

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

### ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΘ'

Τετάρτη 2 Φεβρουαρίου 2011 (Απόγευμα)

#### ΘΕΜΑΤΑ

##### Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 2ο Γυμνάσιο Τρικάλων, σελ. 4737
2. Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας υπέβαλε στον Πρόεδρο της Βουλής Έκθεση, σχετικά με το ζήτημα των Εθνικών Κληροδοτημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 43Α, παρ. 5 του Κανονισμού της Βουλής, σελ. 4742
3. Αναφορά σε θέματα με αφορμή την υπόθεση της Εξεταστικής Επιτροπής, σελ. 4748, 4749, 4750, 4751
4. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 4749, 4750
5. Αναφορά στα θέματα των αστικών συγκοινωνιών και των διοδίων, σελ. 4750, 4751, 4762, 4764, 4765, 4766, 4767
6. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 4766

##### Β. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: "Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις", σελ. 4737
2. Κατάθεση Εκθέσεων Διαρκών Επιτροπών:  
Η Διαρκής Επιτροπή Μορφωτικών Υποθέσεων καταθέτει τις Εκθέσεις της στα σχέδια νόμου του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού:
  - i. "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Τσεχικής Δημοκρατίας για συνεργασία στον τομέα του τουρισμού", σελ. 4742
  - ii. "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ του Ομοσπονδιακού Συμβουλίου της Ελβετικής Συνομοσπονδίας και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας περί εισαγωγής, διαμετακόμισης και επαναπατρισμού πολιτιστικών αγαθών", σελ. 4742
  - iii. "Κύρωση του Μνημονίου Συνεργασίας (Μ.Ο.Υ.) μεταξύ του Υπουργείου Πολιτισμού της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Κρατικού Φορέα Διαχείρισης της Πολιτιστικής Κληρονομιάς της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, σχετικά με συνεργασία για την πρόληψη της κλοπής, της παράνομης ανασκαφής, εισαγωγής και εξαγωγής πολιτιστικών αγαθών", σελ. 4742

#### ΟΜΙΛΗΤΕΣ

##### Α. Επί της αναφοράς σε θέματα με αφορμή την υπόθεση της Εξεταστικής Επιτροπής:

ΑΡΓΥΡΗΣ Ε. ,	σελ. 4750
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ. ,	σελ. 4751
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α. ,	σελ. 4749, 4750
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. ,	σελ. 4748, 4750
ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ Σ. ,	σελ. 4750, 4751

##### Β. Επί προσωπικού θέματος:

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α. ,	σελ. 4749, 4750
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. ,	σελ. 4750

##### Γ. Επί της αναφοράς στα θέματα των αστικών συγκοινωνιών και των διοδίων:

ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ Ι. ,	σελ. 4767
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. ,	σελ. 4762, 4766
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. ,	σελ. 4767
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. ,	σελ. 4766
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ. ,	σελ. 4766
ΡΕΠΠΑΣ Δ. ,	σελ. 4764, 4765, 4767
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α. ,	σελ. 4765
ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ Σ. ,	σελ. 4750, 4751

##### Δ. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. ,	σελ. 4766
ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ Β. ,	σελ. 4766
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ. ,	σελ. 4766

##### Ε. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ Ι. ,	σελ. 4740
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ Σ. ,	σελ. 4758
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ. ,	σελ. 4751
ΕΜΙΝΙΔΗΣ Σ. ,	σελ. 4753
ΚΑΝΤΕΡΕΣ Ν. ,	σελ. 4752
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. ,	σελ. 4762
ΜΑΡΚΑΚΗΣ Π. ,	σελ. 4745
ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ Κ. ,	σελ. 4753, 4754
ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ Β. ,	σελ. 4744
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. ,	σελ. 4747
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. ,	σελ. 4742, 4766
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ. ,	σελ. 4760, 4761
ΡΕΠΠΑΣ Δ. ,	σελ. 4737, 4756, 4763, 4765, 4767
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α. ,	σελ. 4761, 4765
ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ Ε. ,	σελ. 4755
ΤΖΗΚΑΛΑΓΙΑΣ Ζ. ,	σελ. 4755
ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ Σ. ,	σελ. 4750, 4751

# Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΓ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΘ'

Τετάρτη 2 Φεβρουαρίου 2011 (Απόγευμα)

Αθήνα, σήμερα στις 2 Φεβρουαρίου 2011, ημέρα Τετάρτη και ώρα 18.06' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Ζ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΚΟΥΡΑΚΗ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων στη συνεδρίασή της στις 27-1-2011 αποφάσισε τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής. Στην αυριανή συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα του νομοσχεδίου ως μία ενότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής σαράντα μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί από το 2ο Γυμνάσιο Τρικάλων.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει επιστολή της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας που ορίζει ως ειδικό αγορητή για τη σημερινή συνεδρίαση τη Βουλευτή κ. Νικολαΐδου Βέρα. Ομοίως, υπάρχει επιστολή του Γενικού Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Μαυρουδή Βορίδη, που ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή κ. Μαρκάκη Παύλο. Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξης Τσίπρας ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή κ. Δημήτριο Παπαδημούλη.

Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Δημήτριος Ρέππας για ορισμένες νομοτεχνικές βελτιώσεις.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έχω καταθέσει στην Υπηρεσία σας ορισμένες νομοτεχνικές βελτιώσεις στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο. Παρακαλώ να διανεμηθούν και να ληφθούν υπ' όψιν από τους συναδέλφους, ώστε να καλύψουμε παραλείψεις που έγιναν κατά τη συζήτηση στην αρμόδια επιτροπή κι έτσι να έχουμε υπ' όψιν μας άρτιο το νομοσχέδιο, καθώς ξεκινάει η συζήτησή μας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Δημήτριος Ρέππας καταθέτει τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις στο νομοσχέδιο, οι οποίες έχουν ως εξής:





**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης):** Παρακαλώ να διανεμηθούν στους Βουλευτές.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Ιωάννης Αμοιρίδης.

Κύριε Αμοιρίδη, έχετε το λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, αγαπητέ κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η αεροναυτιλία είναι ένας βασικός μοχλός ανάπτυξης των οικονομιών όλων των χωρών. Για την Ελλάδα, βέβαια, όταν συζητάμε για σαράντα αεροδρόμια, καταλαβαίνετε ότι αυτός ο μοχλός ανάπτυξης είναι ακόμη πιο ουσιαστικός.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, της αεροναυτιλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η Ευρωπαϊκή Ένωση παρατήρησε καθυστερήσεις στις αεροπορικές κατευθύνσεις κι έτσι δημιούργησε ένα πλαίσιο κι έναν κανονισμό, βάσει του οποίου μειώνεται το κόστος και εξυπηρετούνται πολύ πιο εύκολα οι πολίτες.

Διαπίστωσε, λοιπόν, ότι όταν ταξιδεύεις με το αεροπλάνο και αντί να ακολουθήσει ευθεία γραμμή, ακολουθεί μία τεθλασμένη γραμμή λόγω της υπάρχουσας κατάστασης, τότε και επιβαρύνεται όσον αφορά τα καύσιμα, αλλά παράλληλα και ο χρόνος αυξάνεται για να εξυπηρετηθούν οι πολίτες.

Αξιολόγησε, λοιπόν, το 2000 ότι αυτό το κόστος είναι από 1,3 δισ. μέχρι 2 δισεκατομμύρια ευρώ το χρόνο. Έφτιαξε, λοιπόν, τέσσερις κανονισμούς του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού: Ο ένας αφορά τη χάραξη του πλαισίου, ο άλλος κανονισμός αφορά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ο άλλος την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου και ο τέταρτος κανονισμός αφορά τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου.

Όλοι οι κανονισμοί αυτοί δημιουργούν και υποχρεώσεις σε όλες τις χώρες. Έτσι δημιουργήσαν και υποχρέωση στη χώρα μας με τη σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να προσπαθήσει σε ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα, σε συνεργασία με τη διοίκηση της ΥΠΑ, να κλείσει τις εκκρεμότητες πολλών ετών, εκκρεμότητες βάσει των οποίων είχε παραπεμφθεί η Ελλάδα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και της είχαν επιβληθεί κατ' αρχάς πρόστιμα.

Έτσι, με το π.δ. 19/2010 ενσωμάτωσε την ευρωπαϊκή οδηγία για τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και αποσόβησε την παραπομπή της χώρας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, πείθοντας την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι έβαλε και συνεχίζει να βάζει όλα εκείνα τα απαραίτητα μέτρα, ώστε να εναρμονιστούν οι υπηρεσίες της χώρας όσον αφορά την αεροναυτιλία με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Ακόμα, εκδόθηκε το προεδρικό διάταγμα του κανονισμού λειτουργίας της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας. Έτσι κάναμε εποπτική αρχή και φορέα που έλειπε από τη χώρα.

Τον έκτο μήνα του 2010 έγινε η αρχική πιστοποίηση της ΥΠΑ από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας για διάρκεια ενός έτους. Έτσι, με το σημερινό νομοσχέδιο μονιμοποιούμε αυτή τη διάρκεια, αφού πλέον εναρμονίστηκε η χώρα μας σύμφωνα με τους κανονισμούς και με την οδηγία. Και είναι και ο λόγος που σήμερα αυτό το νομοσχέδιο δίνει τη δυνατότητα να γίνουν εκείνες οι αλλαγές στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ώστε να υπάρχει ένας διαχωρισμός των κανονιστικών λειτουργιών της ΥΠΑ από τις διαχειριστικές λειτουργίες της. Όλα αυτά ξεκίνησαν από μελέτη τον Οκτώβριο του 2009.

Βάσει, λοιπόν, του νομοσχεδίου και των αλλαγών αυτών, συντελούμε στην προσπάθειά μας να αναβαθμίσουμε και να αναδιοργανώσουμε τις υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας και την ανάγκη για την αναδιάρθρωση της ΥΠΑ, πράγμα το οποίο υπαγορεύεται από τις διεθνείς πρακτικές και τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς περί Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, που αποσκοπούν στη βελτίωση των επιδόσεων και τη βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας.

Με τη σημερινή της δομή η ΥΠΑ ασκεί κανονιστικό και εποπτικό έργο, ενώ ταυτόχρονα παρέχει και υπηρεσίες αεροναυτιλίας, χωρίς να υπάρχει λειτουργικός διαχωρισμός αυτών των αρμοδιοτήτων. Με το παρόν νομοσχέδιο έρχεται να διορθώσει την ΥΠΑ κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να υπάρξει σαφής διαχωρισμός των δύο επιπέδων λειτουργίας της, δηλαδή, να διαχωριστεί το ρυθμιστικό και κανονιστικό επίπεδο από εκείνες της παροχής

υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Με την αναδιάρθρωση αυτή δημιουργούνται βασικές δομικές αλλαγές και δημιουργούνται διευθύνσεις. Δημιουργείται η Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας βάσει του κανονισμού 549/2004 της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Η Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας μετεξελίσσεται σε Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, δηλαδή η συγκεκριμένη Διεύθυνση θα είναι στο εξής ο φορέας που θα παρέχει τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και θα λειτουργεί σύμφωνα με τα κοινοτικά και διεθνή πρότυπα ασφαλείας, ώστε να επιτυγχάνεται η ασφαλής διακίνηση των αεροσκαφών.

Μέσα από αυτή τη Γενική Διεύθυνση δημιουργούνται βασικοί πυλώνες παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας: Ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας, που έχει ευθύνη για τη διαχείριση του εναέριου χώρου, τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Επικοινωνιών Πλοήγησης και Επιτήρησης, που θα έχει την ευθύνη για τη μελέτη, προμήθεια και διαχείριση όλων των συστημάτων και υποδομών αεροναυτιλίας και ο Φορέας Παροχής Αεροναυτικών Πληροφοριών που θα έχει την ευθύνη για την οργάνωση, την ανάπτυξη και τη διαχείριση του συστήματος των αεροναυτικών πληροφοριών.

Επίσης, συστήνεται Διεύθυνση Κανονιστικής Λειτουργίας Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και στη Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών της ΥΠΑ συστήνεται Διεύθυνση Κανονιστικής Λειτουργίας Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Η ανάγκη σύστασης αυτής της Διεύθυνσης προκύπτει από την αναδιάρθρωση και την αναδιοργάνωση της ΥΠΑ.

Ακόμη στα θέματα της αναβάθμισης προβλέπεται η καταβολή τελών διαδρομής και τερματικής περιοχής.

Διατηρείται ρητά ο τρόπος κατανομής των τελών διαδρομής και τερματικής περιοχής που αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια των πτήσεων στο ελληνικό δημόσιο χώρο.

Οι επιδόσεις και η αποδοτικότητα της ΥΠΑ προκύπτουν από τη συμμετοχή του συνόλου του προσωπικού της στην παροχή σχετικών υπηρεσιών και καταδεικνύεται με την ποσοστιαία χορήγηση αποζημιώσεων ανά κλάδο.

Η αξιοποίηση των αεροδρομίων έχει και μία παράμετρο που προβλέπεται στο νομοσχέδιο και αφορά τον τρόπο λειτουργίας όλου του αεροδρομίου.

Γνωρίζουμε ότι οι αερομεταφορές στην Ελλάδα αποτελούν περίπου το 80%-85% της ελληνικής τουριστικής κίνησης και όλα τα νησιά μας και όλα τα αεροδρόμια είναι πύλες εισόδου στη χώρα.

Για να βελτιωθούν όλες αυτές οι υποδομές, να επεκταθούν και να συντηρηθούν, απαιτούν περίπου 2 δισεκατομμύρια ευρώ. Απ' αυτά, το ένα δισεκατομμύριο ευρώ έχει αναφορά στην επέκταση, συντήρηση και ανάπτυξη του αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης.

Με το παρόν σχέδιο νόμου έχουμε στόχο την αξιοποίηση και ανάπτυξη των υποδομών των κρατικών αεροδρομίων με όσο το δυνατόν αποδοτικότερο τρόπο για το ελληνικό δημόσιο και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες των αεροδρομίων. Τα κρατικά αεροδρόμια αξιολογούνται ανάλογα με τις δυνατότητες εμπορικής αξιοποίησής τους μετά από εκπόνηση μελέτης, δηλαδή ένα master plan, για κάθε αεροδρόμιο.

Η αξιοποίηση και ανάπτυξη των αεροδρομίων μπορεί να γίνει με δύο τρόπους. Ο ένας τρόπος είναι η δημιουργία ανωνύμων εταιρειών διαχείρισης αεροδρομίων, όπου προβλέπεται το ελληνικό δημόσιο να έχει τις μετοχές, να παρέχει ένα τμήμα των μετοχών σε τρίτους ή να δημιουργούνται συμπράξεις συμβάσεων παραχώρησης για ένα χρονικό διάστημα, ώστε η διοίκηση, η οργάνωση, η εκμετάλλευση μεμονωμένων ή ομάδας κρατικών αεροδρομίων να περιέρχεται σε αλλοδαπά ή ημεδαπά νομικά πρόσωπα. Μετά, βέβαια, τη λήξη της περιόδου παραχώρησης, η διοίκηση, η οργάνωση και η εκμετάλλευση περιέρχεται εκ νέου στο ελληνικό δημόσιο.

Και πάλι, μέσα απ' αυτήν τη διαδικασία λαμβάνεται ειδική πρόνοια για τη μεταφορά του υπεράριθμου προσωπικού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Σε όλα τα αεροδρόμια, ανεξαρτήτως καθεστώτος λειτουργίας, η ΥΠΑ εξακολουθεί να ασκεί τον

έλεγχου της εναέριας κυκλοφορίας και της ασφάλειας των πτήσεων.

Ένα άλλο τμήμα που προβλέπεται μέσα στο νομοσχέδιο αφορά την επίγεια εξυπηρέτηση, το handling, κατά την ορολογία και σύμφωνα με τους όρους της αεροναυτιλίας. Γνωρίζουμε ότι εδώ και πέντε δεκαετίες περίπου η επίγεια εξυπηρέτηση όλων των αεροδρομίων της χώρας γινόταν αποκλειστικά από την «Olympic Handling». Στο διάστημα 1998-2004, η επίγεια εξυπηρέτηση απελευθερώθηκε σε πέντε αεροδρόμια της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης, της Χέρμικρας, της Ρόδου και του Ηρακλείου, ενώ στα υπόλοιπα τριάντα τέσσερα περιφερειακά αεροδρόμια ίσχυε το μονοπωλιακό καθεστώς που εκπροσωπούσε μία αγορά ακαθάριστων εσόδων περίπου 350 εκατομμυρίων ευρώ ανά έτος.

Η απελευθέρωση της επίγεια εξυπηρέτησης στα τριάντα τέσσερα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας έχει στόχο την ποιοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, τη δημιουργία συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού και, παράλληλα βέβαια, την αύξηση θέσεων απασχόλησης.

Το κόστος του handling, για να καταλάβετε, συνάδελφοι, φθάνει σήμερα στα αεροδρόμια αυτά στα 30 ευρώ. Με την απελευθέρωσή του, στόχος είναι να κατέβει στο 50% και αυτό αφορά, βέβαια, κάθε επιβάτη με τη μείωση του κόστους εισιτηρίου. Φαντάζεστε πώς θα γίνουν τα αεροδρόμια! Θα γίνουν πολύ πιο ελκυστικά, θα γίνουν τόποι προορισμού, αφού θα κοστίζει λιγότερο το handling, άρα θα μειώνεται και ο εισιτήριο. Αυτό θα σημαίνει αύξηση του τουριστικού ρεύματος λόγω του προορισμού, λόγω της οικονομίας κλίμακας που δημιουργείται και, παράλληλα, δημιουργία νέων υποδομών σ' αυτά τα αεροδρόμια και κατ' επεκταση τοπική ανάπτυξη.

Όταν, λοιπόν, έχουμε μεγαλύτερα έσοδα, δημιουργούνται καλύτερες υποδομές. Τότε, σίγουρα, αυτή η ανάπτυξη επεκτείνεται και διαχέεται σε όλες τις δράσεις, κάτι το οποίο χρειάζεται και στα δικά μας νησιά, γιατί πολλές γραμμές απ' αυτές ως τώρα δείχνουν να είναι και άγονες και ο τουρισμός δεν είναι ανάλογος σε όλα τα νησιά. Στόχος μας, λοιπόν, με την ανάπτυξη των αεροδρομίων είναι να δημιουργήσουμε αυτές τις προϋποθέσεις.

Με το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα, ρυθμίζεται το περιεχόμενο του βασικού και των οικείων κανονισμών επίγεια εξυπηρέτησης που θα ισχύουν για κάθε αεροδρόμιο ή για ομάδα αεροδρομίων που παρουσιάζουν τα ίδια χαρακτηριστικά. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι αναγκαίες στο νέο περιβάλλον της απελευθέρωσης της επίγεια εξυπηρέτησης στα τριάντα τέσσερα κρατικά αεροδρόμια της χώρας. Αυτό μπορεί να γίνει ή σε κάθε αεροδρόμιο χωριστά ή σε όλα μαζί. Και υπολογίζουμε ότι θα δημιουργηθούν και εκατοντάδες θέσεις εργασίας.

Ένα άλλο θέμα που προβλέπεται στο νομοσχέδιο αφορά τη μεταφορά του προσωπικού και το αν υπάρχει αδυναμία να εντάξουμε όλο το προσωπικό που υπηρετεί σήμερα –ιπτάμενοι χειριστές, μηχανικοί, κ.λπ.- από τις εταιρείες «ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ», «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ», «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ Α.Ε.», στην ΥΠΑ. Σας λέω ότι αυτό θα προκαλέσει τεράστια προβλήματα λειτουργίας λόγω οικονομικής αδυναμίας να ανταποκριθεί.

Έτσι, λοιπόν, στο πλαίσιο παλαιότερων ρυθμίσεων που προβλέπουν τη δημιουργία ισάριθμων με τις σχετικές αιτήσεις προσωπωπαγών θέσεων, μεγάλος αριθμός ιπτάμενων χειριστών και μηχανικών υπέβλεπαν αιτήσεις για να μεταφερθούν στην ΥΠΑ από τις εταιρείες της πρώην Ολυμπιακής. Ωστόσο, υπηρεσιακές ανάγκες και υφιστάμενες κτηριακές και υλικοτεχνικές υποδομές της ΥΠΑ δεν επιτρέπουν την απορρόφηση ενός τόσο μεγάλου αριθμού εργατικού δυναμικού.

Με τη ρύθμιση σήμερα στο νομοσχέδιο, πολλοί από τους ιπτάμενους χειριστές και τους μηχανικούς της πρώην Ολυμπιακής μεταφέρονται σε υπηρεσίες του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα και όχι αποκλειστικά στην ΥΠΑ. Παράλληλα, δίνεται η δυνατότητα σ' αυτούς να έχουν άδεια άνευ αποδοχών τουλάχιστον για ένα έτος. Έτσι, θα μπορούν να ασκήσουν τη δυνατότητά τους του χειρισμού αεροσκάφους και να αποκτήσουν μεγαλύτερη εμπειρία, χωρίς αποδοχές, αλλά παράλληλα δεν χάνουν με την άδεια που παίρνουν την πορεία τους, την εξειδίχσή τους, στο βαθμολόγιο της Υπηρεσίας.

Το σημείο του νομοσχεδίου που αφορά τα θέματα της ασφάλειας, πιστεύουμε ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό. Είδαμε τι έγινε στη Ρωσία τις προηγούμενες μέρες. Είναι μία χώρα η οποία βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση και παίρνει τεράστια μέτρα ασφαλείας, αλλά παρ' όλα αυτά δημιουργήθηκε αυτό το μεγάλο τραγικό γεγονός, εξαιτίας του οποίου έχασαν τη ζωή τους δεκάδες άτομα και τραυματίστηκαν εκατοντάδες. Έτσι, λοιπόν, οφείλουμε να εναρμονίσουμε την ελληνική νομοθεσία με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και τους κανόνες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας στον τομέα της ασφάλειας των αεροδρομίων από έκνομες ενέργειες.

Προβλέπεται, λοιπόν, στο νομοσχέδιο ο σχεδιασμός και η εφαρμογή του νέου Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, με το οποίο ρυθμίζονται θέματα όπως ο έλεγχος του ιστορικού των εργαζομένων, μέτρα ασφαλείας αερολιμένων, ασφάλειας αεροσκαφών, έλεγχου πρόσβασης, έλεγχοι ασφάλειας προσώπων, χειραποσκευών, αποσκευών, τα μέτρα ασφαλείας φορτίων και ταχυδρομείου, προμηθειών πτήσης ή προμηθειών αερολιμένα, μέτρα ασφαλείας κατά την πτήση και πρόσληψης προσωπικού που εμπλέκεται στους ελέγχους ασφαλείας, προϋποθέσεις παροχής υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών στους αερολιμένες από ιδιωτικούς φορείς και οι συναφείς υποχρεώσεις τους, τα προσόντα, οι πιστοποιήσεις, ο τρόπος εποπτείας και ελέγχου του προσωπικού, καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις όσων δεν τηρούν τις σχετικές υποχρεώσεις τους.

Καταλαβαίνετε ότι είναι μία γκάμα αρμοδιοτήτων που θα πρέπει να υπάρχουν και να εξασφαλίζονται για λόγους ασφαλείας στα ελληνικά αεροδρόμια και θα πρέπει να δώσουμε πολύ μεγάλη προσοχή. Η ασφάλεια των πτήσεων, αλλά και η ασφάλεια στα αεροδρόμια είναι αυτά που μπορούν να δημιουργήσουν προϋποθέσεις ανάπτυξης, αλλά και ένα χώρο σαν τόπο προορισμού, ώστε να διαχειριζόμαστε τον προορισμό. Αυτό ακριβώς προσπαθούμε μέσα απ' αυτό το νομοσχέδιο, όπως βεβαίως και σε όλες τις δράσεις και τις ενέργειες που γίνονται από τις αρμόδιες αρχές.

Το Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας επίσης περιλαμβάνει τον Εθνικό Κανονισμό Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, τις Τεχνικές Οδηγίες Ασφάλειας, το Εθνικό Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας, το Εθνικό Πρόγραμμα Ποιοτικού Ελέγχου της Ασφάλειας που ρυθμίζει τις απαιτούμενες από την Ευρωπαϊκή Ένωση δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης, με στόχο την εποπτεία, τον έλεγχο και την παρακολούθηση της εφαρμογής των θεσμοθετημένων προτύπων ασφαλείας από έκνομες ενέργειες.

Στο νομοσχέδιο, επίσης, για όλη αυτή τη δράση προβλέπονται και ανταποδοτικά τέλη για την αντιμετώπιση του προβλήματος της χρηματοδότησης της Αρχής Συντονισμού των Πτήσεων, η οποία συστήθηκε με το ν. 3534/2007 και οι διατάξεις του άρθρου 5 του ανωτέρω νόμου προέβλεπαν την επιβολή ανταποδοτικών τελών στις επιχειρήσεις που κάνουν χρήση των υπηρεσιών της αρχής.

Όμως, η θέσπιση των ανωτέρω τελών κατά τρόπο έμμεσο, δημιουργεί σοβαρά προβλήματα ως προς τη νομιμότητα επιβολής, με αποτέλεσμα να μην έχουν εκδοθεί σχετικές κοινές υπουργικές αποφάσεις για τον καθορισμό του ύψους των εν λόγω τελών. Επιπλέον δε, ρυθμίζονται σ' αυτό το νόμο οι διαδικασίες είσπραξης των ανωτέρω τελών.

Σήμερα, με τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου, προτείνουμε τη ρητή θέσπιση ανταποδοτικών τελών, τον καθορισμό του ύψους αυτών και της διαδικασίας είσπραξής τους, για να έχουμε μία ουσιαστική λύση στο πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί.

Τέλος, αγαπητοί συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο, πέραν των όσων προβλέπονται για την Ολυμπιακή Αεροπορία, έχει και κάποια άρθρα για κάποιες ρυθμίσεις, όπως αυτή που αφορά τα έργα που περιγράφονται στο ΕΣΠΑ και αποτελούν αντικείμενο της Επιτροπής Μεγάλων Έργων. Έτσι, μ' αυτό το νομοσχέδιο προτείνεται να εκδίδεται απόφαση η οποία θα προσδιορίζει τον ενδιάμεσο φορέα διαχείρισης. Είναι ένας ενδιάμεσος φορέας ο οποίος θα φέρει καλύτερα αποτελέσματα, θα παρακολουθεί το έργο και θα ολοκληρώνει τις διαδικασίες με γρηγορότερο ρυθμό,



αλλά και ένα ουσιαστικότερο και πιο διαφανές αποτέλεσμα, το οποίο σε βάθος χρόνου θα είναι λιγότερο, αλλά σαν έργο θα είναι περισσότερο.

Στο νομοσχέδιο αυτό, επίσης, προβλέπεται η «ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε.» -εταιρεία η οποία σήμερα διοικεί την Εγνατία Οδό- να έχει υπό τη διοίκησή της και τους κάθετους άξονες. Γνωρίζετε ότι η Εγνατία Οδός είναι ένας δρόμος από την Ηγουμενίτσα μέχρι την Αλεξανδρούπολη, ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος, η λειτουργικότητά του όμως και η κατά τόπους ανάπτυξη θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει και την ανάπτυξη των κάθετων αξόνων.

Επειδή δεν υπάρχουν, λοιπόν, και οι διοικητικές δυνατότητες και οι τεχνικές δυνατότητες στις κατά τόπους διοικήσεις, στις τοπικές κοινωνίες, προτείνεται μέσα από το νομοσχέδιο όλοι αυτοί οι κάθετοι άξονες να ανήκουν πλέον στη εταιρεία «ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε.», ώστε να υπάρχει η χρηματοδότησή τους και να λειτουργεί ως ένα σύνολο, ώστε ο κλειστός αυτοκινητόδρομος να μετατραπεί σε έναν ανοικτό αναπτυξιακό δρόμο, μία πραγματική Εγνατία, που θα δένει από την Ηγουμενίτσα μέχρι την Αλεξανδρούπολη όλα τα γεωγραφικά σημεία και θα καθετοποιεί και την ανάπτυξη και όχι μόνο, αλλά θα είναι ένας δρόμος ο οποίος θα είναι by pass, άρα ένας δρόμος ανάπτυξης.

Ακόμη, στο νομοσχέδιο προτείνεται να αυξηθεί το χρονικό διάστημα από δεκαοκτώ σε τριάντα έξι μήνες όσον αφορά τις επιχειρήσεις που είναι υπό εκκαθάριση, ώστε να μην έχουν προβλήματα με τους πιστωτές. Το χρονικό διάστημα αυτό θεωρήθηκε μικρό και έτσι δίνεται μέσα από το νομοσχέδιο μία δυνατότητα μεγαλύτερου χρόνου, δηλαδή διπλάσιου χρόνου, ώστε να μπορεί να ολοκληρώσει τις διαδικασίες, για να μην προχωρήσουν οι αναγκαστικές εκτελέσεις κατά της επιχείρησης.

Αγαπητοί συνάδελφοι, ολοκληρώνοντας, με αυτό το νομοσχέδιο το οποίο αφορά την αναδιάρθρωση της σημερινής ΥΠΑ και προσδιορίζει με σαφή τρόπο την ανάπτυξη των αεροδρομίων, την επίγεια εξυπηρέτηση και την ασφάλεια των αεροδρομίων, νομίζουμε και εκτιμούμε βάσιμα ότι δημιουργούμε ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό οργανισμό, που θα καλύπτει όλες τις απαιτήσεις των διεθνών και ευρωπαϊκών προτύπων και παράλληλα θα προσφέρει επιπλέον ανάπτυξη στη χώρα, θα αυξάνει το κατά τόπους ΑΕΠ και θα δίνει και δυνατότητες στην ελληνική περιφέρεια.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης):** Ευχαριστούμε τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ κ. Ιωάννη Αμοιριδίδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Μορφωτικών Υποθέσεων καταθέτει τις εκθέσεις της στα σχέδια νόμου του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού:

1) «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Τσεχικής Δημοκρατίας για συνεργασία στον τομέα του τουρισμού».

2) «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ του Ομοσπονδιακού Συμβουλίου της Ελβετικής Συνομοσπονδίας και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας περί εισαγωγής, διαμετακόμισης και επαναπατρισμού πολιτιστικών αγαθών».

3) «Κύρωση του Μνημονίου Συνεργασίας (Μ.Ο.Υ.) μεταξύ του Υπουργείου Πολιτισμού της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Κρατικού Φορέα Διαχείρισης της Πολιτιστικής Κληρονομιάς της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, σχετικά με συνεργασία για την πρόληψη της κλοπής, της παράνομης ανασκαφής, εισαγωγής και εξαγωγής πολιτιστικών αγαθών».

Επίσης, η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας υπέβαλε στον Πρόεδρο της Βουλής έκθεση, σχετικά με το ζήτημα των Εθνικών Κληροδοτημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 43Α, παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα λέγαμε σήμερα ότι είναι πραγματικά ευχάριστο και παρήγορο πως το ΠΑΣΟΚ με το σημερινό σχέδιο νόμου και ειδικά με το κεφάλαιο Α', την αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, έστω και τώρα, μετά από χρόνια, έρχεται να πραγματοποιήσει για τη χώρα μας αυτά που όλα τα ευ-

ρωπαϊκά κράτη έχουν κάνει πράξη για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό σταδιακά από το 2000 έως το 2005.

Είναι ένα σχέδιο νόμου πραγματικά απαραίτητο. Άλλωστε, πρέπει να υπογραμμίσω ότι είναι ένα σχέδιο που στην ουσία καταρτίστηκε από τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας σε ένα πολύ σημαντικό βήμα προς την εναρμόνιση με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, το οποίο ήδη έχει ξεκινήσει τα τελευταία επτά χρόνια.

Όλες αυτές τις μέρες που κουβεντιάζαμε στην επιτροπή αυτό το σχέδιο νόμου, αναφέραμε πολλά αριθμητικά στοιχεία, πολλά ποσοστά. Μην ξεχνάμε, όμως, πως μία υπηρεσία, ένας οργανισμός δεν είναι αριθμοί, αλλά πάνω απ' όλα είναι άνθρωποι. Είναι οι άνθρωποι που εργάζονται σε αυτόν, προσφέρουν τις υπηρεσίες τους. Είναι οι άνθρωποι που εξυπηρετούν και εξυπηρετούνται. Στο επίκεντρο, λοιπόν, της λογικής μας είναι ο άνθρωπος, η ποιότητα στην παροχή της υπηρεσίας, η ασφάλειά του.

Δώσατε, κύριε Υπουργέ, διαβεβαιώσεις ότι τα δικαιώματα των εργαζομένων θα διαφυλαχτούν και δεν θα θιχθούν. Τα αεροδρόμιά μας πρέπει να είναι ανταγωνιστικά. Δεν νομίζω ότι μπορεί να αμφιβάλλει κανείς πάνω σε αυτό. Δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία από κανέναν.

Αλλά ας κάνουμε μία μικρή εισαγωγή για να πούμε τι είναι ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Θα θυμόμαστε όλοι –αν όχι όλοι, οι περισσότεροι– ότι στις αρχές του 2000 υπήρχε μία μεγάλη, σταθερή αύξηση στις καθυστερήσεις των πτήσεων σε όλη την Ευρώπη, με αρνητικές επιπτώσεις στο επιβατικό κοινό, αλλά και στο κόστος των αερομεταφορών. Ειδικά το 2001, μία στις τέσσερις πτήσεις καθυστέρησε λόγω προβλημάτων στον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας. Το κόστος μόνο για τις αεροπορικές εταιρείες από τις καθυστερήσεις αυτές κυμάνθηκε από 1,3 δισεκατομμύρια ευρώ έως 1,9 δισεκατομμύρια ευρώ το χρόνο.

Η ομάδα υψηλού επιπέδου που συγκροτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, διαπίστωσε το Νοέμβριο του 2000 ότι κύρια αιτία του προβλήματος ήταν ότι δεν υπήρχε προγραμματισμός, αλλά σημαντική έλλειψη της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής στο πεδίο της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της διαθεσιμότητας των συστημάτων της αεροναυτιλίας.

Έτσι, λοιπόν, πρότεινε μία δέσμη μέτρων με τίτλο «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με έναν ορίζοντα υλοποίησης μέχρι το 2004. Τα μέτρα αυτά υπό μορφή κανονιστικού πλαισίου είχαν τέσσερις στόχους: την αύξηση της ασφάλειας των πτήσεων, την αύξηση της χωρητικότητας του εναερίου χώρου, τη μείωση των καθυστερήσεων και κυρίως τη δημιουργία ομαδοποιημένων γειτονικών εναέριων χώρων.

Όλα αυτά τα χρόνια φαίνεται ότι το τότε Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και η τότε διοίκηση της ΥΠΑ, ήταν απόντες από τις εξελίξεις αυτές. Θα θυμίσω ότι όταν ανέλαβε η Νέα Δημοκρατία τη διακυβέρνηση της χώρας το 2004, ενώ βρήκε να έχουν ψηφιστεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο οι τέσσερις βασικοί κανονισμοί του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, οι οποίοι δημιουργήσαν για όλα τα κράτη-μέλη πολλές υποχρεώσεις προσαρμογής των οργανωτικών δομών, των φορέων αεροναυτιλίας στις νέες απαιτήσεις που υπήρχαν, δεν βρήκε καμμία απολύτως προετοιμασία από ελληνικής πλευράς. Έτσι, ενώ στο τέλος του 2005 τα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη ήταν σχεδόν έτοιμα, εμείς βρεθήκαμε ξεκινώντας από την αρχή.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 549, τα κράτη-μέλη έπρεπε να έχουν ορίσει ή να εγκαταστήσουν φορέα ή φορείς ως την Εθνική τους Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας, ανεξάρτητη από το Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, λειτουργικά ή οργανωτικά το αργότερο μέχρι το τέλος του 2006.

Επειδή, όμως, τίποτε δεν είχε γίνει μέχρι τότε από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ για το νομοθετικό αυτό πλαίσιο, απαιτήθηκε εκ των υστέρων από τη Νέα Δημοκρατία τουλάχιστον ένας χρόνος, ώστε να διαμορφωθεί ένας κοινά αποδεκτός νόμος από όλους τους εργαζόμενους της ΥΠΑ και τους συντελεστές της αεροναυτιλίας για την ίδρυση της Εθνικής Επιτροπής Εποπτικής Αρχής.

Αμέσως μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων, που ήταν φυσικό να έχουν την πρώτη προτεραιότητα της ΥΠΑ, καθώς το διάστημα εκείνο παρουσιάστηκε η μεγαλύτερη κυκλοφορία στον εναέριο χώρο και στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», το

2006, στα όρια της προθεσμίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ψηφίστηκε από την ελληνική Βουλή ο ιδρυτικός αυτός νόμος της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας, το άρθρο 25 στο ν. 3446/2006, που έδινε εξουσιοδοτικές διατάξεις για την οργάνωση, τη λειτουργία και τη στελέχυσή της.

Όλοι οι διατελέσαντες Υπουργοί Μεταφορών της Νέας Δημοκρατίας έδωσαν προτεραιότητα στο νομοθετικό αυτό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού άλλοτε με την επεξεργασία, άλλοτε με την προώθηση αντίστοιχων προεδρικών διαταγμάτων για την ενταξίση στις απαιτήσεις των ευρωπαϊκών οδηγιών.

Τα κυριότερα σημεία –θα τα τονίσω επιγραμματικά– ήταν το π.δ. 150/2007, με το οποίο προωθήθηκε και ολοκληρώθηκε η κατηγοριοποίηση του εναέριου χώρου, συμφωνήθηκε η συμμετοχή της Ελλάδας στο πρόγραμμα «Blue Med», που αφορά τη μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, προωθήθηκε το προεδρικό διάταγμα για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 23/2006, που αφορά τις άδειες των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και αρκετά άλλα.

Το μόνο που απέμεινε ήταν η σαφέστερη περιγραφή του παρόχου αεροναυτιλίας μέσα στο υφιστάμενο οργανόγραμμα της ΥΠΑ, προκειμένου να οριστεί επακριβώς ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό κανονισμό 549/2004 και να προχωρήσει η Εθνική Εποπτική Αρχή στην πιστοποίησή του. Δηλαδή αυτό που περιγράφεται σήμερα από το παρόν νομοσχέδιο στα άρθρα 1 έως 21.

Δυστυχώς όμως, όπως γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, η ολιγωρία των προκατόχων σας από το 2000 έως το 2004 έφερε τη χώρα να κινδυνεύει να παραπεμφθεί από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Όταν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε το 2005 μία αποιολογημένη γνώμη και το 2008 μία συμπληρωματική για τη συμμόρφωση της Ελλάδας με τον Κανονισμό 549 τότε, ο τότε Υπουργός κ. Χατζηδάκης, μπόρεσε να πείσει την Ευρωπαϊκή Ένωση για τις ενέργειες που είχαν δρομολογηθεί από το Υπουργείο του. Στη συνέχεια επί υπουργίας του Ευριπίδη Στυλιανίδη συμφωνήθηκε ο οδικός χάρτης ενεργειών μεταξύ του Διοικητή της ΥΠΑ και του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Μεταφορών προκειμένου με την ολοκλήρωσή τους να τεθεί το θέμα στο αρχείο και να μην έχουμε για άλλη μία φορά τις γνωστές επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Θεωρώ ότι κάποια στιγμή πρέπει να τα λέμε όλα με το όνομά τους. Είναι προς τιμήν σας, κύριε Υπουργέ, γιατί αντιληφθήκατε έγκαιρα τη μεγάλη εθνική σημασία που έχει αυτός ο οδικός χάρτης ενεργειών και τον ακολουθήσατε πιστά, τόσο εσείς όσο και η διοίκηση της ΥΠΑ.

Πράγματι σήμερα με την ψήφιση του κεφαλαίου Α' αυτού του νομοσχεδίου προωθείτε στην Ελλάδα όλο το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και δίνεται η δυνατότητα στη χώρα μας να συμμετέχει μαζί με τα άλλα ευρωπαϊκά κράτα και στη δεύτερη φάση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Όσον αφορά το δεύτερο κεφάλαιο ακλουθήσατε και σ' αυτό πιστά και σωστά τα σχέδια που είχαν αναλυθεί και είχε εισηγηθεί η τότε κυβέρνηση το 2008. Μόνο, που η τότε ηγεσία σας και οι συνδικαλιστές ονειρεύονταν άλλου τύπου ανάπτυξη αεροδρομίων.

Σήμερα όμως και σ' αυτό το θέμα, η σκληρή πραγματικότητα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου τους διέψευσε, όπως και εσάς σε πολλά άλλα, αλλάζοντας ρότα σχεδόν σε όλα και κυρίως από τις προεκλογικές δεσμεύσεις που είχατε πάρει.

Τα αεροδρόμια πρέπει να γίνουν ανταγωνιστικά όσο είναι δυνατόν γρηγορότερα, να βελτιωθούν ποιοτικά οι παρεχόμενες υπηρεσίες, να γίνουν πόλος έλξης για την τοπική ανάπτυξη στο κέντρο και στην περιφέρεια.

Αναλυτικά, το κερφόνο προς συζήτηση νομοσχέδιο διαθρώνεται σε τρία κεφάλαια.

Το πρώτο κεφάλαιο που βάζει τις διατάξεις αναδιοργάνωσης της Υπηρεσίας της Πολιτικής Αεροπορίας σύμφωνα με τα όσα ορίζει ο Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Το δεύτερο κεφάλαιο που ρυθμίζει μεταξύ άλλων, ζητήματα για τις δυνατότητες αξιοποίησης και ανάπτυξης των κρατικών

αεροδρομίων μεταφοράς πλεονάζοντος προσωπικού της ΥΠΑ προς άλλους φορείς ή άλλες υπηρεσίες του δημοσίου και θέματα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

Στο τρίτο κεφάλαιο τίθενται οι διατάξεις διάφορων θεματικών όπως μεταξύ άλλων η σύσταση της Εποπτικής Αρχής Τελών Αερολιμένων σε εναρμόνιση κι αυτό της ευρωπαϊκής κοινοτικής οδηγίας, ο καθορισμός του ύψους, των υπόχρεων καταβολής και της διαδικασίας είσπραξης του ανταποδοτικού τέλους υπέρ της αρχής του ορισμού των πτήσεων και θέματα αεροπορικής εκπαίδευσης στη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας της ΥΠΑ. Προσδιορίζεται βάσει του 3416/07 για τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα ως ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης για κάθε πράξη τομεακού ή περιφερειακού προγράμματος. Τίθενται οι διατάξεις για το Υπουργείο Μεταφορών και μεταβατικές διατάξεις.

Ως προς το πρώτο, η αποκρατικοποίηση, εμείς λέμε να στην αξιοποίηση και όχι εκποίηση των ελληνικών αεροδρομίων. Νομίζω ότι είναι αυτό που χρειάζεται σήμερα η χώρα μας.

Έρχομαι στην αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Είμαστε απόλυτα σύμφωνοι μιας και αποτελούν αναγκαίες κινήσεις, ώστε να ανταποκριθούν οι ελληνικές αερομεταφορές στις ανάγκες της εποχής μας.

Το δεύτερο κεφάλαιο ξεκινά με το άρθρο 22 που τιτλοφορείται: «Αξιοποίηση και ανάπτυξη κρατικών αεροδρομίων». Θεσπίζεται ένα θεσμικό πλαίσιο για την αξιοποίηση και ανάπτυξη των κρατικών αεροδρομίων, προβλέπεται η δυνατότητα ίδρυσης ανωνύμων εταιρειών διαχείρισης αεροδρομίων με απόφαση διυπουργικής επιτροπής αναδιρθρώσεων και αποκρατικοποιήσεων. Σημαντικό είναι δε ότι σε κάθε ΑΕΔΑ που θα ιδρύεται παραχωρούνται για ορισμένο χρονικό διάστημα δικαιώματα που αφορούν τη διοίκηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία, την ανάπτυξη, την επέκταση, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση των αεροδρομίων κι όχι την παραχώρηση, καθώς και των εμπορικών χρήσεων που βρίσκονται μέσα ή κοντά στα αεροδρόμια. Όπως είναι δυνατό και η μεταβίβαση δικαιωμάτων διοίκησης και διαχείρισης και εκμετάλλευσης σε συγκεκριμένα κινητά και ακίνητα που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροδρομίων.

Ωστόσο το σχέδιο νόμου μοιάζει σε κάποιο βαθμό και πρόχειρο χωρίς να έχουν γίνει σε όλα τα σημεία πολλές απαραίτητες μελέτες, ώστε να διασφαλιστούν απόλυτα τα εθνικά μας συμφέροντα.

Για παράδειγμα, στην Πορτογαλία έχουν ξεκινήσει τις απαραίτητες μελέτες εδώ και πολλά χρόνια πριν και διασφαλίζουν τα εθνικά τους συμφέροντα αλλά εξασφαλίζουν τα μέγιστα οφέλη από την αποκρατικοποίηση των αεροδρομίων τους.

Πρέπει, λοιπόν, να γίνουν επείγοντως, κύριε Υπουργέ και κύριε Διοικητή της ΥΠΑ και κύριε Υφυπουργέ, προμελέτες για την επιλογή του καλύτερου μοντέλου αποκρατικοποίησης που μπορεί να λειτουργήσει στη χώρα μας με διαφορετικές συνθήκες. Όπως επίσης ο καθορισμός των αεροδρομίων που έχουν τη δυνατότητα να είναι κερδοφόρα και επίσης να είναι μία βιώσιμη επιλογή αποκρατικοποίησης των αεροδρομίων είτε ανά ομάδες είτε επιβάλλεται να ανταποκριθούν όλα μαζί σε μία ομάδα ελληνικών αεροδρομίων.

Το ερώτημα που μπαίνει είναι τι θα γίνουν τα αεροδρόμια που είναι μεικτά αεροδρόμια, δηλαδή και πολιτικά και στρατιωτικά. Σε ό,τι αφορά τα στρατιωτικά αεροδρόμια, μας είπατε ότι θα είναι σαν μία ομπρέλα. Τι ακριβώς εννοείτε σαν μία ομπρέλα; Φαίνεται ότι καταλαβαίνετε απόλυτα την αναγκαιότητα της πλήρους διευκρίνησης σήμερα στην Ολομέλεια κύριε Υπουργέ. Γιατί με τον τρόπο αυτόν πρέπει να επιτευχθεί και να διασφαλιστεί απόλυτα το τι εννοούμε ομπρέλα για τα μεικτά αεροδρόμια.

Ο αγαπητός φίλος και συνάδελφος μας ο Βουλευτής κ. Γαληνός, Βουλευτής Λέσβου ο οποίος για λόγους υγείας δεν θα είναι σήμερα μαζί μας εδώ μου μετέφερε τηλεφωνικά και διαβάζω ακριβώς της φράση του: «Τα αεροδρόμια και ιδιαίτερα αυτά που δρουν σε παραμεθόριες περιοχές είναι από τη φύση τους ένας πολύ ευαίσθητος χώρος, όπου η ασφάλεια πρέπει να προηγείται της κερδοφορίας και του λειτουργικού κόστους».

Η ασφάλεια της χώρας μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αδιαπραγμάτευτη και δεν νομίζω ότι υπάρχουν εκπτώσεις σ'



αυτό. Όπως δεν νομίζω κανείς σ' αυτήν την Αίθουσα να διαφωνεί σ' αυτό. Η δημιουργία εταιρειών στις οποίες θα ανήκουν τα αεροδρόμια και θα ανήκουν στο ελληνικό δημόσιο ή σε τρίτους επενδυτές δεν είναι τόσο το βήμα ως προς την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων, αλλά απεναντίας μπορεί να αποτελέσει μία ταφόπλακα προσπάθειας της αποκρατικοποίησης κι αυτό επειδή τους δίνει επιπλέον αρμοδιότητες να κινηθούν αυτόνομα και να харάξουν στρατηγικές.

Υπενθυμίζω, ότι η Κυβέρνηση σας, κύριε Υπουργέ, είχε αντιταχθεί σθεναρά ως αντιπολίτευση στην παραχώρηση των εμπορευματικών σταθμών, στην κύρωση των συμβάσεων της παραχώρησης του λιμένα. Σήμερα προσαρμόζετε τις θέσεις σας. Είναι σημαντικό που έρχεστε στις θέσεις τις οποίες είχαμε εμείς. Είναι σημαντικό, γιατί αυτό είναι χρήσιμο για τη χώρα, είναι χρήσιμο για τους πολίτες αυτής της χώρας.

Όστόσο σήμερα εξασφαλίζονται από το εν λόγω νομοσχέδιο συμβάσεις παραχώρησης των κρατικών αερολιμένων σε οποιονδήποτε τρίτο επενδυτή και ρωτάμε: «Θα ήταν σκόπιμο να υπογραφούν συμβάσεις παραχώρησης μεταξύ ελληνικού δημοσίου και τρίτων επενδυτών, χωρίς καμμία απολύτως πρόβλεψη για το εταιρικό σχήμα ή έστω τις ελάχιστες προδιαγραφές για την εξασφάλιση κάποιων όρων διαφάνειας ή την τήρηση των αρχών εθνικής ασφάλειας;».

Με την παρούσα μορφή των διατάξεων του άρθρου, κύριε Υπουργέ, κανείς δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο σε ένα επενδυτικό σχήμα ευαίσθητων κρατικών αεροδρομίων σε νησιά να συμμετέχουν εταιρείες ξένων συμφερόντων όχι φιλικές προς τη χώρα μας, αλλά σε βάρος της εθνικής μας κυριαρχίας. Νομίζω ότι και στη συζήτηση που προηγήθηκε, αναλύθηκε αυτό και πιστεύω ότι θα εξασφαλιστεί.

Επίσης είναι απαραίτητη η ανάπτυξη μίας λευκής βίβλου για τις μεταφορές στην Ελλάδα, ώστε να δώσει κατευθύνσεις στρατηγικής που θα πρέπει να ακολουθηθούν από όλους του αρμόδιους φορείς.

Ξέρουμε καλά ότι η ανάπτυξη ενός φορέα δεν επιτυγχάνεται μέσω απολύσεων ή από βίαιες μετατάξεις αλλά μέσα από τον επαναπροσδιορισμό των στόχων μιας ουσιαστικής αντιμετώπισης σχεδιασμού και οργάνωσης.

Όσον αφορά τους πιλότους και τις μετακινήσεις τους σε άλλες υπηρεσίες, είναι σχεδόν αδύνατον. Η ειδικότητά τους είναι τέτοια που δεν αφήνει περιθώρια όπως έχουμε πει, για την απασχόλησή τους σε άλλον τομέα.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να αποδείξει η Νέα Δημοκρατία και ο Πρόεδρος της Αντώνης Σαμαράς ότι στηρίζουμε κάθε τι το οποίο είναι χρήσιμο για τη χώρα, κάθε τι που είναι εθνικά συμφέρον, κάθε τι που είναι ωφέλιμο για τους Έλληνες πολίτες αυτής της χώρας, κάθε τι που έχει μία λογική ανάπτυξης, αλλά κυρίως ασφάλειας της χώρας -με οποιαδήποτε έννοια- για άλλη μια φορά στηρίζουμε ένα νομοσχέδιο που φέρνει η Κυβέρνηση, ένα νομοσχέδιο που είναι στη λογική που είχε η Νέα Δημοκρατία, ένα νομοσχέδιο που είναι στη λογική που συνεχίζει να έχει η Νέα Δημοκρατία, ένα νομοσχέδιο το οποίο πιστεύουμε ότι θα παίξει σημαντικό ρόλο στη χώρα μας.

Και ρωτάμε, κύριε Υπουργέ: Αφού σε πολλά σημεία έχετε προσαρμόσει τη λογική σας, σε πολλά σημεία έχετε φύγει από τις προεκλογικές δεσμεύσεις σας -δεσμεύσεις για τις οποίες πραγματικά ο ελληνικός λαός προβληματίζεται και σκέπτεται γιατί σας πίστεψε τότε- γιατί δεν προχωράτε και σε άλλα νομοσχέδια με τη λογική αυτή;

Κουβεντιάζαμε αυτές τις μέρες το νομοσχέδιο για τις αστικές συγκοινωνίες. Βλέπετε ποια είναι η κατακραυγή του κόσμου, των εργαζομένων, πώς ταλαιπωρούνται οι πολίτες σήμερα από τις αστικές συγκοινωνίες.

Προχωρήστε στις προτάσεις που σας έχουμε κάνει. Η χώρα μας περνάει μία κρίσιμη περίοδο. Και νομίζουμε ότι η συναίνεση, σε ένα μίνιμουμ λογικής, σε πράγματα που έχουν να κάνουν με την εθνική κυριαρχία, με την ασφάλεια, αλλά κυρίως το συμφέρον των πολιτών, είναι χρήσιμη για τη χώρα μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης):** Ευχαριστούμε τον

κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο, εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας.

Το λόγο έχει η κ. Βέρα Νικολαΐδου, ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

**ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ήδη έχετε πάρει τα εύσημα από τη Νέα Δημοκρατία. Συμφωνείτε στα περισσότερα σημεία και στηρίζουν το νομοσχέδιο. Εμείς έχουμε τελειώς διαφορετικές θέσεις. Φαίνεται ότι έχετε την ίδια στρατηγική και γι' αυτό συμφωνείτε. Με μία διαφορά: Όποιος είναι στην Αντιπολίτευση, κάνει κάποια κριτική. Όχι βέβαια επί της ουσίας -γιατί, τονίζω, έχετε την ίδια στρατηγική- απλά στο διαφορετικό μοντέλο που κάθε φορά προτείνετε.

Κατ' αρχάς, εμείς ζητήσαμε να αποσυρθεί το νομοσχέδιο και δηλώσαμε ότι το καταψηφίζουμε επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του. Διότι συζητάμε ένα νομοσχέδιο που έχει τίτλο «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» και επί της ουσίας, με αυτό το νομοσχέδιο, ολοκληρώνεται η αποδιοργάνωση -μετά βέβαια από μία συστηματική υποβάθμιση πολλών χρόνων- η διάλυση και το ξεπούλημά της.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αποδομείται. Διαλύεται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μία καθαρά δημόσια Υπηρεσία. Οι δε νευραλγικοί τομείς, αεροδρόμια και αεροναυτιλία, ιδιωτικοποιούνται, εκχωρούνται στο κεφάλαιο ή θα λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Στο βωμό της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του κεφαλαίου, αναιρείται ο οποίος κοινωνικός χαρακτήρας είχε μέχρι σήμερα.

Οι συνέπειες θα είναι τραγικές για τους εργαζόμενους, για τους χρήστες, γενικά για το λαό μας. Όταν μπαίνει μπροστά το αχαλίνωτο κυνήγι του κέρδους και ο αδυσώπητος ανταγωνισμός, υποφέρει πρώτα απ' όλα η ασφάλεια. Και μη συζητάμε με ασφάλεια όταν ο στόχος είναι το κέρδος. Δυστυχώς δεν υπάρχουν ατυχήματα αεροπορικά μόνο έξω από την Ελλάδα. Έχουν γίνει και στη χώρα μας. Ξεχνάμε, φαίνεται, την αεροπορική τραγωδία του κυπριακού αεροπλάνου.

Χάνονται χιλιάδες θέσεις εργασίας. Χειροτερεύουν οι εργασιακές σχέσεις και τα εργασιακά δικαιώματα. Μειώνονται οι πτήσεις και επιλέγονται κερδοφόροι προορισμοί. Όσο για τους εργαζόμενους -συμπεριλαμβανομένων και των κλάδων της Αεροναυτιλίας- παρά τις δεσμεύσεις που έχουν δοθεί τουλάχιστον κατά τις δύο συνεδριάσεις της επιτροπής, αργά ή γρήγορα θα έχουν την ίδια τύχη που είχαν όλοι οι εργαζόμενοι στις πρώην ΔΕΚΟ, οι πιλότοι της Ολυμπιακής, οι Ισπανοί ελεγκτές εναέριων κυκλοφορίας και γενικότερα οι εργαζόμενοι στη χώρα μας.

Γι' αυτό δεν είναι τυχαίες οι κινητοποιήσεις, οι διαδηλώσεις, τα συλλαλητήρια και οι συγκεντρώσεις που προγραμματίζονται.

Ακούσαμε, ιδιαίτερα από τον εισηγητή της Πλειοψηφίας, για τη μείωση του κόστους λειτουργίας και των ναύλων. Ακούγονται σαν επιχειρήματα. Δεν έχουμε δει, βέβαια, κάτι τέτοιο. Και δεν πιστεύω να υπάρχουν τόσο αισιόδοξοι στην Αίθουσα που να πιστεύουν ότι αυτά θα τα συναντήσουμε στο μέλλον.

Μάλιστα, όλα αυτά συμβαίνουν τη στιγμή που η τεχνολογική πρόοδος θα μπορούσε πράγματι να εξασφαλίσει ακόμα μεγαλύτερη ασφάλεια γενικά στις μεταφορές, καλύτερες εργασιακές σχέσεις, μεγαλύτερη άνεση και ταχύτητα και χαμηλότερες τιμές.

Κάτι τέτοιο, όμως, είναι αδύνατον όταν η τεχνολογική πρόοδος μπαίνει στην υπηρεσία του κεφαλαίου και όχι στην υπηρεσία του ανθρώπου.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η Ευρωπαϊκή Ένωση λίγο μετά τη Συνθήκη του Μάαστριχτ προχώρησε στην απελευθέρωση, στην ιδιωτικοποίηση των μεταφορών. Όλων των μεταφορών. Μαζί και των δρόμων, σιδηροδρόμων, λιμανιών, αεροδρομίων. Η ευρωενωσιακή νομοθεσία είναι τεράστια. Εκατοντάδες νομοθετήματα - οδηγίες με ένα κεντρικό στόχο: Την περαιτέρω ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και τη στήριξη της κερδοφορίας.

Στις αερομεταφορές ο πρώτος σημαντικός σταθμός ήταν η φιλελευθεροποίηση το 1993. Το τι ακολούθησε, βέβαια, μέχρι σήμερα, μαζί με το ξεπούλημα της Ολυμπιακής, είναι γνωστό. Φυσικά, γνωστά είναι και τα αίτια και οι υπεύθυνοι.

Πρέπει να ομολογήσουμε ότι οι κυβερνήσεις -του ΠΑΣΟΚ σή-

μερα, της Νέας Δημοκρατίας χθες και πάει λέγοντας- προχωράτε πράγματι μεθοδικά, κομμάτι – κομμάτι. Και βέβαια το ζήτημα δεν είναι η χαμηλή ή η υψηλή τιμή, αλλά η ιδιωτικοποίηση. Είναι η στρατηγική επιλογή των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας, που συμερίζονται, βέβαια, και οι πιστοί του ευρωμόδρου, με μία διαφωνία ως προς το μοντέλο κάθε φορά. Επί της ουσίας συμφωνείτε, γιατί η στρατηγική σας είναι ίδια.

Τη φιλελευθεροποίηση των μεταφορών ακολούθησε ο «ενιαίος ουρανός» το 2000, ο οποίος νομοθετήθηκε το 2004 με μία σειρά κανονισμούς δόθηκαν για την ασφάλεια των πτήσεων και την αποτελεσματική χρήση του ευρωπαϊκού ενιαίου χώρου. Ο ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, ο οποίος δεν συνιστά μόνο απώλεια εθνικής κυριαρχίας της χώρας μας, αλλά και του κάθε κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δημιουργεί επιπλέον τη νομική βάση στην αγορά και την ιδιωτικοποίηση όλων των υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, σίγουρα θα έχετε ενημερωθεί -γιατί είστε από αυτούς που ψάχνουν- ποια ήταν η απάντηση της επιστολής που έστειλε η πρεσβεία της Γερμανίας το 2008 –στις 20/5/2008- στο Υπουργείο Μεταφορών και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Δημοσιεύτηκε, βέβαια, με μία καθυστέρηση. Δημοσιεύτηκε στις 5/3/2010 στην Εφημερίδα «Η ΣΦΗΝΑ». Και υπάρχει κι ένας τίτλος: «Στο στόχαστρο των Γερμανών ο έλεγχος του εθνικού εναέριου χώρου». Αγωνίστηκαν πάρα πολύ οι κύριοι της γερμανικής πρεσβείας για το αν υπάρχουν νομικά κωλύματα στην ιδιωτικοποίηση ουσιαστικά της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Πιστεύω ότι το ξέρετε το δημοσίευμα. Αν δεν το ξέρετε, το καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Βέρα Νικολαΐδου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν δημοσίευμα, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πείτε μας για την απάντηση, αν και μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου από τα δύο μεγάλα κόμματα –από αυτό που έχουμε καταλάβει τουλάχιστον μέχρι τώρα- θα καθουχασθεί η αγωνία των Γερμανών.

Θέλω να πω δύο πράγματα σε σχέση με τους επιχειρησιακούς τομείς δραστηριότητας, αεροδρόμια και αεροναυτιλία: Είναι γνωστό ότι διαχωρίζονται. Η, δε, διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, που συνοδεύεται από σημαντικά έσοδα, από το 2001 είναι γνωστό ότι αυτά τα έσοδα του δημοσίου τιτλοποιήθηκαν και πουλήθηκαν για δεκαοκτώ χρόνια σε μία εταιρεία που ονομάζεται «ΑΙΟΛΟΣ» και η οποία εδρεύει στο Λουξεμβούργο.

Υπάρχουν, λοιπόν, έσοδα. Και υπήρχαν και κάποιες προτάσεις των εργαζομένων. Δεν είδα ούτε από τις τελευταίες συμπληρώσεις που μας μοιράσατε, να έχετε λάβει υπ' όψιν σας κάποιες από αυτές.

Στις ιδιωτικοποιημένες αερομεταφορές βασικός παίκτης, βέβαια, είναι τα ιδιωτικά αεροδρόμια που ξεκίνησαν πριν από τον ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Υπάρχει η εμπειρία του «Ελευθέριος Βενιζέλος». Είναι το πρώτο.

Σήμερα η Κυβέρνηση με το νομοσχέδιο που συζητάμε ολοκληρώνει το πλαίσιο –το έχετε τονίσει επανειλημμένα- για να ακολουθήσουν μετά οι αποφάσεις, ανάλογα με τι ενδιαφέρουν και τι όρους βάζουν οι επιχειρηματίες. Εσείς θα προχωρήσετε στη δημιουργία ανωνύμων εταιρειών για ένα αεροδρόμιο, για ομάδα αεροδρομίων. Εξαρτάται τι θα ζητήσουν. Σε αυτή τη χώρα, απ' ό,τι φαίνεται, ό,τι είναι κερδοφόρο πουλιέται και ό,τι είναι κοινωνικό καταργείται.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, βέβαια, απορρίπτει αυτά τα διαλυτικά σχέδια της Κυβέρνησής σας, αλλά και της προηγούμενης Κυβέρνησης για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Λέει «όχι» στους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης απ' όπου προωθείται και ο διαχωρισμός όχι μόνο στη χώρα μας, αλλά και στα άλλα κράτη-μέλη σε επιτελικό και επιχειρησιακό τομέα για την αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση των αερολιμένων και της αεροναυτιλίας από τους επιχειρηματικούς ομίλους και τα μονοπώλια.

Η συγκεκριμένη Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας εμείς πι-

στεύουμε και προτείνουμε ότι πρέπει να είναι ενιαία, δημόσια, με όλες τις αρμοδιότητες, οι οποίες απορρέουν πρώτα απ' όλα από τον ιδρυτικό ν. 714 και τον οργανισμό λειτουργίας της με όλα τα πολιτικά κρατικά αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένου και αυτού των Σπιάτων, δηλαδή του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, όπως και όλος ο τομέας των αερομεταφορών, θα πρέπει να είναι ενταγμένη σε ένα ενιαίο κρατικό φορέα μεταφορών με σύγχρονες φθηνές και ασφαλείς υπηρεσίες, για να εξυπηρετούνται οι ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων και όχι να εξυπηρετούν την ανταγωνιστικότητα του κεφαλαίου.

Οι μεταφορές εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει, πράγματι, να αποτελέσουν λαϊκή περιουσία. Είναι λαϊκή περιουσία. Έχετε ευθύνη που ξεπουλάτε τις υποδομές, τη λειτουργία και τα πάντα. Έχει πληρώσει ο ελληνικός λαός γι' αυτές τις υποδομές και δεν έχετε κανένα δικαίωμα.

Φυσικά, όμως, για να γίνουν πράξη αυτά με το σκεπτικό που βάζουμε εμείς και με το οποίο εσείς σίγουρα δεν συμφωνείτε, είναι ανάγκη, πρώτα απ' όλα, οι εργαζόμενοι της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας μαζί με τους υπόλοιπους εργαζόμενους να κατανοήσουν –και πιστεύουν ότι το έχουν κατανοήσει- ότι πρέπει να έρθουν σε ρήξη με αυτήν την πολιτική των μονοπωλίων, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ελληνικών κυβερνήσεων. Δεν πρέπει να σας εμπιστεύονται –και δεν σας εμπιστεύονται- με τις δεσμεύσεις που τους δίνετε σε κάθε συνάντηση -εδώ μας είπαν ότι επί δεκατέσσερις-δεκαέξι μήνες είχαν διάφορες συναντήσεις μαζί σας- διότι θα έρθει η σειρά όλων.

Το νομοσχέδιο έχει πολλά σημεία, στα οποία πρέπει να αναφερθούμε. Αύριο θα μπούμε στα άρθρα και σε αυτό που μας μοιράσατε. Απ' ό,τι τουλάχιστον πήρε το μάτι μου, στο άρθρο 22 στο σημείο 9 πρέπει να είναι η δεύτερη παράγραφος.

Ούτε λίγο ούτε πολύ σε σχέση με τη μετακίνηση του προσωπικού, θα αναγκάσετε το 50% του υπάρχοντος προσωπικού να πάει σε άλλες υπηρεσίες. Μπορούσε να γίνει μία άλλη μελέτη, όχι μόνο αξιοποίησης. Όμως, εσάς ο μοναδικός σας στόχος είναι να απαλλαγεί το κράτος από την επιχορήγηση την οποία δίνετε. Το ονομάζετε «αυτοδιαχείριση» των αεροδρομίων.

Φυσικά καταλαβαίνετε και ξέρετε πως όταν το κέρδος είναι μπροστά, κανένας επιχειρηματίας δεν θα πάει να δώσει τα λεφτά του για την ψυχή της μητέρας του ή του πατέρα του. Ο στόχος είναι το κέρδος και από τη στιγμή που αυτό υπάρχει, είναι σίγουρο πως τα πάντα θα ανέβουν και θα είναι υπηρεσίες που δεν θα μπορούν να τις απολαύσουν ιδιαίτερα οι περιοχές και τα λαϊκά στρώματα που έχουν πολλά προβλήματα και μεγάλες ανάγκες.

Εμείς πιστεύουμε ότι ακριβώς επειδή ο αντίπαλος των εργαζομένων και του λαού γενικότερα είναι πάρα πολύ ισχυρός, γι' αυτό ακριβώς πρέπει να υπάρχει ένα ισχυρό λαϊκό μέτωπο σε μια κατεύθυνση αντιμονοπωλιακή, που πράγματι θα φέρει αλλαγές και στο επίπεδο της εξουσίας και της οικονομίας.

Αυτό δεν κατακτιέται από τη μια μέρα στην άλλη, αλλά είναι σίγουρο ότι έρχεται. Ο ξεσηκωμός είναι πολύ μεγάλος και πιστεύουμε πως ένα πρώτο βήμα των εργαζομένων θα είναι η αγωνιστική και μεγάλη συμμετοχή τους και στα πανελλαδικά συλλαλητήρια που προγραμματίζονται στις 10 Φεβρουαρίου, αλλά και στην πανελλαδική απεργία στις 23 Φεβρουαρίου.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης):** Ευχαριστούμε τη Βουλευτή Β' Πειραιώς και Ε' Αντιπρόεδρο της Βουλής κ. Βέρα Νικολαΐδου, ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής κ. Παύλος Μαρκάκης, ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού.

Κύριε Μαρκάκη, έχετε το λόγο.

**ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο έρχεται να καλύψει εκκρεμότητες που υπάρχουν σε σχέση με τη λειτουργία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ώστε αυτή να λειτουργεί και να ακολουθεί τα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα.

Επίσης, το νομοσχέδιο κάνει μια προσπάθεια να αξιοποιησει τα κρατικά αεροδρόμια, φέροντας διατάξεις, ώστε να έχουν τη

δυνατότητα να λειτουργήσουν σαν ανώνυμες εταιρείες διαχείρισης. Μπροστά σε αυτές τις ανάγκες, μέσω του νομοσχεδίου, βρίσκει την ευκαιρία να διορθώσει και να τροποποιήσει διατάξεις άρθρων, νόμων που έχουν ψηφιστεί και θέλουν συμπλήρωση, διότι, όταν ψηφίστηκαν, τα άρθρα δεν έτυχαν καλής επεξεργασίας.

Μέσα από το νομοσχέδιο, όμως, αναδείχθηκαν και θέματα που είναι υπαρκτά και έχουν σχέση με την αντιπαλότητα και τις διεκδικήσεις που υπάρχουν μεταξύ των συνδικαλιστικών οργανώσεων ως προς το ρόλο που παίζουν αυτές στη λειτουργία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Από την οικονομική τους σκοπιά η αντιπαλότητα επικεντρώνεται στο ποιος φέρνει χρήματα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και προς ποια κατεύθυνση αξιοποιούνται αυτά.

Ο κύριος Υπουργός προσπάθησε να ισορροπήσει ανάμεσα στις δύο τάσεις και χωρίς να ζοριστεί ιδιαίτερα προσπάθησε και πέτυχε να έχει και την πίτα σωστή και το σκύλο χορτάτο. Όμως, με αυτόν τον τρόπο μάλλον θα αναγκαστεί αργότερα, σε κάνα-δυο χρόνια να φέρει πάλι άλλο νομοσχέδιο, για να αντιμετωπίσει το θέμα της εναρμόνισης του ελληνικού πλαισίου με το ευρωπαϊκό κοινοτικό πλαίσιο για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει καθιερώσει κανονισμούς, εκ των οποίων οι βασικότεροι είναι ο 549, ο 550, ο 551 και ο 552 του 2004. Βάσει των κανονισμών αυτών τα κράτη-μέλη ήταν υποχρεωμένα, πρώτον, να εγκαταστήσουν φορέα ή φορείς ως εθνικές εποπτικές αρχές και οι αρχές αυτές να είναι ανεξάρτητες από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Δεύτερον, στα κράτη-μέλη επιβάλλεται η πιστοποίηση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ορίζεται ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Αυτές τις υποχρεώσεις η χώρα μας έπρεπε να τις υλοποιήσει από το Δεκέμβριο του 2006. Μετά την παράταση που πήρε και της δόθηκε έπρεπε να τις υλοποιήσει μέχρι τις 30.6.2007, κινδυνεύοντας, ως συνήθως, να παραπεμφθεί πάλι η Ελλάδα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και να πληρώσει πρόστιμο. Σήμερα η Νέα Δημοκρατία έρχεται και κατηγορεί το ΠΑΣΟΚ. Το ΠΑΣΟΚ κατηγορεί τη Νέα Δημοκρατία, γιατί δεν εφαρμόζονται οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί.

Ας δούμε, όμως, πώς με το νομοσχέδιο αυτό προσπαθούν να αντιμετωπίσουν αυτήν την κατάσταση, αυτήν την υλοποίηση των ευρωπαϊκών κανόνων.

Από τις υπάρχουσες τρεις Γενικές Διευθύνσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας αναδιαρθρώνεται η μία, η Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας, και μετονομάζεται σε Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Ορίζεται και ως ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, ο οποίος παρέχει τις ακόλουθες υπηρεσίες:

Πρώτον, Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας.

Δεύτερον, Υπηρεσίες Επικοινωνίας, Πλοήγησης και Επιτήρησης.

Τρίτον, Υπηρεσίες Αεροναυτικών Πληροφοριών.

Έτσι, κατά κάποιον τρόπο προσεγγίζει την απαίτηση των κανονισμών που θέλουν τις τρεις παραπάνω υπηρεσίες να τις παρέχει ένας φορέας ή ξεχωριστοί φορείς, δημόσιοι ή ιδιωτικοί. Και εδώ επιλέγουμε –βάσει του νομοσχεδίου– έναν και δημόσιο, δηλαδή τη Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

Όμως, η Υπηρεσία αυτή που επιλέγεται, είναι εντός της ΥΠΑ, όπου συνυπάρχουν αντικείμενα διαφορετικά από τα προβλεπόμενα στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς για την Αεροναυτιλία και επικρατεί η άποψη ότι θα έπρεπε να αποτελεί ξεχωριστή νομική οντότητα και όχι μαζί με τις άλλες δύο Γενικές Διευθύνσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, δηλαδή μαζί με τη Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών και τη Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης, οι οποίες παραμένουν ως είναι μέχρι σήμερα.

Αυτή η άποψη της ξεχωριστής νομικής οντότητας είναι και η άποψη την οποία υποστηρίζουν οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και προσεγγίζει με καλύτερη ακρίβεια τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Επιπλέον, θα υπήρχε πιο ξεκάθαρη οικονομική δια-

χείριση των εσόδων από τις πτήσεις των αεροπορικών εταιρειών. Θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί πιο εύκολα η διακρατική συμφωνία του ενιαίου εναέριου χώρου που ετοιμάζεται μεταξύ Ιταλίας, Μάλτας και Κύπρου. Τέλος, θα μπορούσαμε, αν είχαμε επιλέξει διαφορετικό μοντέλο, να καλύψουμε τις ανάγκες γειτονικών χωρών που δεν μπορούν να αντεπεξέλθουν στον έλεγχο του εναέριου χώρου τους και επομένως, θα μπορούσαμε να έχουμε περισσότερα έσοδα ως χώρα.

Όμως, υπάρχει κι άλλη συνδικαλιστική έκφραση, η Ομοσπονδία στην Πολιτική Αεροπορία, η οποία αντιδρά σε μια τέτοια προοπτική της ξεχωριστής νομικής οντότητας.

Ο Υπουργός άφησε το σχήμα της ΥΠΑ με τις τρεις Γενικές Διευθύνσεις για να περάσει πιο εύκολα τον άλλο στόχο του νομοσχεδίου –δηλαδή την προσπάθεια να λειτουργήσουν τα αεροδρόμια σαν ανώνυμες εταιρείες– και για να μην αφήσει παραπονεμένους τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας στη Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, δημιούργησε δεκαέξι διευθύνσεις και εκατόν δεκαοκτώ τμήματα δίνοντας τη μερίδα του λέοντος των διευθύνσεων αυτών και των τμημάτων στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και δευτερευόντως στους κλάδους τηλεπικοινωνιών και ηλεκτρονικών. Όμως, με αυτό τον τρόπο δημιουργείται ένα σχήμα υπερβολικά μεγάλο –για το οποίο αμφιβάλουμε για τη λειτουργικότητά του– και σίγουρα περισσότερο γραφειοκρατικό.

Εμείς επισημάναμε αυτά τα θέματα στο πρώτο σκέλος του νομοσχεδίου και κατακρίναμε το ρόλο του Υπουργείου, που δεν είναι για να κρατά ισορροπίες, αλλά για να δίνει λύσεις οριστικές και να σπάει αυγά, χωρίς να φτιάχνει ομελέτα –αυτό είναι τέχνη– και δεν θα αναλωθούμε σήμερα σε θέματα οργάνωσης της Γενικής Διεύθυνσης. Εξάλλου συνηγορήσαμε σε όλες τις παρατηρήσεις των εργαζομένων για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η ουσία του νομοσχεδίου είναι στο κεφάλαιο Β', όπου περιγράφεται πώς θα γίνει η αξιοποίηση και η ανάπτυξη των αεροδρομίων. Εδώ η Κυβέρνηση στην προσπάθειά της να ιδιωτικοποιήσει τη λειτουργία των αεροδρομίων, προσέκρουσε στη χαμένη της σοσιαλιστική τιμή. Ο κ. Αμοιριδής, ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, αναγκάστηκε μέχρι και να εφεύρει ποσά, δηλαδή πόσα θα φθάσουν να πληρώνουν οι αεροπορικές εταιρείες και τι όφελος θα έχει η χώρα μας, αν παραδοθούν σε ιδιώτες –ανέφερε μάλιστα και τιμές– πριν ακόμη γίνουν οι διαγωνισμοί.

Η Κυβέρνηση, λοιπόν, κάνει μια σύνθεση ανωνύμων εταιρειών για τη διαχείριση των αεροδρομίων της ΑΕΔΑ. Με τη μέθοδο αυτή του «διαλέγετε και παίρνετε», αφήνει τη δυνατότητα ενός πλαισίου που το έχει στο μυαλό του μόνο ο Υπουργός και στην πορεία ό,τι προκύψει. Έτσι, όμως, δεν μπορούμε να νομοθετούμε και μάλιστα σε τόσο σημαντικά θέματα, όπου οι κανόνες πρέπει να είναι ξεκάθαροι, γιατί όλοι θεωρητικά ξεκινούν από αγαθές προτάσεις και στην ουσία καταλήγουν στις εξεταστικές επιτροπές.

Πώς δημιουργούνται αυτές οι ΑΕΔΑ: Κατ' αρχάς μετά από εισηγήση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, η Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων ιδρύει Ανώνυμες Εταιρείες Διαχείρισης Αεροδρομίων, που το σύνολο των μετοχών τους ανήκει στο ελληνικό δημόσιο. Αυτό μπορεί να γίνει για κάθε αεροδρόμιο ξεχωριστά, για μια ομάδα αεροδρομίων ή για το σύνολο των αεροδρομίων της χώρας. Όμως, στο ίδιο άρθρο δίνεται η δυνατότητα ή να αποκτώνται υφιστάμενες ΑΕΔΑ από τρίτους επενδυτές, ή να ιδρύονται άλλες ΑΕΔΑ με τη συμμετοχή τρίτων επενδυτών, ή να παραχωρούνται απευθείας σε επενδυτές μέσω συμβάσεων παραχώρησης.

Φαίνεται, λοιπόν, ότι δεν υπάρχουν ξεκάθαροι κανόνες με τους οποίους θα γίνουν όλα αυτά και επιπλέον, δεν υπάρχει σωστή διαχείριση προσωπικού. Παρ' όλο που κατά τη συζήτηση στην επιτροπή έγιναν από πλευρά μας πολλές επισημάνσεις, που έδειξαν το αδιέξοδο που θα φθάναμε αν ψηφίζονταν το νομοσχέδιο όπως κατατέθηκε, δεν ικανοποιηθήκαμε και δεν ικανοποιήθηκαν όλοι οι προβληματισμοί μας. Ζητήσαμε κατ' αρχάς –και περιμένουμε ακόμη– να καταθέσετε στοιχεία για τη σημερινή διαχείριση των αεροδρομίων, στατιστικά στοιχεία κίνησης ανά μήνα, ανά



εταιρεία, ανά χώρα προέλευσης επιβατών και τις δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης. Αυτά τα στοιχεία για κάθε αεροδρόμιο για να έχουν γνώση οι Βουλευτές τι σημαίνει αυτό που ψηφίζουμε σήμερα.

Επιπρόσθετα, θα έπρεπε να έχετε ολοκληρώσει τις μελέτες που θέλετε, για να δείτε σε ποια αεροδρόμια θα προχωρήσετε σε ιδιωτικοποίηση και σε ποια όχι. Κάθε ένα αεροδρόμιο έχει τη δική του οικονομική, κοινωνική και εθνική σημασία. Δεν μπορούν όλα να μπαίνουν στο ίδιο τσουβάλι.

Επίσης, είναι πολύ σοβαρή και η πρόταση που έγινε για να προχωρήσετε σήμερα -που ακόμη δεν είστε έτοιμοι- σε μια πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για να δείτε αν υπάρχουν πράγματι σοβαροί επενδυτές για την ανάληψη της λειτουργίας των αεροδρομίων. Και μια και μιλάμε για επενδυτές, θα αναφέρω την περίπτωση επενδυτή που προσπάθησε να κάνει υδροπτερυγα στην περιοχή της Μαγνησίας. Τεταπληρώθηκε, κυνηγήθηκε από τις ναυτιλιακές εταιρείες και δεν μπόρεσε να καθορίσει ούτε υδατοδιαδρόμους. Αναγκάστηκε να κάνει τις προσγειώσεις, αντί στη θάλασσα, στη στεριά, στα υπάρχοντα αεροδρόμια και έτσι να επιβαρύνεται η τιμή του ναύλου. Στο τέλος, αφού ξόδεψε όλα τα χρήματά του, αναγκάστηκε να εγκαταλείψει την προσπάθεια.

Αν επιμένετε, λοιπόν, σε όλες τις μορφές των ιδιωτικοποιήσεων, θα πρέπει να διασφαλίσετε τα οικονομικά και όχι μόνο, οφέλη που θα έχει ο ελληνικός λαός από την παραχώρηση στις ΑΕΔΑ όλων των δικαιωμάτων, δηλαδή της διοίκησης, της διαχείρισης, της λειτουργίας, της ανάπτυξης, της συντήρησης και της εκμετάλλευσης των αεροδρομίων. Πρέπει να διασφαλίσετε τεχνικά συμφέροντα και μετά να προχωρήσετε σε ιδιωτικοποιήσεις. Διότι υπάρχουν αεροδρόμια, τα οποία είναι πολύ κοντά στα σύνορα της χώρας και ξέρουμε ότι εκεί ελλοχεύουν αρκετοί εθνικοί κίνδυνοι. Πρέπει, επίσης, να ετοιμάσετε μελέτες, όπως έκαναν άλλες χώρες, όπου εξασφάλισαν, βάσει των μελετών, ποια είναι τα μέγιστα οφέλη από τις ιδιωτικοποιήσεις.

Ας κάνετε τις μελέτες κόστους-οφέλους που είπατε ότι θα κάνετε για κάθε αεροδρόμιο ή για κάθε ομάδα αεροδρομίων, πριν ψηφίσετε το νομοσχέδιο και όταν είναι όλα καθαρά και ξάστερα, να προχωρήσετε σε επόμενες κινήσεις σας.

Υπάρχει, επίσης, το θέμα της συνύπαρξης των πολιτικών αεροδρομίων με τα στρατιωτικά αεροδρόμια. Είναι ένα θέμα ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, που δεν αντιμετωπίζεται στο νομοσχέδιο, εκτός από τις προφορικές διαβεβαιώσεις του Υπουργού, ότι δεν θα υπάρξει πρόβλημα. Πρέπει αυτό το θέμα να διευκρινιστεί.

Επίσης υπάρχει ένα άλλο μεγάλο θέμα, το θέμα της εκχώρησης χώρων που είναι κοντά στα αεροδρόμια. Τι θα πει «κοντά στα αεροδρόμια»; Εδώ δεν μιλάμε για λιγότερο ή περισσότερο χώρο. Η λέξη «κοντά» ιδίως σε αεροδρόμια μικρότερων πόλεων είναι σχετική και δεν προσδιορίζει ακριβώς την απόσταση.

Ένα σοβαρό θέμα το οποίο επισημάναμε στην επιτροπή είναι το θέμα της μετακίνησης και της απόσπασης του προσωπικού. Ενώ η βασική πρόβλεψη είναι ότι η ΑΕΔΑ θα στελεχώνεται με προσωπικό με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου, υπάρχει μεταβατικό στάδιο μέχρι η εταιρεία να ολοκληρώσει τη στελέχωσή της, ώστε να επιτρέπεται η απόσπαση υπαλλήλων από δημοσίες υπηρεσίες ή από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου.

Κατ' αρχάς αυτό πρέπει να ληξει σε πολύ συντομότερο χρονικό διάστημα και όχι σε δύο χρόνια. Επιπλέον υπάρχει και ο εξής προβληματισμός: Όταν η ΑΕΔΑ περιέλθει σε ιδιώτες, είναι δυνατό να χρησιμοποιεί δημοσίους υπαλλήλους; Επιπλέον αυτή η παραχώρηση των αεροδρομίων έχει και άλλη επίπτωση στο προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, το οποίο θα βρεθεί πλεονάζον και θα χρειαστεί να μεταταχθεί ή να μεταφερθεί.

Επίσης στο άρθρο 26 ρυθμίζονται τα εκκρεμή θέματα του προσωπικού που μεταφέρθηκε από την πρώην Ολυμπιακή Αεροπορία. Εδώ υπήρξε άρνηση, ώστε αυτοί οι άνθρωποι να κληθούν σε ακρόαση των φορέων και επομένως δεν έχουμε ακριβή εικόνα για την άρτια διατύπωση των ρυθμίσεων.

Στα υπόλοιπα θέματα δεν υπήρχαν σοβαρές αντιρρήσεις και δεν υπάρχουν σημεία αντιπαράθεσης. Σε όλες όμως τις αντιρρήσεις που διατυπώσαμε αναγνωρίστηκε ότι υπάρχουν πραγματικά, ουσιαστικά θέματα που δεν είχαν προβλεφθεί για τα οποία πρέπει να πω ότι καταβλήθηκε προσπάθεια αλλαγών στο νομο-

σχέδιο το οποίο περιμένουμε να δούμε στην τελική του μορφή.

Η βασική μας αντίρρηση όμως ότι το νομοσχέδιο είναι πρόχειρο και κακοδιατυπωμένο παραμένει και είναι σίγουρο ότι θα δημιουργήσει προβλήματα όταν επιχειρήσετε να το εφαρμόσετε. Αυτήν την ευθύνη θα την αναλάβετε μόνοι σας μαζί με τη Νέα Δημοκρατία. Εμείς καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης):** Ευχαριστούμε τον ειδικό αγορητή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Παύλο Μαρκάκη.

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Δημήτριος Παπαδημούλης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο έχει 41 άρθρα και αποτελείται από τρία κεφάλαια, αλλά το «ψητό» του νομοσχεδίου είναι στα άρθρα από 23 έως 26, εκεί δηλαδή που μέσω των συμβάσεων παραχώρησης παραχωρούνται σε ιδιώτες δεκάδες εθνικά δημόσια αεροδρόμια, περίπου σαράντα. Γι' αυτό και το νομοσχέδιο, αν δεν ήθελε να έχει ψευδεπίγραφο τίτλο, θα έπρεπε να λέγεται: «Παραχώρηση των περιφερειακών ελληνικών αεροδρομίων στους ιδιώτες μέσω συμβάσεων παραχώρησης και λοιπές διατάξεις».

Αυτά τα άρθρα είναι και ο βασικός λόγος που επί της αρχής καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Γιατί; Θα σας το πω έτσι απλά για να το καταλάβετε εσείς που το υπερψηφίζετε και του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας: Διότι για δεκαετίες αυτά τα περιφερειακά αεροδρόμια με το χαμηλό κόστος για τις αεροπορικές εταιρείες που τα χρησιμοποιούσαν, με όλες τις αδυναμίες που έχουν αυτά τα αεροδρόμια -δεν θα εξωραϊζω την κατάσταση- βοηθούσαν τον ελληνικό τουρισμό, την τοπική οικονομία, την περιφερειακή ανάπτυξη. Είστε υποχρεωμένοι από τον Κανονισμό να φέρνεται και μελέτη επιπτώσεων όταν φέρνεται μία πρόταση νόμου και να λέτε ποιες θα είναι οι επιπτώσεις από την εφαρμογή του νόμου που εισάγετε προς ψήφιση.

Σας ερωτώ, λοιπόν, αυτό που δεν κάνατε, όπως είναι η πολιτική σας υποχρέωση και η θεσμική σας υποχρέωση: Αν ακριβώς τον τα τέλη προκειμένου οι ιδιώτες να βγάλουν κέρδη από τη χρήση των αεροδρομίων, αυτό δεν θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στον τουρισμό, στην τοπική ανάπτυξη, στην περιφερειακή ανάπτυξη; Δεν έχουμε πάρει απάντηση στην επιτροπή και στο διάλογο που έχει γίνει μέχρι τώρα. Εμείς πιστεύουμε ότι θα υπάρχει αρνητική επίπτωση.

Επίσης υπάρχει και ένας άλλος κίνδυνος. Θα τον πω και αυτόν πάλι απλά, κύριε Βούγια: Οι ιδιώτες που θα πάρουν αυτά τα αεροδρόμια «κοψοχρονιά» -όπως συνηθίζουν- χωρίς δεσμεύσεις και περιοριστικούς και σαφείς όρους που να διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον -γιατί δεν προβλέπονται στο νομοσχέδιο- θα έλθουν μετά έχοντας «πατήσει πόδι» και έχοντας εξασφαλίσει τη μακροχρόνια συμβατική σχέση με το δημόσιο να πουν «ξέρετε, δεν βγαίνουμε» και να απαιτήσουν επιδοτήσεις. Έτσι θα έλθει μετά μία κυβέρνηση -δεν ξέρω αν θα είναι δική σας ή κάποιου άλλου κόμματος- και θα πει ότι «πάμε στην επιδότηση των ιδιωτών».

Θα μου πείτε ότι είμαι καχύποπτος. Όχι. Μιλώ με βάση την εμπειρία. Έτσι ακριβώς γίνεται με την επιδότηση των άγονων γραμμών στην ακτοπλοία, όπου η πορεία των επιδοτήσεων, κύριε Πρόεδρε, πηγαίνει εκθετικά, αν το δείτε. Ανεβαίνει όχι με βάση τον πληθωρισμό αλλά το ένα γίνεται δύο, το δύο γίνεται τέσσερα, το τέσσερα γίνεται οκτώ, το οκτώ γίνεται δεκαέξι κι έχουμε φτάσει πια πάνω από εκατό εκατομμύρια ευρώ να πληρώνει ο κρατικός προϋπολογισμός, δηλαδή ο φορολογούμενος πολίτης, για υπηρεσίες που δεν είναι οι αντίστοιχες. Έχουμε τις επιδοτούμενες ιδιωτικές αεροπορικές γραμμές στις λεγόμενες «άγονες γραμμές». Τώρα θα έχουμε και τα επιδοτούμενα ιδιωτικά αεροδρόμια.

Όταν τα είπα αυτά και τα υποστήριξαν και άλλοι συνάδελφοι στην επιτροπή, ο αντίλογος του κ. Ρέππα ήταν: «Μα, γιατί μιλάτε, κ. Παπαδημούλη, για ιδιωτικοποίηση; Μεταβιβάζουμε επτά συγκεκριμένες αρμοδιότητες. Δεν κάνουμε ιδιωτικοποίηση. Μέσω συμβάσεων παραχώρησης» -λέει ο κ. Ρέππας, διαβάζω από τα

Πρακτικά- «μεταβιβάζουμε σε ιδιώτες ή στη συμμετοχή ιδιωτών τη δυνατότητα διοίκησης, λειτουργίας, διαχείρισης, ανάπτυξης, επέκτασης, συντήρησης και εκμετάλλευσης ενός αεροδρομίου». Λέει ο κ. Ρέππας: «Μόνο αυτά τα επτά μεταβιβάζουμε. Γιατί μιλάτε για ιδιωτικοποίηση;». Μα, ποιον «δουλεύετε»; Τι μένει μετά απ' αυτά τα επτά; Τίποτα!

Αυτός, λοιπόν, είναι ένας λόγος που θα έπρεπε και οι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας να ξανασκεφτούν αυτό το «να». Εντάξει, δεν είναι από τα νομοσχέδια τα οποία «κάνουν ντόρο». Είναι από τα νομοσχέδια που περνούν εύκολα, αλλά κάτσε, βρε αδελφέ!

Η δεύτερη απάντηση του Υπουργού είναι: «Μα, κύριε Παπαδημούλη, κύριοι συνάδελφοι -όσο είστε αντίθετοι και το φοβάστε αυτό- μην ανησυχείτε διότι εμείς θα διασφαλίσουμε το δημόσιο συμφέρον όπως έχει αποδείξει η ελληνική πολιτεία». Αλήθεια; Πότε το λέμε αυτό; Σε μια εποχή όπου βρίζει όλος ο κόσμος για το πώς εξασφαλίστηκε από την πολιτική εξουσία και την εκάστοτε κυβερνητική εξουσία το δημόσιο συμφέρον στις συμβάσεις με τη «SIEMENS»; Όταν έχουμε μία εξεταστική επιτροπή, που παρά τις διαφορές της, ομοφώνως λέει ότι δόθηκαν μίζες -και έχει και πειστήρια- για να υπογραφούν συμβάσεις του ΟΤΕ, του ΟΣΕ, του ελληνικού κράτους -στο C4I- νοσοκομείων με ιδιώτες, τη «SIEMENS», την «INTRACOM» -η δεύτερη δεν πολυακούγεται και κακώς, γιατί μερικοί νιώθουν ότι θα τους βάλουν «πιπέρι στο στόμα»- πώς λέμε ότι έχουμε εδώ πέρα τη σιγουριά ότι θα διασφαλιστεί το δημόσιο συμφέρον; Δεν φοβάστε τη μονοπώληση, τα ολιγοπώλια, τις εναρμονισμένες πρακτικές και τα καρτέλ αυτών που θα πάρουν μία «αλυσίδα» αεροδρομίων και θα εκτρέπουν σε συνεργασία με tour operators την τουριστική κίνηση, ή σας μιλάω για πράγματα που δεν έχετε ξανακούσει;

Υπάρχει ένα θέμα. Αυτό είναι και το πιο σημαντικό.

Κατά τα άλλα τα πρώτα είκοσι ένα άρθρα αφορούν στην δημιουργία του Παρόχου Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας με τη δημιουργία μιας Γενικής Διεύθυνσης Αεροναυτιλίας και με την καθυστερημένη προσαρμογή του ελληνικού δικαίου στον κανονισμό του 2004 περί Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Η ευρωπαϊκή αριστερά και στο Ευρωκοινοβούλιο είχε καταψηφίσει αυτήν τη ρύθμιση -γιατί ήταν αμερικάνικης φιλοσοφίας, να το πω έτσι απλά- όσον αφορά την αγοραία χρήση των κανόνων αεροπλοΐας. Αυτό είναι ένα θέμα, η δική μας αντίθεση.

Ένα άλλο θέμα είναι ότι εδώ πέρα είναι κακόγουστος ο καυγάς Νέας Δημοκρατίας και ΠΑΣΟΚ για την πολύχρονη καθυστέρηση της ελληνικής πολιτείας να προσαρμοστεί σε κάποιες υποχρεώσεις που η ίδια συνυπέγραψε. Διότι κανονισμός σημαίνει ότι ψηφίζεται και στο Συμβούλιο και στην Κομισιόν και στο Κοινοβούλιο κ.λπ..

Και γίνεται τώρα αυτή η καθυστερημένη προσαρμογή με έναν τρόπο άνιστο. Δηλαδή τα πρώτα είκοσι ένα άρθρα έχουν λεπτομέρειες υπερβολικές -γιατί όπως μου είπε ο κύριος Υπουργός τα βάζουμε όλα στο νομοσχέδιο, πράγματα που σε άλλες ρυθμίσεις γίνεται με προεδρικά διατάγματα ή υπουργικές αποφάσεις, για να μη χάσουμε άλλο ένα χρόνο- γιατί ήδη έχουμε φάει την αιτιολογημένη γνώμη, την κίτρινη κάρτα να το πω και έτσι για πρόστιμα που θα έλθουν από αυτήν την καθυστέρηση.

Και στο Γ' Κεφάλαιο -που είναι τα θέματα του προσωπικού, το πώς θα οργανωθούν όλα τα υπόλοιπα πράγματα- εκεί παραπέμπει στην κλασική οδό καθ' υπερβολήν με υπουργικές αποφάσεις, προεδρικά διατάγματα, κ.λπ.. Αυτά είναι τα παραγεμισμένα στην ουσία του νομοσχεδίου που είναι η ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων. Υπάρχουν και μερικά θέματα προσωπικού, στα οποία θα αναφερθώ περισσότερο, όταν μιλήσουμε κατ' άρθρον.

Εδώ θα ήθελα να πω το εξής, ότι στη συνεδρίαση που κάναμε στην επιτροπή κατά την ακρόαση των φορέων κατατέθηκαν από τα συνδικάτα των εργαζομένων εκεί του χώρου παρατηρήσεις, ενστάσεις, φόβος, που δεν είναι για πέταμα, που δεν είναι όλα αυτά που λέμε συντεχνιακού χαρακτήρα, ορισμένα ακούγονται λογικά. Και θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, να τα δείτε μέχρι τη στιγμή που θα ψηφιστεί αυτό το νομοσχέδιο κάποιες αλλαγές που να εξασφαλίζουν αυτά τα αιτήματα του προσωπικού. Και υπάρχουν και κάποιες παρατηρήσεις -τώρα το κοίταμα, επιφυλάσσομαι να το δω και αναλυτικότερα- και του Επιστημονικού Συμβουλίου της

Βουλής για κάποια θέματα που αφορούν σε εργασιακά θέματα. Και πρέπει και αυτά να τα προσέξουμε -εσείς εννοώ να τα προσέξετε- και να τα δούμε στη Βουλή. Μην πάμε «ψεκάστε, ψηφίστε, τελειώσαμε».

Επειδή μιλάμε για την καθυστερημένη εφαρμογή υποχρεώσεων -που απορρέουν από κανονισμούς του 2004, όπως τροποποιήθηκαν και μεταγενέστερους κανονισμούς του 2009, υπάρχουν και κανονισμοί που ψηφίστηκαν το 2010, όπως ο 691-να μη χρειαστεί να πάμε άλλα έξι χρόνια, για να κοιτάμε τις προσαρμογές. Σας ρώτησα και στην επιτροπή. Δεν έχω πάρει μία απάντηση για το αν φροντίζετε προνοητικά να συμπεριλάβετε στις ρυθμίσεις αυτού του νομοσχεδίου και θέματα πιο φρέσκα, πιο επίκαιρα.

Αυτό το νομοσχέδιο προσπαθεί να χειριστεί και μερικούς σκελετούς, που υπάρχουν στα ντουλάπια του ελληνικού δημοσίου και του ελληνικού ταμείου από την περιβόητη ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής της Νέας Δημοκρατίας.

Θα ήθελα -επειδή έχω και τέσσερα λεπτά στη διάθεσή μου- να πω ότι αυτή την ώρα έχει γίνει της μόδας η ιδιωτικοποίηση. Ένα Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα κάνει περισσότερες, γρηγορότερες ιδιωτικοποιήσεις, από όσες έχει κάνει η Νέα Δημοκρατία τα τελευταία χρόνια. Θα έπρεπε κάποια στιγμή να δοθεί και ένας λογαριασμός στους Έλληνες πολίτες και από τη Νέα Δημοκρατία που έκανε αυτή την ιδιωτικοποίηση και από το ΠΑΣΟΚ -που ενώ την είχε καταγγείλει και καταψήφισε- την υλοποιεί κατά γράμμα φορτώνοντας το κόστος στον ελληνικό λαό.

Και ρωτάω και τους δύο, με την διαβάθμιση των ευθυνών: Πόσο έχει κοστίσει -και θα κοστίσει συνολικά- η ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής με τους φορείς που έγινε; Κάποιοι ειδικοί λένε από 1,5 έως 2 δισεκατομμύρια ευρώ. Τι γίνεται με κατηγορίες εργαζομένων που -με τις ρυθμίσεις που πέρασαν από την Κυβέρνηση και υλοποίησε η σημερινή Κυβέρνηση- δεν προσφέρουν τίποτα στο δημόσιο και παίρνουν μισθούς πέντε, οκτώ, δέκα φορές παραπάνω από ό,τι παίρνει ένας εργαζόμενος μικρού ή μεσαίου εισοδήματος. Πώς θα αξιοποιηθούν αυτοί, να κάνουν και κάτι παραγωγικό;

Και ένα δεύτερο θέμα. Επειδή και το θέμα της διαχείρισης των αεροδρομίων από ιδιώτες ο κίνδυνος ζημιάς στο δημόσιο συμφέρον μεγαλώνει, όταν έχουμε εναρμονισμένες πρακτικές και καρτέλ, θα ήθελα να αναφέρω και ένα άλλο θέμα συναφές, κύριε Υπουργέ: Πρόσφατα η Κομισιόν είπε «όχι» στην προωθούμενη συγχώνευση της «AEGEAN» με την ιδιωτικοποιημένη Ολυμπιακή. Είπε, «όχι» σε ένα colpo grosso που είχε στηθεί ανάμεσα στους δύο ιδιώτες-ιδιοκτήτες των δύο ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών. Αυτό που πριν από ένα, ενάμιση χρόνο, θυμόσασταν ήταν στα μαχαίρια. Ο ένας κατηγορούσε τον άλλο, απειλές, εκβιασμοί, χαρακτηρισμοί, και μετά οργάνωσαν την ιστορία, δικαιώνοντας από την πλευρά τους αυτό που η Αριστερά έλεγε ότι αν τα πάρουν οι ιδιώτες, μετά θα συναπισθούν και θα ανεβάσουν πολύ ακριβή τα εισιτήρια. Το ότι δεν θα γίνει συγχώνευση με φρένο από την Κομισιόν και όχι από την ελληνική Κυβέρνηση είναι προς ψόγο της ελληνικής Κυβέρνησης και όχι προς έπαινο.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Αλλά δεν αρκεί. Γιατί και εκεί που δεν υπάρχει συγχώνευση, υπάρχουν τα καρτέλ και εναρμονισμένες πρακτικές. Επειδή μιλάμε για τα περιφερειακά αεροδρόμια, ξέρετε ότι για να πάει κανείς σε έναν προορισμό μέσα στην Ελλάδα, στην Καβάλα, στην Αλεξανδρούπολη, στα Χανιά, στο Ηράκλειο, στη Θεσσαλονίκη πληρώνει -και τώρα που υποτίθεται είναι δύο εταιρείες που ανταγωνίζονται- πολύ περισσότερο από ότι να πάει σε μία ευρωπαϊκή πρωτεύουσα που απέχει τρεις, πέντε, επτά φορές μακρύτερα;

Τι θα κάνετε γι' αυτό; Πού είναι η διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος όσον αφορά τους κανόνες ανταγωνισμού; Εγώ ξέρω ότι έχετε μία Επιτροπή Ανταγωνισμού που κοιμάται, η οποία διατηρεί ακόμα επικεφαλής αυτόν που είχε ορίσει επικεφαλής η Νέα Δημοκρατία πριν από δύο χρόνια περίπου, ένα συνταξιούχο δικαστικό τον κ. Κυριτσάκη, τον οποίο προσωπικά υπολήπτομαι και σέβομαι, αλλά έχει τόσο σχέση με τα θέματα των κανόνων ανταγωνισμού και τόσο δύναμη να σπάει τα καρτέλ, όση έχει «ο φάντης με το ρετινόλαδο».



Σε μία λοιπόν, χώρα που ιδιωτικοποιούνται τα πάντα στο «άψε βήση» - έναντι «πινακίου φακής», που πέφτουν οι μισθοί, αλλά οι τιμές τραβάν την ανηφόρα, που δεν υλοποιείται ούτε καν το νεοφιλελεύθερο δόγμα περί εσωτερικής υποτίμησης του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και έχουμε πολύ μεγάλες μειώσεις μισθών, αλλά ο πληθωρισμός είναι δυόμισι και τρεις φορές παραπάνω από την Ευρωζώνη- κάτι πρέπει να γίνει και μ' αυτό.

Είναι προφανές ότι καταψηφίζουμε επί της αρχής και επιφυλασσόμαστε να τοποθετηθούμε κατ' άρθρον στη σχετική συζήτηση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να λέγω το λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης):** Το λόγο έχει ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής κ. Απόστολος Κακλαμάνης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ:** Για το νομοσχέδιο θα μιλήσω ίσως, αύριο. Αλλά ήθελα δύο λεπτά, -ελπίζω να ακούσει ο κ. Παπαδημούλης, τον οποίο εκτιμώ ιδιαίτερα, για την εργατικότητα, την προσπάθεια να είναι ενημερωμένος καλά για όλα τα θέματα με τα οποία ασχολείται- να μιλήσω με αφορμή μία διατύπωση του ότι αυτές τις συμβάσεις τις θεωρεί ιδιωτικοποιήσεις, όταν είναι γνωστό ότι μία σύμβαση παραχώρησης έχει ορισμένους όρους και ορισμένη διάρκεια.

Δεν είναι αυτό όμως το σημείο το οποίο εμένα με απασχολεί πάρα πολύ. Εξ αφορμής των γενικεύσεων που γίνονται, ιδιαίτερα στα τηλεοπτικά παράθυρα, αλλά και σε αυτή την Αίθουσα και ο κ. Παπαδημούλης το έκανε και απόψε, το κάνει και συχνά που τον ακούω με αφορμή την υπόθεση της εξεταστικής επιτροπής.

Είπε μόλις τώρα: «Λέτε κύριε Υπουργέ, ότι στις συμβάσεις θα επιφυλαχθείτε του δημοσίου συμφέροντος. Τί μας το λέτε αυτό; Δεν ξέρουμε τόσες συμβάσεις που έγιναν με τη «SIEMENS» με την «INTRACOM» κ.λπ., πώς διαφυλάχθηκε το δημόσιο συμφέρον;». Μπορεί να έχει δίκιο. Βέβαια, όλα αυτά μένουν να εκκαθαριστούν. Και, δυστυχώς, εδώ και έξι χρόνια ο αρμόδιος εισαγγελέας και ο αρμόδιος ανακριτής δεν κάνουν το καθήκον τους. Τελικά όλοι δεχόμαστε το μπαλάκι όταν κάποιος εντεταλμένος με τον όρκο τους να κάνουν το καθήκον τους, δεν το κάνουν και διασύρουν την ίδια τη δικαιοσύνη και στο τέλος πρέπει ο πολιτικός κόσμος να απαντήσει σε ζητήματα, τα οποία αυτοί αρμοδίως δεν τα απάντησαν.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Νομίζω ότι κάθε ένας κρίνεται κατά περίπτωση. Σήμερα κάνει το νόμο αυτό ο κ. Ρέππας. Ενδεχομένως, αύριο να μην είναι ο ίδιος Υπουργός, αλλά κάποιος άλλος να κάνει τη σύμβαση του όποιου αεροδρομίου. Εκεί νομίζω πρέπει να κριθεί, εάν πράγματι θα εφαρμοσθεί η επιφύλαξη αυτή υπέρ του δημοσίου συμφέροντος απ' όποιον θα κάνει τη σύμβαση.

Έχουμε πια φθάσει σε μια κατάσταση, στην οποία κυρίως επιμένουν τα μικρότερα κόμματα της Βουλής -δεν αναφέρομαι σε εξωκοινοβουλευτικές ομάδες και παράγοντες- σε μια γενίκευση που δεν είναι μόνο άδικη, αλλά και προσβλητική, όταν αναφέρεται αορίστως σε πρόσωπα μιας παρατάξεως. Συνηθίζουν ορισμένοι και εδώ μέσα ακόμη να λένε: «Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος το έκανε, ο ΣΥΡΙΖΑ το έκανε». Εγώ νομίζω ότι πρέπει να εξεταστούμε. Έτσι πρέπει να κάνουμε, κύριε Παπαδημούλη.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ**)

Εγώ σας μιλάω ειλικρινά. Στεναχωριέμαι κάθε φορά που πρέπει εγώ, επειδή συμβαίνει να είμαι από ιδρύσεως του ΠΑΣΟΚ μέλος του, να απολογούμαι για αναπόφευκτα, προφανώς φαινόμενα, όταν ένα κόμμα έχει κυβερνήσει τόσο πολύ. Γιατί -αν θέλετε- στα μεγάλα κόμματα ιδίως είναι πολλοί που βλέπουν φως και μπαίνουν και όταν έρθει η ώρα βγαίνουν. Και αυτό δεν αφορά μόνο τα μεγάλα κόμματα. Επειδή ασχολούμαι μισό αιώνα με τα κοινά, γνωρίζω ότι αυτό συμβαίνει και με τα κόμματα της Αριστεράς. Και με το Κομμουνιστικό Κόμμα. Όταν ήταν όλα καλά κάποιος έμπαιναν, όταν τα πράγματα δυσκόλευαν έφευγαν. Το ίδιο συμβαίνει και με εσάς. Το ίδιο συμβαίνει και με το ΠΑΣΟΚ.

Άρα, λοιπόν, πρέπει κάποτε να το καταλάβουμε αυτό.

Πώς θα σας φαινόταν εσάς, αν κάποιος όπως εγώ, που γνωρίζω κάπως περισσότερα πράγματα σε αυτήν τη χώρα, που θυμάται ότι το '89 -μια και αναφερθήκατε στην «INTRACOM» κ.λπ.- ότι δεν τα πήρε μόνο η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ, αν θα λέμε αυτό που ισχυρίζεται ότι έκανε ο κ. Μητσοτάκης ή ο κ. Παπανδρέου ή οποιοσδήποτε, ότι καλύπτει τους πάντες. Ακόμη, πώς θα σας φαινόταν, αν έλεγα εγώ: «Ξέρετε, μέχρι το τέλος του '97 έπρεπε να ολοκληρωθούν οι προγραμματικές συμβάσεις, διότι αλλιώς θα είχαμε την υποχρέωση να δεχθούμε ξένες επιχειρήσεις;». Θα μου πείτε: «Τί θα έβλαπτε αυτό;». Εν πάση περιπτώσει, με αυτό το αιτιολογικό έπρεπε να τελειώσουν μέχρι το τέλος του '97 αυτές οι περίφημες συμβάσεις, στις οποίες συγκαταλέγεται και του ΟΣΕ και εκεί μέσα μπαίνει και η «SIEMENS» όπως ξέρετε.

Εγώ σας λέω πως γνωρίζω ότι υπήρχαν διακομματικές επιτροπές που εισηγούντο ο κ. Χριστοφοράκος που αφού πια τον χαϊδέσαμε -βγάσαμε μαζί του φωτογραφίες και όλα αυτά- τον αφήσαμε και την κοπάνησε κιάλας και «δεν τρέχει τίποτα γι' αυτό μας κάνει και τον τιμητή. Άκουσα και το πρωί επίσης, άλλο συνάδελφο να λέει από το Βήμα ότι εδώ έχουμε απόφαση γερμανικού δικαστηρίου. Το γερμανικό δικαστήριο είναι το ειρηνοδικείο Μονάχου, που με βάση ομολογία του κ. Χριστοφοράκου ότι έδινε 2% εδώ σε Υπουργούς και κυβερνήσεις -με βάση αυτή και μόνο την ομολογία- χωρίς να δεχθεί άλλα έγγραφα διότι δεν αφορούσε άλλον παρά μόνο τον κ. Χριστοφοράκο, καταχώρησε αυτήν την άποψη του -του κ. Χριστοφοράκου. Και έκτοτε εμείς εδώ σαν καραμέλα επαναλαμβάνουμε ό,τι είπε ο κ. Χριστοφοράκος για τους δικούς του λόγους στο ειρηνοδικείο Μονάχου.

Και λέω εγώ: Εάν εκεί στο 8% που λέει ότι εδίδοντο σε άλλους παράγοντες μας έλθει κάποιος κ. Καραβέλας -ή δεν ξέρω ποιος άλλος- θα τον πιστέψουμε, μιας και είμαστε έτοιμοι να δεχθούμε ό,τι αφορά αντιπάλους μας, ακόμα και στον ίδιο τον πολιτικό χώρο, αν θέλουμε να βγάλει κάποιος το μάτι του άλλου; Αυτά είναι τα λεγόμενα «συντροφικά μαχαιρώματα». Από εμάς ξεκίνησε και αυτό. Πολλά, από εμάς έχουν ξεκινήσει. Εκ του ΠΑΣΟΚ ερρύη και αρκετά φαύλα! Τι να κάνουμε; Συνέβη. Αυτή είναι η πολιτική και πρέπει να τα εκκαθαρίζουμε. Αλλά και τα κρείττω. Δεν θα φτάναμε αλλιώς ως εδώ σήμερα.

Τί θα γινόταν -λέω στον κ. Παπαδημούλη- αν μας πουν αύριο ότι στην επιτροπή τη διακομματική και στο στάδιο προγραμματικής συμβάσεως δόθηκαν αυτά; Εμείς θα το δεχθούμε αυτό χωρίς να το ελέγξουμε; Και θα λέμε, εκτός απ' τους άλλους δύο, τα μεγάλα κόμματα, και στα μικρότερα: «Για σταθείτε γιατί εκεί ήταν κάποιος δικός σας»; Καταλαβαίνετε πόσο χαμηλά θα πέσουμε αν συνεχίσουμε με αυτήν τη λογική.

Εγώ αυτά ήθελα να πω. Και ο κ. Παπαδημούλης, με πολύ ζήλο μιλήσε με αφορμή την ιστορία αυτή της «SIEMENS» όπου ό,τι μπόρεσαν έκαναν επί ένα χρόνο τα μέλη της εξεταστικής επιτροπής. Και ο πολύς κόσμος νόμιζε, κύριε Παπαδημούλη, ότι πληρώνεστε εκεί στην επιτροπή. Και βλέπω ότι ορισμένοι από τα μέλη της επιτροπής είτε περιερχόμενοι κατά τη διάρκεια των εργασιών της, τα μέσα ενημέρωσης, είτε και μετά ταύτα, αδικείτε το ίδιο το έργο σας.

Αυτά ήθελα να πω, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να μου δώσετε ένα λεπτό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Για ποιο πράγμα, κύριε Παπαδημούλη;

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ:** Ο κ. Κακλαμάνης αναφέρθηκε σε εμένα.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ:** Προφανώς, κύριε Πρόεδρε, θέλει να το διευκρινίσει το θέμα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Κάθε φορά δηλαδή, που θα αναφέρεται το όνομα θα λαμβάνετε επί προσωπικού το λόγο;

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ:** Δεν είναι προσωπικό το θέμα. Του είπα κάτι.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Για να ακούσουμε, λοιπόν, το προσωπικό.

Κύριε Παπαδημούλη, έχετε το λόγο για ένα λεπτό.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ, τον αγαπητό πρώην Πρόεδρο της Βουλής, τον κ. Κακλαμάνη για τα καλά του λόγια.

Μακριά από εμάς η ισοπεδωτική γενίκευση, το «όλοι είναι ίδιοι». Αυτή είναι μια φασίζουσα λογική, την οποία πρέπει να απορρίψουμε. Μακριά όμως, από εμάς και η λογική του «μη τα σκαλίζετε γιατί βρωμάνε και μπορεί να βρεθεί και κάποιος που μπορεί να είναι και πέρα από αυτών που γνωρίζετε και να είναι και από τον πολιτικό σας χώρο». Μακριά από εμάς. Απ' όλους μας πρέπει να είναι μακριά. Όποιος είναι μασκάρας και έβαλε το δάχτυλο στο μέλι όπου και αν ανήκει πρέπει να υποστεί τις συνέπειες.

Από εκεί και πέρα, η κοινή λογική λέει ότι ούτε το γερμανικό δικαστήριο ούτε ο κ. Χριστοφοράκος θα είχε κανένα λόγο να προστατεύσει τα κόμματα της Αριστεράς ή τα μικρότερα πολιτικά κόμματα και να εκδικηθεί το ΠΑΣΟΚ και τη Νέα Δημοκρατία. Και αυτό όμως δεν αρκεί. Εγώ δε σας λέω να το δεχτείτε, αλλά τουλάχιστον να το ψάξετε.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Και είναι σκανδαλώδες για την κοινή γνώμη, για τους ψηφοφόρους για τους πολίτες όλων των κομμάτων το γεγονός ότι ενώ έχουμε αυτή τη στιγμή πληθώρα μαρτυριών, πειστηριών, ενδείξεων ότι έχουν διχοχευτεί χρήματα από τα μαύρα ταμεία της «SIEMENS» στα κομματικά ταμεία και του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας, οι ηγέτες των δύο κομμάτων αρνούνται έστω και να το ψάξουν. Αυτό είναι το θέμα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Παρακαλώ, κύριε Παπαδημούλη, ολοκληρώστε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ:** Από εκεί και πέρα, συμφωνώ και προσυπογράφω τις παρατηρήσεις του κ. Κακλαμάνη ότι πρέπει να αποφεύγουμε την ισοπέδωση, τις γενικεύσεις και πρέπει να κρίνουμε κάθε περίπτωση συγκεκριμένα.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ζητώ συγγνώμη. Μια φράση μόνο θα ήθελα να πω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Ορίστε, κύριε Κακλαμάνη, έχετε το λόγο.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ:** Να τελειώσει και αυτή η ιστορία με τα ταμεία των κομμάτων.

Εγώ προκαλώ τον οποιοδήποτε εντός ή εκτός της Αιθούσης, που ανήκει σε οποιοδήποτε κόμμα, να μου πει ότι η Κοινοβουλευτική Ομάδα του κάθε κόμματος, η Κεντρική του Επιτροπή, όλα του τα μέλη, οι χιλιάδες των στελεχών, τα εκατομμύρια των οπαδών, όταν λέμε ότι η Νέα Δημοκρατία έκανε εκείνο και δεν εξατομικεύουμε, να πάει να πει ότι στα καφενεία της Ελλάδος ο κάθε νεοδημοκράτης πρέπει να θεωρείται ότι κατηγορείται και ότι πρέπει να απολογηθεί και το ίδιο κάθε «πασοκτζής», ο κάθε «κουκουές» ο κάθε «συνασπιστής» κ.λπ.. Είναι λάθος αυτό και επιμένω.

Ποια ταμεία των κομμάτων; Εγώ θα ρωτήσω το εξής. Εσείς σε οποιοδήποτε κόμμα και σ' αυτό που είστε τώρα και σ' αυτό που ήσασταν πριν, πραγματικά είσατε σε θέση να απαντήσατε τι είσπραττε το κόμμα σας από τα μέλη, από τους φίλους του, τι ξόδευε στις εκλογές, εάν η δαπάνη για ψηφοδέλτια ή για μπροσούρες γινόταν με διαγωνισμούς;

Ξέρετε ότι αυτή είναι η κακοδαιμονία του συστήματός μας. Διότι από το '75 δεν κάναμε το νόμο για τα οικονομικά των κομμάτων. Ενδεχομένως, λοιπόν, γιατί να μην υπάρχουν, έπειτα από τόσα χρόνια που τόσος κόσμος πέρασε από τη διαχείριση των οικονομικών των κομμάτων και των επιχειρήσεων μάλιστα των κομμάτων προβλήματα. Πάρα πολλοί ήσαν εντάξει, άλλοι επωφελήθηκαν.

Ο λαός ακούει «ταμεία των κομμάτων» και θεωρεί ότι όποιος ανήκει σε ένα κόμμα, σημαίνει ότι είναι και διαχειριστής του όποιου ταμείου. Το κυριότερο, που γνωρίζουμε όλοι, είναι ότι όσοι είναι υπόχρεοι για δήλωση «πόθεν έσχες», προφανώς είναι εμφανές ότι έχουν φροντίσει να το δικαιολογούν κιόλας.

Η επιτροπή σας δεν είχε αρμοδιότητα να πάει στα κόμματα, στα ταμεία των κομμάτων. Δεν καταλαβαίνω αυτή τη συζήτηση περί των ταμείων των κομμάτων. Σε όλη την Ελλάδα όλοι μιλάνε για τα ταμεία των κομμάτων. Άρα ανάλογα σε ποιο κόμμα ανήκει ο καθένας, πρέπει και να απολογείται για πρόσωπα και για πρά-

ξεις με τις οποίες μπορεί να μην έχει και καμμία απολύτως σχέση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Επειδή, είμαι Πρόεδρος της Επιτροπής Ελέγχου των Οικονομικών των Κομμάτων και του Πόθεν Έσχες των Βουλευτών, θα μου επιτρέψετε να δώσω και μία διευκρίνιση. Γιατί, έτσι όπως μπαίνει το θέμα, είναι σαν να μη γίνεται τίποτα.

Ο έλεγχος των κομμάτων γίνεται με βάση ένα νόμο. Ο νόμος αυτός τηρείται απόλυτα. Γίνεται ο έλεγχος των ορκωτών ελεγκτών κάθε χρόνο και βγαίνουν τα πορίσματα από τους ταμειακούς ελέγχους που κάνουν στα κόμματα.

Εάν κάθε φορά εμείς εδώ λέμε ότι δεν γίνεται τίποτα...

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ:** Δεν λέω ότι δεν γίνεται τίποτα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε.

Είναι αναγκαίο να το κάνω, γιατί ακούγονται διάφορα πράγματα. Εάν ο νόμος, ο οποίος υπάρχει σήμερα δεν επαρκεί για να γίνει οποιοσδήποτε έλεγχος, που εμείς νομίζουμε ότι δεν γίνεται ή να γίνει καλύτερος, θα πρέπει να τροποποιήσουμε το νόμο.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι ορκωτοί ελεγκτές ελέγχουν κάθε χρόνο όλα τα κόμματα και ελέγχουν με βάση το νόμο που υπάρχει, που ψηφίσαμε εμείς εδώ στη Βουλή. Αυτά τα λέω για να το ξέρουμε όλοι και να μη λέμε διάφορα πράγματα.

Επίσης, ακούω να λένε ότι οι ορκωτοί λογιστές πρέπει να ελέγξουν τα «πόθεν έσχες» των Βουλευτών. Μα, ορκωτοί ελεγκτές-λογιστές ελέγχουν τα «πόθεν έσχες» των Βουλευτών. Κάποια στιγμή, λοιπόν, πρέπει να λέγονται αυτά τα πράγματα, γιατί διαφορετικά δεν μπορούμε να υπερασπιστούμε ούτε αυτά τα οποία γίνονται σε αυτή την Αίθουσα ή εν τοιαύτη περιπτώσει με το νόμο αυτής της Αίθουσας γίνεται ο έλεγχος των κομμάτων και των Βουλευτών.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χαλβατζής.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ήθελα να ξεκινήσω με ένα σχόλιο. Άκουσα πριν από λίγο στις ειδήσεις ότι η δικαιοσύνη δεν είναι τυφλή. Ωστόσο, αμέσως μετά την απεργία που έγινε στο μετρό, η οποία είχε ανακοινωθεί και είχε τεράστια επιτυχία, χωρίς δεύτερη σκέψη η προϊσταμένη της εισαγγελίας έδωσε εντολή για προκαταρκτική εξέταση, για να διαπιστώσει εάν υπήρξε παραβίαση της δικαστικής απόφασης.

Η ποινικοποίηση των αγώνων αποτελεί πλέον μόνιμη πρακτική. Αυτό δείχνουν τα στοιχεία. Τα δικαστήρια κατά 96,2% βγάζουν αποφάσεις και κρίνουν παράνομες και καταχρηστικές τις απεργίες των εργαζομένων.

Αλήθεια, ποιος δικαστής έκανε τον κόπο να ρίξει μία ματιά πίσω από τις μάντρες των εργοστασίων, εκεί που συντελούνται καθημερινά εγκλήματα; Αλήθεια, ποιος δικαστής, ποιος εισαγγελέας του Αρείου Πάγου διέταξε κάποια προκαταρκτική εξέταση για τα καθημερινά εγκλήματα που γίνονται, εκεί που δεν πληρώνονται υπερωρίες, εκεί που περικόπτονται αυθαίρετα μισθοί και μεροκάματα, εκεί που παραβιάζεται ακόμη και αυτή η κολοβή εργατική νομοθεσία; Ποιο είναι το νόμιμο και ποιο είναι το παράνομο;

Κανένας δικαστής δεν βλέπει και δεν προσέχει το ότι δεν υπάρχουν αυξήσεις στα μεροκάματα και στους μισθούς ή υπάρχει μείωσή τους και ότι την ίδια στιγμή αυξάνονται κατά 40% τα εισιτήρια των αστικών συγκοινωνιών, έχουμε αυθαίρετες αυξήσεις παντού στα διόδια και μπαίνουν συνεχώς καινούργια διόδια. Ποιο είναι το νόμιμο και ποιο είναι το παράνομο;

Ακούστηκαν και ακούγονται συχνά κραυγές και κατηγορούνται συλλήβδην οι εργαζόμενοι και ο λαός για ανομιές. Δίνονται και εδώ μέσα στη Βουλή διαλέξεις για το τι είναι νόμιμο και τι είναι παράνομο.

Το τελευταίο διάστημα συνθλίβονται καθημερινά και συντρίβονται εργασιακά, ασφαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων, των λαϊκών στρωμάτων. Καταργούνται οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Φθάνουμε σε σημείο, ειδικά στα ξενοδοχεία, να υπογράφουν ημερήσιες συμβάσεις εργασίας οι εργαζόμενοι.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Θα ήθελα ολόκληρη την ομιλία μου, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Υπάρχει πρόβλημα με ολόκληρη την ομιλία, κύριε Χαλβατζή, γιατί πρέπει να μιλήσουν έξι Βουλευτές. Πίστευα ότι θα κάνετε μία παρέμβαση.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ:** Ωραία. Θα ολοκληρώσω και θα τοποθετηθώ μετά.

Έχουμε καινούργια πράγματα. Συνεχώς ιδιωτικοποιούνται δημόσια αγαθά. Ξεπουλιέται ο εθνικός πλούτος, η δημόσια περιουσία. Ό,τι είναι κερδοφόρο, δίνεται στους ιδιώτες. Αυτό είναι νόμιμο; Και βέβαια, την ίδια στιγμή οι εργατικοί αγώνες θεωρούνται παράνομοι. Ποινικοποιούνται και διώκονται. Ε, όχι, κύριε Υπουργέ.

Κύριοι της Κυβέρνησης, οι εργαζόμενοι δε θα συναινέσουν σε αυτήν την αντεργατική πολιτική. Θα συνεχίσουν τον αγώνα τους με όλα τα μέσα και με αποφάσεις των συλλογικών τους οργάνων. Φαίνεται ότι είναι αποφασισμένοι να συγκρουστούν με την αντεργατική πολιτική.

Είναι μία πολιτική των μονοπωλίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μία πολιτική που εφαρμόζει η Κυβέρνηση και στηρίζεται ανοιχτά από τη Νέα Δημοκρατία και από το ΛΑΟΣ, απ' όσους αποδέχονται την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εμείς, ως ΚΚΕ, θα συνεχίσουμε να στηρίζουμε τους δίκαιους αγώνες των εργαζομένων.

Ήθελα, κύριε Πρόεδρε –δεν μπορούσε να περάσει απαρατήρητο- να πω ότι ο κ. Κακλαμάνης γύρισε για ακόμη μία φορά στο '89. Στην προσπάθειά του να δικαιολογήσει τη σημερινή πολιτική του ΠΑΣΟΚ, είπε ότι το '89 δεν πήραν λεφτά μόνο η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ.

Θα ήθελα να δηλώσω για ακόμη μία φορά σε ό,τι αφορά το ΚΚΕ, ότι δεν έχουμε απολύτως καμμία σχέση και δεν μας αγγίζει καμιά, μα καμιά, τέτοια αναφορά. Άλλωστε, πριν από λίγο καιρό ο κ. Τσουκάτος ήταν αυτός που δήλωσε ότι πήρε 1 εκατομμύριο μάρκα και τα πήγε στα κομματικά του ταμεία.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Ο Γενικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας με επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής κ. Φίλιππο Πετσάλνικο γνωστοποιεί ότι κατά τη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας ορίζεται ο Βουλευτής της Β' Περιφέρειας Θεσσαλονίκης κ. Σάββας Αναστασιάδης.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Κωνσταντίνος Γείτονας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, εγώ χαιρόμαι για τη δήλωση που κάνατε προηγουμένως, για να γνωρίζουν οι πολίτες περί τίνος πρόκειται.

Όσον αφορά δε το παρεμπόδιον θέμα που προέκυψε με βάση την ομιλία του κ. Κακλαμάνη, πιστεύω ότι θα υπάρξει ευκαιρία να το συζητήσουμε, όταν θα έρθει εδώ με πρωτοβουλία, όπως έχει ακουστεί, της Κυβέρνησης νομοθετική ρύθμιση για τα θέματα του πολιτικού χρήματος, της χρηματοδότησης των κομμάτων. Και θα πρέπει να το συζητήσουμε εν εκτάσει αυτό το θέμα...

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ:** Και για προκαταρκτική επιτροπή.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ:** Να το συζητήσουμε σε βάθος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ:** Ακριβώς.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ:** Να συζητήσουμε ακριβώς αυτό το θέμα, γιατί πολλά λέγονται, περισσότερο ψιθυρίζονται και στο τέλος, εκείνο που μένει στον κόσμο, όπως είπα και ο κ. Κακλαμάνης, είναι ότι το πολιτικό σύστημα είναι διεφθαρμένο, κάτι που δεν είναι αληθές.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο. Με το νομοσχέδιο αυτό αναδιοργανώνεται κατά βάση η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Επίσης, αντιμετωπίζονται ζητήματα σε σχέση με την ασφάλεια, την ανάπτυξη και τη λειτουργία των αεροδρομίων, καθώς και άλλα συναφή θέματα.

Η αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας είναι μια αναγκαιότητα για να προσαρμοσθεί η λειτουργία της στα ευρωπαϊκά πρότυπα και κυρίως για να ανταποκριθούμε, να εναρμονιστεί η χώρα με τους κανονισμούς εκείνους οι οποίοι

προέκυψαν και εκδόθηκαν με βάση την πολιτική που αποφάσισε η Ευρωπαϊκή Ένωση για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Είναι μια πολιτική πολύ σωστή. Ακουστική προηγουμένως ότι είναι έμπνευση αμερικάνικη. Όχι. Ίσα-ίσα, είναι μια πολιτική σωστή, για να μπορούν να ανταγωνιστούν οι ευρωπαϊκές αερομεταφορές αντίστοιχες των ΗΠΑ. Διότι είχαμε π.χ. στην Ευρώπη καθυστερήσεις λόγω των ζιγκ-ζαγκ στους εναέριους χώρους κ.λπ.. Είχαμε πολλά σχετικά ζητήματα, που μας έφεραν πίσω σε ανταγωνιστικότητα.

Επομένως, η πολιτική για τον Ευρωπαϊκό Ουρανό και οι κανονισμοί που εκδόθηκαν με βάση αυτή την πολιτική είναι σκόπιμο να περάσουν και στην ελληνική νομοθεσία και στην ελληνική πραγματικότητα, στην οργάνωση, δηλαδή, της ΥΠΑ, γιατί αυτό σημαίνει περισσότερη ασφάλεια, μείωση κόστους και μείωση των καθυστερήσεων.

Με την αναδιάρθρωση στην ΥΠΑ, ουσιαστικά ορίζεται αυτοτελής πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, γιατί διαχωρίζεται αυτή η αρμοδιότητα από τις άλλες αρμοδιότητες της ΥΠΑ. Ορίζεται μία γενική διεύθυνση. Εδώ -το ξέρει ο κύριος Υπουργός- έγινε πολλή συζήτηση στην επιτροπή. Ακούσαμε και τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Έχουν ορισμένες ενστάσεις στο αν μπορεί να δουλέψει η γενική διεύθυνση αυτή μέσα στο πλαίσιο της ΥΠΑ αυτοτελώς και είπαν, μάλιστα, ότι αυτό τελικά θα κριθεί ότι αντίκειται στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Ο κύριος Υπουργός απάντησε σ' αυτό με τη διαβεβαίωση ότι έχει γίνει συνεννόηση με την Ευρωπαϊκή Ένωση και υπάρχει συμφωνία γι' αυτό.

Δεν θα πω περισσότερα γι' αυτό το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου. Ο εισηγητής μας αναφέρθηκε αναλυτικά. Εκείνο μόνο που θέλω να υπενθυμίσω στο Σώμα είναι ότι στην επιτροπή και μετά από τη συζήτηση έγιναν πολλές βελτιώσεις από τον κύριο Υπουργό. Νέες βελτιώσεις έφερε και σήμερα. Και για ό,τι άλλο θετικό προκύψει από αυτή τη συζήτηση, πιστεύω ότι θα έχει πάλι ευήκοον ους.

Έρχομαι τώρα στο θέμα που θίχτηκε και προηγουμένως, το άρθρο 22. Είναι στο Β' Κεφάλαιο. Στο άρθρο 22 προβλέπεται η δυνατότητα με απόφαση της Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων της σύστασης ανωνύμων εταιρειών -ΑΕΔΑ, όπως τις λένε- για ένα ή για μια ομάδα αεροδρομίων. Οι μετοχές αυτής της εταιρείας ανήκουν στο ελληνικό δημόσιο. Οι εταιρείες αυτές συνιστώνται με αντικείμενο τη διοίκηση, διαχείριση, λειτουργία, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση των κρατικών αεροδρομίων. Πρόκειται φυσικά για τα περιφερειακά αεροδρόμια.

Ακολουθείται ουσιαστικά ένα πρότυπο του αντίστοιχου εκείνου αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος». Διότι όλα αυτά γίνονται κυρίως μέσα από συμβάσεις παραχώρησης. Προβλέπεται πάλι στο ίδιο άρθρο η δυνατότητα με απόφαση διυπουργικής επιτροπής να γίνει παραχώρηση μέσω συμβάσεων παραχώρησης - που ακολουθούν, όμως, διαγωνιστική διαδικασία- των δικαιωμάτων, αυτών που εκχωρούνται στις ΑΕΔΑ και στην περίπτωση που η ΑΕΔΑ έχει και μετόχους, ιδιώτες.

Μπορεί να έχει ο καθένας οποιοσδήποτε επιφυλάξεις γι' αυτό. Υπάρχει, όμως, μια πραγματικότητα. Η οικονομική συγκυρία δεν επιτρέπει την εκτέλεση έργων, τα οποία είναι κόστους κάποιων δεσκατομμυρίων, για την ανάπτυξη, τον εκσυγχρονισμό και την καλύτερη λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων. Και αυτά τα περιφερειακά αεροδρόμια χρειάζεται να εκσυγχρονιστούν, διότι υπηρετούν δύο ανάγκες, τις κοινωνικές -συγκοινωνιακές κατά βάση- αλλά και τουριστικές ανάγκες. Οι απαιτούμενες δαπάνες είναι πολλά δεσκατομμύρια. Δεν μπορούν να διατεθούν από το κράτος. Άρα είμαστε υποχρεωμένοι να κινητοποιήσουμε και ιδιωτικούς πόρους. Αυτή είναι μια πραγματικότητα.

Τι πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν κατά τη γνώμη μου σ' αυτό; Συζητήσαμε πάρα πολύ στην επιτροπή -είχα κάνει και εγώ σχετικές προτάσεις- και μάλιστα, έγιναν βελτιώσεις σε δύο ζητήματα: Στις περιπτώσεις όπου μετέχουν και ιδιώτες διατηρείται η κυριότητα των ακινήτων στο δημόσιο. Αυτό το ξεκαθαρίσαμε. Αυτό είναι το ένα. Και το δεύτερο είναι ότι για οποιαδήποτε συμμετοχή ιδιώτη, για οποιαδήποτε συμμετοχή μέσα από σύμβαση παραχώρησης θα ακολουθηθεί διαγωνιστική διαδικασία, με βάση το κοινοτικό και το ελληνικό δίκαιο. Νομίζω ότι αυτά τα δύο διασφαλίζουν



πλήρως την υπόθεση της διαφάνειας.

Και όπως ειπώθηκε, επίσης, στον κύριο Υπουργό, θα πρέπει με φειδώ να προχωρούμε στις ΑΕΔΑ και όπου το επιβάλλει η ανάγκη κυρίως ανάπτυξης των αεροδρομίων και όχι «σώνει και καλά να βάλουμε όλα τα αεροδρόμια σε ΑΕΔΑ. Θα πρέπει να εκτιμάται η πραγματική ανάγκη.

Τελειώνω μέσα στο χρόνο μου με μία κουβέντα για το άρθρο 33. Στο άρθρο 33 προβλέπεται ότι οι αρμοδιότητες της εταιρείας «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.», που αφορούν τη λειτουργία, τη διοίκηση, τη συντήρηση της οδού, του κεντρικού άξονα της Εγνατίας, ο οποίος δουλεύει πλέον, επεκτείνονται. Η εταιρεία αυτή μπορεί να επεκτείνει αυτές τις αρμοδιότητες και στους κάθετους άξονες. Είναι πολύ σωστή η διάταξη. Υπενθυμίζω για όσους συναδέλφους δεν το ξέρουν ότι, όταν σχεδιάσαμε την Εγνατία -και τη σχεδιάσαμε, μάλιστα, υπό μεγάλες συνθήκες πίεσης και την αποφασίσαμε, διότι υπήρχε κινητικότητα με υποστήριξη των ΗΠΑ να δημιουργηθεί η Παραεγνατία βορειότερα από εμάς και έπρεπε να διασφαλίσουμε τον άξονα και τους πόρους- τη σχεδιάσαμε, για να μπορεί να δουλέψει ο άξονας και χρειαζόταν μαζί να αναβαθμίσουμε και τους πέντε κάθετους άξονες. Άρα, είναι ένα ενιαίο έργο. Εγώ είχα υπογράψει το διάταγμα σύστασης της «Εγνατία Οδός» ως Υπουργός. Είναι ένα ενιαίο έργο και επομένως, σωστά τίθεται σήμερα υπό την ενιαία διοίκηση για την αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων του έργου.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι ο τομέας των αερομεταφορών παίζει ένα ρόλο για την κοινωνία και για την οικονομία. Και για τους λόγους της ασφαλείας και γι' αυτούς τους λόγους, για το ρόλο που παίζει στην οικονομία, χρειάζεται ο συνεχής εκσυγχρονισμός και της ΥΠΑ και των αεροδρομίων και επομένως, υπό αυτή την έννοια, αυτή η νομοθετική παρέμβαση δίνει προσηλωμένη αξία και γι' αυτό χρειάζεται τη στήριξη όλων μας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Το λόγο έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Νικόλαος Καντερές.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΝΤΕΡΕΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα στην Ολομέλεια ένα σχέδιο νόμου που κατά κοινή ομολογία ήταν απαραίτητο, η αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με στόχο να εξασφαλιστεί η σωστή λειτουργία της και στο μέλλον, όπως επίσης και να υλοποιηθεί αυτό που τα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη έχουν κάνει πράξη από το 2000 έως το 2004.

Αναφερόμαι στη σταδιακή ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ένας όρος που ενσωματώνει μια δέσμη μέτρων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που σε μορφή κανονιστικού πλαισίου είχε σαν στόχους, πρώτον, την αύξηση της ασφάλειας των πτήσεων, δεύτερον, την αύξηση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου, τρίτον, τη μείωση των καθυστερήσεων και τέταρτον, τη δημιουργία ομαδοποιημένων γειτονικών εναέριων χώρων.

Ο λόγος που αυτό το πλαίσιο κρίθηκε απαραίτητο προέκυψε όταν η αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας στα τέλη της δεκαετίας του '90 είχε σαν αποτέλεσμα στις αρχές του νέου αιώνα να παρατηρούνται πολλές καθυστερήσεις των πτήσεων σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Αυτό είχε αρνητικές συνέπειες στο επιβατικό κοινό, αλλά και στο κόστος των αερομεταφορών, που επιβαρυνόταν με σχεδόν 2 δισεκατομμύρια ευρώ το χρόνο. Ως λύση προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τότε, το Νοέμβριο του 2000, η δημιουργία κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και των συστημάτων αεροναυτιλίας.

Βέβαια, από το 2000 έως το 2004, το τότε Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως και η ΥΠΑ, ήταν απόντες από αυτές τις εξελίξεις. Και αναφερόμαι στο 2004, όχι επειδή τότε ανέλαβε η Νέα Δημοκρατία, αλλά διότι τότε, το 2004, όλα τα κράτη-μέλη έπρεπε να έχουν ήδη ξεκινήσει την εφαρμογή τους στους τέσσερις βασικούς κανονισμούς του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, που είχαν ψηφιστεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και οι οποίοι υποχρέωναν τα κράτη σε προσαρμογές των οργανωτικών δομών στους φορείς της αεροναυτιλίας.

Αν και δεν θέλω να σταθώ στο παρελθόν, οφείλω επιγραμμα-

τικά να τονίσω ότι όταν ήρθε η Νέα Δημοκρατία στην εξουσία, η διορία αυτή για προσαρμογή είχε ήδη παρέλθει, χωρίς, δυστυχώς, καμμία απολύτως προετοιμασία της ελληνικής πλευράς. Έτσι, ενώ την επόμενη χρονιά, το 2005, δηλαδή, τα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη ήταν σχεδόν έτοιμα, η Ελλάδα βρισκόταν ακόμη στην αρχή. Μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων, η τότε κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έθεσε σημαντική προτεραιότητα στο νομοθετικό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Κατ' αρχάς, έπρεπε να οριστεί Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας, ανεξάρτητη λειτουργικά και οργανωτικά από το Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Άμεσα, μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας άρχισε να διαμορφώνει έναν κοινά αποδεκτό νόμο από όλους τους εργαζομένους της ΥΠΑ και τους συντελεστές της αεροναυτιλίας και ένα χρόνο αργότερα, το 2006, ψηφίστηκε από την ελληνική Βουλή ο ιδρυτικός νόμος της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας.

Ακολούθησε ένα χρόνο αργότερα το π.δ. 150/2007, που καθόριζε την οργάνωση και στελέχωση της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας. Ολοκληρώθηκε η ενεργοποίηση του εναέριου χώρου σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό κανονισμό 730/2006. Συμφωνήθηκε η συμμετοχή της Ελλάδος στο πρόγραμμα «BLUE MED», που αφορά στη μελέτη βιωσιμότητας, σκοπιμότητας λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου της Ανατολικής Ευρώπης στο πλαίσιο προσαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Τέλος, προωθήθηκε σχέδιο προεδρικού διατάγματος για τη μεταφορά στο εθνικό δίκτυο της ευρωπαϊκής οδηγίας 23/2006, που αφορά τις άδειες των ελεγκτών της εναέριας κυκλοφορίας.

Το μόνο που είχε απομείνει ήταν μια σαφέστερη περιγραφή του οργανογράμματος αεροναυτιλίας μέσα στο υφιστάμενο οργανόγραμμα της ΥΠΑ, προκειμένου να οριστεί ακριβώς ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό κανονισμό 549/2004 και να προχωρήσει η Εθνική Εποπτική Αρχή στην πιστοποίησή του, δηλαδή, αυτό που περιγράφεται στο παρόν νομοσχέδιο στο κεφάλαιο Α' και στα άρθρα από 1 έως 21. Η ολιγωρία που υπήρχε έως το 2004 είχε φέρει τη χώρα αντιμέτωπη με σοβαρό κίνδυνο παραπομπής της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για τη μη συμμόρφωση με τον κανονισμό 549/2004.

Είναι πολύ θετικό που σήμερα με το νομοσχέδιο αυτό προωθείται και στην Ελλάδα αυτό το πλαίσιο που αφορά τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και δίνει τη δυνατότητα στη χώρα μας να συμμετάσχει μαζί με τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη και στη δεύτερη φάση, το λεγόμενο PROCESS 2.

Όσον αφορά το κεφάλαιο Β', από τα άρθρα 2 έως 27, όπου ρυθμίζονται μεταξύ άλλων ζητήματα για τις δυνατότητες αξιοποίησης της ανάπτυξης των κρατικών αεροδρομίων και μεταφοράς του πλεονάζοντος προσωπικού της ΥΠΑ σε άλλες υπηρεσίες, ακολουθήσατε και εδώ το σχέδιο που είχε προετοιμαστεί από την προηγούμενη κυβέρνηση το 2008. Τότε, βέβαια, οι δικές σας ηγεσίες και οι δικοί σας συνδικαλιστές ήταν αντίθετοι. Σήμερα, απ' όσο βλέπουμε, η πραγματικότητα τούς έκανε να αναθεωρήσουν.

Εμείς, πάντως, το είχαμε πει το 2008 και το επαναλαμβάνουμε και σήμερα: Θεωρούμε ότι τα αεροδρόμια πρέπει να είναι ανταγωνιστικά και να γίνουν πόλος έλξης για την τοπική ανάπτυξη στην περιφέρεια.

Ο πυρήνας του νομοσχεδίου, βεβαίως, βρίσκεται στο άρθρο 22 του κεφαλαίου Β', στο οποίο προβλέπεται η δημιουργία ανώνυμου εταιρείας διαχείρισης αεροδρομίου, στην οποία το ποσοστό των μετοχών θα είναι εξ ολοκλήρου εις το δημόσιο.

Υπάρχει ένα ζήτημα εδώ, κύριε Υπουργέ, καθώς στην παράγραφο 8 του ίδιου άρθρου λέτε ότι με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων είναι δυνατόν να ιδρύονται ανώνυμες εταιρείες με συμμετοχή τρίτων επενδυτών. Θέλω να επισημάνω ότι το σχέδιο νόμου στο σημείο αυτό φαίνεται λίγο πρόχειρο, χωρίς να έχουν γίνει οι απαραίτητες μελέτες, ώστε να διασφαλίζονται πλήρως τα εθνικά μας συμφέροντα.

Ερωτήματα δημιουργούνται, επίσης, στο θέμα της δυνατότητας απόσπασης υπαλλήλων των δημοσίων υπηρεσιών σε ένα χώρο που είναι τόσο εξειδικευμένος και τόσο ευαίσθητος σε θέ-

ματα ασφάλειας.

Στο κεφάλαιο Γ' από τα άρθρα 28 έως 40 ρυθμίζονται διάφορα θέματα, όπως μεταξύ άλλων η σύσταση της Επιτροπής Εποπτικής Αρχής Τελών Αερολιμένων σε εναρμόνιση της κοινοτικής οδηγίας του 2009, ο καθορισμός του ύψους των υπόχρεων καταβολής και οι διαδικασίες είσπραξης του ανταποδοτικού τέλους υπέρ της αρχής συντονισμού πτήσεων και ακόμη, θέματα αεροπορικής εκπαίδευσης, σχολεία πολιτικής αεροπορίας της ΥΠΑ και άλλα. Και εδώ υπάρχουν κάποια ανοιχτά θέματα που θα αναλυθούν στην κατ' άρθρον συζήτηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας θέλω να τονίσω ότι κανένας δεν μπορεί ναιώθει υπερήφανος για την εικόνα που έχουν τα περιφερειακά αεροδρόμια σήμερα. Η χώρα μας είναι τουριστικός προορισμός και τα αεροδρόμια αποτελούν την πρώτη πύλη εισόδου προς τη χώρα μας.

Η Αξιωματική Αντιπολίτευση θεωρεί ότι το παρόν νομοσχέδιο κατ' αρχάς λύνει αρκετά θέματα και συμμαζεύει την κατάσταση που επί χρόνια βρίσκεται μετέωρη. Για το λόγο αυτόν εμείς θα υπερψηφίσουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο αυτό. Έχουμε, βεβαίως, επιφυλάξεις για κάποια άρθρα, τα οποία θα αναλυθούν στη συζήτηση επί των άρθρων. Ελπίζω να βρεθούν λύσεις στα όποια ανοιχτά θέματα και άρθρα υπάρχουν διαφωνίες, καθώς ρυθμίζεται ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο θέμα που άπτεται των εθνικών μας συμφερόντων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Το λόγο έχει ο Βουλευτής Καβάλας του ΠΑΣΟΚ κ. Σάββας Εμινίδης.

**ΣΑΒΒΑΣ ΕΜΙΝΙΔΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, οι μεταρρυθμίσεις που γίνονται τους τελευταίους δεκαέξι μήνες ήταν προγραμματισμένο να γίνουν βάσει του προεκλογικού μας σχεδιασμού, εκτός φυσικά από τα μέτρα για τη μείωση μισθών, συντάξεων και την αύξηση των φόρων που πάρθηκαν εξαιτίας του μνημονίου.

Το μνημόνιο δεν ήταν επιθυμία κανενός, αλλά σε κάποιες περιπτώσεις οφείλουμε να αναγνωρίσουμε ότι η ύπαρξη του παίζει καταλυτικό ρόλο για να μην παραπεμφθούν ξανά για το μέλλον μεταρρυθμίσεις που δεν τόλμησε καμία κυβέρνηση να κάνει για δεκαετίες.

Συντεχνίες και κοινωνικές ομάδες που απολαμβάνουν ειδική μεταχείριση και προνόμια εις βάρος του κοινωνικού συνόλου θα μπορούσαν ίσως με την απειλή της ταλαιπωρίας των πολιτών να πετύχουν ευνοϊκότερες γι' αυτούς ρυθμίσεις ή ακόμα και ακύρωση στην πράξη των αλλαγών. Κάποιοι συνδικαλιστές θα έπρεπε να είχαν καταλάβει ότι αυτή η Κυβέρνηση δεν υποκρίνεται σε εκβιασμούς και δεν λογαριάζει το πολιτικό κόστος, αλλά αντίθετα εξαντλεί όλα τα περιθώρια διαλόγου για να υπάρχει ευρύτερη και καλύτερη -όσο το δυνατόν- συμφωνία. Ας αφήσουν, λοιπόν, την αδιαλλαξία και ας προσπαθήσουν εκεί που πιστεύουν ότι αδικούνται έναντι άλλων πολιτών, να πάρουν την κοινωνία με το μέρος τους, αντί να τη στρέφουν εναντίον τους.

Υπάρχει, αγαπητοί συνάδελφοι, σε πολλούς πολίτες που συζητάνε καθημερινά μαζί μου -και φαντάζομαι και μαζί σας- η λανθασμένη εντύπωση ότι ο διάλογος που γίνεται στα νομοσχέδια είναι προσημαστικός και ότι δεν μπορεί να αλλάξει τίποτα, αφού θα ψηφιστούν -λέει- έτσι και αλλιώς.

Για να ανατραπεί αυτή η άποψη προτείνω με την ψήφιση κάθε νομοσχεδίου, να υπάρχει και μία έκθεση που να αναφέρει τις τροποποιήσεις που έχουν γίνει στο αρχικό σχέδιο, κύριε Υπουργέ, και σε όλα τα στάδια του από τη δημόσια διαβούλευση στο διαδίκτυο μέχρι την ψήφιση στην επιτροπή, αλλά και την οριστική ψήφιση του νομοσχεδίου στη Βουλή, για να καταλάβουν οι πολίτες πραγματικά τη διαβούλευση και το τι αλλαγές γίνονται.

Το σημερινό νομοσχέδιο, λοιπόν, εναρμονίζει τη λειτουργία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με το κανονιστικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», που ορίζει τον εναέριο χώρο της Ευρώπης με βάση την κυκλοφορία και όχι τα σύνορα, για να υπάρξει μείωση των καθυστερήσεων και άρα, του κόστους των πτήσεων έως περίπου 2 δισ. ευρώ το χρόνο.

Συστήνεται Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας σύμ-

φωνα με τα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα ασφαλείας, με σκοπό την αύξηση της ασφάλειας των πτήσεων, αλλά και την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Δημιουργείται, έτσι, ένας σαφής λειτουργικός διαχωρισμός της Εθνικής Εποπτικής Αρχής από τον καινούργιο ανεξάρτητο φορέα.

Θεσπίζεται ένα νομικό πλαίσιο για τη δυνατότητα αξιοποίησης και εκμετάλλευσης των κρατικών αεροδρομίων στην ελληνική περιφέρεια, σύμφωνα με το οποίο παρέχεται η δυνατότητα σύστασης ανωνύμων εταιρειών, το σύνολο των μετοχών των οποίων θα ανήκει στο ελληνικό δημόσιο που θα αναλάβουν τη διοίκηση, την ανάπτυξη, τη λειτουργία, τη διαχείριση, αλλά και τη συντήρησή τους για ορισμένο χρόνο.

Απελευθερώνεται η αγορά παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, του handling, στα υπόλοιπα τριάντα τέσσερα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια όπου ισχύει ακόμα το μονοπωλιακό καθεστώς και αντιστοιχεί σε ακαθάριστα έσοδα περίπου 350 εκατομμύρια ευρώ.

Μ' αυτήν τη ρύθμιση, λόγω του ανταγωνισμού αναμένεται να υπάρξει βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, μείωση του κόστους του handling, μείωση των ειστηρίων, αύξηση των πτήσεων και της τουριστικής κίνησης προς όλα τα περιφερειακά αεροδρόμια και δημιουργία -αυτό είναι και πολύ σημαντικό στη σημερινή εποχή- τριακοσίων πενήντα νέων θέσεων εργασίας.

Για να διασφαλιστούν αυτά, βασικό ρόλο θα παίξει η σύσταση της Διεύθυνσης Πολιτικού Σχεδιασμού, Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων που θα επιλέξει τις υπηρεσίες και τα αεροδρόμια που θα δοθούν με συμβάσεις παραχώρησης και τις επενδύσεις που οφείλουν να κάνουν ιδιωτικές εταιρείες.

Σχετίζω με τους εργαζόμενους στην Πολιτική Αεροπορία που ανησυχούν δικαιολογημένα, κύριε Υπουργέ, για τη μεταφορά των υπαλλήλων της πρώην Ολυμπιακής και την παροχή από ιδιώτες Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, θα πρέπει να τους διαβεβαιώσετε ότι θα παραμείνουν εντός της ΥΠΑ.

Επίσης, μεταφέρω και την αγωνία συμπολιτών μου που θεωρούν ότι εάν παραμείνει ως έχει η διατύπωση του άρθρου 24, παράγραφος 1, θα υπάρχει σοβαρό πρόβλημα στην επίγεια εξυπηρέτηση μικρών και τουριστικών αεροπλάνων στα περιφερειακά αεροδρόμια, όπως είναι και της Καβάλας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, στο παρόν νομοσχέδιο αναβαθμίζεται και αναδιοργανώνεται η ΥΠΑ, σύμφωνα με τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα. Διαμορφώνονται οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη, τον εκσυγχρονισμό των υποδομών και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών των αεροδρομίων που αδυνατεί με τις σημερινές συνθήκες να χρηματοδοτήσει το κράτος, καθώς το κόστος μόνο για τα βασικά αεροδρόμια ξεπερνά τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το προειδοποιητικό κουδούνι λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κλείνοντας λέω το εξής: Φυσικά και ψηφίζω το νομοσχέδιο και θα περιμένω να δω την εφαρμογή του, ιδιαίτερα στα περιφερειακά αεροδρόμια, κύριε Υπουργέ, όπως είναι και ο διεθνής αερολιμένας της Καβάλας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Εμινίδη.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Μουσουρούλης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο για την αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Εύχομαι και ελπίζω να έχετε πάρει και τη γνώμη των ειδικών και όχι μόνο εκείνων οι οποίοι πρέπει να αναδιοργανωθούν.

Θα ήθελα, να με ακούσετε προσεκτικά γιατί θα αναφερθώ σε μια χαρακτηριστική περίπτωση ενός περιφερειακού αεροδρομίου της χώρας.

Πριν απ' αυτό, θα ήθελα να πω ότι σαφώς η χώρα χρειάζεται μια ενιαία στρατηγική υποδομών μεταφορών, που να λαμβάνει υπ' όψιν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής. Ειδικά για



τα νησιά είναι γνωστά τα θέματα της προσπελασιμότητας, της άμβλυσης των ανισοτήτων μέσα από τις υποδομές και ιδίως των αεροδρομίων ως πυλών εισόδου στη χώρα. Τα αεροδρόμια επιδρούν θετικά στην ανάπτυξη και την απασχόληση λόγω της αύξησης της κίνησης αλλά της ενίσχυσης της βιωσιμότητας τους κάτι που θα σας είναι και χρήσιμο στις παραχωρήσεις, που σχεδιάζετε.

Προ δεκαεσσάρων μηνών, ο κ. Ρέππας είχε αναφερθεί στην πρόθεσή του να εκσυγχρονίσει τα περιφερειακά και τα νησιωτικά αεροδρόμια. Είχε μάλιστα, συμπεριλάβει και το αεροδρόμιο της Χίου. Βέβαια, ο κ. Σηφουνάκης από το γειτονικό Νομό Λέσβου πήγε ακόμα παραπέρα, εξαγγέλλοντας επένδυση 15 εκατομμυρίων ευρώ στη Μυτιλήνη. Σύμφωνα με τα δημοσιεύματα της εποχής, είχε δώσει και εντολή στην ΥΠΑ να προχωρήσει άμεσα στην υλοποίηση των έργων.

Κύριε Υπουργέ, είμαι βέβαιος ότι γνωρίζετε ότι το αεροδρόμιο της Χίου εξυπηρετεί στοιχειωδώς τις ανάγκες του νησιού. Πρόκειται για ένα τριτοκοσμικό αεροδρόμιο, χωρίς δυνατότητα εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών, ο δε εκσυγχρονισμός του συνδέεται ή συνδέθηκε κακώς –κατά τη γνώμη μου- με το σύνολο των απαλλοτριώσεων.

Τα προβλήματα σας τα εξέθεσα σε μια πρώτη ερώτηση που έκανα πριν από ένα ακριβώς χρόνο. Τι μου απαντήσατε τότε; Ότι κάνατε μια ευρεία σύσκεψη στο Υπουργείο στις 14-1-2010 με όλους τους συναρμόδιους Υπουργούς, ότι αποτιμήσατε όλα τα έργα και καθορίσατε προτεραιότητες. Η δε ΥΠΑ, ανέλαβε τον προγραμματισμό και την προτεραιοποίηση αυτών των έργων χρησιμοποιώντας κάποια γενικά κριτήρια του ΕΣΠΑ κ.λπ..

Στην ίδια απάντηση, με πληροφορείτε ότι το αεροδρόμιο της Χίου δεν περιλαμβάνεται στις επενδύσεις που θα γίνονταν το 2010. Ζήτησα, επίσης, και το master plan, χωρίς όμως να το λάβω τότε. Ωστόσο, μου δώσατε ένα πίνακα των επενδύσεων που έγιναν στο αεροδρόμιο της Χίου. Το συνολικό τους ύψος ήταν 1,6 εκατομμύριο ευρώ, μέσα σε μια δεκαετία.

Μόνο, που δεν επρόκειτο, κύριε Υπουργέ, περί επενδύσεων αλλά περί δαπανών τακτικής συντήρησης.

Στο θέμα αυτό επανήλθα ένα μήνα με νέα ερώτηση, ζητώντας στοιχεία για τις επενδύσεις που έχουν γίνει σε όλα τα νησιωτικά αεροδρόμια της χώρας. Μου απαντήσατε με έναν πλήρη πίνακα –και σας ευχαριστώ γι' αυτό- από τον οποίο προκύπτει ότι το ελληνικό κράτος τα τελευταία δέκα χρόνια επένδυσε 260 εκατομμύρια ευρώ σε τριάντα οκτώ νησιωτικά αεροδρόμια, αν δεν απατώμαι. Από τη διαίρεση των ποσών με τον αριθμό των επιβατών, προέκυψε ότι η Χίος βρίσκεται στην τελευταία θέση με τις επενδύσεις να αντιστοιχούν σε 0,0048 τετραγωνικών μέτρων –κάτι χιλιοστά δηλαδή- ή 0,25 ευρώ ανά επιβάτη!

Αυτή είναι κατά τη γνώμη μου η οδυνηρή πραγματικότητα.

Από το master plan, που τελικά μου στείλατε, προέκυψε ότι πρόκειται για ένα παλαιό γενικό σχέδιο ανάπτυξης αερολιμένας εικοσαετίας, το οποίο ενώ επικαιροποιείται κατά καιρούς συνδέσει τα έργα αποκλειστικά με την τύχη μιας συγκεκριμένης απαλλοτρίωσης, όπως αυτή είχε υπολογισθεί προ εικοσαετίας.

Στην ίδια απάντηση, που υπογράφει ο κ. Σηφουνάκης η αρμόδια Υπηρεσία αναφέρει ότι οποιαδήποτε πρόοδος στο θέμα των επενδύσεων στο αεροδρόμιο της Χίου εξαρτάται από την έκδοση απόφασης δικαστηρίου για τον ορισμό τιμής για την απαλλοτρίωση αυτή.

Το δέχθηκα αυτό, αν και δεν συμφώνησα ότι η συγκεκριμένη απαλλοτρίωση αποτελεί προϋπόθεση για να κάνει επενδύσεις, για την καλύτερη εξυπηρέτηση επιβατών και αεροσκαφών στον υφιστάμενο χώρο του αεροδρομίου ή τουλάχιστον όχι σε όλη την προς απαλλοτρίωση έκταση, όπως προβλεπόταν στο παλαιό master plan.

Προχωρώ στις ανακοινώσεις της Κυβέρνησης περί συμβάσεων παραχώρησης –με τις οποίες συμφωνώ απόλυτα. Στο πλαίσιο αυτό, είχατε εξαγγείλει κάποιες ομαδοποιήσεις: Το αεροδρόμιο της Λέσβου, θα ήταν επικεφαλής μιας ομάδας, στην οποία θα ενταχθεί ως «Υποομάδα 1» η Χίος και ως «Υποομάδα 2» η Λέρος και η Κάλυμνος.

Όλα αυτά είναι βέβαια σε πρώιμο στάδιο. Περιγράφονται στο νομοσχέδιο, αλλά όλοι γνωρίζουμε πόσος χρόνος απαιτείται για

να ωριμάσουν οι παραχωρήσεις αυτές. Ας πάρουμε για παράδειγμα το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και ας κάνουμε μια προσέγγιση των χρόνων που θα απαιτηθούν για να ολοκληρωθούν τόσες πολλές παραχωρήσεις σε αεροδρόμια που έχουν πολύ μικρότερη «ύλη» και, άρα, ελκυστικότητα. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι με αυτόν τον τρόπο το θέμα του εκσυγχρονισμού του αεροδρομίου της Χίου παραπέμπεται στις ελληνικές καλένδες.

Στην τρίτη και πιο πρόσφατη ερώτηση που σας υπέβαλα και η οποία απαντήθηκε στις 17 Ιανουαρίου 2011, δηλαδή πριν από δέκα ημέρες, διάβασα ευχάριστα πράγματα. Αφού πρώτα με πληροφορήσατε ότι δεν έχετε στοιχεία σχετικά με τις παραχωρήσεις και ότι το Υπουργείο Οικονομικών, πρόκειται να επιλέξει σύμβουλο –μέσα στο πρώτο τρίμηνο του 2011- προκειμένου να «ωριμάσει» όλες τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο, αναφέρατε τα εξής:

«Όσον αφορά στον κρατικό αερολιμένα της Χίου, σας πληροφορούμε ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μελετά ήδη την επέκταση-αναδιαρρύθμιση και βελτίωση των κτηριακών εγκαταστάσεων του υπάρχοντος αεροσταθμού, με προοπτική εντός του 2011 να προβεί στη δημοπράτηση αυτού του έργου».

Εξαιρετικό νέο! Καταλαβαίνω, λοιπόν, ότι μελετάτε έργο, είτε μέσω νέου master plan είτε με βάση το προηγούμενο –δεν ήταν σαφής η απάντηση- και ότι μέσα στο 2011 θα γίνει δημοπράτηση. Αυτό ήταν απολύτως σαφές.

Όσο για την απαλλοτρίωση αναφέρατε ότι στις 31 Αυγούστου του 2010 εκδόθηκε η απόφαση του μονομελούς πρωτοδικείου που όριζε τιμή μονάδας, την οποία βρήκατε αρκετά ακριβή και ότι περιμένετε την απόφαση του εφετείου που θα τη μειώσει.

Από όλα αυτά, κύριε Υπουργέ, εγώ δεν καταλαβαίνω δύο πράγματα: Πρώτον, η μελέτη γίνεται στο πλαίσιο ενός master plan με βάση το οποίο καθορίστηκε η προς απαλλοτρίωση έκταση ή με βάση ένα νέο; Συνδέεται ή όχι η δημοπράτηση του έργου με την απαλλοτρίωση; Πρόκειται για αντικρουόμενες απαιτήσεις.

Θα ήθελα τώρα, κύριε Υπουργέ, την προσοχή σας. Στο άρθρο 22, παράγραφος 10, του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα, διαβάζω: «Από τις ρυθμίσεις των προηγούμενων παραγράφων δεν θίγεται οποιαδήποτε διαγωνιστική διαδικασία για την αξιοποίηση κρατικού αεροδρομίου, με την προϋπόθεση ότι η σχετική προκήρυξη έχει δημοσιευθεί πριν από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».

Δηλαδή ενώ στην απάντησή σας μου λέτε, ότι μέσα στο 2011 θα γίνει δημοπράτηση έργου στο αεροδρόμιο της Χίου, με βάση κάποια μελέτη, με τη διάταξη αυτή το απαγορεύετε.

Καταλαβαίνω, λοιπόν, ότι αν ψηφιστεί από το νομοσχέδιο δεν πρόκειται να γίνει δημοπράτηση μέσα στο 2011, δεδομένου ότι εξαιρεί το αεροδρόμιο της Χίου. Είναι ή δεν είναι έτσι; Θα ήθελα παρακαλώ να μου το διευκρινίσετε, δεδομένου ότι πρόκειται για μία υπόθεση που ταλανίζει το λαό της Χίου, εδώ και πάρα πολλά χρόνια που εξυπηρετείται μόνο στοιχειωδώς από το υφιστάμενο αεροδρόμιο.

Θα ήθελα απόψε, να μου πείτε ότι η προ δεκαπενθημέρου απάντησή σας ισχύει. Ότι πράγματι εκποιείται αυτήν τη στιγμή κάποια μελέτη. Ότι πράγματι θα προβούμε σε δημοπράτηση φέτος και ότι η δημοπράτηση αυτή αποσυνδέεται από το κόστος των απαλλοτριώσεων.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Κλείστε παρακαλώ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ:** Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Για να βοηθήσω, κύριε Υπουργέ, πριν από λίγες μέρες, στις 24 Ιανουαρίου σας έστειλα μία επεξηγηματική. Παρακαλώ με βάση αυτή την επιστολή την οποία θα σας δώσω αμέσως τώρα, θα ήθελα να ακούσω τη δέσμευσή σας, επίσης αλλά και την πρόθεσή σας να δώσετε σαφή οδηγία στις υπηρεσίες σας, στην ΥΠΑ, δηλαδή να έρθει στο νησί, να γίνει μια συζήτηση με τον κόσμο, ο οποίος συμεριζείται αυτά που μόλις σας ανέφερα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Το λόγο έχει ο Βου-

λευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Εμμανουήλ Στρατάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε ένα σχέδιο νόμου που θα μπορούσε και θα έπρεπε να έχει γίνει πράξη εδώ και αρκετά χρόνια και είναι αλήθεια ότι πάνω σ' αυτό καθυστερήσαμε. Καθυστερήσαμε για διάφορους λόγους ενδεχομένως, δεν θα αναφερθώ σ' αυτούς. Σημασία έχει όμως ότι σήμερα αυτό το σχέδιο νόμου γίνεται πραγματικότητα και συμβάλει στο να διαμορφωθούν καινούργια δεδομένα για τα αεροδρόμια της χώρας μας.

Βεβαίως, η αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ακολουθεί τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα, προσαρμόζεται στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, όπως συνηθίζουμε να λέμε και όλα αυτά τα οποία προκύπτουν από τις υποχρεώσεις και τις δεσμεύσεις μας σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Όμως πέρα από το πρώτο κεφάλαιο που αναρμονίζει όλα αυτά τα θέματα, υπάρχει το δεύτερο κεφάλαιο, που είναι η «Αξιοποίηση και ανάπτυξη των κρατικών αεροδρομίων».

Θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό γιατί ακούσαμε και στην επιτροπή πολύ έντονα ότι αν για παράδειγμα αξιοποιηθούν όλα αυτά ενδεχομένως να γίνουν ακριβά κ.λπ., εν πάση περιπτώσει θα χάναμε από αυτήν την ιστορία.

Έχω, όμως, ένα ερώτημα και θέλω να το απευθύνω στους συναδέλφους, γιατί πραγματικά πιστεύω ότι είναι σημαντικό: Αν ήταν όντως τόσο φθηνά γιατί μέχρι σήμερα δεν έγιναν τα μεγαλύτερα «τσαρτεράδικα»; Έτσι συνηθίζουμε να λέμε τα αεροδρόμια που δέχονται πτήσεις τσάρτερ στην Ευρώπη, στις γύρω περιοχές κ.λπ.. Αυτό σημαίνει, δηλαδή, στην πράξη ότι υπάρχει μία υστέρηση, γι' αυτό ακριβώς δεν μπορούν να μπουν σ' αυτήν τη διαδικασία.

Το λέω αυτό, γιατί όλοι μας εδώ, στη χώρα μας, όλες οι παρατάξεις, όλα τα κόμματα, λένε ότι θα πρέπει να πάμε σε ποιοτικό τουρισμό, ότι θα πρέπει να δούμε άλλες πτυχές του τουρισμού που εν πάση περιπτώσει εξυπηρετούν την πρόοδο της χώρας και συμβάλλουν στο να αναπτύσσεται σωστά αυτός ο τομέας της οικονομίας.

Για να πάμε, όμως, σε ποιοτικό τουρισμό, ασφαλώς θα πρέπει τα περιφερειακά αεροδρόμια -γιατί το «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχει προδιαγραφές ευρωπαϊκού αεροδρομίου- να αποτελέσουν κυψέλες προβολής αλλά και πολλές φορές να υπάρχει και διάθεση των τοπικών προϊόντων, εάν πραγματικά θέλουμε να συνδέσουμε τον τουρισμό με την τοπική παραγωγή, με αυτό που έχει να κάνει με ό,τι παράγεται στη χώρα μας.

Με αυτήν, λοιπόν, την έννοια πιστεύω ότι αυτό το σχέδιο νόμου δίνει τέτοιες δυνατότητες που είμαι σίγουρος ότι θα αξιοποιηθούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό για να λειτουργήσουν προς τη σωστή κατεύθυνση τα αεροδρόμια της χώρας και να συμβάλουν στην παραπέρα ανάπτυξη και πρόοδο και του τουρισμού μας και στην εξυπηρέτηση των κατοίκων των περιοχών όπου βρίσκονται αυτά.

Το άλλο κεφάλαιο αναφέρεται στις λοιπές διατάξεις και θέλω πραγματικά εδώ να σταματήσω λίγο παραπάνω και να πω ότι όντως δημιουργείται η Ενιαία Εποπτική Αρχή Τελών Αερολιμένων, κάτι πολύ σημαντικό για να μην περνάει σε κάποιους αντίληψη ότι το κάθε αεροδρόμιο θα έχει τα δικά του τέλη ή οτιδήποτε άλλο. Αυτό είναι πολύ σημαντικό, για να ξέρουν και οι πελάτες των αεροδρομίων εκ των προτέρων τι πρέπει να πληρώσουν, άρα να γνωρίζουν τι πρόκειται να γίνει.

Βεβαίως, πρέπει να πω εδώ, ότι με τις άλλες διατάξεις που μπαίνουν τίθενται σημαντικά ζητήματα. Και θέλω να ευχαριστήσω και από του Βήματος της Βουλής τον κύριο Υπουργό, γιατί μία τροπολογία, μία πρόταση, μία προσθήκη που έκανα στο άρθρο 33 έγινε αποδεκτή. Και έγινε αποδεκτή ακριβώς όπως τη διατύπωσα, με την έννοια ότι δίνει τη δυνατότητα στον Υπουργό κατά τον ίδιο τρόπο που θα λειτουργήσει η «ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε.» στο μέλλον, από εδώ και μετά, από την προσθήκη αυτή που μπήκε στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, να μπορεί να λειτουργήσει ακριβώς με την ίδια λογική και προς την ίδια κατεύθυνση και οποιαδήποτε άλλη ανώνυμη εταιρεία του δημοσίου δημιουργηθεί, που θα είναι ασφαλώς εταιρεία υποδομών.

Όμως, με την ευκαιρία αυτών των «ευχαριστώ», κύριε Υπουργέ, θέλω να σας υπενθυμίσω ότι υπάρχει μία πρωθυπου-

γική δέσμευση που έχει εξαγγελθεί, έχει ειπωθεί στο Ηράκλειο της Κρήτης και λέει ότι αυτή η ανώνυμη εταιρεία δημόσιου χαρακτήρα, που μάλιστα είχε ανακοινωθεί ότι θα ονομάζεται «ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.». δεν έχει γίνει ακόμα. Και δεν έχει γίνει ακόμα, γιατί ενδεχομένως μπορεί να μη φταίει το συγκεκριμένο Υπουργείο, του οποίου έχουμε αυτήν τη στιγμή απέναντί μας τον αρμόδιο Υπουργό, αλλά να φταίει άλλα Υπουργεία.

Όμως μία πρωθυπουργική εξαγγελία, δεν παύει να είναι μία πρωθυπουργική εξαγγελία. Και γι' αυτό θα παρακαλούσα θερμά να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατό αυτή η διαδικασία γιατί εκτιθέμεθα όλοι, πέρα από την έκθεση που κάνουμε στον ίδιο τον Πρωθυπουργό της χώρας. Και δεν είναι δυνατόν όταν αποφασίζει ο Πρωθυπουργός της χώρας και εξαγγέλλει κάτι συγκεκριμένο, να υπάρχει τόσο μεγάλη ολιγωρία και για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα, εκτός αν υπάρχουν κι άλλες σκοπιμότητες.

Κι εδώ πραγματικά δημιουργούνται ή μπορεί να δημιουργηθούν σωρεία ερωτημάτων. Και θα ήθελα όντως αυτά τα ερωτήματα να σταματήσουν να πλανώνται στην ατμόσφαιρα, γιατί πλανώνται πολλές απορίες. Μήπως δεν γίνεται, γιατί τα χρήματα να πάνε κάπου αλλού εκτός από τις υποδομές όταν όλοι μας λέμε εδώ, από όλα τα κόμματα και το κυβερνητικό και της Αντιπολίτευσης, ότι υπάρχει ανάγκη υποδομών σε όλη την περιφέρεια της χώρας;

Μήπως δεν γίνεται γιατί πιθανόν να εξυπηρετηθούν άλλες λογικές; Μήπως κάποιος δεν θέλουν να γίνουν και έχουν τη δυνατότητα να πιέζουν την Κυβέρνηση και τον αρμόδιο Υπουργό να μην υπογράψει -που δεν είναι βέβαια ο παριστάμενος Υπουργός αλλά άλλος Υπουργός που έχει την ευθύνη της συνυπογραφής της σχετικής απόφασης- γιατί ενδεχομένως έχουν στο μυαλό τους άλλα πράγματα;

Και δεν θέλω να πω το τι λέγεται στην πιάτσα της Κρήτης τουλάχιστον αλλά θέλω να σας τονίσω, κύριε Υπουργέ και κύριοι Υπουργοί, ότι όντως είναι ένα θέμα που σε λίγο θα αρχίσει να ζέει και ξέρετε τι σημαίνει να ζέει, ότι ενδεχομένως να βγουν και πράγματα στην επιφάνεια που δεν θα έπρεπε να ακούγονται. Γιατί ανεξάρτητα αν είναι αληθή ή όχι, αυτά περνάνε από το μυαλό των πολιτών όταν βλέπουν να υπάρχει τόσο μεγάλη ολιγωρία.

Και γι' αυτό θέλω να τονίσω -και συμπαθάτε με για τον τόνο της φωνής μου, κύριοι Υπουργοί- ότι αυτό το πράγμα πρέπει επιτέλους να τελειώσει. Δεν είναι δυνατόν να περιμένουμε ένα χρόνο τώρα σχεδόν ίσως και περισσότερο, τόσο μεγάλο διάστημα, για να υλοποιηθεί μία απόφαση που θέλει μία απλή υπογραφή. Ενώ έχουν μπει όλες οι άλλες υπογραφές, ενώ έχουν γίνει όλες οι άλλες διαδικασίες αυτό δεν τελειώνει επιτέλους.

Και θα ήθελα να παρακαλέσω να επιληφθείτε επ' αυτού, εν ανάγκη να προσφύγετε ξανά στον Πρωθυπουργό, ο οποίος έδωσε και την υπόσχεση να ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία διότι μας δημιουργεί προβλήματα, δημιουργούνται σκέψεις πολλές και ποικίλες. Δεν θέλω να κάνω αναφορά αν και είχα υπ' όψιν μου να κάνω μία συγκεκριμένη αναφορά αλλά η θέση και το Βήμα αυτό δεν μου το επιτρέπει. Θέλω όμως να πιστεύω ότι το μήνυμά θα το πάρουν αυτοί που πρέπει να το πάρουν για να σταματήσουν επιτέλους αυτήν την κωλυσιεργία που διαμορφώνει πολύ αρνητικές καταστάσεις στην περιφέρεια της χώρας και βεβαίως στην Κρήτη, που την ενδιαφέρει άμεσα. Γιατί οι ανάγκες για έργα υποδομής είναι μεγάλες και θέλω να πιστεύω ότι αυτό θα το κάνετε πραγματικότητα, όπως ακριβώς έχει δεσμευτεί και ο Πρωθυπουργός της χώρας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Ζήσης Τζηκαλάγιας έχει το λόγο.

**ΖΗΣΗΣ ΤΖΗΚΑΛΑΓΙΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σπουδαιότητα του σημερινού νομοσχεδίου το οποίο συζητάμε για την αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, είναι δυσανάλογα μεγάλη σε σχέση το μικρό αριθμό των ομιλητών στη σημερινή ημερήσια διάταξη.

Η Νέα Δημοκρατία ως κατεξοχίτην ευρωπαϊκό κόμμα, από την αρχή αντιλήφθηκε τη σπουδαιότητα της έννοιας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Έτσι, πολύ νωρίς, όπως ανέλυσε διεξοδικά

και ο εισηγητής μας, το 2006, προχώρησε νομοθετικά στη σύσταση της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας. Αργότερα, το 2008, προχώρησε στη σύσταση του Οδικού Χάρτη Ενέργειών. Έτσι, έγιναν τα πρώτα στέρεα βήματα στο να προχωρήσουμε στην αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, την οποία έχει ανάγκη η χώρα.

Γι' αυτό, λοιπόν, και σήμερα, αφού μελετήσαμε τη νομοθετική ρύθμιση στην οποία προχωρά η Κυβέρνηση και όπως έχουμε πράξει εδώ και δεκαπέντε μήνες ως υπεύθυνο και σοβαρό κόμμα, αποφασίζουμε και ψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής, αν και έχουμε κάποιες διαφοροποιήσεις και κάποια σχόλια σε επιμέρους άρθρα.

Θα ήθελα να αναφερθώ –και θα ήθελα κάποια απάντηση, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν γίνεται τουλάχιστον αναφορά σε κάποια από τα άρθρα του νομοσχεδίου– στο ζήτημα των στρατιωτικών αεροδρομίων, τα οποία φυσικά υπάρχουν ή για τα πολιτικά αεροδρόμια, που κάποια από αυτά ή κάποιες ομάδες από αυτά, κάποια χρονική στιγμή θα ανήκουν στις ΑΕΔΑ, στις Ανεξάρτητες Εταιρείες Διαχείρισης Αεροδρομίων.

Πιστεύουμε ότι πρέπει να λέγεται ρητά ότι σε περίπτωση κρίσης, απειλής, πόσω μάλλον σύρραξης –αυτονόητο, βέβαια, φαίνεται– τα αεροδρόμια ανήκουν στην Ελλάδα και θα χρησιμοποιούνται για σκοπούς που θα βοηθούν στην προάσπιση της ασφάλειας, της ανεξαρτησίας και των συμφερόντων της χώρας μας. Γι' αυτό θα θέλαμε μία διευκρίνιση, γιατί πουθενά δεν γίνεται αναφορά.

Σε άλλο σημείο του νομοσχεδίου πολύ σωστά προβλέπεται η σύσταση της Διεύθυνσης Πολιτικού Σχεδιασμού, Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών, όπου υπάρχει το Τμήμα Πολιτικού Σχεδιασμού, Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων σε υδάτινη επιφάνεια.

Θέλω να πω ότι αυτή είναι μία σωστή διαδικασία. Θέλουμε να την προχωρήσετε πιο γρήγορα, γιατί η Ελλάδα εκτός από τα αεροδρόμια που διαθέτει, κεντρικά και περιφερειακά, έχει και αρκετά λιμάνια. Αρκετές πόλεις είναι σε λιμάνια και αρκετές πόλεις είναι και κοντά σε λίμνες. Επομένως, εκεί θα μπορούσαν να λειτουργήσουν υδατοδιόδροι, οι οποίοι θα χρησίμευαν τουλάχιστον στην τουριστική ανάπτυξη αυτών των περιοχών.

Θα ήθελα να κάνω μία ιδιαίτερη αναφορά στην Περιφέρεια της Δυτικής Μακεδονίας, μιας και πλέον λειτουργούμε με τον «ΚΑΛ-ΛΙΚΡΑΤΗ» και πρέπει να μιλούμε με περιφερειακή συνείδηση. Να υπογραμμίσω ότι εδώ και δέκα τουλάχιστον χρόνια στην πολιτική μου διαδρομή ανέπτυσα την αναγκαιότητα η περιοχή μου, η δυτική Μακεδονία, να έχει καθημερινή αεροπορική σύνδεση με την πρωτεύουσα, κάτι που δεν γινόταν μέχρι πολύ πρόσφατα, γιατί δεν είναι δυνατόν μία περιφέρεια που συνορεύει με δύο χώρες, με τα Σκόπια και με την Αλβανία, να μην έχει τακτική αεροπορική σύνδεση με την πρωτεύουσα.

Έτσι, σε δύο εκλογικές αναμετρήσεις που συμμετείχα, του 2009 και του 2007, στις δέκα προτεραιότητες που είχα αναπτύξει ως αναγκαιότητες για την περιοχή μου, έβαζα, ως υπ' αριθμόν ένα, την αναγκαιότητα καθημερινής αεροπορικής σύνδεσης με την πρωτεύουσα.

Θέλω να πω ότι ως νεοεκλεγείς Βουλευτής τον Οκτώβριο του 2009, η πρώτη ενέργεια που έκανα προς την επίσημη πολιτεία, ήταν να επισκεφτώ την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και το διοικητή της, για να θέσω το ζήτημα της αναγκαιότητας καθημερινής αεροπορικής σύνδεσης με την πρωτεύουσα.

Και θέλω να ευχαριστήσω, κύριε Υπουργέ, και εσάς προσωπικά γι' αυτό, γιατί συμβάλατε από την 1η Ιουλίου, μετά από μεγάλους αγώνες και προσπάθειες, η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας να έχει έξι φορές την εβδομάδα σύνδεση με την πρωτεύουσα, το αεροδρόμιο της Κοζάνης τέσσερις φορές και της Καστοριάς έξι φορές. Υπογράφηκε μία σύμβαση με μία ιδιωτική αεροπορική εταιρεία και για τέσσερα χρόνια έχουμε εξασφαλισμένη, με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την αεροπορική σύνδεση ως άγονη γραμμή, μία διαδικασία η οποία θα συμβάλει στην ανάπτυξη της περιοχής μας.

Με χρήματα του ελληνικού λαού εδώ και δέκα χρόνια έχει επεκταθεί ο αεροδιάδρομος του αεροδρομίου της Καστοριάς και αυτή τη στιγμή νομίζω ότι γνωρίζετε πως το μήκος του είναι δεύ-

τερο μετά τον αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος». Έχει χαρακτηριστεί διεθνές. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι είναι περιοχή που εξαγωγούμε προϊόντα προς τη Ρωσία, αλλά και άλλες χώρες. Επομένως είναι επιτακτική η ανάγκη να γίνει πράξη η διεθνοποίηση.

Πέρα από την πίστα, έχει γίνει η σήμανση και αυτό που μας μένει είναι να ολοκληρωθεί η κατασκευή του πύργου ελέγχου. Αυτή τη στιγμή μόνο τα οικοδομικά έχουν γίνει. Να προχωρήσετε, να χρηματοδοτήσετε την κατασκευή και ολοκλήρωση του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, γιατί θεωρώ ότι είναι απαραίτητο να υπάρχει με έδρα την Καστοριά ένα περιφερειακό διεθνές αεροδρόμιο δυτικής Μακεδονίας, θα μπορούσα να πω και «νοτίου Αλβανίας», γιατί πρέπει να γνωρίζετε ότι από την Καστοριά η Κορυτσά, δηλαδή η νοτιανατολική Αλβανία, απέχει λιγότερο από μία ώρα.

Επομένως, η βιωσιμότητα της γραμμής θα εξασφαλιζόταν και από πολίτες της γείτονος χώρας, οι οποίοι θα προτιμούσαν αυτή τη γραμμή, γιατί γνωρίζετε πολύ καλά ότι όσο και αν έχουν γίνει δρόμοι –η Εγνατία, η ΠΑΘΕ ή εάν προχωρήσει ο Ε65– η δυτική Μακεδονία και πόσω μάλλον η νότια Αλβανία θα είναι πολύ μακριά από την Αθήνα.

Αντίθετα, στο νομοσχέδιό σας, στο άρθρο 8 για τη Διεύθυνση Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας, ενώ σε όλα τα άλλα δημιουργείτε Τμήματα Εναέριας Κυκλοφορίας Αερολιμένων για το καθένα χωριστά, της Καστοριάς είναι στο Τμήμα Παροχής Πληροφοριών Πτήσεων ή στη Διεύθυνση Συστημάτων Αεροναυτιλίας; Είναι στα ομαδοποιημένα το Τμήμα Υποστήριξης Συστημάτων Αεροναυτιλίας. Επίσης, στη Διεύθυνση Διαχείρισης Τηλεπικοινωνιών, ενώ για τα σπουδαιότερα αεροδρόμια προβλέπεται χωριστό Τμήμα Τηλεπικοινωνιών, της Καστοριάς είναι στο Τμήμα Τηλεπικοινωνιών Αερολιμένων στα ομαδικά.

Γι' αυτό ήθελα να σας ζητήσω να δείτε το θέμα. Αυτή τη στιγμή το αεροδρόμιο, όπως είπα, από πλευράς αεροδιαδρόμου, από πλευράς σήμανσης είναι έτοιμο και πρέπει να προχωρήσετε όσο γίνεται πιο γρήγορα στην ολοκλήρωση του πύργου ελέγχου, να εγκατασταθεί το σύστημα ILS. Μέχρι στιγμής η εταιρεία η οποία πραγματοποιεί τις πτήσεις είναι απόλυτα αξιόπιστη. Οι ελάχιστες πτήσεις που ακυρώθηκαν, ήταν λόγω χαμηλής ομίχλης.

Με τις σκέψεις αυτές, λοιπόν, θέλω να πω ότι η Νέα Δημοκρατία, όπως είπε και ο εισηγητής μας, ψηφίζει το νομοσχέδιο και ελπίζουμε να προχωρήσουμε και να βελτιώσουμε τη σύνδεση των αεροδρομίων αυτών με το κέντρο όσο γίνεται καλύτερα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Ο Υπουργός Υποδομών και Δικτύων κ. Δημήτριος Ρεππας έχει το λόγο.

Με αφορμή αυτό, κύριε Υπουργέ, πείτε και κάτι για το πολύπαθο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων, για το επίπεδο εναέριας κυκλοφορίας, όπου ακυρώνονται όλες οι πτήσεις, όπως και γιατί δεν κατασκευάζεται, αλλά φτιάχνεται και ξαναφτιάχνεται.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Κύριε Πρόεδρε, παραλείψατε την αρμοδιότητα στην πολιτική «Μεταφορών». Δεν αναφέρατε το «Μεταφορών», όταν το νομοσχέδιο που συζητούμε εμπίπτει σε αυτό τον τομέα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης):** Δεν τα είπα όλα λόγω χρόνου.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι μία κρατική οντότητα ιδιαίτερως νευραλγική, όχι μόνο για τα θέματα πολιτικής αεροπορίας, όπου αυτονομία έχει την κατεξοχήν αρμοδιότητα, αλλά και γενικότερα για σημαντικές πτυχές δημόσιου συμφέροντος και εξωτερικής πολιτικής, όπου η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δραματικά ρόλο.

Οι αρμοδιότητές της μπορεί να πει κανείς ότι αναφέρονται σε τρία επίπεδα, το πρώτο που αφορά τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, το δεύτερο που σχετίζεται με την πολιτική αερομεταφορών και το τρίτο με τη λειτουργία των αεροδρομίων.

Στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας επί πολλά χρόνια συναντά κανείς ρόλους, οι οποίοι θα έπρεπε να είναι σαφώς διαχωρισμένοι και διακριτοί. Έχει ρόλο ρυθμιστικό και εποπτικό και ταυτόχρονα ασκεί μία λειτουργία, η οποία υπόκειται σε ελέγχους



από αυτή την ίδια την υπηρεσία, κάτι το οποίο δεν επιτρέπεται πλέον στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτό εξυπηρετείται ή αντιμετωπίζεται, αν θέλετε, με αυτήν την νομοθετική πρωτοβουλία, προκειμένου ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως σε όλες τις χώρες της Ευρώπης, και στην Ελλάδα, να διακρίνεται μέσω ενός λειτουργικού διαχωρισμού από την υπόλοιπη υπηρεσία, ώστε να υπόκειται στους απαραίτητους ελέγχους από τα κοινοτικά όργανα και τα όργανα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Αυτή η πρωτοβουλία, λοιπόν, ανταποκρίνεται στην υποχρέωση της χώρας μας να εναρμονιστεί πλήρως με το κοινοτικό πλαίσιο για την πολιτική του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Από το 2000 η Ευρωπαϊκή Ένωση διαπίστωσε ότι αντιμετωπίζει ένα έλλειμμα ανταγωνισμού σε σχέση με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, λόγω ακριβώς της λειτουργίας των επιμέρους παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, μέσω των αντίστοιχων υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας, αφού η διαχείριση γινόταν με βάση τα σύνορα, ενώ ο Ευρωπαϊκός Ουρανός αποτελεί κοινό πόρο και η διαχείριση πρέπει πλέον να γίνεται με βάση την κυκλοφορία στον ευρωπαϊκό ουρανό των αεροσκαφών.

Αυτή είναι η μεγάλη αλλαγή. Στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, η Ευρωπαϊκή Ένωση θέσπισε ένα κανονιστικό πλαίσιο. Αυτοί οι κανονισμοί ξεκινούν από τον 549, 550, 551, 552 του 2004. Ακολουθεί μεγάλη σειρά κανονισμών. Θα ανέφερα ιδιαίτερα ως πιο σημαντικούς τον 2096/2005 και τον 1794/2006, για να τονίσω ότι αυτό το κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο είναι δεσμευτικό, πρέπει να ενσωματωθεί στην ελληνική έννομη τάξη, ώστε να επιτραπεί να συνεχίσει να λειτουργεί ο πάροχος αεροναυτιλίας με τρόπο που ανταποκρίνεται στις κοινοτικές προδιαγραφές.

Οι τέσσερις πρώτοι βασικοί κανονισμοί τους οποίους ανέφερα για τον Ευρωπαϊκό Ουρανό δημοσιεύτηκαν στις 10 Μαρτίου του 2004. Το αναφέρω αυτό προκαλούμενος από το συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας, ο οποίος επεσήμανε ότι τα είχε ετοιμάσει όλα η Νέα Δημοκρατία και ότι εμείς μόλις τώρα ενσωματώνουμε στην ελληνική νομοθεσία το κοινοτικό κείμενο.

Το Μάρτιο του 2004 δημοσιεύτηκαν οι πρώτοι κανονισμοί. Τι κάνατε τόσα πολλά χρόνια, ενώ λέτε ότι ήταν προτεραιότητά σας η πολιτική στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας;

Και τι κάνατε, για να διαμορφώσετε αυτόν τον αυτοτελή πάροχο, όπως το απαιτεί η κοινοτική νομοθεσία, κάτι που γίνεται στον απόλυτο βαθμό, σύμφωνα με τα κοινοτικά δεδομένα, με αυτό το νομοσχέδιο;

Τι κάνατε τόσα χρόνια που κυβερνήσατε, ώστε να μη βρεθεί εκτεθειμένη η χώρα μας στην αίτηση αιτιολογημένης γνώμης από τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για διάφορες παραλείψεις στον τομέα πολιτικής για τον Ευρωπαϊκό Ουρανό, για την άδεια του κοινοτικού ελεγκτή και άλλα, τα οποία αντιμετωπίσαμε;

Είναι χαρακτηριστικό -και το αναφέρω- ότι μόλις τον Ιούνιο του 2010 πιστοποιήθηκε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας από τα κοινοτικά όργανα ως πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Τώρα κάνουμε το επόμενο ποιοτικό βήμα, που είναι και το τελικό, δημιουργώντας με λειτουργικό διαχωρισμό εντός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας ως μία διακριτή γενική διεύθυνση.

Η πολιτική αυτή για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό είναι πάρα πολύ σημαντική. Ασφαλώς δεν επηρεάζει καθόλου τα θέματα ασφαλείας μιας χώρας, αφού -επιτρέψτε μου να πω- τα θέματα αυτά παραμένουν πάλι στο πλαίσιο των νόμων ή κανονισμών που πάντα ίσχυαν, τα σύνορα δεν έχουν καταργηθεί, οι εξουσίες και τα κυριαρχικά δικαιώματα ασκούνται από τις αρχές κάθε κράτους με τον τρόπο που εκείνο αποφασίζει να τα ασκήσει. Καμμία σχέση το ένα με το άλλο.

Από την άλλη, όμως, αν πραγματικά θέλουμε να επιτύχουμε την ανάπτυξη των αερομεταφορών και του τουρισμού στην Ευρώπη, δεν θα έπρεπε να μείνουμε απαθείς απέναντι σε αυτό το πλεονέκτημα που είχε η μεγάλη χώρα των Ηνωμένων Πολιτειών.

Έτσι δημιουργούνται αυτά τα λειτουργικά τμήματα. Είναι τέσσερα μπλοκ στην Ευρώπη. Στο ένα συμμετέχει η Ελλάδα μαζί με την Ιταλία, την Αλβανία και την Κύπρο, με παρατηρητές άλλες χώρες της Νοτιανατολικής Μεσογείου. Η Τουρκία διεκδικεί θέση παρατηρητή. Δεν της έχει δοθεί. Είμαστε απέναντι σε αυτό. Το

έχουμε αντιμετωπίσει.

Με αυτά, λοιπόν, τα λειτουργικά τμήματα θα επιτύχουμε -και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό- να έχουμε αύξηση της χωρητικότητας στον εναέριο χώρο της Ευρώπης. Θα έχουμε μείωση του αριθμού και του χρόνου των καθυστερήσεων. Θα έχουμε αύξηση της ποιότητας και της ασφάλειας στις πτήσεις και θα έχουμε, τελικώς, σημαντική μείωση του κόστους στις αερομεταφορές, αφού οι διαδρομές που θα ακολουθούν τα αεροσκάφη θα είναι πολύ πιο σύντομες με τη λειτουργία αυτών των τμημάτων στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Μόνο οφέλη, λοιπόν, αποκομίζουμε από μία τέτοια πολιτική, όπως όλες οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι απαραίτητο να προχωρήσουμε σε αυτήν την αλλαγή και το κάνουμε με αυτόν τον τρόπο, επιλέγοντας το μοντέλο που και μια άλλη μεγάλη χώρα της Ευρώπης -η Γαλλία- έχει επιλέξει, δηλαδή να δημιουργήσουμε μια γενική διεύθυνση εντός των ορίων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Η διαφορά σε σχέση με το παρελθόν έγκειται στο ότι όλοι οι εργαζόμενοι της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, οι οποίοι μέχρι σήμερα, ανεξαρτήτως του αν εργάζονται σε ένα αεροδρόμιο στο κέντρο ή στη Θεσσαλονίκη ή στην ελληνική περιφέρεια, παρέχουν αμέσως ή εμμέσως έργο που σχετίζεται με την υπηρεσία αεροναυτιλίας, δεν θα υπάγονται πλέον και δεν θα αναφέρονται στον προϊστάμενο της οργανικής ομάδας στην οποία ανήκαν στο αεροδρόμιο που υπηρετούσαν, αλλά εντάσσονται, ανήκουν και θα αναφέρονται στη δομή αυτή που δημιουργείται και παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Άρα αυτή η αυτοτελής δομή θα εποπτεύεται από τις ανεξάρτητες αρχές που προβλέπει η κοινοτική νομοθεσία και που εμείς έχουμε υιοθετήσει και αναλόγως θα ελέγχεται και θα αξιολογείται.

Ο Διεθνής Οργανισμός για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι ο ICAO, γνωστός σε εσάς, ενώ ο πάροχος της αεροναυτιλίας μαζί με αντίστοιχους παρόχους άλλων χωρών αναφέρεται στο όργανο που έχει τη γνώση σε εσάς ονομασία EUROCONTROL.

Οι υπηρεσίες που προσφέρει, βεβαίως, έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα. Τα τέλη τα οποία εισπράττουν οι ελληνικές υπηρεσίες για τη διέλευση από τον εναέριο χώρο ξένων αεροσκαφών είναι πολλά ως ποσό, αλλά κατά μέσο όρο πολύ χαμηλά. Είμαστε ιδιαίτερα ανταγωνιστικοί σε σχέση με τα τέλη που εισπράττουν οι αντίστοιχες υπηρεσίες άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό δείχνει την υψηλή ποιότητα του στελεχιακού δυναμικού που διαθέτει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Είναι εξαιρετικά σημαντικό -και πρέπει να το αναφέρω- ότι η στελέχωση αυτής της υπηρεσίας, ιδίως σε αυτούς τους νευραλγικούς τομείς, αξίζει συγχαρητηρίων και πρέπει να τιμήσουμε τους εργαζόμενους σε αυτές τις κατηγορίες.

Μια άλλη σημαντική αλλαγή στην οποία προχωρούμε με αυτό το νομοσχέδιο είναι αυτή που αφορά τη δημιουργία ενός νέου θεσμικού πλαισίου για την ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας.

Επειδή ακριβώς γίνεται πάρα πολλή συζήτηση για το πώς θα προχωρήσουμε αυτήν την πολιτική, πρέπει να σας πω ότι η Κυβέρνηση έχει εξαγγείλει και θα προχωρήσει το επόμενο διάστημα -το Υπουργείο Οικονομικών έχει τη σχετική αρμοδιότητα- στην πρόσληψη σχετικού συμβούλου, ώστε μετά από μελέτη και με απόλυτη διαφάνεια να λάβουμε τις τελικές αποφάσεις για το ποιο ή ποια ή αν όλα τα αεροδρόμια θα υπαχθούν σε ένα πρόγραμμα ανάπτυξης.

Βεβαίως, κατά περίπτωση, όπως προβλέπεται στο νομοσχέδιο, θα διενεργείται ανοικτός διαγωνισμός και η όποια σύμβαση θα κυρώνεται με νόμο στη Βουλή, όπως επίσης προβλέπει το νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα λόγω της νησιωτικότητάς της διαθέτει πολλά αεροδρόμια, σαράντα αεροδρόμια. Αν θέλουμε πραγματικά να αναβαθμίσουμε το επίπεδο λειτουργίας των αεροδρομίων, θα πρέπει να επενδύσουμε σε αυτά. Και θα πρέπει να επενδύσουμε σημαντικά ποσά. Αν θέλουμε ανταγωνιστικά αεροδρόμια, σας λέω ότι αύριο κιόλας θα έπρεπε να επενδύσουμε ένα ποσό περίπου 2 δισεκατομμυρίων ευρώ -αν

συμπεριλάβουμε στα έργα που πρέπει να γίνουν και ένα νέο κτήριο για τον αεροσταθμό στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης-ώστε τα ελληνικά αεροδρόμια να είναι ελκυστικά, αφού από τα αεροδρόμια της χώρας περνάει, εισερχόμενο στη χώρα, το 80% των πολιτών που την επισκέπτονται.

Βεβαίως, δεν έχουν όλα τα αεροδρόμια την ίδια σημασία, με την έννοια του επενδυτικού ενδιαφέροντος.

Άλλα έχουν κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, άλλα συνλειτουργούν με στρατιωτικά αεροδρόμια ή γειτνιάζουν.

Πρέπει να σας πω ότι δεν δικαιολογείται η απτίαση και οι φόβοι που διατυπώνονται από κάποιους για το ότι διακυβεύονται θέματα εθνικής ασφάλειας στο πλαίσιο προώθησης μιας τέτοιας πολιτικής. Δηλαδή, το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» που λειτουργεί με το μοντέλο της παραχώρησης και στο οποίο, όπως γνωρίζετε, καθοριστικό ρόλο έχει μια μεγάλη διεθνής εταιρεία – γνωστή εταιρεία – είναι εκτεθειμένο σε κάποιον κίνδυνο σε θέματα εθνικής ασφάλειας επειδή ενδεχομένως σ' αυτήν την εταιρεία υπεισέλθει και εμπλακεί κάποιος επενδυτής, ο οποίος σήμερα δεν μας είναι γνωστός και ο οποίος θα ήθελε να βλάψει τα εθνικά συμφέροντα; Έτσι σκεπτόμαστε; Έτσι σκέπτονται σε όλες τις χώρες στην Ευρώπη ή και στις γειτονικές χώρες, στην Τουρκία ή τη Βουλγαρία, που έχουν χρησιμοποιήσει αυτό το μοντέλο και έχουν κάνει ανταγωνιστικά αεροδρόμια και ενισχύουν τον τουρισμό τους;

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ**)

Επαναλαμβάνω, τα θέματα που αφορούν την ασφάλεια όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όσον αφορά τον έλεγχο των αεροπορικών εταιρειών ή τον έλεγχο των αεροσκαφών, την πολιτική όσον αφορά τις πιστοποιήσεις, όλα αυτά τα διατηρεί σε απόλυτο βαθμό, όπως γίνεται μέχρι σήμερα, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Δεν μεταφέρονται, δεν μεταβιβάζονται σε κάποιον ιδιώτη επενδυτή. Διατηρούνται στο πλαίσιο λειτουργίας αυτής της κρατικής δομής που είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Από την άλλη, πρέπει να έχουμε υπ' όψιν μας ότι αυτή η πολιτική είναι μια πολιτική που προσδιορίζει ακριβώς και συγκεκριμένα τους τομείς δράσεις στους οποίους ο ιδιώτης επενδυτής μπορεί να αναπτύξει την πρωτοβουλία του. Και οι τομείς αυτοί είναι επτά και αναφέρονται: η διοίκηση, η λειτουργία, η διαχείριση, η επέκταση, η ανάπτυξη, η συντήρηση και η εκμετάλλευση. Αυτό σημαίνει ότι η ιδιοκτησία παραμένει στο δημόσιο. Και με διάφορα σχήματα, τα οποία αναφέρονται ώστε να δημιουργήσουμε ένα ευέλικτο και αποτελεσματικό θεσμικό πλαίσιο, μπορούμε να επιτύχουμε τα επόμενα χρόνια την ανάπτυξη πολλών αεροδρομίων στην ελληνική περιφέρεια ώστε να γίνουν ελκυστικά και ανταγωνιστικά.

Εμείς είμαστε αυτοί, οι οποίοι συζητώντας στη Βουλή την όποια σύμβαση προκύψει ενδεχομένως, θα αποφασίσουμε αν θέλουμε να κάνουμε μια άλλη επιλογή για να αντιμετωπίσουμε και φαινόμενα μονοπωλιακής λειτουργίας ομάδας αεροδρομίων ή λειτουργίας καρτέλ. Ασφαλώς και δεν θα επιτρέψουμε τέτοιου είδους λειτουργίες.

Ο επενδυτής, τον οποίο βδελύσσονται κάποιους, θα έρθει να επενδύσει σε ένα αεροδρόμιο και θα επιδιώξει το αεροδρόμιο αυτό να είναι ανταγωνιστικό, να είναι φθινό αεροδρόμιο. Δεν υπάρχουν ανόητοι, οι οποίοι θα τοποθετήσουν τα χρήματά τους σε μία υποδομή, την οποία θα καταστήσουν τελικώς πανάκριβη στη λειτουργία της, ώστε κανείς να μην τη χρησιμοποιεί, να μην την προτιμά, επιλέγοντας τους ανταγωνιστές τους, που θα είναι πιο φθινοί και εξίσου ποιοτικοί.

Άρα η κοινή λογική είναι αυτή η οποία οδηγεί στο συμπέρασμα ότι αν θέλουμε να αναπτύξουμε τα αεροδρόμια -και απαιτούνται αύριο κιόλας 2 δισεκατομμύρια ευρώ- αν θέλουμε αεροδρόμια τα οποία να ανταποκρίνονται στις συνθήκες του 2011 -λαμβάνοντας μάλιστα υπ' όψιν ότι τα αεροδρόμια, που είναι η πύλη εισόδου της χώρας για το 80% των επισκεπτών της, έχουν για την Ελλάδα εξαιρετική σημασία- αξίζει να θεσπίσουμε αυτή την πολιτική -ακούστε- ως δυνατότητα για να δούμε τι μπορούμε να αξιοποιήσουμε, εφόσον το δημόσιο συμφέρον μπορεί να συναντηθεί με το επενδυτικό ενδιαφέρον του ιδιώτη.

Κυρίες και κύριοι, σ' αυτό το νομοσχέδιο ασφαλώς υπάρχει σειρά ρυθμίσεων, οι οποίες έχουν την αξία τους και γι' αυτό θα άξιζε κάποιος έστω επιγραμματικά να τις αναφέρει.

Μία είναι αυτή που αναφέρεται στις υπηρεσίες εδάφους. Μετά από πολλές δεκαετίες απελευθερώσαμε τις υπηρεσίες εδάφους, ελληνιστί handling. Και γνωρίζετε πολύ καλά ότι πλέον σε πολλά ελληνικά αεροδρόμια δραστηριοποιούνται τρεις τέτοιες εταιρείες και όχι μία, όπως συνέβαινε επί πολλές δεκαετίες. Αυτό σημαίνει μια νέα αγορά, σημαίνει θέσεις απασχόλησης, σημαίνει ανταγωνισμό, χαμηλότερες τιμές και τελικά οδηγεί σε χαμηλότερη τιμή εισιτηρίου για τις εταιρείες που χρησιμοποιούν αυτά τα αεροδρόμια. Κερδίζει ο πολίτης.

Αυτό το οποίο έχει αξία, όμως, είναι να πούμε ότι η διαδικασία θα είναι απολύτως διαγωνιστική. Επεκτείνουμε ουσιαστικώς το πλαίσιο που ισχύει για τα πέντε μεγαλύτερα αεροδρόμια της χώρας, όπου, σύμφωνα με το π.δ. 285, επειδή έχουν κίνηση μεγαλύτερη των δύο εκατομμυρίων επιβατών το χρόνο, σ' αυτά λειτουργεί -στον τομέα της επίγειας εξυπηρέτησης- ο ανταγωνισμός. Αυτό το καθεστώς το επεκτείνουμε και σε άλλα αεροδρόμια, τα οποία η ίδια η υπηρεσία θα αξιολογήσει και θα αποφασίσει με ποιο τρόπο θα τα εντάξει σε μια τέτοια διαγωνιστική διαδικασία, λαμβάνοντας υπ' όψιν βεβαίως τις ιδιαιτερότητες κάθε αεροδρομίου. Άλλα αεροδρόμια είναι εποχικά, άλλα είναι μικρά, άλλα έχουν χώρους και άλλα δεν έχουν χώρους για να αναπτύξουν οι ιδιωτικές εταιρείες τον εξοπλισμό τους προκειμένου να προσφέρουν αυτές τις υπηρεσίες. Όλα αυτά βεβαίως στο πλαίσιο μιας διαγωνιστικής διαδικασίας θα εξεταστούν αναλόγως.

Σημαντική είναι η ρύθμιση που αφορά το Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, το οποίο δίνει κι αυτό στην ΥΠΑ μια σύγχρονη, επιτρέψτε μου να πω, μορφή στο πλαίσιο των αντίστοιχων υπηρεσιών των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας βεβαίως περιλαμβάνεται ο Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, τεχνικές οδηγίες και διάφορες άλλες λεπτομερείς ρυθμίσεις για το πώς αξιολογείται μια απειλή. Είναι σημαντική η ρύθμιση που αφορά τη διευκόλυνση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας να αξιοποιήσει τους αναγκαίους και χρήσιμους εκ των προερχομένων από την παλιά Ολυμπιακή Αεροπορία. Επτακόσιοι σαράντα δύο συνολικώς υπάλληλοι -πilotοί, μηχανικοί, διοικητικοί και άλλοι- από την παλιά Ολυμπιακή Αεροπορία, έχουν μεταφερθεί στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Είναι πάρα πολλοί. Δεν μπορεί να αξιοποιήσει παρά μόνο περίπου τους μισούς και πάντως πολύ λιγότερο από τους μισούς πιλότους, οι οποίοι είναι τριακόσιοι είκοσι έξι. Η Πολιτική Αεροπορία δεν μπορεί να αξιοποιήσει τριακόσιους είκοσι έξι πιλότους. Υπάρχουν άλλες υπηρεσίες του κράτους, οι οποίες θα είχαν ανάγκη τις υπηρεσίες τους. Προβλέπουμε μια διαδικασία εντός έξι μηνών για τη μεταφορά τους.

Σε όλο αυτό το νομοσχέδιο θα δείτε ότι αντιμετωπίζουμε σειρά εκκρεμοτήτων που είχαν εκθέσει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και τη χώρα μας στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και η Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα των αερομεταφορών έχει εξειδικευμένους κανονισμούς και έχει προωθημένες και λεπτομερείς ρυθμίσεις, από τις οποίες όποιος παρεκκλίνει υφίσταται κυρώσεις και αποκλείεται από νευραλγικές λειτουργίες που πλήττουν τελικώς τον ίδιο, την οικονομία του, τον τουρισμό του.

Είναι αναγκαίο λοιπόν -και χαίρομαι γιατί η Νέα Δημοκρατία στηρίζει αυτήν την πρωτοβουλία- να προχωρήσουμε στην ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου και ελπίζω γρήγορα και στην εφαρμογή του, στις κρίσιμες εκείνες πτυχές, οι οποίες κάνουν την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας καλύτερη, αλλά όχι μόνο αυτήν, πιο σύγχρονη και τη χώρα μας στον τομέα των υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Σάββας Αναστασιάδης.

**ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.



Το σχέδιο νόμου έρχεται με μακρά καθυστέρηση από το παρελθόν. Είναι μια μεγάλη εκκρεμότητα του παρελθόντος. Με την ψήφιση του νόμου τίθενται σε εφαρμογή οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχουν σχέση με τη λειτουργία του λεγόμενου Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Εμείς την εναρμόνιση και την προσαρμογή αυτήν την κάνουμε με σχετική καθυστέρηση όπως πάντα.

Όμως, κύριε Υπουργέ, επειδή αναφερθήκατε στην αρχή για το ποιος ευθύνεται για την καθυστέρηση, θέλω να διευκρινίσω και να επισημάνω το εξής:

Από το 2000 που εντοπίστηκε το συγκεκριμένο πρόβλημα και αποφασίστηκε να ανοίξει αυτή η συζήτηση για να πάμε στην προσαρμογή, δεν έγινε καμμία προετοιμασία.

Σήμερα εσείς φέρνετε το νομοσχέδιο με καθυστέρηση διότι όλο αυτό το διάστημα από το 2004 μέχρι το 2009 έγιναν οι σχετικές μελέτες και σχεδόν βρήκατε έτοιμο και το νομοσχέδιο.

Για τις ανάγκες της λειτουργίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού αναδιρθώνεται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και δημιουργείται φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε επίπεδο γενικής διεύθυνσης. Η οργάνωση, η λειτουργία και οι αρμοδιότητες της συγκεκριμένης νέας γενικής διεύθυνσης που περιγράφεται από τα άρθρα 1 έως και 21, δηλαδή στο κεφάλαιο 1 του συγκεκριμένου νόμου, διαρθρώνουν την παλιά ΥΠΑ σε 16 διευθύνσεις και σε 100 τμήματα.

Αυτό, κύριε Υπουργέ, δημιουργεί προβληματισμούς και ερωτηματικά για το αν αυτή η νέα υπηρεσία που διαρθρώνεται σε 16 νέες διευθύνσεις και 100 τμήματα είναι λειτουργική και αποτελεσματική και δεν είναι πάλι ένα «υδροκέφαλο» και γραφειοκρατικό σχήμα όπως άλλα που έχουμε στη χώρα μας, δηλαδή μήπως δημιουργήσουμε επικαλύψεις στις συναρμοδιότητες, που θα έχουν επιπτώσεις στη λειτουργία της υπηρεσίας. Αυτός είναι ένας μεγάλος προβληματισμός και νομίζω ότι πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη.

Στο δεύτερο κεφάλαιο μεταξύ άλλων ρυθμίζονται τα ζητήματα ανάπτυξης και αξιοποίησης των κρατικών αεροδρομίων καθώς και της μεταφοράς του πλεονάζοντος προσωπικού. Στο κεφάλαιο αυτό, όσον αφορά την αξιοποίηση των κρατικών αεροδρομίων ακολουθήσατε κι εδώ την προετοιμασία που είχε γίνει από την προηγούμενη κυβέρνηση. Ήταν έτοιμη και την εφαρμόζετε σχεδόν αυτούσια και καλά κάνετε.

Τότε όμως, όταν άνοιξε η σχετική συζήτηση, εσείς αντιδρούσατε και κινητοποιούσατε τους συνδικαλιστές σας και μάλιστα ο κ. Σηφουνάκης, Υπουργός της Κυβέρνησής σας σήμερα, σε σχετική διημερίδα στις 18-3-2009 έλεγε αναφερόμενος στην κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας: «Το χειρότερο είναι ότι η χώρα μας προχωρά αταλάντευτα στην ιδιωτικοποίηση κερδοφόρων δημοσίων επιχειρήσεων. Η βασική στρατηγική της κυβέρνησης είναι η αποξένωση του δημοσίου από την περιουσία του. Στην εκπαιδευτική αυτή φρενιτίδα ο επόμενος στόχος είναι τα αεροδρόμια της χώρας». Σήμερα βέβαια τα πράγματα άλλαξαν. Η σοσιαλιστική ιδιωτικοποίηση δεν είναι εκποίηση. Τώρα είναι αξιοποίηση. Αυτά, για να μη λησμονούμε στάσεις, συμπεριφορές και λογικές.

Όσον αφορά τη συνέχεια του νομοσχεδίου, δεδομένης της σοβαρότητας του εγχειρήματος και λαμβάνοντας υπ' όψιν την έκτασή του, όπως αυτή περιγράφεται στο σχέδιο νόμου –διοίκηση, διαχείριση, λειτουργία, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση– θεωρώ ότι η πολιτεία επιβάλλεται να κινηθεί με πολλή προσοχή. Η έλλειψη εμπειρίας από τέτοιου είδους ιδιωτικοποιήσεις επιβάλλει πολύ προσεκτικά βήματα. Τα αεροδρόμια είναι από τη φύση τους ένας πολύ ευαίσθητος χώρος, όπου η ασφάλεια πρέπει να προηγείται του λειτουργικού κόστους και της κερδοφορίας. Πρόκειται για οργανισμούς δευτερογενούς ζητήσεως. Κανείς δηλαδή, κύριε Υπουργέ, δεν επισκέπτεται ένα νησί για να δει το αεροδρόμιό του ή τις καλές υπηρεσίες που προσφέρει, όσο και αν αυτές είναι καλές και βοηθούν την εύκολη πρόσβαση για να φτάσει τελικά κάποιος στο νησί. Βοηθάει αυτό βέβαια στην εύκολη πρόσβαση, αλλά δεν αποτελεί από μόνο του παράγοντα και λόγω προσέγγισης επισκεπτών. Αυτό δημιουργεί ήδη μία ιδιαίτερη οικονομική παράμετρο που πρέπει να

ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν στις επιχειρούμενες ιδιωτικοποιήσεις.

Μία άλλη πολύ σημαντική παράμετρος είναι ότι τα αεροδρόμια από τη φύση τους είναι ένα είδος μονοπωλίου για μία ευρύτερη περιοχή που πολλές φορές αυτή είναι ένα νησί της χώρας μας. Στις περιπτώσεις αυτές σχεδιαστικά σφάλματα και αβλεψίες στο θεσμικό πλαίσιο της λειτουργίας των αεροδρομίων μπορούν να διευρύνουν το αίσθημα αποκλεισμού που ζει μεγάλο μέρος του νησιωτικού ελληνισμού και να δυναμτίσουν την τουριστική ανάπτυξη. Για το λόγο αυτό η πολιτεία πρέπει να είναι σε θέση να αποτρέψει τις παρενέργειες που προκαλούνται από τη μονοπωλιακή λειτουργία με αποφασιστικό και άμεσο τρόπο.

Κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι για να είμαστε όσο το δυνατόν καλύτερα προετοιμασμένοι για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου αυτού και για την αξιοποίηση των αεροδρομίων, έπρεπε να είχαν γίνει ή πρέπει να γίνουν άμεσα μελέτες για την επιλογή του καταλληλότερου μοντέλου ιδιωτικοποίησης, όπως επίσης και ο καθορισμός των αεροδρομίων που έχουν τη δυνατότητα να είναι κερδοφόρα.

Πρέπει να δούμε σήμερα ποια αεροδρόμια είναι κερδοφόρα και ποια επιζήμια. Επίσης πρέπει να δούμε αν είναι βιώσιμη η επιλογή της ιδιωτικοποίησης κατά ομάδες, κατά μονάδες ή κατά μία ομάδα όλα τα αεροδρόμια της χώρας.

Δεν προσδιορίζεται ακόμα πουθενά ποια θα είναι τα ανταποδοτικά οφέλη που θα έχει το ελληνικό δημόσιο. Θα υπάρξουν άμεσα έσοδα για το δημόσιο μέσω της παραχώρησης των αεροδρομίων; Θα εξυπηρετείται καλύτερα η τουριστική κίνηση; Θα εξυπηρετούνται καλύτερα οι κάτοικοι των μικρών και απομακρυσμένων νησιών; Τι θα γίνει τελικά με τις άγονες γραμμές;

Παράλληλα πρέπει να διευκρινίσουμε το εξής: Όταν λέμε ότι όλα τα αεροδρόμια υπάγονται στην Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης Αεροδρομίων, αυτό αφορά –και το είπατε βεβαίως– και όσα αξιοποιούν και στρατιωτικές ανάγκες; Διότι τα περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια εξυπηρετούν και στρατιωτικές ανάγκες.

Τι θα γίνει, λοιπόν, με τις πτήσεις των στρατιωτικών αεροπλάνων; Θα ρυθμίζεται αυτό το θέμα από το διοικητικό συμβούλιο της Ανώνυμης Εταιρείας Διαχείρισης Αεροδρομίων κάθε φορά; Μπορούμε εμείς να είμαστε σίγουροι ή να δεχθούμε ότι έτσι εξασφαλίζονται η ασφάλεια και τα συμφέροντα της χώρας μας; Μπορούμε να δεχθούμε συμβάσεις παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και τρίτων επενδυτών χωρίς καμμία πρόβλεψη για το σχήμα;

Με τη μορφή που έχουν οι διατάξεις στο νομοσχέδιο, κανείς δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο στο εταιρικό σχήμα ευαίσθητων κρατικών αεροδρομίων να συμμετέχουν εταιρείες άλλων συμφερόντων, που πιθανόν να είναι σε βάρος της εθνικής μας ασφάλειας. Αυτό δεν πρέπει να διασφαλιστεί με το νόμο; Αναφερθήκατε στην τοποθέτησή σας αλλά νομίζω ότι η εξήγησή σας δεν ήταν πειστική ή τουλάχιστον δεν ήταν πειστική για μας.

Θέλω να τονίσω και κάτι που έχει σχέση με το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» της Θεσσαλονίκης και το γνωρίζουμε όλοι μέσα στην Αίθουσα: Κάθε φορά που έχει ομίχλη η Θεσσαλονίκη, το δεύτερο αεροδρόμιο της χώρας κλείνει γιατί δεν είναι δυνατή η προσγείωση.

Κύριε Υπουργέ, το 1999 ή το 2000 –δεν θυμάμαι πότε ακριβώς– στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης είχε τοποθετηθεί σύστημα τυφλής προσγείωσης και τότε αυτή η δαπάνη είχε φτάσει, σε δραχμές, για τον φορολογούμενο Έλληνα τα έξι με επτά δεκατομμύρια και δεν λειτουργήσε ποτέ. Τι συμβαίνει μ' αυτό το θέμα; Δεν πρέπει να το δούμε κάποτε; Δεν πρέπει να το λύσουμε; Θα περιμένα μία απάντηση πάνω σ' αυτό το θέμα που είναι σημαντικό για τη Θεσσαλονίκη, για τη βόρειο Ελλάδα αλλά και για όλη την Ελλάδα, θα έλεγα.

Θέλω επίσης να αναφερθώ στο άρθρο 25 του νομοσχεδίου και ειδικότερα στο δεύτερο τμήμα του, αν και πιστεύω ότι θα μπορούσαν και τα δύο τμήματα να αποτελέσουν ένα ενιαίο τμήμα, δηλαδή να μην ξεχωρίζονται οι χερσαίοι αεροδιάδρομοι από τους υδατοδιαδρόμους.

Θέλω να πω ότι θεωρώ πολύ σημαντική τη ρύθμιση αυτή για την ανάπτυξη, αξιοποίηση, εκμετάλλευση και λειτουργία των αεροδιαδρόμων σε υδάτινη επιφάνεια. Είναι τουλάχιστον παράλογο για εμάς, για τη χώρα μας, μια χώρα με τόσο νησιωτική έκταση,

να μην έχει αναπτυχθεί μέχρι σήμερα η επικοινωνία με υδροπλάνα.

Όλοι γνωρίζουμε ότι έχουν γίνει πολλές προσπάθειες από διάφορους επενδυτές και Έλληνες και ξένους ή μικτές. Και αφού ταλαιπωρήθηκαν μερικά χρόνια, αφού ξόδεψαν αρκετά χρήματα, εγκατέλειψαν τη χώρα μας, γιατί ναυάγησαν οι προσπάθειές τους -κυρίως γιατί δεν κατόρθωσαν να επιτύχουν καθορισμό υδατοδιαδρόμου- με τις χειρότερες εντυπώσεις.

Ελπίζω ότι με το νομοσχέδιο ρυθμίζεται αυτό το πολύ σημαντικό θέμα. Έτσι, θα μπορέσει να αναπτυχθεί καλύτερα η σύνδεση με υδροπλάνα, θα έχουμε καλύτερη και φθηνότερη πρόσβαση στα νησιά σε σχέση με τα συμβατικά αεροπλάνα. Βεβαίως, θα αυξηθεί και την επισκεψιμότητα και την τουριστική κίνηση στα νησιά.

Θέλω, επίσης, μία διευκρίνιση. Στο άρθρο 32, κύριε Υπουργέ, αναφέρετε ότι «Για κάθε «πράξη» με την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του ν. 3614/2007 τομεακού ή περιφερειακού επιχειρησιακού προγράμματος, που η Επιτροπή Μεγάλων Έργων εντάσσει στην κατηγορία των μεγάλων έργων, εκδίδεται απόφαση από την επιτροπή στην οποία προσδιορίζεται ο ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης...», δηλαδή, αυτός που θα δημοπρατήσει το έργο. Τι εννοείτε; Μέχρι σήμερα γνωρίζαμε ότι τα έργα αυτά τα αναλάμβανε η ΥΠΑ ή το ΥΠΕΧΩΔΕ. Ποιος θα κάνει το διαγωνισμό; Ποιος θα κάνει αυτή τη ρύθμιση;

Με αυτές τις σκέψεις, μία απορία ή τους προβληματισμούς, αν θέλετε, εμείς, κύριε Υπουργέ, θεωρούμε πολύ σημαντική την πρωτοβουλία αυτή και στηρίζουμε το νομοσχέδιο αυτό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Σάββα Αναστασιάδη.

Καλείται τώρα ο κ. Χρήστος Πρωτόπαπας, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, να λάβει το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, έχω την εντύπωση ότι ορισμένες φορές σε αυτήν την Αίθουσα ψάχνουμε κάτι να βρούμε. Καλά, καταλαβαίνω ότι θέλουμε να κάνουμε και αντιπολίτευση. Όλοι το έχουμε κάνει κατά καιρούς. Δημοκρατία έχουμε στην Ελλάδα. Υπάρχουν, όμως, ορισμένα νομοσχέδια που νομίζω ότι πρέπει να στεκόμαστε -πια έχουμε ωριμάσει όλοι κι έχουν ωριμάσει και οι συνθήκες στη χώρα μας- πάνω από αυτά.

Εγώ δεν καταλαβαίνω γιατί υπάρχουν αντιρρήσεις. Ίσως κάποιες δογματικές αντιρρήσεις από πλευράς της Αριστεράς να υπάρχουν σε σχέση με το θέμα των παραχωρήσεων. Από όλες, όμως, τις άλλες δυνάμεις δεν καταλαβαίνω γιατί θα πρέπει να έχουμε αντιρρήσεις σε αυτό το νομοσχέδιο.

Ας τα πάρουμε ένα-ένα. Τα είπε και ο Υπουργός πριν παραστατικότητα. Πραγματικά, αν δεν άκουγα τον αξιότιμο εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας, ίσως και να μην έπαιρνα το λόγο.

Κατ' αρχάς, ποιο είναι το πρόβλημά μας με την ΥΠΑ; Φαντάζομαι κανένα. Εφαρμόζεται...

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ:** Το ψηφίζουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ:** Το ψηφίζετε. Αναφέρομαι, όμως, στην ομιλία του εκπροσώπου, κύριε Πρόεδρε.

Διαχωρίζονται, λέει, οι κανονιστικές λειτουργίες της ΥΠΑ από τις διαχειριστικές λειτουργίες. Εφαρμόζονται οι κοινοτικές οδηγίες. Τώρα, αν τα είχατε ετοιμάσει πολύ ή τα είχατε ετοιμάσει λίγο, μικρή σημασία έχει. Σημασία έχει ότι εφαρμόζεται, προχωράει, γίνεται πράξη. Και αυτό δίνει μία δυνατότητα να αναβαθμιστεί η ΥΠΑ.

Αρα έχουμε τη δυνατότητα να συμφωνήσουμε στο πρώτο μέρος. Κι αν συμφωνούμε, χαίρομαι που συμφωνούμε. Εξάλλου, το ψηφίζετε επί της αρχής.

Δεύτερο μέρος: Μιλάμε για τα αεροδρόμια. Εγώ άκουσα τον Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας να λέει -και να μας κριτικάρει μάλιστα, θεωρητικώς μπορεί να έχει και κάποιο δίκιο- ότι είναι αναγκαία να προχωρήσουμε σε ΣΔΙΤ, σε συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, για τα περιφερειακά αεροδρόμια. Και ο Σαμαράς στην ομιλία του στο Ελληνοαμερικανικό Επιμελητήριο ήσκησε κριτική σε βάρος της Κυβέρνησης, λέγοντας: «Έχετε καθυστερήσει, σας ζήτησα περιφερειακά αεροδρόμια».

Υπάρχει ανάγκη να κάνουμε συμβάσεις παραχώρησης στον τομέα αυτό; Βεβαίως, υπάρχει ανάγκη. Μακάρι να μπορούσε το

κράτος να τα κάνει όλα. Φαντάζομαι ότι καταλαβαίνετε πως στις σημερινές συνθήκες κάτι τέτοιο δεν είναι άμεσα εφικτό.

**ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:** Σε λάθος πλευρά απευθύνεστε. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ:** Όχι, αναφέρομαι, διότι κι εκεί ακούστηκε μία κριτική και επιφυλάξεις. Και θέλω να διασκεδάσω τις επιφυλάξεις.

Άρα, λοιπόν, προχωρούμε και σε αυτόν τον τομέα με ένα συγκεκριμένο τρόπο. Δεν καταλαβαίνω γιατί θα πρέπει να υπάρχουν επιφυλάξεις.

Είπε ο Υπουργός ότι θα υπάρξουν διαγωνιστικές διαδικασίες. Και νομίζω ότι κανένας Υπουργός δεν βάζει την υπογραφή του σε κάτι που δεν είναι προς το δημόσιο συμφέρον, όπου κι αν ανήκει. Ειδικά για τον παριστάμενο, νομίζω ότι μπορούμε να είμαστε 100% βέβαιοι. Εν τέλει -για να μη ρίχνουμε σκιές χωρίς λόγο- εγώ εξ ορισμού το θεωρώ για όλους.

Από εκεί και πέρα, ξέρω πολύ καλά ότι από την Αριστερά υπάρχουν και διαφορετικές φωνές σε αυτό. Σου λέει: «Δίνετε τα αεροδρόμια!»

Τα αεροδρόμια τι κάνουν; Είναι ένας φορέας ανάπτυξης μιας περιοχής. Μας αρέσουν τα περιφερειακά αεροδρόμια; Κάποια ναι. Σε πολλά υπάρχουν πολλά προβλήματα. Πολλά δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τον όγκο των πτήσεων που υπάρχουν, τα τσάρτερ για παράδειγμα. Άλλα χάνουν ευκαιρίες για να αναπτυχθεί τουριστικά η περιοχή, γιατί δεν μπορούν να κάνουν αυτήν την εξυπηρέτηση. Έχουμε τη δυνατότητα ως κράτος να τα πάρουμε όλα πάνω μας και να τα κάνουμε; Φοβάμαι πως όχι.

Έχουμε, λοιπόν, να επιλέξουμε αυτήν τη στιγμή είτε να κάνουμε τις συγκεκριμένες συμβάσεις με τον ιδιωτικό τομέα και να αναλάβει τη διαχείριση των συγκεκριμένων αεροδρομίων είτε να τα αφήσουμε όπως είναι, στη μίζερια μας, προσδοκώντας κάποιες καλύτερες μέρες, που φαντάζομαι ότι θα έρθουν. Και είμαι σίγουρος ότι θα έρθουν. Θα έχουμε χάσει, όμως, μία σειρά από ευκαιρίες μέχρι τότε.

Αντιθέτως, με τις κινήσεις αυτές οι οποίες θα γίνουν με απόλυτη διαφάνεια, θα έχουμε τη δυνατότητα να δημιουργήσουμε θέσεις εργασίας, να συμβάλλουμε στην ανάπτυξη της περιοχής, να έρθουν περισσότεροι τουρίστες, να αναπτυχθούν νέα ξενοδοχεία, καλύτερες μονάδες, να έχουμε καλύτερη ποιότητα και εξυπηρέτηση.

Προσέξτε: Θα μπορούσε να μου πει κάποιος από αυτούς που διαφωνούν: «Ναι, αλλά υπάρχουν ζητήματα ελέγχου, εποπτείας, ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας κ.λπ.». Βεβαίως και υπάρχουν. Θέλω να θυμίσω ότι το δημόσιο δεν απεμπολεί τον εποπτικό, ελεγκτικό και κανονιστικό του ρόλο. Το δημόσιο δεν απεμπολεί το ρόλο αυτό. Η ΥΠΑ δεν σταματάει να υπάρχει στα αεροδρόμια αυτά. Βεβαίως, η ιδιωτική επιχείρηση θα αναλάβει τη χρηματοδότηση αναβάθμισης των υπαρχόντων έργων και υπηρεσιών, τη φύλαξη, τη λειτουργία, τον καθαρισμό, την εκμίσθωση των χώρων κ.ο.κ.. Θα διοικήσει, δηλαδή, το αεροδρόμιο. Ο ελεγχος, όμως, εποπτείας και εναέριας κυκλοφορίας, ο ελεγκτικός, εποπτικός και κανονιστικός ρόλος παραμένει στην ΥΠΑ. Και δεν νομίζω ότι υπάρχει κανένα θέμα για να διαφωνούμε στον τομέα αυτό.

Επίσης, δεν βλέπω κανένα λόγο να διαφωνούμε με καμμία πτέρυγα και στο θέμα του handling, εφόσον θα γίνουν όλα με διαφάνεια. Κι εγώ είμαι απολύτως βέβαιος ότι θα γίνουν όλα με διαφάνεια. Και δεν έχει κανείς αντίρρηση να το κουβεντιάσουμε κι εδώ, απολογιστικά. Πρέπει να καταλάβουμε ότι με αυτό τον τρόπο αυξανόμαστε τον ανταγωνισμό. Τι πετυχαίνουμε; Χαμηλότερες τιμές, δηλαδή εξυπηρέτηση του πολίτη, αυτού που είναι χρήστης των υπηρεσιών των αεροδρομίων.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι γίνονται μια σειρά από θετικές παρεμβάσεις. Κι έχω την εντύπωση ότι δεν χρειάζεται να διαφωνήσουμε σε αυτά τα ζητήματα. Κάποιοι το ψηφίζουν. Κάποιοι κρατούν επιφυλάξεις. Κάποιοι λένε «όχι» σε κάποια σημεία. Βεβαίως, δικαίωμα του καθενός είναι να έχει την άποψή του. Κανένας δεν μπορεί να του το αφαιρέσει. Νομίζω, όμως, ότι εάν το δούμε με το χέρι στην καρδιά, θα δούμε πως από αυτό το νομοσχέδιο υπάρχουν μόνο οφέλη. Υπάρχουν οφέλη για το δημόσιο, υπάρχουν οφέλη για τον πολίτη, υπάρχουν οφέλη για την ανάπτυξη της χώρας. Αυτό δεν είναι το ζητούμενο για όλους μας; Ε, αυτό

πρέπει να κάνουμε.

Θα έχουμε την ευκαιρία σε άλλα νομοσχέδια -ίσως να συμφωνήσουμε, ίσως να διαφωνήσουμε- να συζητήσουμε μεγάλα θέματα. Δόξα τω Θεώ τον τελευταίο καιρό το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι πάρα πολύ τακτικά στην Εθνική Αντιπροσωπεία.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Είμαστε παραγωγικό Υπουργείο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ:** Είσατε παραγωγικό Υπουργείο. Ακριβώς.

Είχαμε την ευκαιρία να κουβεντιάσουμε το νόμο, πλέον, για τον ΟΣΕ, ο οποίος εφαρμόζεται. Είχαμε την ευκαιρία να κουβεντιάσουμε για τους μηχανοδηγούς και την ασφάλεια, το οποίο εφαρμόζεται. Είχαμε την ευκαιρία να κουβεντιάσουμε αυτό το νομοσχέδιο για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Γνωρίζουμε όλοι ότι στη Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων της Βουλής έχει ήδη συζητηθεί το μεγάλο θέμα που συνδέεται με την αναδιοργάνωση των συγκοινωνιών στην πατρίδα μας, ένα θέμα που είναι ιδιαίτερα επίκαιρο όλες αυτές τις μέρες. Και θα έχουμε την ευκαιρία τις επόμενες εβδομάδες -με τη σειρά του- να το κουβεντιάσουμε και στην Ολομέλεια.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι σήμερα κάνουμε ένα ακόμη θετικό βήμα. Είναι θετικό, διότι ρυθμίζονται μια σειρά από ζητήματα που αφορούν την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και την αναβαθμίση, σύμφωνα και με τα κοινοτικά προβλεπόμενα.

Είναι θετικό διότι μου δίνεται τη δυνατότητα ένα νέο θεσμικό πλαίσιο διαφανές και νομίζω εγγυημένο για την αξιοποίηση και ανάπτυξη των ελληνικών αεροδρομίων στην ελληνική περιφέρεια. Είναι θετικό γιατί δίνεται η δυνατότητα απελευθέρωσης του handling σε ορισμένα από τα αεροδρόμια, για τα οποία δεν ισχύει, που σημαίνει ότι θα έχουμε και νέες θέσεις εργασίας, αλλά πάνω απ' όλα φθηνότερα εισιτήρια στην ουσία, φθηνότερες υπηρεσίες για τον πολίτη.

Έχω την εντύπωση ότι ο διάλογος, ο οποίος έχει γίνει και είναι εξαντλητικός, έχει δώσει και έχει φωτίσει όλες τις πλευρές του νομοσχεδίου. Ο κύριος Υπουργός, νομίζω ότι έχει δώσει όλες τις απαντήσεις στα ζητήματα τα οποία αντικειμενικά έχουν τεθεί. Δεν έχουμε παρά να πούμε ότι το νομοσχέδιο αυτό αποτελεί ένα ακόμη βήμα στην τακτοποίηση, οριοθέτηση και προώθηση ζητημάτων, τα οποία εν τέλει συμβάλλουν στη γενικότερη αναπτυξιακή προσπάθεια που γίνεται στην πατρίδα μας.

Με αυτή την έννοια το στηρίζουμε ολόπλευρα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Πρωτόπαπα.

Παρακαλείται τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κ. Αστέριος Ροντούλης, να προσέλθει στο Βήμα.

**ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, πρέπει να σας συγχαρώ γιατί εμπράκτως αντιταχθήκατε στην «παγκάλειο ρήση» περί «κοιριτών δημοσίων υπαλλήλων», αναγνωρίζοντας τουλάχιστον εσείς ότι υπάρχουν υπάλληλοι στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, που κάνουν πάρα πολύ καλά τη δουλειά τους.

Επίσης, πρέπει να σας ευχηθώ «καλά στέφανα» τώρα με τη Νέα Δημοκρατία, γιατί ο «αρραβώνας» έχει ήδη συντελεστεί. Πώς; Μετά την ψήφιση του μνημονίου η Νέα Δημοκρατία επί της αρχής έχει υπερψηφίσει τη συντηρητική πλειοψηφία των νομοσχεδίων που φέρνει σ' αυτήν την Αίθουσα το ΠΑΣΟΚ. Άρα, λοιπόν, ο «αρραβώνας» έχει συντελεστεί....

**ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ:** Εσείς γιατί το ψηφίσατε;

**ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ:** ...και αναμένεται ο «γάμος», του οποίου το έδαφος προλαίανεται τώρα. Και ίσως ο σχεδιασμός είναι να επισυμβεί μελλοντικά, αμέσως μετά την επόμενη εκλογική αναμέτρηση, με έναν μεγάλο συνασπισμό εξουσίας -που να τον χαιρόμαστε- ΠΑΣΟΚ-Νέας Δημοκρατίας. Εκεί πάνε τα πράγματα.

**ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ:** Εσείς το ζητάτε!

**ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ:** Καλά! Θα μας τα πείτε μετά!

Έρχομαι τώρα, κύριε Υπουργέ, στα ουσιαστικά του νομοσχεδίου.

Με χαροποιήσατε ιδιαίτερα γιατί αρχίσατε -και το πρόσεξα αυτό- την τοποθέτησή σας αναφερόμενος σε ζητήματα εθνικής σημασίας και σπουδαιότητας αρμοδιότητας της ΥΠΑ. Ένα τέτοιο ζήτημα είναι το περιώνυμο FIR Αθηνών.

Μου δίνεται, λοιπόν, την ευκαιρία να κάνω μία επισήμανση ακολουθούμενη από ένα ερώτημα, το οποίο θα πρέπει να απαντήσετε ως υπεύθυνη Κυβέρνηση που είστε.

Η επισήμανση είναι η εξής: Κάθε χρόνο στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), η Τουρκία υποβάλλει το αίτημα να υποβάλλει στην Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σχέδια πτήσεων των μαχητικών αεροσκαφών της στο Αιγαίο; Ισχύει η υποχρέωση αυτή ή δεν ισχύει; Αντιτίθεται η Ελλάδα στον ICAO όσον αφορά τα αιτήματα αυτά της Τουρκίας με αντιρρήσεις ή με απλές επιφυλάξεις; Χρησιμοποιώ εσκεμμένα τους όρους, γιατί οι όροι έχουν τη βαρύτητά τους.

Ξαναρωτώ, λοιπόν: Εμείς αντιτασώμαστε στην Τουρκία στο πλαίσιο του ICAO με επιφυλάξεις ή με αντιρρήσεις; Αυτά είναι δύο συγκεκριμένα ερωτήματα, που έχουν να κάνουν με το FIR Αθηνών και την ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και θέλω με ξεκάθαρες απαντήσεις.

Έρχομαι τώρα στο φιλέτο, στη καρδιά του νομοσχεδίου, που πράγματι είναι τα άρθρα 22 μέχρι 26. Είναι τα άρθρα που αναφέρονται στην «ιδιωτικοποίηση- παραχώρηση περιφερειακών αεροδρομίων».

Θέλω να συζητήσουμε το θέμα, κύριε Υπουργέ, χωρίς καμμία κομματική προκατάληψη, χωρίς κομματικές παρωπίδες, γι' αυτό, λοιπόν, κάνω κάποια ερωτήματα: Η Ελλάδα ως χώρα έχει κάποιες ιδιαίτερες ανάγκες, να το πω έτσι; Βεβαίως. Ποιες είναι αυτές και από πού προέρχονται; Πηγάζουν, πρώτον, από τη ιδιαίτερη γεωμορφολογική της εικόνα, δομή. Είναι μία χώρα ορεινή και νησιωτική, τουτέστιν ότι οι Έλληνες πολίτες, που κατοικούν στις περιοχές αυτές, πρέπει να έχουν το αίσθημα της γρήγορης, άμεσης και ασφαλούς σύνδεσης των περιοχών τους με το «x» μητροπολιτικό κέντρο, είτε είναι η Αθήνα είτε είναι η Θεσσαλονίκη, για πολλούς και διαφόρους λόγους, για λόγους εμπορικών πράξεων, για λόγους υγείας, εκπαίδευσης, διασκέδασης και οτιδήποτε άλλο.

Δεύτερον, έχουμε ανάγκη ασφαλείας. Είμαστε σε μία γειτονία με γεωπολιτικές αναταράξεις. Άρα, αυτό σημαίνει, ότι τα αεροδρόμιά μας παίζουν έναν κομβικό ρόλο στο αμυντικό δόγμα της χώρας, στο σύστημα ασφαλείας της χώρας.

Τρίτον, έχουμε μία μεγάλη -την οποία αποδεχόμαστε όλοι- οικονομική ανάγκη, που ακούει στον όρο «ανάπτυξη». Πρέπει να αναπτυχθούμε για να ξεπεράσουμε τη σημερινή οδύνηρη οικονομική πραγματικότητα και δημοσιονομική συγκυρία.

Παίρνουμε υπ' όψιν όλα αυτά που είπα και προχωράμε στην ιδιωτικοποίηση κατά μόνος ή ομαδικά κάποιων περιφερειακών αεροδρομίων. Πρώτο ερώτημα, λοιπόν: Οι ύψιστοι στόχοι που έχουμε ως χώρα ικανοποιούνται; Θέτω το ερώτημα αυτό, γιατί εσείς με τη σειρά σας θα πρέπει να απαντήσετε σε μία πλειάδα ερωτημάτων που θα σας θέσω τώρα. Ποιος ιδιώτης είναι αυτός, που αφού πάρει τον έλεγχο ενός αεροδρομίου, θα ρίξει τα τέλη χρήσης του αεροδρομίου για να πυροδοτήσει στην περιφέρεια την αναπτυξιακή διαδικασία που όλοι περιμένουμε; Δεν θα κοιτάξει την κερδοφορία του; Θα κοιτάξει να το παίξει αναπτυξιακός μοχλός της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας; Όχι προφανώς.

Δεύτερο ερώτημα: Ποιος ιδιώτης, κύριε Υπουργέ, θα ανοίξει το αεροδρόμιό του -να το πω έτσι- για να γίνουν επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο, ή για να γίνουν μεταφορές, να στηθούν γέφυρες, αερογέφυρες ζωής -όπως λέγονται- προκειμένου να γίνουν μεταφορές ασθενών;

Τρίτο ερώτημα: Ποιος ιδιώτης -να το πω διαφορετικά- μπορεί να μας εγγυηθεί ότι πίσω από αυτόν δεν θα είναι ένα μεγάλο αφεντικό, πραγματικός ιδιοκτήτης -να το πω έτσι- του αεροδρομίου εθνικότητας Σκοπιανής να το πω, Τουρκικής να το πω, ή οποιαδήποτε άλλης; Ποιος μας εγγυάται ότι πίσω από μία μα-



ριονέτα ιδιοκτήτη δεν θα είναι κάποιος άλλος, σαν αυτούς που προανέφερα; Και βεβαίως τέταρτο ερώτημα: Ποιος εγγυάται ότι ο ιδιώτης θα είναι εκείνος που θα δώσει αυτήν την αναπτυξιακή αύρα που χρειάζεται η περιφερειακή και η τοπική οικονομία;

Αυτά τα ερωτήματα νομίζω ότι πρέπει να τα απαντήσετε, να δοθεί μία ειλικρινής απάντηση από την πλευρά σας, γιατί εδώ είναι η ουσία, το ζουμί της όλης υπόθεσης.

Και μια που αναφερόμαστε σε παραχωρησιούχους –γιατί πρόσεξα τον Κοινοβουλευτικό σας Εκπρόσωπο που είπε ότι παραχωρείται η χρήση των αεροδρομίων- θα ήθελα να σας ρωτήσω, εάν είστε ικανοποιημένος από την παραχώρηση του διεθνούς αερολιμένα Αθηνών. Θέλω να σας πω ότι εμείς δεν είμαστε καθόλου ικανοποιημένοι. Γιατί δεν είμαστε καθόλου ικανοποιημένοι; Διότι αποτύχαμε ως χώρα, ως πολιτικό σύστημα, αποτύχατε εσείς ως Κυβέρνηση να καταστήσετε το «Ελευθέριος Βενιζέλος» ένα κομβικής σημασίας αεροδρόμιο στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

Για παράδειγμα, προς επίρρωση του επιχειρήματός μου, σας αναφέρω τούτο: Οι εμπορευματικές, αεροπορικές μεταφορές δεν γίνονται από το «Ελευθέριος Βενιζέλος» λόγω των υψηλών τελών που έχει. Ξέρετε από πού γίνονται, δηλαδή με άλλα λόγια από πού γίνονται οι εισαγωγές και οι εξαγωγές των εμπορευμάτων που φεύγουν από τη χώρα μας προς τα έξω και έρχονται προς τη χώρα μας μέσα; Από το αεροδρόμιο της Σόφιας και από το αεροδρόμιο των Σκοπίων. Ποια είναι, λοιπόν, η μεγάλη συνεισφορά στην εθνική οικονομία;

Πότε συμβαίνει αυτό που ανέφερα, αγαπητοί συνάδελφοι; Συμβαίνει όταν το γειτονικό αεροδρόμιο της Κωνσταντινουπόλεως, πράγματι, έχει αναπτυχθεί σε κομβικό σημείο εμπορευματικών αερομεταφορών στη λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου.

Μας ενοχλούν, όμως και άλλα πράγματα σε σχέση με το διεθνή αερολιμένα Αθηνών. Μας ενοχλεί το μεγάλο σπατόσημο, το οποίο ξέρετε ότι είναι το δεύτερο μεγαλύτερο στον κόσμο μετά το φόρο που υπάρχει στο αεροδρόμιο του Τόκιο. Το δεύτερο μεγαλύτερο είναι το σπατόσημο εδώ σε εμάς.

Μας ενοχλεί, επίσης, ότι σε ακτίνα εκατό χιλιομέτρων από το Σύνταγμα δεν μπορεί να λειτουργήσει άλλο αεροδρόμιο. Δεν θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένα άλλο αεροδρόμιο μέσω διαδικασιών ΣΔΙΤ –από την αρχή, όμως, όχι να το πάρει κάποιος έτοιμώστε να έλκουμε τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους; Όλα αυτά εσάς δεν σας ενοχλούν; Το μόνο που σας ενδιαφέρει, λοιπόν, τώρα είναι να δώσουμε πακέτο ή κατά μόνος στα περιφερειακά αεροδρόμια.

Μα, δεν καταλαβαίνετε ότι η Ελλάδα ως κράτος, ως έθνος, χάνει τον εξοπλισμό της; Αρχίζουμε να πουλάμε τα ασημικά, κύριε Υπουργέ; Λιμάνια, έρχονται οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, φιλέτα σιδηροδρομικών σταθμών του ΟΣΕ, αεροδρόμια. Τι κάνουμε, λοιπόν; Υποθηκεύουμε το αναπτυξιακό μέλλον των επόμενων ελληνικών γενεών.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Για να καταλήξω και με κάτι καλό, εμείς από το Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό θέλουμε να απευθύνουμε δημόσια ένα μεγάλο ευχαριστώ και ένα μεγάλο εύγε στα πληρώματα, στους τεχνικούς και στους γιατρούς των εναέριων μέσων που χρησιμοποιούνται για να στήνονται αυτές οι αερογέφυρες ζωής πάνω από την ελληνική θάλασσα του Αιγαίου, προκειμένου να σωθούν Έλληνες συμπολίτες μας. Οι άνθρωποι αυτοί παράγουν ένα μεγάλο κοινωνικό έργο, προσφέρουν πάρα πολλά πράγματα και νομίζω ότι το πολιτικό σύστημα της χώρας τους οφείλει ένα μεγάλο ευχαριστώ για τις προσπάθειες που καταβάλλουν.

Αρκεί, αγαπητοί συνάδελφοι, να σημειώσω, ότι το 2010 έγιναν χίλιες ενενήντα μία περίπου αποστολές και μεταφέρθηκαν χίλιοι τετρακόσιοι τριάντα εννέα ασθενείς σε συνθήκες πάρα πολύ δύσκολες.

Και λέγοντας αυτό, απευθύνω και μία ύστατη παρότρυνση, να κοιτάξουμε τα ελικοδρόμια που υπάρχουν στα νησιά. Η κατάστασή τους είναι καλή γενικά. Υπάρχουν όμως και κάποια ελικοδρόμια προβληματικά, τα οποία πρέπει να τα δούμε, να τα φτιάξουμε, γιατί καθημερινά γίνεται ένας αγώνας στο Αιγαίο για

να σώζονται ελληνικές ζωές.

Εμείς, λοιπόν και πάλι αποδίδουμε εύσημα στους ανθρώπους αυτούς και καλούμε την ελληνική Κυβέρνηση να συνδράμει έτι περαιτέρω το έργο της και να φτιάξει αυτά τα ελικοδρόμια που χρειάζονται, πράγματι, επισκευή και φροντίδα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Ροντούλη.

Παρακαλείται ο κ. Παναγιώτης Λαφαζάνης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, να λάβει το λόγο.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όταν συζητούσαμε στην επιτροπή το νομοσχέδιο για τις αστικές συγκοινωνίες, ήταν παρών και μίλησε με τα χίλια ζόρια ο άνθρωπος, ο πρόεδρος των εργαζομένων στο μετρό. Και μίλησε σε ένα κλίμα το οποίο εγώ το χαρακτήρισα ως απαράδεκτο μέσα στην επιτροπή. Και σε αυτήν την ολιγόλεπτη ομιλία του που έκανε, φοβισμένος κιόλας, κατήγγειλε ότι υπάρχουν απειλές για απολύσεις των εργαζομένων στο μετρό, γιατί κάνουν απεργία.

Τότε, κύριε Υπουργέ, εσείς παρίστασθε και χαρακτηρίσατε υπερβολές αυτά τα οποία έλεγε. Τώρα τι έχετε να πείτε;

Εδώ έχουμε μία δικαστική δίωξη πλέον για τους απεργούς εργαζομένους στο μετρό. Γιατί η δικαστική δίωξη; Διότι παραβίασαν –λέει- τη δικαστική απόφαση.

Εγώ πρώτα απ' όλα δεν γνωρίζω δικαστική απόφαση, η οποία να υπάρχει και να λέει ότι η απεργία είναι νόμιμη, ότι καλώς γίνεται και να συνεχιστεί. Δεν γνωρίζω τέτοια απόφαση! Η, για να ακριβολογώ, θα υπάρχουν μία-δύο εξαιρέσεις στα δέκα-είκοσι χρόνια.

Πέραν, όμως, αυτού είναι γνωστό ότι η απεργία καλύφθηκε από ανώτερο συνδικαλιστικό όργανο. Προς τι, λοιπόν, οι δίωξεις; Εσείς δεν βρίσκετε ένα λόγο να πείτε γι' αυτούς τους είδους τις πρακτικές και τις μεθοδεύσεις; Διότι, όσο δεν βρίσκετε να πείτε κάτι όπου να διαφοροποιήστε απέναντι σε ένα δικαίωμα συνταγματικά κατοχυρωμένο, το απεργιακό δικαίωμα, πολύ φοβούμαι ότι αφήνετε βάσιμες υπόνοιες ότι εσείς ενθαρρύνετε όλη αυτήν τη δικαστική τρομοκρατία σε βάρος απεργών εργαζομένων. Διότι περί αυτού πρόκειται.

Το λέω αυτό, διότι και στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο έχουμε τα ίδια πράγματα. Εδώ θίγεται τους εργαζομένους στην Υψηροσία Πολιτικής Αεροπορίας ευθέως και οι άνθρωποι θέλουν να αντιδράσουν και εξαγγέλλουν απεργίες. Και τι γίνεται; Έχουμε βιομηχανία δικαστικών αποφάσεων, που βγάζουν παράνομες και καταχρηστικές τις απεργίες της Υψηροσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Δεν μου λέτε, θεωρείτε σωστή αυτήν την πρακτική για να αντιμετωπίσετε τους εργαζομένους; Πού οδηγείτε τα πράγματα; Τα δικαστήρια τελικά θα κρίνουν τους απεργιακούς αγώνες; Θα καλύτεστε πίσω από τα δικαστήρια και θα καταφεύγετε στα δικαστήρια για να βγάξετε παράνομες τις απεργίες των εργαζομένων και μετά, εάν συνεχίζουν –πάλι νόμιμα βεβαίως- την απεργία, να αρχίζουν οι δικαστικές δίωξεις; Και επιάραυθα και για το ότι το νομοσχέδιό σας είναι πάρα πολύ θετικό; Γιατί είναι θετικό; Και γιατί το υποστηρίζει και η Αξιωματική Αντιπολίτευση; Διότι δεν αφήνει τίποτα όρθιο από τα εργασιακά δικαιώματα; Γιατί περί αυτού πρόκειται.

Λέτε ότι υπάρχει πλεονάζον προσωπικό. Ποιος το κρίνει και πότε σκεφθήκατε ότι υπάρχει πλεονάζον προσωπικό, το οποίο θα μπορεί να μεταφέρεται όπου δει, εάν τελικώς μεταφερθεί; Αρχίζουν και πάλι να αναφέρονται οι καινούργιες πελατειακές σχέσεις μέσα στο δημόσιο. Διότι τώρα ο καθένας προστρέχει στα βουλευτικά και στα υπουργικά γραφεία για να τύχει ευμενούς μετάθεσης. Γιατί βλέπει και το κατόντημα αυτών που μετατέθηκαν στην ΥΠΑ, οι οποίοι τώρα τρώνε μία κλωτσιά και δεν ξέρουν το πού θα βρεθούν, όταν βεβαίως τους χρυσώσατε το χάπι ότι θα πάνε όλοι στην ΥΠΑ. Φωνάζανε τότε οι εργαζόμενοι στην ΥΠΑ και λέγανε «Πού θα πάνε όλοι αυτοί; Τι θα κάνουν;». Χρυσώσατε το χάπι και τους είπατε ότι θα πάνε στην ΥΠΑ και τώρα δίνετε μία κλωτσιά με το νομοσχέδιό σας και όπου τελικώς βρεθούν αυτοί.

Είναι λογικές αυτές; Είναι πρακτικές αυτές; Θέλετε να μας πεί-

στετε ότι με αυτά τα ανοσοιουργήματα ανοίγεται θετικούς και αναπτυξιακούς δρόμους για την ελληνική κοινωνία;

Πριν κάνω ορισμένες καίριες παρατηρήσεις για το νομοσχέδιο, θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, εάν έχετε τη δυνατότητα, να μας σχολιάσετε ορισμένα πράγματα σε σχέση με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Εάν δεν είσαστε σε θέση τώρα, μπορείτε να το κάνετε και αύριο.

Το πρώτο αφορά τα έσοδα του «EUROCONTROL». Τι γίνεται με αυτά τα έσοδα; Πρέπει να υπάρξει κάποτε φως, διαφάνεια, πρέπει να υπάρξει έλεγχος. Κάνετε απαράδεκτα πράγματα με αυτά τα έσοδα. Κάνετε τιλοποιήσεις, προεισπράξεις. Εμφανίστηκαν διάφορες υπεράκτιες εταιρείες τύπου «ΑΙΟΛΟΣ», για να κάνουν ταχυδακτυλουργίες. Δεν εννοώ εσείς προσωπικά, εννοώ η κυβέρνηση. Ήταν τότε η κυβέρνηση του κ. Σημίτη, του ΠΑΣΟΚ. Τις καταγγέλλαμε τότε και αυτά πληρώνουμε τώρα. Αλλά δεν έχουμε μάθει ποτέ υπεύθυνα για το τι γίνεται με αυτά τα έσοδα. Γίνονται επενδύσεις; Γίνεται εκσυγχρονισμός; Πάνε να καλύψουν άλλες τρύπες; Θα θέλαμε μία πληροφόρηση επί αυτού και μία πλήρη κατάθεση όλων των σχετικών στοιχείων.

Βεβαίως, παρεμφερές μ' αυτό είναι το σπατόσημο. Τι γίνεται μ' αυτό το σπατόσημο και τα έσοδά του; Ποιος ήταν ο σκοπός του και πού πηγαίνουν τα λεφτά; Πρέπει να αποδοθεί κάποιος λογαριασμός; Θα πρέπει να το γνωρίζει η Βουλή;

Το λέω αυτό, διότι μιλάμε για την ΥΠΑ και την αναδιοργάνωσή της και αποσιωπείται αυτό το τεράστιο θέμα, τα έσοδα του EUROCONTROL. Και μιλάμε για αεροδρόμια και ότι πάμε για τον εκσυγχρονισμό τους μέσα από την ιδιωτικοποίησή τους και έχουμε στο διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας αυτόν τον φοροεισπρακτικό μηχανισμό του σπατόσημου, χωρίς να ξέρουμε τι γίνεται και πού πάει.

Λέτε ότι ψάχνετε για επενδύσεις. Λέτε ότι σας λείπουν. Τα έσοδα για επενδύσεις είναι αυτού του είδους τα έσοδα. Πού πηγαίνουν αυτά τα έσοδα; Βεβαίως δεν ανοίγω το θέμα, παρεμπιπτόντως το λέω. Χρειάζεται και μια ειδική συζήτηση, όπου να υπάρξει μία ενημέρωση και από εσάς –εάν έχετε την καλοσύνη για τους αρμοδίους της ΥΠΑ όσον αφορά τις αρμοδιότητες της ΥΠΑ στον εναέριο χώρο και τι γίνεται και όχι μόνο σχετικά με το FIR Αθηνών και δεύτερον για το τι γίνεται με αυτά τα λεπτά θέματα που αφορούν τις περιοχές έρευνας και διάσωσης και την κατανομή τους και άλλα συναφή, τα οποία σχετίζονται και με κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας μας.

Ουδέποτε έχει γίνει μια συζήτηση στη Βουλή γι' αυτά τα θέματα. Τα διαχειρίζεται εν κρυπτώ η ΥΠΑ με την Κυβέρνηση, αλλά η Βουλή δεν έχει ενημέρωση. Θα ήταν πολύ θετικό, λοιπόν, να προσδιορίσετε μία τέτοια αναλυτική ενημέρωση και αν έχετε την καλοσύνη, να σχολιάσετε και τις σχετικές εξελίξεις.

Δεν θίγω το θέμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Δεν πρόκειται περί αυτού, αλλά πρόκειται για ενιαία αγορά ουρανού εν όψει της ιδιωτικοποίησης, αγοραιοποίησης των σχετικών υπηρεσιών, βεβαίως μέσα στο πλαίσιο της συγκέντρωσης συνολικότερα των αεροπορικών υπηρεσιών. Κάπου το υπαινιχθήκατε, όταν μιλήσατε για ανταγωνισμό με τις ΗΠΑ. Θέλετε, δηλαδή, να κάνετε, από την άποψη της αεροπορικής αγοράς, Ηνωμένες Πολιτείες την Ευρώπη. Αλλά, το τι συνηπάγεται αυτό από την άποψη των επιπτώσεων, δεν μας το λέτε.

Επί της ουσίας του νομοσχεδίου θα αναφερθώ στην ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων. Επαίρεστε! Κάντε μας ένα μικρό απολογισμό από την ιδιωτικοποίηση του διεθνούς αεροδρομίου των Αθηνών στα Σπάτα. Σε τι συνέβαλε το ιδιωτικό αεροδρόμιο; Είναι ένα πανάκριβο αεροδρόμιο. Έχει πανάκριβα τέλη. Θα έλεγα ότι είναι τα ακριβότερα τουλάχιστον στην Ανατολική Μεσόγειο. Είναι ένα αεροδρόμιο, το οποίο από αυτήν την άποψη δεν συνεισφέρει ούτε σε καλές τουριστικές υπηρεσίες ούτε στην καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των πολιτών.

Είναι ένα αεροδρόμιο, το οποίο πάσχει σοβαρά και στην κατασκευή του. Και ενώ είναι ένα φρέσκο αεροδρόμιο, ήδη βλέπουμε τα σημάδια ρεϊπίτωσης που αρχίζουν να εμφανίζονται. Είναι απαράδεκτο. Βλέπουμε, επίσης, ότι οι υπηρεσίες που προσφέρονται εκεί, επιδεινώνονται όλο και περισσότερο και γίνονται όλο και χειρότερες και μάλιστα ταλαιπωρούν τους πολίτες.

Ποια είναι, λοιπόν, τα καλά που έχετε να μας δείξετε για το αε-

ροδρόμιο των Σπατών σε σχέση -όχι ότι λειτουργούσε καλά, δεν λέω ότι λειτουργούσε καλά- με το αεροδρόμιο του Ελληνικού; Δεν συζητάω, βεβαίως, το γιατί πήγαμε στο αεροδρόμιο των Σπατών. Εν πάση περιπτώσει, ποιο είναι το καλύτερο, το θετικότερο που κάνατε;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Θέλω ακόμα ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Επομένως, γιατί αυτή η ζέση να πάτε άρον-άρον στην ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων; Εδώ τα πράγματα είναι φως-φανάρι με τα ιδιωτικά αεροδρόμια. Πώς είναι δυνατόν να παραδίδετε αεροδρόμια σε όλη τη περιφέρεια της χώρας στο μονοπωλιακό έλεγχο επιχειρήσεων;

Μας λέτε ότι θα φέρνεται τις συμβάσεις στη Βουλή. Αυτό δεν έχει να κάνει με την ουσία. Εγώ, από όσο ξέρω, φέρνουν οι κυβερνήσεις τις συμβάσεις στη Βουλή διότι το επιθυμούν κατά κύριο λόγο οι ιδιώτες, διότι θέλουν να καλυφθούν από τις επιπλοκές που έχει το πολιτικό σύστημα και από την εναλλαγή των κυβερνήσεων. Θέλουν να έχουν σιγουριά και ασφάλεια.

Γι' αυτό η σύμβαση της Αττικής Οδού χρυσοφόρος σύμβαση για τον ιδιώτη ήρθε εδώ και κυρώθηκε. Γι' αυτό οι συμβάσεις για τα διόδια και την κατασκευή των εθνικών οδών κυρώνονται εδώ. Οι συμβάσεις για την πώληση του λιμανιού του Πειραιά ήρθε εδώ και κυρώθηκε κατά απαίτηση των ιδιωτών.

Αυτό, όμως, δεν σημαίνει ότι διασφαλίζεται έτσι και το δημόσιο συμφέρον, ότι διασφαλίζεται και η λειτουργία αυτών των υπηρεσιών με βάση το δημόσιο και το κοινωνικό συμφέρον. Κάθε άλλο θα έλεγα. Συνήθως, επειδή σε αυτές τις περιπτώσεις είναι ένας μέγας ιδιώτης επενδυτής, ψηφίζονται και συναινετικά αυτές οι συμβάσεις.

Άρα νομίζω ότι το συμπέρασμα είναι αυταπόδεικτο. Τα ιδιωτικά αεροδρόμια θα είναι επιβάρυνση για τον πολίτη, χωρίς να προσφέρουν κατ' ανάγκη και καλύτερες υπηρεσίες. Θα είναι μία επιβάρυνση, προκειμένου να αποκομιστούν κέρδη και από τις αεροδρομικές υπηρεσίες.

Τις επενδύσεις, βεβαίως, δεν μας λέτε ποιος θα τις κάνει. Και πώς θα είναι συμβατές οι επενδύσεις αυτές και με ποιες συμβάσεις θα καθορίζονται επενδύσεις στα αεροδρόμια; Δηλαδή, εδώ τα λεφτά, ως συνήθως, θα τα βάζει ο ελληνικός λαός, το χρήμα θα είναι δημόσιο, αλλά το όφελος θα είναι ιδιωτικό και η ζημιά, βεβαίως, εθνική και δημόσια.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ευχαριστούμε κι εμείς τον κ. Λαφαζάνη.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ναι, κύριε Υπουργέ, ορίστε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με βάση τα όσα έθεσαν οι συνάδελφοι κατά τις ομιλίες τους, να κάνω κάποια σύντομα σχόλια.

Λυπούμαι, γιατί, ενώ συζητούμε για ένα νομοσχέδιο που είναι σημαντικό, θεωρούμε ότι μας δίνεται η ευκαιρία, αντί να συζητήσουμε για το νομοσχέδιο, να εμβιβάζουμε εις το νομοσχέδιο, να σχολιάσουμε διάφορα θέματα, τα οποία, βεβαίως, έχουν την αξία τους, αλλά ο σχολιασμός αυτών των άλλων θεμάτων πρέπει να γίνεται με τρόπο επίκαιρο, την κατάλληλη στιγμή και στο σωστό τόπο και πάντως, όχι σε βάρος του θέματος που κατά κύριο λόγο πρέπει να μας απασχολήσει, για να πείσουμε τους πολίτες που ίσως μας παρακολουθούν ότι είμαστε αφοσιωμένοι στα καθήκοντά μας και δεν προσπαθούμε, χρησιμοποιώντας θέματα για τα οποία γνωρίζουμε γενικώς κάποια επιμέρους στοιχεία, να αποφύγουμε να πάρουμε θέση επί της ουσίας και εις το βάθος των πραγμάτων για τα οποία νομοθετεί η Βουλή.

Δεν είναι ώρα, νομίζω, να χαριτολογούμε. Εμείς δεν έχουμε συνάψει κανένα «γάμο», κύριε Ροντούλη, και δεν πρόκειται να συνάψουμε. Εσείς είστε στην ίδια πολυκατοικία -το ισχυρίζεστε κι εσείς- είστε συγγάμοι, δηλαδή. Αυτό το λέτε εσείς, δεν το



λέμε εμείς. Δεν ξέρω τι σκέπτεστε, τι προγραμματίζετε. Παρακαλώ, αν σκέπτεστε και προγραμματίζετε κάτι, περιοριστείτε σε όσα σκέπτεστε και προγραμματίζετε για το κόμμα σας. Αφήστε εμάς. Εμείς προγραμματίζουμε και σκεφτόμαστε μαζί με τον ελληνικό λαό, ο οποίος μας τιμά με την ψήφο του. Δεν έχουμε κανένα παράπονο. Ίσα-ίσα, θα ήταν τραγικό. Είμαστε οι τελευταίοι που έχουμε παράπονο για την κρίση του ελληνικού λαού και την θετική του και την αρνητική του, όταν εκδηλώθηκε σαν τέτοια.

Αυτό το οποίο έχουμε να κάνουμε τώρα είναι δουλειά και αυτό το νομοσχέδιο είναι κομμάτι αυτής της δουλειάς που οφείλουμε να κάνουμε. Τα εθνικά συμφέροντα είναι πλήρως διασφαλισμένα. Δεν διακυβεύεται το ελάχιστο όσον αφορά κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας με την προώθηση αυτών των ρυθμίσεων. Ο εθνικός εναέριος χώρος συμπίπτει με το FIR Αθηνών, τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας τον έχει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Το έργο αυτό θα διενεργεί πλέον ο αυτοτελής πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η θέση της χώρας μας είναι παγίως μία και δεν αλλάζει όσον αφορά θέματα που προκύπτουν από τη γεωγραφική εξ ανατολική χώρα.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, λόγος να συζητούμε, ενώ άλλο είναι το θέμα το οποίο αυτήν την ώρα πρέπει να θέσουμε και είναι το θέμα του αν η ελληνική οικονομία και ιδίως ο ελληνικός τουρισμός μπορεί να αξιοποιήσει υποδομές στην ελληνική περιφέρεια, ώστε να υποστηριχθεί και να προσελκύσει περισσότερους επισκέπτες στη χώρα μας.

Αυτό -επιτρέψτε μου να πω- είναι εφικτό, αν μεταξύ των άλλων πρωτοβουλιών αναβαθμίσουμε και τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας. Ένας τρόπος είναι να επενδύσει το κράτος με το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Και θα μπορούσε να το κάνει αυτό, αν μπορούσε να διαθέσει αύριο 2 δεκατομμύρια ευρώ και να διαχειριστεί κατάλληλα τη λειτουργία αυτών των αεροδρομίων.

Πιστεύω, όμως, ότι μία συμφέρουσα για το δημόσιο λύση θα ήταν να αξιοποιήσουμε αυτές τις υποδομές, διατηρώντας για λογαριασμό του δημοσίου την ιδιοκτησία στον απόλυτο βαθμό, παραχωρώντας, όμως -επαναλαμβάνω- επτά τομείς δράσης, διοίκηση, διαχείριση, λειτουργία, επέκταση, ανάπτυξη, συντήρηση και εκμετάλλευση, σε ιδιώτες με τους οποίους μπορούμε να συμπράξουμε, που στο πλαίσιο μιας σύμβασης θα αναλάβουν να ενισχύσουν αυτήν την υποδομή, προκειμένου το αεροδρόμιο -το οποίο αεροδρόμιο- να γίνει πραγματικά ανταγωνιστικό.

Και εδώ οι συνάδελφοι που μίλησαν -και τους άκουσα με προσοχή- περιέπεσαν σε μια αντίφαση. Δεν το κατάλαβαν, αλλά θα καταλάβουν τώρα, αφού την αναλύσω. Από τη μία, μας λένε ότι είναι δυσχερής, γιατί το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι ακριβό. Από την άλλη, απορούν πώς είναι δυνατόν κάποιος ιδιώτης να ρίξει λεφτά σ' ένα αεροδρόμιο στην ελληνική περιφέρεια, χωρίς να επιδιώκει το κέρδος. Ασφαλώς θα επιδιώξει το κέρδος. Το θέμα είναι αν μπορεί να διαχειριστεί έτσι το αεροδρόμιο, το οποίο με παραχώρηση θα αναλάβει να λειτουργήσει, να διαχειριστεί και να εκμεταλλευτεί, αναπτύσσοντάς το, ώστε να έχει τη δυνατότητα να προσφέρει ποιοτική υπηρεσία και ταυτόχρονα, ακολουθώντας μία τιμολογιακή πολιτική, ώστε να το κάνει ανταγωνιστικό για να το επιλέγει ως αεροδρόμιο προορισμού μία αεροπορική εταιρεία. Και υπάρχουν πολλά αεροδρόμια στην περιοχή, άρα έχει κάθε λόγο να είναι ανταγωνιστικό το αεροδρόμιο του. Αν είναι αεροδρόμιο το οποίο ο επενδυτής το λειτουργεί, προσβλέποντας σ' ένα μεγάλο κέρδος και αγνοώντας ότι πρέπει να είναι ανταγωνιστικό το αεροδρόμιο του, τότε θα είναι ένα αεροδρόμιο χωρίς αεροπορικές εταιρείες. Άρα θα χάσει και τα χρήματα που επενδύει.

Επιτρέψτε μου να πω πως αυτό μπορεί η πείρα έχει δείξει πως μπορεί να το κάνει καλύτερα ένας ιδιώτης απ' ό,τι μία δημόσια υπηρεσία απ' ενός, με διασφαλισμένα τα δημόσια συμφέροντα και απ' ετέρου, με δεδομένη τη δυνατότητα που υπάρχει -και άλλες χώρες, γειτονικές, την έχουν αξιοποιήσει- να κάνουμε ανταγωνιστικά τα αεροδρόμιά μας. Πιστεύω ότι αυτός είναι ο σωστός δρόμος.

Αναφερθήκατε στο σπατόσημο και στα τέλη διαδρομής. Δεν με ξενίζει που το κάνατε, αλλά απορώ, γιατί όλα αυτά τα θέματα μπορούσατε να τα συζητήσετε στο πλαίσιο μιας ερώτησης ή με

την αίτηση κατάθεσης εγγράφων να έχετε όλα τα στοιχεία στη διάθεσή σας. Αντί να συζητούμε κάποια άρθρα του νομοσχεδίου, συζητούμε τώρα αν το σπατόσημο είναι 200 εκατομμύρια το χρόνο. Σας λέω ότι τόσο περίπου είναι. Προέρχεται από τους πόρους οι οποίοι συμπεριλαμβάνονται στην τιμή κάθε αεροπορικού εισιτηρίου. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας παίρνει από το «Ελευθέριος Βενιζέλος» ένα ποσοστό 25% και παίρνει το 100% αυτού του πόρου σε όλα τα άλλα ελληνικά αεροδρόμια και με αυτά μπορεί να καλύπτει έργα εκσυγχρονισμού, ανάπτυξης των αεροδρομίων και βεβαίως, καλύπτει και τις δαπάνες για το σχέδιο των λεγόμενων άγονων γραμμών.

Υπάρχουν και τα τέλη διαδρομής, που είπα ότι είναι ανταποδοτικά, αυτά, δηλαδή, τα οποία έρχονται στη χώρα μας από το EUROCONTROL και προέρχονται από αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες κυκλοφόρησαν στον εναέριο χώρο της Ελλάδος. Είμαστε ανταγωνιστικοί, έχουμε εκτεταμένο εναέριο χώρο και επειδή είμαστε και ανταγωνιστικοί, δηλαδή, η τιμή μονάδος είναι γύρω στα 39 ευρώ, ενώ σε άλλες χώρες είναι 50 ή 60 ή και 70 ευρώ σε κάποιες περιπτώσεις και όταν πάμε στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, στόχος είναι να φθάσουν στα 50 ευρώ κατά μέσο όρο τα τέλη ανά μίλι, έχουμε να κερδίσουμε και άλλο, δηλαδή, όταν πια θα πάμε ίσως κάποια στιγμή σε ένα λειτουργικό τμήμα. Τώρα λειτουργούν τέσσερα.

Αυτό το τέλος το οποίο έρχεται έχει ένα ύψος περίπου 170-180 εκατομμυρίων. Μιλώ με στοιχεία του οικονομικού έτους 2009, που είναι ο τελευταίος χρόνος για τον οποίο έχουμε στοιχεία. Και πράγματι, εκεί περιλαμβάνεται και η προείσπραξη, αν θέλετε, μελλοντικών εσόδων του προγράμματος «ΑΙΟΛΟΣ», που έχει προβλεφθεί να υποστηρίζεται από αυτά τα τέλη.

Και κλείνω με ένα θέμα το οποίο έθεσαν όλες οι πλευρές και ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας και οι άλλοι ομιλητές που έλαβαν το λόγο και αναφέρεται εις το θέμα των αστικών συγκοινωνιών. Πρώτα απ' όλα, θέλω να τονίσω ότι στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής και γι' αυτό το νομοσχέδιο -και το γνωρίζετε πολύ καλά, γιατί συμμετείχατε- κάναμε μία εκτεταμένη, λεπτομερή συζήτηση. Το ίδιο κάναμε και για τις αστικές συγκοινωνίες. Και θα την επαναλάβουμε με περισσότερες λεπτομέρειες κατά άρθρον την επόμενη εβδομάδα.

Οι φορείς που εκλήθησαν σ' αυτήν την επιτροπή που συζήτησε το νομοσχέδιο για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, κύριοι συνάδελφοι -ας το γνωρίζει και ο ελληνικός λαός- έφτασε έναν αριθμό πέραν αυτού που προβλέπει ή επιτρέπει, αν θέλετε, ο Κανονισμός της Βουλής. Οκτώ φορείς. Και συμφωνήσαμε όλοι και ακούστηκαν οι εκπρόσωποι των φορέων με μεγάλη προσοχή και ο πρόεδρος του συγκεκριμένου σωματείου, τον οποίο ασφαλώς και τυχαίνει να γνωρίζω. Είναι ένας λαϊκός άνθρωπος με αγωνιστική διάθεση και τον τιμούμε. Και ίσα-ίσα, το θέμα ποιο ήταν; Να μιλήσει στην επιτροπή μας. Το πρόβλημα το οποίο κάποιος θεωρήσαν ότι ανέκυψε -και δεν ανέκυψε κανένα πρόβλημα και απορώ για την έκταση που δόθηκε στο θέμα- ήταν ποιο; Ότι θεώρησε πως έπρεπε να καταθέσει ένα υπόμνημα και να αποχωρήσει.

Εμείς είπαμε: «Όχι, θέλουμε, κύριε, να μας πεις τις απόψεις σου εδώ στη Βουλή των Ελλήνων. Το βήμα είναι ελεύθερο και σου ανήκει για το χρόνο που σου αναλογεί». Και τον ακούσαμε με προσοχή.

Από εκεί και πέρα -επιτρέψτε μου να πω- ότι εδώ ανακύπτει σειρά θεμάτων και πρέπει όλοι να είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί, καθώς αναφερόμαστε σε καθένα από αυτά τα θέματα, ιδίως εκείνα στα οποία έχει ρόλο και λόγο και η δικαιοσύνη.

Έχω πει κατ' επανάληψιν ότι αξίζει να είμαστε περισσότεροι σ' αυτήν την κοινωνία, όταν ο ένας δεν είναι φωτοτυπία του άλλου, όταν είμαστε διαφορετικοί. Αλλά, μπορούμε να συνυπάρχουμε μέσα από τη διαφορά μας, όταν έχουμε εγκαθιδρύσει κανόνες τους οποίους σεβόμαστε όλοι. Αυτοί οι κανόνες μάς συνέχουν. Και βασικός κανόνας, μεταξύ των άλλων, είναι ο σεβασμός στις αποφάσεις της δικαιοσύνης. Όταν αποφασίζει η δικαιοσύνη, περιττεύει το δικό μας σχόλιο. Βεβαίως, να το κάνουμε, αλλά με πολύ μεγάλη προσοχή. Ο λόγος ο αμετροεπής δεν έχει θέση σε τέτοια θέματα.

Εδώ, η πολιτική είναι σαφής και θέλω να μείνουμε στην πολι-

τική πρόταση. Εμείς κάνουμε μία πρόταση με αυτήν τη νομοθετική πρωτοβουλία, σύμφωνα με την οποία περιορίζουμε δραστηρικά τα ελλείμματα στις αστικές συγκοινωνίες. Πώς; Με το να θεσπίζουμε ένα σύμφωνο ευθύνης, σύμφωνα με το οποίο σε τριμηνιαία βάση θα ελέγχεται πώς εκτελείται ο προϋπολογισμός σε κάθε φορέα, ώστε να προλαμβάνουμε τις αποκλίσεις και να μη χρειάζεται πλέον στο τέλος του χρόνου -όπως γινόταν χρόνια τώρα- το κράτος εκ των υστέρων να καλύπτει ελλείμματα κάποιων φορέων που λειτούργησαν αλόγιστα και έξω από οποιοδήποτε σχέδιο.

Δεύτερον, τερματίζουμε την αδιαφάνεια και τη κακοδιαχείριση. Πώς; Με το να προχωρούμε σε λογιστικό διαχωρισμό νευραλγικών τμημάτων αυτών των φορέων που σχετίζονται με προμήθειες ή με τεχνικές υπηρεσίες, επισκευές και άλλα, ώστε να γνωρίζουμε το κόστος μονάδος και να δούμε πόσο ανταγωνιστική είναι.

Τρίτον, δίνουμε τέλος στη μάστιγα της εισιτηριοδιαφυγής. Λειτουργεί και θα οργανωθεί και θα λειτουργεί καλύτερα η δομή των επιθεωρητών, του Σώματος Ελεγκτών και προχωρούμε στη θέσπιση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, για να μη χρειάζεται, λόγω αυτής της απώλειας που στα λεωφορεία φθάνει το 40% η εισιτηριοδιαφυγή, να επιβαρύνεται ο φορολογούμενος πολίτης σε οποιαδήποτε γωνιά της Ελλάδος, που δεν χρησιμοποιεί τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, να συνεισφέρει για να καλύπτουμε τα ελλείμματά τους.

Τέταρτον, αξιολογείται η λειτουργία αυτών των φορέων με δείκτες συγκεκριμένους ποσοτικούς και ποιοτικούς για το παραγόμενο κοινωνικοοικονομικό έργο. Μεταξύ των άλλων, συνεκτιμάται και η ικανοποίηση των χρηστών των πολιτών από τη λειτουργία των συγκοινωνιακών φορέων στην Αττική. Και άλλα πολλά, γίνονται.

Την πρωτοβουλία μας αυτήν την πήραμε με ενδιαφέρον για τους εργαζομένους. Διασφαλίζουμε το δημόσιο χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών. Αντικρούσαμε από την πρώτη στιγμή οποιαδήποτε πρόταση για ιδιωτικοποίηση αυτής της κρίσιμης υπηρεσίας. Και, δεύτερον, εγγυηθήκαμε και περιφρουρούμε όλες τις θέσεις εργασίας για το σύνολο των υπαλλήλων αυτών των φορέων σε μία τόσο δύσκολη εποχή με τόσο υψηλά ποσοστά ανεργίας. Και οι μετατάξεις, επειδή θεωρούνται νέες προσλήψεις, γνωρίζετε ότι διασφαλίζουν την εργασία στους ήδη απασχολούμενους, αλλά κλείνουν ίσως την πόρτα σε κάποιους εκτός των τειχών που θα ήθελαν να διεκδικήσουν μία θέση στο κράτος ή το ευρύτερο κράτος.

Αυτή είναι η επιλογή μας και την κάναμε επειδή ακριβώς αυτό επιτάσσει η πολιτική μας και το πρόγραμμά μας. Η Νέα Δημοκρατία διαφωνεί -το λέω ευθέως- γιατί είναι υπέρ της ιδιωτικοποίησης των αστικών συγκοινωνιών. Αυτή είναι η διαφορά μας. Μας εγκალεί -ακούω σχόλια συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας και στελεχών της - για το ότι έχουμε οδηγήσει σ' αυτήν τη μεγάλη κρίση. Και η λύση ποια είναι κατά τη Νέα Δημοκρατία; Η ιδιωτικοποίηση. Είναι προφανές αυτό.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:** Αυθαίρετα είναι αυτά που λέτε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Αυθαίρετα είναι αυτά που λέτε κι εσείς, μπορώ να πω εγώ. Εσείς θα πείτε αυτά που πιστεύετε κι εγώ θα πω αυτά που πιστεύω. Και τελικά θα δούμε ποιον πιστεύει ο ελληνικός λαός.

Αυτό το οποίο έχει αξία τώρα, στην κρίσιμη στιγμή στην οποία βρισκόμαστε, είναι να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα και να δώσουμε λύσεις, όχι να εξαντλούμε την παρουσία μας σε συνθήματα και αφορισμούς.

Επειδή ακούω κάποιο λόγο για κινήματα εναντίωσης σε αντιλαϊκές και αυταρχικές πολιτικές, θα μου επιτρέψετε να πω ότι δεν είναι κάποιος πολίτης αυτός, ο οποίος θα αποφασίσει τι είναι νόμιμο και τι δεν είναι. Ας έχει την πολιτική άποψη του. Και ας προσδιορίσει με τους δικούς του χαρακτηρισμούς την πολιτική των αντιπάλων του. Ως εκεί, όμως. Γιατί εγώ πιστεύω ότι δημοκρατία υπάρχει όταν μπορούμε όλοι -πολιτικοί, συνδικαλιστές, άλλοι κρίσιμοι φορείς- να δείχνουμε τη δύναμή μας, χωρίς να φοβόμαστε ότι θα είμαστε αντιδημοφιλείς.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Τελειώνετε, κύριε Υπουργέ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Το να είσαι χρήσιμος, ακόμα κι αν αυτό οδηγεί στο να μην έχεις δημοφιλία, είναι πολιτική δύναμη, δεν είναι αδυναμία. Εμείς, πιστεύουμε, όμως -επειδή δεν υπολογίζουμε το πρόσκαιρο πολιτικό κόστος- κι έχουμε αποδείξει ότι και δύναμη πολιτική έχουμε, και πέραν αυτού, έχουμε και την εμπιστοσύνη της πλειοψηφίας του ελληνικού λαού.

Αυτή η αντικοινωνική αντίληψη των τζαμπατζήδων, σύμφωνα με την οποία «δεν πληρώνω εγώ, ώστε κάθε άλλος Έλληνας να πληρώσει για μένα», από εμάς δεν είναι ανεκτή. Διαφωνούμε απολύτως. Χάνουν έσοδα αυτοί οι οργανισμοί. Η απώλεια εσόδων οδηγεί σε μεγαλύτερα ελλείμματα. Τα μεγαλύτερα ελλείμματα πώς θα αντιμετωπιστούν; Μέσω του προϋπολογισμού στο τέλος του χρόνου, δηλαδή με επιβάρυνση όλων των φορολογούμενων στην Κρήτη, τον Έβρο ή την Ήπειρο; Ή πώς αλλιώς; Με την αύξηση του εισιτηρίου πάλι;

Αυτά πρέπει να αποφύγουμε και αυτά θέλουμε να προλάβουμε. Αυτά αντιμετωπίζουμε. Γι' αυτό ακριβώς θέλουμε αυτό το νοικοκύρεμα και θεωρούμε ότι αυτή η πολιτική δεν είναι απλώς η πλέον ενδεδειγμένη, είναι η μοναδική.

Γι' αυτό θέλω να διαβεβαιώσω εσάς, που δεν το πιστεύετε, των κομμάτων της Αντιπολίτευσης, αλλά και τον ελληνικό λαό, που θα πιστεί -αν όχι τώρα- από τα αποτελέσματα αυτού του τεράστιου εγχειρήματος που έχουμε αναλάβει ότι θα το φέρουμε σε πέρας μέχρι τέλους.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

**ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ:** Θα μπορούσα να έχω το λόγο, κύριε Πρόεδρε;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Παρακαλώ, κύριε Ροντούλη, να τελειώσουμε.

**ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ:** Δύο λεπτά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ούτε. Έχετε το λόγο να πείτε το «κατά προτεραιότητα πρώτων».

**ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ξέρετε πόσο σέβομαι το Προεδρείο, αλλά έχω δικαίωμα δευτερολογίας και τριτολογίας, την οποία θα την αφήσω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Εντάξει, το ξέρω.

**ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ που μου δίνετε το λόγο.

Κύριε Υπουργέ, άκουσα το λογίδριο που βγάλατε για τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών. Θα σας πω, λοιπόν, κάτι που δεν είναι ούτε υποκειμενικό, ούτε αυθαίρετο. Είναι κάτι αντικειμενικό.

Είδα ότι από την τοποθέτησή σας έλειψε παντελώς η παράμετρος «κόστος για τον πολίτη». Εμείς, σαν Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός, δεν θα είχαμε κανένα πρόβλημα να στηρίξουμε τις όποιες αλλαγές, εκσυγχρονιστικές μεταβολές, καινοτομίες φέρνουν στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών, αρκεί όλα αυτά να μην έχουν μετουσιωθεί σ' ένα υψηλό κόστος για τον πολίτη.

Η κάρτα ετησίων διαδρομών -η ετήσια κάρτα- έχει φτάσει τα 500 περίπου ευρώ. Γι' αυτό το υψηλότατο κόστος, που επιβαρύνει τους εργαζόμενους, θα πείτε κάτι;

Γιατί η εργατιά χρησιμοποιεί τα μέσα μαζικής μεταφοράς, κύριε Υπουργέ. Και γι' αυτό δεν κάνατε καθόλου λόγο. Και γι' αυτό σας ρώτησε υποκριτικά ο αξιότιμος Πρωθυπουργός της χώρας σε ένα πρόσφατο Υπουργικό Συμβούλιο «Μήπως γίνεται, κύριε Ρέππα, να μειώσουμε το αντίτιμο του εισιτηρίου;». Ωσάν να μην ήξερε ότι δεν γίνεται! Ωσάν να μην το είχατε συνηγορήσει εκ των προτέρων! Γι' αυτό, όμως, κουβέντα.

Όσον αφορά το FIR, κύριε Υπουργέ, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, δεν ξέρω αν αυτό έγινε κατόπιν συνεννοήσεως ή μη με το ελληνικό Υπουργείο Εξωτερικών, πήγε στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και κατέθεσε, όχι την αντίρρησή της, αλλά την επιφύλαξή της -και υπάρχει μεγάλη διαφορά- όσον αφορά τις πτήσεις τουρκικών αεροσκαφών άνευ σχεδίων πτήσης εντός του ελληνικού FIR. Αυτή είναι η αλήθεια. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Κατά πόσο έχετε διασφαλίσει τα κυριαρχικά δικαιώματα, ας βάλουμε ένα ερωτηματικό προς το παρόν.

Και, βεβαίως, σας έθεσα μία πλειάδα ερωτημάτων, στα οποία

δεν απαντήσατε καθόλου, σε σχέση με τη συμπεριφορά ιδιωτών που θα αναλάβουν τον έλεγχο κάποιων αεροδρομίων.

Σας το θέτω ξανά το ερώτημα σε πάρα πολύ απλή και εκλαϊκευμένη μορφή: Ποιος ιδιώτης θα ανοίξει το αεροδρόμιό «του» για να ταξιδέψουν αεροπορικά προς Καστελόριζο δύο πολίτες, κύριε Πρόεδρε, δύο στρατιώτες και ο Τύπος, δηλαδή οι εφημερίδες; Ποιος θα το κάνει αυτό; Αυτό είναι το ερώτημα που σας θέτουμε τόση ώρα σχετικά με την κοινωνική σημασία των ελληνικών αεροδρομίων, λόγω της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας που έχει η χώρα μας.

Και καταλήγω, λέγοντας το εξής: Όσον αφορά τα περί πολυκατοικίας, μείνατε πίσω, κύριε Υπουργέ. Εγώ νομίζω ότι παρακολουθείτε την πολιτική επικαιρότητα. Η πολυκατοικία είχε γεμίσει τρωκτικά και αράχνες. Την εγκαταλείψαμε προ πολλού και πήγαμε σε μονοκατοικία, ευάερη, ευήλια, του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, σε οικόπεδο γωνία. Έχουμε ανοίξει και τα παράθυρα και στέλνουμε τα μηνύματά μας, ένθεν κακειθεν, σε όλο το πολιτικό φάσμα.

Άρα, λοιπόν, θα σας παρακαλέσω πάρα πολύ! Αυτά τα περί πολυκατοικίας αφορούν εσάς και τη Νέα Δημοκρατία που δεν έχει σταματήσει να υπερψηφίζει τα νομοσχέδια του ΠΑΣΟΚ.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Κι εγώ ευχαριστώ.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο, παρακαλώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ορίστε, κύριε Παπαδόπουλε, έχετε το λόγο για δύο λεπτά.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:** Κατ' αρχάς, ευχαριστώ για το χρόνο που μου δίνετε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ο κ. Παπαδόπουλος δεν είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Είναι εισηγητής.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:** Θέλω να πω, κύριε Πρόεδρε, ότι ακούσαμε μία κριτική από τον κύριο Υπουργό γιατί πολλοί συνάδελφοι ασχολήθηκαν με θέματα εκτός του νομοσχεδίου. Και ακούμε τον κύριο Υπουργό επί δεκατέσσερα λεπτά να μιλά για θέματα εκτός νομοσχεδίου...

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ο κ. Παπαδόπουλος δεν είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ελλείψει Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου...

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:** Από τη μία κάνετε κριτική, από την άλλη μιλάτε...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Εγώ μία παράκληση θα ήθελα να σας κάνω. Ας τελειώσουμε απόψε και αύριο μέρα ξημερώνει! Θέλετε να συνεχίσουμε; Εδώ είμαι εγώ!

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ:** Εσείς το ανοίξατε!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Δεν το άνοιξα. Ζήτηση το λόγο και του τον έδωσα κατ' οικονομίαν! Εάν θέλετε να εξαντλήσετε την αυστηρότητα μαζί με την όρεξή σας, εδώ είμαστε!

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:** Θα είχα τελειώσει, κύριοι συνάδελφοι!

Μία κουβέντα θέλω μόνο να πω. Η Νέα Δημοκρατία δεν μίλησε ποτέ για ιδιωτικοποίηση στο νομοσχέδιο για τις αστικές συγκοινωνίες! Το νομοσχέδιο –και γι' αυτό πρέπει να μας πει ο Υπουργός είναι αμφίβολο κατά πόσο θα επιτύχει το στόχο του, είναι αυτό το οποίο έχει σκοτεινά σημεία για αυριανές ιδιωτικοποιήσεις των αστικών συγκοινωνιών.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Το λόγο έχει ο κ. Λαφαζάνης και ύστερα ο κ. Πρωτόπαπας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ:** Τότε κι εγώ θέλω το λόγο, κύριε Πρόεδρε!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Εγώ έκανα μία παράκληση. Θέλετε να επιμεινέτε, επιμεινέτε! Όμως, δεν είναι σωστό! Είναι περίπου πεισματικό! Σας είπα ότι έδωσα στον κ. Παπαδόπουλο το λόγο, διότι έλειπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος! Και μέσα στη διακριτική ευχέρεια του Προεδρείου, έκρινα ότι κατ' οικονομίαν θα εδύνατο να λάβει! Δεν ηδίκησα κανέναν! Μην επιμένουν οι εισηγητές! Και αύριο μέρα ξημερώνει!

Ορίστε, κύριε Λαφαζάνη, να ομιλήσετε σας παρακαλώ.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Ασφαλώς και έχετε δίκιο, κύριε Πρόεδρε. Και αύριο μέρα είναι και θα συνεχίσουμε τη συζήτηση.

Όμως, θα ήθελα να πω μία κουβέντα. Δεν θα πω ότι ο κύριος Υπουργός δεν απάντησε επί της ουσίας σε μία σειρά από θέματα τα οποία ετέθησαν. Και καλό είναι να τα σημειώνει και να απαντά συγκεκριμένα. Το αφήνω, όμως, αυτό, γιατί αύριο μπορούμε να το σχολιάσουμε.

Ένα πράγμα, όμως, θέλω να θίξω γιατί είναι ενοχλητικό, αφού το λέει συνεχώς ο κύριος Υπουργός. Τι λέει συνεχώς; Μιλά για τζαμπατζήδες!

Κύριε Υπουργέ, με συγχωρείτε, έχετε πολιτική εμπειρία και μία διαδρομή. Δεν θέλω να χρησιμοποιήσω μία βαριά κουβέντα, αλλά θεωρώ ότι δεν είναι σωστό το να χαρακτηρίζετε ένα ολόκληρο κίνημα που συμμετέχουν πλέον χιλιάδες κόσμου, το οποίο μάλιστα γιγαντώνεται, πληθύνεται και νομίζω ότι αρχίζει να εκφράζει πολύ ευρύτατα στρώματα του ελληνικού λαού, ως τζαμπατζήδες και να μην καταλαβαίνετε ότι αυτό το κίνημα έχει ευαισθησία, εκφράζει κοινωνική διαμαρτυρία, εκφράζει αντίθεση και ότι ο πολίτης που σηκώνει την μπάρα για να περάσει τα διόδια δεν το κάνει μόνο για να γλιτώσει το κόμιστρο. Ούτε αυτός που διαμαρτύρεται για τις αυξήσεις κατά 40% στα εισιτήρια το κάνει για να μην πληρώσει το εισιτήριο!

Νομίζω ότι με το να το βλέπετε απ' αυτήν την πλευρά την οποία θίγετε και με το να αναφέρεστε συνεχώς σε τζαμπατζήδες, προσβάλλετε βάνουσα έναν κόσμο και δεν αντιλαμβάνεστε την πολιτική διάσταση ενός κινήματος που αναπτύσσεται, τις ευαισθησίες που εκφράζει και την προοπτική που ανοίγει. Και τότε, αν δεν το αντιλαμβάνεστε αυτό, φοβάμαι ότι θα είναι πάρα πολύ άσχημες οι εξελίξεις.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Λαφαζάνη.

Κύριε Πρωτόπαπα, έχετε το λόγο για δύο λεπτά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ:** Για ενάμισι λεπτό θα μιλήσω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θα έπαιρνα το λόγο, αλλά πραγματικά αυτό που έθεσε ο κ. Λαφαζάνης θέλω να το σχολιάσω και θα αφιερώσω την αυριανή μου ομιλία αποκλειστικά στις αστικές συγκοινωνίες.

Κοιτάξτε, λέει ο κ. Λαφαζάνης για το κίνημα τού «δεν πληρώνω». Μα, κάποιος θα πληρώσει. Ούτως ή άλλως, οι αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών, του Λεκανοπεδίου, κοστίζουν ένα συγκεκριμένο ποσό. Αν κάποιος δεν το πληρώνουν, το πληρώνουν όλοι οι Έλληνες. Ακόμα και αυτοί που δεν χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες. Αυτός που λέει «δεν πληρώνω» λέει να πληρώσουν οι άλλοι Έλληνες. Δεν ξέρω αν αυτό είναι σαφές. Άρα ο χρήστης της αστικής συγκοινωνίας που δεν πληρώνει, καταδικάζει τον αγρότη που δεν χρησιμοποιεί τις αστικές συγκοινωνίες του Λεκανοπεδίου, να πληρώσει εκείνος τη διαφορά.

Μπράβο του! Εγώ δεν καταλαβαίνω τι είδους κίνημα είναι αυτό! Καταλαβαίνω ότι κάποια στιγμή πρέπει να αντιληφθούμε ότι αυτό το οποίο επιχειρεί η Κυβέρνηση με την τομή στις αστικές συγκοινωνίες είναι ακριβώς για να μην υπάρχουν ελλείμματα και για να εξυπηρετείται σωστά ο πολίτης και είναι η πρώτη φορά που αυτό γίνεται συντονισμένα και οργανωμένα, με σχέδιο πνοής.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Πρωτόπαπα.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

Κύριε Υπουργέ, όχι διά μακρόν, παρακαλώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Δεν θα χρειαστώ πολύ χρόνο, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, τότε θα κάναμε και εμείς χρήση του δικαϊματός μας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ:** Κι εγώ, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να μιλήσω.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Αν θέλετε, κύριε Πρόεδρε, μπορώ να ακούσω και τους συναδέλφους και να απαντήσω συνολικά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ο κ. Αμοιρίδης έχει το λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ:** Θα ήθελα να πω κάτι, ακούγοντας τους συναδέλφους. Είναι λες και ο Υπουργός, χωρίς να θέλω να



γίνω ο νομικός του σύμβουλος, έχει κάποια διαστροφή να αυξάνει τις τιμές στα εισιτήρια! Έχει κάποιο τέτοιο βίτιο; Απλώς, ένας υγιώς σκεπτόμενος λέει, ότι όποιος χρησιμοποιεί το μέσο, πρέπει να το πληρώσει. Δηλαδή, η ελληνική περιφέρεια έχει αστική συγκοινωνία ΚΤΕΛ όλα αυτά τα χρόνια. Θα σας πω ότι σήμερα για τα δύο χιλιόμετρα το εισιτήριο κοστίζει 1,10 ευρώ και για τα υπόλοιπα έξι, άλλο 1,50 ευρώ. Κανένας δεν είπε «δεν πληρώνω!» Και είναι ιδιωτικό ΚΤΕΛ! Σκεφτείτε αν ο Υπουργός σήμερα έκανε την αύξηση και οι αστικές συγκοινωνίες ήταν και ιδιωτικές! Θα είχε ξεσηκωθεί ο κόσμος!

Η επαρχία, αυτή η ελληνική περιφέρεια, όλα τα χρόνια πληρώνει! Στην Αθήνα έκανε το εισιτήριο 0,60 ευρώ και έκανε ο άλλος σαράντα χιλιόμετρα και άλλαζε και τρία μέσα. Στην επαρχία πληρώνει 1,10 ευρώ για δύο χιλιόμετρα, μία απόσταση! Καλούμε τώρα τον πολίτη της περιφέρειας που το ΑΕΠ της είναι το μισό που παράγεται στην Αθήνα, να πληρώσει για να χρηματοδοτήσει τις συγκοινωνίες της Αθήνας, για να πάει δωρεάν ο κάτοικος της Αττικής! Όχι!

Λέω ξανά το εξής: Όπως οι περιφερειακοί δήμοι χρηματοδοτούν τα αστικά ΚΤΕΛ και μειώνουν το εισιτήριο, έτσι και οι δήμοι της Αττικής να χρηματοδοτήσουν από πόρους που δικαιούνται από το κράτος, για να έχουν φθηνό εισιτήριο οι κάτοικοί τους.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Μοιρίδη.

Ο κ. Παπαδημούλης έχει το λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, μην κάνετε ότι δεν καταλαβαίνετε. Οι πολίτες διαμαρτύρονται και αγανακτούν και αυτοί που σας έχουν ψηφίσει στην Κυβέρνηση, γιατί η περίφημη κυβερνητική εξυγίανση για τις αστικές συγκοινωνίες, στην οποία αφιερώσατε το 90% του χρόνου ομιλίας σας πριν από λίγο, είναι να πληρώνουν οι επιβάτες 40% ακριβότερα το εισιτήριο και να πληρώνουν οι εργαζόμενοι με νέες άγριες περικοπές εισοδημάτων και δικαιωμάτων.

Και οι πολίτες που χρησιμοποιούν τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες είναι τα φτωχότερα λαϊκά στρώματα που τους τα έχετε πάρει άγρια κόβοντάς τους μισθούς, συντάξεις με μια ανεργία και μια ακρίβεια να καλπάζουν και οι οποίοι δεν αντέχουν.

Πιστεύετε ότι τους υποκινεί κανείς; Και στο κάτω-κάτω της γραφής δική σας και της Νέας Δημοκρατίας είναι η ανοργανωσιά και η σπατάλη και η αδυναμία να εξασφαλίσετε καλή οργάνωση και έσοδα στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες. Μην προσπαθήσετε να φορτώσετε αυτό το πράγμα αλλού. Εσείς το ΠΑΣΟΚ και η Νέα Δημοκρατία για δεκαετίες μετατρέψατε τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες με τις ΔΕΚΟ σε δικά σας μαγαζιά και το είδαμε και στον ΟΤΕ και στον ΟΣΕ και με σκάνδαλα τύπου «SIEMENS». Μην παριστάνετε τώρα τους κέρσορες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Παπαδημούλη.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ και τους συναδέλφους.

Πρώτα απ' όλα, κύριε Ροντούλη, δεν θα πρέπει όταν μιλάμε για εθνικά θέματα να θέτουμε ερωτηματικά για το αν μια παράταξη και πολύ περισσότερο αν μια κυβέρνηση υπερασπίζεται το εθνικό συμφέρον. Επειδή αναφερθήκατε στο αεροδρόμιο σας λέω ευθέως, λοιπόν, ότι κάθε σύμβαση παραχώρησης θα είναι ξεχωριστή και μέσα εκεί θα περιέχονται όλα εκείνα τα οποία το ελληνικό δημόσιο θεωρεί ότι πρέπει απαραίτητα να συμπεριληφθούν για να υπερασπιστεί τα συμφέροντά του.

Σας λέω χαρακτηριστικά ότι είναι σε εξέλιξη ο διαγωνισμός, προκειμένου να δοθεί με σύμβαση παραχώρησης η κατασκευή του αεροδρομίου στο Καστέλλι του Ηρακλείου. Αν δεν γνωρίζετε σας λέω ότι στο χώρο αυτό λειτουργεί σήμερα το στρατιωτικό αεροδρόμιο και έχουμε βεβαίως συνεργαστεί με το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας για όλα εκείνα τα θέματα τα οποία αφορούν τη δράση της Πολεμικής Αεροπορίας. Δεν υπάρχουν, λοιπόν, τέτοια θέματα, η σύμβαση είναι στο χέρι μας με υπογραφή σύμφωνα με τα όσα επιτάσσει το δημόσιο συμφέρον. Τελεία και

παύλα.

Δεύτερον, όσον αφορά τις συγκοινωνίες πρέπει να σας πω ότι από το 2004 έως το 2009 τον τελευταίο χρόνο για τον οποίο έχουμε στοιχεία το ελληνικό δημόσιο έχει δώσει αμέσως 727 εκατομμύρια στις αστικές συγκοινωνίες της Αττικής και εμμέσως καλύπτοντας δηλαδή βάρη από δάνεια των οργανισμών άλλο 1.600.000.000 συνολικώς 2.300.000.000. Το συνολικό χρέος αυτών των φορέων φτάνει τα 3,8 δισεκατομμύρια και τα αναλαμβάνει τώρα απολύτως όλα ο κρατικός προϋπολογισμός.

Το εισιτήριο, πράγματι, αυξήθηκε. Είχε αυξηθεί από το 0,45 στο 1 ευρώ λίγα χρόνια πριν, μια αύξηση 120% με 130%, σήμερα έχουμε μια αύξηση 33% με 40%. Κάποιοι θεωρούν ότι το εισιτήριο δεδομένων και των συνθηκών που επικρατούν στη χώρα είναι ακριβό. Δεν είναι ευχάριστη αυτή η εξέλιξη είναι, όμως, αναγκαστική, είναι αναπόφευκτη.

Πρέπει να σας πω ότι και σήμερα μετά από αυτήν την αύξηση το κόμιστρο στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας είναι το φθηνότερο σε σχέση με τις αστικές συγκοινωνίες σε οποιαδήποτε άλλη πόλη της Ελλάδας. Στην ελληνική περιφέρεια, στις πρωτεύουσες των νομών της ελληνικής επαρχίας κατά μέσο όρο το κόμιστρο για τις αστικές συγκοινωνίες κυμαίνεται στο 1,50 ευρώ. Τα στοιχεία είναι στη διάθεσή σας. Οι μόνες αστικές συγκοινωνίες που επιδοτούνται, και πέραν της επιδότησης, καλύπτονται οι επενδυτικές ανάγκες των φορέων και οι όποιες αποσβέσεις από τον κρατικό προϋπολογισμό είναι οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας μην το συζητούμε, λοιπόν. Εγώ θα έλεγα ότι οι δήθεν ευχάριστες αποφάσεις είναι αυτές που μας οδήγησαν εδώ που μας οδήγησαν.

Τώρα για να λύσουμε το πρόβλημα χρειάζεται μια πολιτική, μια πρόταση. Εμείς διατυπώνουμε αυτήν την πρόταση.

Ποιος είναι ο αντίλογος; Να αυξήσουμε την επιδότηση, να αυξήσουμε τους μισθούς, να αυξήσουμε τα δρομολόγια το παραγόμενο έργο δηλαδή και από εκεί και πέρα τα ελλείμματα είναι αδιάφορα. Ποιος θα τα πληρώσει; Έχει κάποιος ίσως κάποια τέτοια πολιτική πατέντα, όπου μπορούμε να αυξάνουμε μισθούς, να αυξάνουμε το παραγόμενο έργο, να αυξάνουμε τις επιδοτήσεις, να έχουμε καλύτερες υπηρεσίες με το να πληρώνουμε λιγότερο ή και καθόλου; Αν έχει να μας την πει μη χάσουμε την τεχνονομία.

Εγώ νομίζω, λοιπόν, ότι αυτή η συζήτηση που γίνεται είναι μια συζήτηση η οποία έχει την αξία της εφόσον όλοι έχουμε βούληση να αντιμετωπίσουμε και να λύσουμε τα προβλήματα. Αν η αφητηρία μας είναι να κερδίσουμε ψήφους εν πάση περιπτώσει στην Ελλάδα πέρα από τους συνδικαλιστές, πέρα από τους Βουλευτές, πέρα από τα κόμματα, πέρα από τις συγκοινωνίες υπάρχουν και άλλοι Έλληνες, πολλοί περισσότεροι Έλληνες που δεν θέλουν πια να επιβαρύνονται αδικώς για υπηρεσίες τις οποίες δεν έχουν και αυτό προσπαθούμε να θεραπεύσουμε.

Πιστεύουμε σ' αυτήν την πολιτική και αντιθέτως με την εικόνα ή την παράσταση που δώσατε εσείς για το κόμμα σας λέγοντας το γνωστό «ανοίξαμε σας περιμένουμε στην ευάερη και ευήλια πολυκατοικία μας ή μονοκατοικία μας» εμείς δεν περιμένουμε. Εμείς πάμε στον ελληνικό λαό δείχνοντας την πρότασή μας και θέλουμε να κριθούμε από τον ελληνικό λαό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων: «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Δεκτό, δεκτό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας):** Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων: «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

Με την συναίνεση του Σώματος και ώρα 22.30' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 3 Φεβρουαρίου 2011 και ώρα 9.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό

έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

και Δικτύων: «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

**ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**

