριν λίγο καιρό, με ταχύτητα φωτός και με τεράστιους ρυθμούς, ετοιμάστηκε αεροδρόμιο σε νησί της Ελλάδας. Μιλάω για το αεροδρόμιο της Πάρου. Πώς εκεί είχε τη δυνατότητα η διοίκηση να ωριμάσει ένα έργο και για όλα τα άλλα θέματα να κινείται με αργούς ρυθμούς; Να γίνουν και άλλα αεροδρόμια. Δεν λέω ότι δεν θα πρέπει να γίνουν.

Δεν είναι απαραίτητο να γίνει το έργο που το ΓΕΑ, το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, ζητάει. Η λειτουργία του στρατιωτικού αεροδρομίου της Ανδραβίδας και ως πολιτικού, απαιτεί μόνο ένα έργο, δηλαδή την κατασκευή του κτηρίου προκειμένου να λειτουργήσει και ως πολιτικό.

Ενώ όμως ποτέ το ΓΕΑ, δηλαδή το Άμυνας, δεν έθετε θέμα λειτουργίας διαδρόμου, ξαφνικά, όταν έγινε η μελέτη για το κτήριο και το έργο ήταν έτοιμο να δημοπρατηθεί, έρχεται το Υπουργείο Άμυνας και λέει «ξέρετε, πρέπει να ανακατασκευαστεί και ο διάδρομος, για να μπορεί το αεροδρόμιο να λειτουργήσει και ως πολιτικό».

Θα σας πω μόνο ένα τεχνικό στοιχείο για να καταλάβετε την κοροϊδία –λέω εγώ- του θέματος. Κοιτάξτε να δείτε: Οι διάδρομοι στα αεροδρόμια έχουν έναν αριθμό που προσδιορίζει την αντοχή τους, δηλαδή αν μπορεί να δεχθεί ένα αεροπλάνο για να προσγειωθεί ή όχι. Το LSN λοιπόν –αυτή είναι η μονάδα, έτσι λέγεται η αντοχή των διαδρόμων- του αεροδρομίου της Ανδραβίδας είναι ογδόντα, όταν του διπλανού αεροδρομίου του Αράξου είναι εξήντα στον ένα διάδρομο και σαράντα πέντε στον άλλο. Για να προσγειωθεί ένα Boeing 747 απαιτεί διάδρομο πενήντα LSN. Ένα Airbus A300 απαιτεί LSN σαράντα πέντε. Η αντοχή του αεροδρομίου της Ανδραβίδας είναι ογδόντα, που σημαίνει ότι μπορεί να δεχθεί όλα τα μεγάλα αεροπλάνα που προσγειώνονται αυτήν τη στιγμή, σ' όλα τα αεροδρόμια του κόσμου. Δεν καταλαβαίνω, λοιπόν, γιατί απαιτείται και η κατασκευή ενός διαδρόμου επιπλέον, για να προσγειώνονται τα αεροπλάνα. Φτάνει αυτός που υπάρχει, φτάνει η πίστα ελιγμών που υπάρχει. Είναι πρωτοφανές αυτό που συμβαίνει με την Ανδραβίδα. Κάθε φορά που ωριμάζει το έργο, που είναι έτοιμο να δημοπρατηθεί, βρίσκεται ένα κώλυμα, δημιουργείται ένα πρόβλημα.

Το τελευταίο λοιπόν πρόβλημα που εφευρέθηκε από τη γραφειοκρατία, είναι η ωριμότητα, δηλαδή, επειδή το έργο είναι πάνω από 50 εκατομμύρια, πρέπει να γίνει μελέτη του κόστους οφέλους. Δεν είναι πάνω από 50 εκατομμύρια το έργο. Είναι 30 εκατομμύρια, τα 20 από τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο ΠΕΠ

δυτικής Ελλάδας, άρα τα διαχειρίζεται η διαχειριστική αρχή της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

Πώς αθροίζετε δύο έργα, κύριε Υπουργέ, το ένα το οποίο είναι εγγεγραμμένο και το διαχειρίζεται η διαχειριστική αρχή της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας μ' ένα άλλο υποέργο –μιλώ για το διάδρομο που ισχυρίζομαι ότι δεν χρειάζεται- το οποίο έχει να κάνει με τη διαχειριστική αρχή του Υπουργείου Μεταφορών; Είναι δύο υποέργα και τα αθροίζετε σε ένα, για να τα κάνετε μεγάλο έργο, δηλαδή πάνω από 50 εκατομμύρια για να πείτε ότι είναι μεγάλο, άρα να πάμε σε μελέτη κόστους οφέλους, άρα να μη γίνει ποτέ, γιατί δεν θα υπάρχουν τα λεφτά στο Υπουργείο μετά από ένα μήνα.

Κύριε Υπουργέ, την ώρα που η χώρα περνάει μία σημαντική κρίση, την ώρα που όλοι μιλάμε για ανάπτυξη και για αύξηση του εθνικού προϊόντος, την ώρα που το ΕΣΠΑ απαιτεί μεγάλους ρυθμούς για την απορροφητικότητά του, έχουμε ένα έργο στην Ηλεία, το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας, το οποίο είναι έτοιμο να δημοπρατηθεί, έχει μεγάλες δυνατότητες να προσφέρει στην τοπική και εθνική ανάπτυξη και το Υπουργείο δεν κάνει αυτό το έργο.

Κύριε Μαγκριώτη, δεν απευθύνομαι σε σας. Κυριολεκτώ. Γνωρίζω τη μεγάλη συμβολή σας και τη συμμετοχή σας στη διαδικασία ωρίμανσης αυτού του έργου για να φτάσει μέχρι εδώ και βρίσκομαι πραγματικά σε δύσκολη θέση που λέω αυτά τα λόγια έχοντας εσάς απέναντι. Επειδή ακριβώς έχω απέναντι εσάς, θα

πρέπει να σας πω ότι τα περισσότερα απ' αυτά που σκεφτόμουν να πω, δεν τα είπα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Δημητρουλόπουλο.

Το λόγο έχει ο Υπουργός κ. Ιωάννης Μαγκριώτης για να δευτερολογήσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ τον αγαπητό συνάδελφο για τις επισημάνσεις του. Θα επαναλάβω ότι στο σχεδιασμό και στον προγραμματισμό του Υπουργείου διαχρονικά, είναι η λειτουργία του αεροδρομίου της Ανδραβίδας και ως πολιτικού αεροδρομίου. Όταν είπα για αργούς ρυθμούς, εννοούσα γενικότερα, όχι μόνο τις υπηρεσίες, αλλά γενικότερα και στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση και αναφερόμουν βεβαίως, διαχρονικά και στις πολιτικές ηγεσίες από τα πρώτα χρόνια που οι τοπικοί φορείς εμπνεύστηκαν και πρότειναν το αεροδρόμιο, μέχρι τη σημερινή μέρα που συζητάμε. Όταν ένα αεροδρόμιο είναι στρατιωτικό και μετατρέπεται και σε πολιτικό και μάλιστα με την ξεχωριστή σημασία που έχει ως στρατιωτικό αεροδρόμιο, αντιλαμβάνεστε ότι είναι πιο σύνθετα τα πράγματα. Αυτό πρέπει να το έχουμε υπ' όψιν.

Αυτό βέβαια δεν αναιρεί το στόχο το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας να λειτουργήσει και ως πολιτικό αεροδρόμιο, ένα σύγχρονο πολιτικό αεροδρόμιο, γιατί έτσι πρέπει να είναι και δεν μπορεί να είναι διαφορετικά, αφού τόσο οι εθνικοί κανονισμοί όσο και οι κοινοτικοί είναι πολύ συγκεκριμένοι. Έχει κριθεί απ' όλες τις υπηρεσίες ότι πρέπει να υπάρξει και η αναβάθμιση του διαδρόμου.

Εγώ θα συμφωνήσω με τον αγαπητό συνάδελφο ότι θα πρέπει να εξαντληθούν όλα τα περιθώρια συνεννόησης των συναρμόδιων Υπουργείων και εννοώ εδώ το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, ούτως ώστε να ξεπεραστούν τα προβλήματα και τα εμπόδια στα οποία αναφερθήκατε, ανεξάρτητα τώρα ποιος στο Υπουργείο κατά καιρούς έχει την αρμοδιότητα. Γνωρίζετε ότι παλιότερα είχαμε κάνει πολλές συναντήσεις και συσκέψεις και με τα συναρμόδια Υπουργεία, όλοι οι συνάδελφοι απ' όλα τα κόμματα από το νομό. Δίπλα μου είναι και ο κ. Κουτσούκος, ο οποίος και αυτός από τη δική του πλευρά, Βουλευτής εκείνη την εποχή, συμμετείχε και όλοι σας βεβαίως και οι φορείς και οι παράγοντες της περιοχής, γιατί θεωρείτε -και ορθώς θεωρείτε- ότι είναι πολύ σημαντική αναπτυξιακή υποδομή.

Εγώ αυτό που μπορώ να πω και σήμερα είναι ότι τις επόμενες ημέρες, επειδή με βάση τη νέα κατανομή αρμοδιοτήτων θα έχω και πάλι την αρμοδιότητα του αεροδρομίου νοτίου Ελλάδας, θα προχωρήσω σε μία σύσκεψη με όλους τους

συναδέλφους του Νομού Ηλείας, την περιφέρεια, τους φορείς της περιοχής, αλλά και τις υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας, τη διαχειριστική αρχή μεταφορών και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, για να μπορέσουμε να καταλήξουμε όλοι μαζί, γιατί πρέπει να συμφωνήσουν όλα τα Υπουργεία -το καταλαβαίνετε αυτό, στρατιωτικός είναι ο χώρος και χωρίς τη συμφωνία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και ειδικά του ΓΕΑ, δεν μπορεί να προχωρήσει το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων- στην καλύτερη και ταχύτερη λύση. Πιστεύω ότι αυτή υπάρχει.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτσης Αποστολάτος): Σας ευχαριστούμε κι εμείς πάρα πολύ. Αν τους βάλετε και τη σημείωση ότι είναι «entre ville» φραγκοκρατία και όλα αυτά που δεν λέμε καμμία φορά και βάζουν τη μηχανή μπροστά, της επιχορήγησης του ΕΣΠΑ, θα γίνει κάτι, γιατί είναι το μεγαλύτερο της δυτικής Ελλάδας, είναι η πύλη για αερολιμένα στην Ευρώπη μας.