

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΚΣΤ'

Δευτέρα 16 Μαΐου 2016

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 9975
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το Ιδιωτικό Δημοτικό Ναυστάθμου Κρήτης, το Δημοτικό Σχολείο Αριδαίας Πέλλας, το Δημοτικό Σχολείο Αγκαιρίας Πάρου και φοιτητές Κοινοβουλευτικού Δικαίου της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών, σελ. 9943, 9954, 9962
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 9942, 9948, 9957, 9960, 9968, 9969, 9970, 9973, 9974, 9975

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
 - α) Προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σχετικά με τις παράνομες ναυλώσεις σκαφών, σελ. 9941
 - β) Προς τον Υπουργό Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού:
 - i. σχετικά με την καθυστέρηση στην υλοποίηση αναπτυξιακών μεταρρυθμίσεων «Λίστα Σταθάκη», σελ. 9942
 - ii. σχετικά με τη χρηματοδότηση των έργων ΕΣΠΑ 2007-2013 που βρίσκονται «σε κίνδυνο», σελ. 9944
 - iii. σχετικά με τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια, σελ. 9946
 - γ) Προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, σχετικά με την προετοιμασία για την αντιμετώπιση των κινδύνων από τις δασικές πυρκαγιές, σελ. 9948
 - δ) Προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:
 - i. σχετικά με τη δημοπράτηση του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι Κρήτης, σελ. 9950
 - ii. σχετικά με την καθυστέρηση της Κυβέρνησης στην προώθηση των δράσεων και την ανάπτυξη της ευρυζωνικότητας, στερώντας 1,5% από το ΑΕΠ, σελ. 9952
2. Συζήτηση επίκαιρης επερώτησης οκτώ Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας, προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την καθυστέρηση στην προκήρυξη και υλοποίηση του διαγωνισμού για τις άγονες αεροπορικές γραμμές, σελ. 9955 - 9975

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 9941 - 9955
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 9955 - 9968
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ Α. ,
σελ. 9968 - 9975

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ. 9957
ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 9942, 9948
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. , σελ. 9942
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. ,
σελ. 9974
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 9960, 9968
ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ Π. , σελ. 9974
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 9974, 9975
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ Α. ,
σελ. 9969, 9970, 9973, 9974,
9975

B. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΑΜΥΡΑΣ Γ. , σελ. 9952, 9953, 9968
ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Α. , σελ. 9942, 9943, 9944, 9945,
9946
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. , σελ. 9941, 9942
ΙΓΓΛΕΖΗ Α. , σελ. 9948, 9949
ΚΑΜΜΕΝΟΣ Δ. , σελ. 9941, 9942
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 9950, 9951, 9952
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Α. , σελ. 9946, 9947
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 9951, 9952, 9953, 9954
ΣΤΑΘΑΚΗΣ Γ. , σελ. 9943, 9944, 9945, 9946,
9947, 9948
ΤΣΙΡΩΝΗΣ Ι. , σελ. 9949, 9950

Γ. Επί της επίκαιρης επερώτησης:

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ. 9957, 9970
ΑΜΥΡΑΣ Γ. , σελ. 9967, 9968, 9973
ΚΑΒΒΑΔΑΣ Α. , σελ. 9959, 9971
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,
σελ. 9966
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. ,
σελ. 9962, 9974
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ. 9964
ΚΟΝΣΟΛΑΣ Ε. , σελ. 9956, 9961, 9969, 9972
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Δ. ,
σελ. 9966, 9972
ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ Π. , σελ. 9958, 9960, 9970, 9973
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ. 9959, 9961, 9971, 9972,
9973
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 9955, 9968, 9969, 9972,
9974, 9975
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 9965
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 9960, 9961, 9967, 9968,
9969, 9970, 9972, 9973,
9974, 9975

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΖ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΚΣΤ'

Δευτέρα 16 Μαΐου 2016

Αθήνα, σήμερα στις 16 Μαΐου, ημέρα Δευτέρα και ώρα 18.09' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΒΑΡΕΜΕΝΟΥ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Πρώτη θα συζητηθεί η με αριθμό 850/10-5-2016 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Β' Πειραιά των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Δημητρίου Καμμένου προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σχετικά με τις παράνομες ναυλώσεις σκαφών.

Τον λόγο έχει ο κ. Καμμένος για δύο λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, καλησπέρα.

Εν όψει της τουριστικής περιόδου και με την ευκαιρία των εργασιών που έγιναν προχθές στο Πασαλιμάνι, όπου ήμασταν μαζί, της μεγάλης εκθέσεως «Med Yacht Show», η οποία ευελπιστούμε να γίνει μια πολύ μεγάλη και πετυχημένη έκθεση για τις ναυλώσεις σκαφών στην Ελλάδα, θα ήθελα να αναφέρω ορισμένα στοιχεία.

Τα προβλήματα που έχει, έτσι κι αλλιώς λόγω οικονομικής κρίσης, αντιμετωπίσει ο θαλάσσιος τουρισμός είναι πολλά και σημαντικά. Μεταξύ αυτών των προβλημάτων είναι εδώ και χρόνια οι παράνομες ναυλώσεις σκαφών και ο αθέμιτος ανταγωνισμός που έχει δημιουργηθεί εξαιτίας της αδυναμίας της ελληνικής νομοθεσίας και κατ' επέκταση της ελληνικής ακτοφυλακής που προβαίνει σε ελέγχους να θέσει ένα οριστικό τέλος σε αυτές.

Μια επίσκεψη σε σελίδες του ίντερνετ αρκεί για να διαπιστώσει κανείς πως υπάρχουν χιλιάδες διαφημίσεις πολλών σκαφών με ξένη σημαία που προσφέρονται προς ενοικίαση κατά τους θερινούς μήνες σε τουρίστες.

Τα συγκεκριμένα σκάφη δεν έχουν δηλωθεί σε κανέναν κρατικό φορέα, δεν έχουν επαγγελματική άδεια, δεν συμμορφώνονται με το προεδρικό διάταγμα 917 που αφορά τις απαιτήσεις του ελληνικού δημοσίου σχετικά με την ασφάλεια και τον εξοπλισμό των επαγγελματικών σκαφών και δεν έχουν ελληνικό ΑΦΜ, με αποτέλεσμα να αυξάνουν την αδήλωτη εργασία και το «μαύρο» χρήμα και να φοροδιαφεύγουν, αφού δεν καταβάλλουν τον προβλεπόμενο ΦΠΑ επί των ναυλοσυμφώνων.

Ταυτόχρονα, εκτός από την απώλεια εσόδων για το ελληνικό δημόσιο, αλλά και για τους Έλληνες ιδιοκτήτες σκαφών, χάνονται και χιλιάδες θέσεις εργασίας, ενώ, δεδομένου πως τα συγκεκριμένα σκάφη δεν έχουν ελεγχθεί, κανείς δεν μπορεί να εγγυηθεί την τήρηση και των απαραίτητων κανόνων ασφαλείας.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτάσθε, κύριε Υπουργέ, τα εξής:

Πώς σχεδιάζετε να αντιμετωπίσετε το ζήτημα των παράνομων ναυλώσεων που προκαλεί σημαντικές απώλειες εσόδων για το ελληνικό δημόσιο, αλλά και για τους Έλληνες ιδιοκτήτες τέτοιων σκαφών; Υπάρχει εκτίμηση για το ύψος αυτής της απώλειας εσόδων, καθώς και των θέσεων εργασίας από την παράνομη ναύλωση σκαφών που ταξιδεύουν ανενόχλητα στις ελληνικές θάλασσες από το 2009 έως σήμερα;

Προτίθεσθε να καταθέσετε αυστηρότερη νομοθεσία για τις παράνομες ναυλώσεις καθώς και να αυξήσετε τη διενέργεια ελέγχων ώστε να διαπιστωθούν τυχόν παραβάσεις και να προωθηθεί η απρόσκοπτη και ασφαλής λειτουργία των Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών με ελληνική Επαγγελματική Άδεια;

Θα δημιουργηθεί κάποιο όργανο για να παρακολουθεί τις καταχωρήσεις στο διαδίκτυο που αφορούν ναυλώσεις τέτοιου είδους ώστε να πραγματοποιούνται κρατήσεις και συλλήψεις των πλοιοκτητών;

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, ειλικρινά ευχαριστώ για την ερώτηση, γιατί είναι επίκαιρη λόγω της έναρξης της τουριστικής περιόδου, αλλά και το αντικείμενο το οποίο περιγράφετε-τουλάχιστον σύμφωνα με τις ισχυρές ενδείξεις- έχει υπαρκτή βάση.

Οφείλω να σας πω από την πρώτη στιγμή ότι καταγεγραμμένα στοιχεία με πληρότητα και επισιμότητα δεν υπάρχουν, ακριβώς γιατί αυτές οι παράνομες ναυλώσεις με σκάφη του εξωτερικού που δραστηριοποιούνται ευκαιριακά και συγκυριακά στη χώρα μας δεν είναι τόσο εύκολο να ελεγχθούν, δεδομένου ότι πολύ συχνά, ενώ υπάρχει ναύλωση, αυτή δεν είναι επίσημη και εμφανής, αλλά μέσα από αμοιβαία συνεννόηση των ναυλωτών και των χρηστών εμφανίζεται ως τουριστικό ταξίδι μιας φιλικής παρέας. Επομένως, δεν μπορεί να καταγραφεί η παρανομία, με όλες τις συνέπειες που αυτή έχει.

Παρ' όλα αυτά, όλα τα στοιχεία που κατά καιρούς συλλέγονται δείχνουν ότι το πρόβλημα, όπως το εντοπίζετε κι εσείς στην ερώτησή σας, πραγματικά υπάρχει.

Αυτά τα αντιμετωπίσαμε και πέρυσι, πολύ λιγότερο και πολύ πιο συστηματικά φέτος, πριν από δύο μήνες περίπου. Κατ' αρχάς, οργανώθηκε μια ευρύτατη σύσκεψη των υπηρεσιακών παραγόντων στο Υπουργείο για να κατηγοριοποιήσουμε τα επιμέρους στοιχεία αυτού του ζητήματος και εν συνεχεία προκαλέ-

σαμε μια ευρύτερη σύσκεψη με τις ενώσεις των επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στον χώρο αυτόν και των τριών ενώσεων συμπεριλαμβανομένων και ναυλομεσιτών.

Επομένως, τώρα το Υπουργείο πραγματικά σας βεβαιώνει ότι έχει έναν πληρέστατο φάκελο αναφορικά με τα δεδομένα, όπως τουλάχιστον ενδεικτικά και εμπειρικά μπορούν να καταγραφούν. Ξέρουμε καλά ότι απαιτείται και η επιστημονική και επίσημη τεκμηρίωση και γι' αυτόν τον λόγο μελετήσαμε το τι ελέγχους μπορούμε να οργανώσουμε. Έχουμε καταλήξει σε μια σειρά από επιλογές στοχευμένων ελέγχων οι οποίες έχουν αρχίσει ήδη να ξεδιπλώνονται.

Από την άλλη, αποφασίσαμε ήδη μέσα από αυτή τη διαδικασία, καταγράφοντας και τις ανάλογες προτάσεις, τη συγκρότηση παρατηρητηρίου, όπως το λέτε και εσείς στην ερώτησή σας, για να ανιχνεύσουμε στο διαδίκτυο διαφημίσεις για ναυλώσεις που μπορεί να τις βρει κανείς σε διάφορες ιστοσελίδες σε όλον τον κόσμο.

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

Όταν θα έχουμε -και θα έχουμε σύντομα- έναν επαρκή κατάλογο, θα μπορούμε αυτόν να τον αξιοποιήσουμε σε αυτό που σας είπα πριν, στοχευμένους ελέγχους. Από αυτή την άποψη, οι μηχανισμοί του Υπουργείου ενεργοποιούνται, έχουν πάρει ήδη οδηγίες και θα πάρουν και άλλες πιο εξειδικευμένες προς την κατεύθυνση του πλήρους ελέγχου του φαινομένου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, τα υπόλοιπα στη δευτερολογία σας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα συνεχίσω, κύριε Πρόεδρε, δίνοντας μερικά ακόμα στοιχεία στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Καμμένε, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, είναι ενθαρρυντικά τα νέα που μας είπατε. Εάν χρειαστεί ανθρώπινο δυναμικό ή ειδική τεχνολογία, έτσι ώστε να καταγράφονται τυχόν παραβάσεις, όπως είπατε, διότι μέχρι στιγμής έχουμε ενδείξεις, τότε θα πρέπει αυτή η Κυβέρνηση να φέρει λύσεις σε αυτό το ζήτημα, διότι είναι πάρα πολύ σημαντικό και πολύ ευαίσθητο. Ένα κομμάτι είναι τα έσοδα του δημοσίου, ένα επίσης μεγάλο κομμάτι είναι ένα πιθανό ατύχημα από σκάφος το οποίο έχει ναυλωθεί παράνομα στην Ελλάδα από ξένους, αδήλωτο, το οποίο θα φέρει σε δυσμενή θέση την Ελλάδα από τουριστικής απόψεως στα διεθνή μέσα, κάτι που θα είναι πολύ δύσκολο να επαναφέρουμε. Στην πραγματικότητα, δηλαδή, θα πρέπει να αποδείξουμε εμείς ότι κάναμε έλεγχο και ξέφυγε ή ότι δεν κάναμε καθόλου έλεγχο.

Από εκεί και πέρα, νομίζω ότι μια λύση, όπως μας έχουν προτείνει και οι άνθρωποι οι ειδικότεροι ημών στα ναυλοσύμφωνα και στους ναύλους γενικά των σκαφών, ήταν να γίνει ένα μητρώο. Κάποια στιγμή θα πρέπει να ζητήσουμε πώς θα κάνουμε και ένα μεγάλο μητρώο σκαφών. Μητρώο η χώρα χρειάζεται σε διάφορα από τα δόση, τα ακίνητα, τα χωράφια, αλλά θα χρειαστεί και ένα μητρώο των σκαφών, έτσι ώστε να μη δρουν ανεξέλεγκτοι διάφοροι στην Ελλάδα χωρίς κανένα έλεγχο, γιατί αυτό έχει πάρα πολύ σημαντικά μειονεκτήματα για την ελληνική οικονομία.

Από εκεί και πέρα, το Υπουργείο Ναυτιλίας με τους άξιους ανθρώπους που διαθέτει και τα πληρώματα καλό θα είναι να εντείνουν τις προσπάθειές τους το καλοκαίρι και ειδικά μέσα στις μαρίνες και τα λιμάνια από όπου φεύγουν τα σκάφη, έτσι ώστε να γίνεται και ένας τυπικός έλεγχος ποιος μπαίνει σε ένα ιστιοπλοϊκό, ποιος φεύγει, να βλέπουμε το σύμφωνο και να βλέπουμε, αν θέλετε, και τις χρεοπιστώσεις και πώς έγιναν οι πληρωμές. Είναι απλός ο τρόπος.

Κλείνοντας, θα πω κάτι ακόμα. Εάν χρειαστεί και ένα κλιμάκιο του ΣΔΟΕ -πέρυσι θυμάμαι, καλή ώρα, με την κ. Βαλαβάνη λέγαμε «πού θα βρούμε για το ΦΠΑ» και δεν υπήρχε ο κόσμος-, να το κάνουμε. Θα το στηρίξω. Να κάνουμε και ένα μικτό κλιμάκιο. Θα έπρεπε, γιατί ο φόβος, όπως λέει ο λαός μας, φυλάει τα έρμια! Δεν ξέρω αν είναι δόκιμος ο όρος, αλλά εμείς πρέπει να κάνουμε και ένα μικτό κλιμάκιο, το λιμενικό με έναν άνθρωπο του

ΣΔΟΕ, έτσι ώστε να επικοινωνηθεί ότι ελέγχουμε τα πάντα, όχι για τα έσοδα, αλλά και για το ατύχημα και για την ανθρώπινη ζωή και τέλος πάντων για να μη φαίνεται ότι είμαστε μια χώρα η οποία δεν έχει έλεγχο σε οποιαδήποτε υπηρεσία παρέχει και πόσο μάλλον στη βιομηχανία της, που είναι ο τουρισμός.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε συνάδελφε, επικυρώνω όσα είπατε. Συντάσσομαι με την ακρίβεια όσων παρουσιάσατε.

Όταν μιλάμε γι' αυτό το ζήτημα, πράγματι, είναι ζήτημα που άπτεται και του δημοσίου συμφέροντος, των δημοσίων εσόδων, και της ασφάλειας, αλλά και της εξασφάλισης του θεμιτού ανταγωνισμού απέναντι στον αθέμιτο ανταγωνισμό σε βάρος των επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας στον κλάδο αυτό. Δεν θα επιμείνω περισσότερο σε αυτό που σας είπα, στο σχέδιο στοχευμένων ελέγχων. Βάζω τελεία εκεί.

Ήδη έχουμε στείλει -η αρμόδια Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού-, εδώ και είκοσι μέρες περίπου, επιστολή προς τους ναυλομεσίτες. Τώρα θα την στείλουμε και σε όλους τους ναυλομεσίτες των βασικών κρατών που αναπτύσσουν τέτοια δραστηριότητα, επισημαίνοντας τους κινδύνους αυτής της παράτυπης, παράνομης δραστηριοποίησης και ενημερώνοντάς τους για τις συνέπειες που προβλέπονται από την ελληνική νομοθεσία.

Την ίδια στιγμή, πέρα από το παρατηρητήριο που σας είπα, επεξεργάζομαστε νομοθετική ρύθμιση, σε σχέση με τη διαφήμιση. Όμως, χρειάζεται να προσέξουμε δυο-τρία λεπτά σημεία, γιατί και στο παρελθόν υπήρχε τέτοια πρόβλεψη: Στον ν.2743/2009, όπου εν συνεχεία με τον ν.4256/2014 απαλείφθηκε αυτή η διάταξη. Πρέπει να το επεξεργαστούμε ξανά, ώστε να είναι με βάση τις σύγχρονες πραγματικότητες.

Το Μητρώο Τουριστικών Πλοίων και μικρών σκαφών εμείς το έχουμε προωθήσει πολύ εντατικά. Είναι συναρμολογημένο και άλλων Υπουργείων. Και κατά καιρούς έχουμε καθυστερήσεις από την ανάγκη το ενωσιακό δίκαιο να είναι συμβατό με το εθνικό δίκαιο. Εν πάση περιπτώσει, για να μην σας κουράζω, πρόκειται για μια σειρά από λεπτομέρειες και εμπόδια που προβάλλονται περισσότερο από τη Γενική Γραμματεία Εσόδων, παρά από τα συναρμόδια Υπουργεία. Και εκεί οφείλεται η καθυστέρηση, παρ' ότι για εμάς ήταν από την πρώτη στιγμή στόχος αυτό. Χωρίς το μητρώο πλοίων δεν μπορεί να κάνει κανείς σοβαρή δουλειά.

Τέλος, έχουμε ήδη αναρτήσει την ηλεκτρονική διεύθυνση «dinehat-yachting@inourgov.gr», μέσω της οποίας όλοι οι σχετιζόμενοι -είναι επιλογή των τελευταίων ημερών, προϊόν όλων αυτών των συσκέψεων, για τις οποίες σας ενημέρωσα πριν- με τον κλάδο και κάθε πολίτη μπορούν εκεί να ενημερώνουν την υπηρεσία, να θέτουν τέτοια ζητήματα, να καταγγέλλουν και να συμπληρώνουν τις έρευνες και τη δράση των υπηρεσιών.

Νομίζω ότι πολύ σύντομα θα είμαστε σε θέση το φετινό καλοκαίρι, αν δεν εξαλείψουμε πλήρως το φαινόμενο, να το περιορίσουμε πάρα πολύ και τα δημόσια έσοδα να αυξηθούν, αλλά και όλες οι άλλες παράμετροι να εξασφαλιστούν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Θα συζητηθεί η με αριθμό 823/25-4-2016 επίκαιρη ερώτηση δευτέρου κύκλου της Βουλαιτού Β' Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας κ. Άννας - Μισέλ Ασημακοπούλου προς τον Υπουργό Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, σχετικά με την καθυστέρηση στην υλοποίηση αναπτυξιακών μεταρρυθμίσεων -«Λίστα Σταθάκη».

Κυρία Ασημακοπούλου, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΑΝΝΑ-ΜΙΣΕΛ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θα συζητήσουμε σήμερα δυο ερωτήσεις. Η πρώτη, όπως εξήγγειλε ο κύριος Πρόεδρος, έχει να κάνει με την καθυστέρηση στην υλοποίηση -την έχουμε ονομάσει εμείς- της «Λίστας Σταθάκη». Δεν μπορώ να μην σχολιάσω βεβαίως ότι η καθυστέρηση αυτή συνάδει και με την καθυστέρηση στο να μας

απαντήσετε σ' αυτήν την ερώτηση -είναι η πέμπτη φορά, περίμενα ήδη τέσσερις φορές- οπότε θα σας παρακαλέσω να έχουμε μια ολοκληρωμένη απάντηση σε κάτι το οποίο εγώ θεωρώ ότι είναι ιδιαίτερος σημαντικός.

«Λίστα Σταθάκη», λοιπόν, εμείς έχουμε ονομάσει τη λίστα του μνημονίου, δηλαδή του ν. 4336/2015 συγκεκριμένα με το άρθρο 3 παράγραφος γ' και τις υποπαραγράφους 1 «Προοπτική και στρατηγική», 4.2 «Αγορές προϊόντων και επιχειρηματικό περιβάλλον» και 3 «Τακτοποίηση μη εξυπηρετούμενων δανείων, (ΜΕΔ)». Υπάρχουν δεσμεύσεις για συγκεκριμένες μεταρρυθμίσεις μεταξύ των άλλων στον τομέα της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας. Εγώ τις μέτρησα κι αυτές είναι γύρω στις εξήντα δράσεις.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Θέλω, λοιπόν, να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι βεβαίως για εμάς η ανάπτυξη δεν είναι μνημονιακή υποχρέωση, είναι εθνικό στόιχημα, το οποίο θέλει και στρατηγικό σχέδιο, θέλει και αφοσίωση, θέλει και προγραμματισμό.

Και εγώ θα σταθώ στις αναπτυξιακές αυτές δράσεις, οι οποίες έχουν να κάνουν ιδιαίτερα με τον ΟΟΣΑ. Ξέρετε ότι και ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Μητσοτάκης, σήμερα ταξιδεύει στο Παρίσι, ασχολείται με αυτό το θέμα, έχουμε άποψη, έχουμε παρελθόν σε σχέση με την υλοποίηση των δράσεων αυτών. Σας τις αναφέρω επίσης, γιατί στο παρελθόν αυτό που ανέτρεξα, ως πούμε τον Μάρτιο του 2014, όταν εσείς συγκεκριμένα σχολιάσατε τις μεταρρυθμίσεις που προβλέπονται από την εργαλειοθήκη του ΟΟΣΑ -θα μου πείτε τι λέω τώρα, τόσο καιρό πριν έχουν αλλάξει τα πράγματα- λέγατε όμως ότι ήταν φιλοσοφία ξένη προς τη χώρα μας που χρειάζεται να ανασυγκροτήσει την οικονομία της και ότι η Κυβέρνηση έπρεπε να την πετάξει αυτήν την εργαλειοθήκη. Και συμφωνούσε μαζί σας ο τότε Πρωθυπουργός. Στις 19 Μαρτίου είχε πει επίσης ότι η εργαλειοθήκη δεν είχε καμμία σχέση με τον ΟΟΣΑ, αλλά ήταν εφεύρημα της ελληνικής Κυβέρνησης που έβαλε υποκλέπτοντας τη σφραγίδα του ΟΟΣΑ για να περάσει ρυθμίσεις που ευνοούσαν συγκεκριμένα οικονομικά συμφέροντα. Αυτή ήταν η τότε «last year» θεώρησή σας για την εργαλειοθήκη του ΟΟΣΑ.

Για να μην υπερβαίνω και τον χρόνο, ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και για την ανοχή σας.

Εγώ θα θεωρήσω δεδομένο ότι τώρα έχετε αλλάξει άποψη και ότι προφανώς θα εφαρμόσετε αυτά τα πράγματα και θα σας ζητήσω να μου πείτε τρεις προτεραιότητες που έχετε απ' αυτά που δεν έχουν υλοποιηθεί από τα εξήντα, τρεις προτεραιότητες που έχετε από την εργαλειοθήκη του ΟΟΣΑ που πραγματικά τις πιστεύετε και θα τις βάλετε μπρος και τρία θέματα στα οποία ενδεχομένως να έχετε αντιρρήσεις -όπως σας λέω και ο κ. Μητσοτάκης- και που θα θέλατε να αλλάξετε κάποια πράγματα για να τα βελτιώσετε με βάση τη δική σας ιδεολογία, φιλοσοφία και στρατηγική.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ (Υπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού): Ευχαριστώ την κ. Ασημακοπούλου και για τις αναφορές στην περίοδο που ο ΣΥΡΙΖΑ ήταν στην αντιπολίτευση. Και θα είμαι πάρα πολύ συγκεκριμένος για το φάσμα των αναπτυξιακών πρωτοβουλιών που περιλαμβάνονται στη λίστα, αλλά δεν περιλαμβάνονται και στη λίστα των μνημονιακών δεσμεύσεων.

Νομίζω ότι οι πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης σε όλο αυτό το φάσμα περιλαμβάνουν:

Πρώτον, τον αναπτυξιακό νόμο που κλείνει η διαβούλευση αυτή την εβδομάδα, μια μεγάλη τομή στην αναπτυξιακή νομοθεσία της χώρας.

Δεύτερον, την ολοκλήρωση του αναπτυξιακού σχεδίου, το οποίο αποτελεί δέσμευση, η οποία πρέπει να ολοκληρωθεί τον Απρίλιο ή τον Μάιο, τώρα που συζητάμε ήταν ο αρχικός σχεδιασμός, όπου έχει ολοκληρωθεί η αρχική μελέτη από το ΚΕΠΕ και συνεπώς βρίσκεται στο στάδιο των συζητήσεων και των διαπραγματεύσεων για το πώς θα ολοκληρωθεί η συζήτηση γύρω απ' αυτό, σε συζήτηση φυσικά και με τους θεσμούς.

Το τρίτο θέμα είναι η αναβάθμιση των αναπτυξιακών θεσμών, όπως είναι το ΕΤΕΑΝ και άλλοι θεσμοί, όπου και εκεί η νομοθεσία είναι έτοιμη, καθώς και οι μεγάλες αλλαγές που νομοθετικά είναι έτοιμες και αφορούν είτε τις δημόσιες συμβάσεις, ένα ενιαίο καθεστώς δημοσίων συμβάσεων με ένα τεράστιο αντίκτυπο στην οικονομία, οι δημόσιες παραχωρήσεις και άλλες πρωτοβουλίες που υπάρχουν, είτε με την αξιοποίηση των εργαλείων του νέου ΕΣΠΑ, όπως και το σχέδιο Γιούνγκερ, το οποίο ξεκίνησε ουσιαστικά πριν από λίγες εβδομάδες.

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

Έρχομαι τώρα στα θέματα του ΟΟΣΑ. Όπως ξέρετε ο ΟΟΣΑ έχει τρεις ενότητες, «εργαλειοθήκη πρώτη», «εργαλειοθήκη δεύτερη», «εργαλειοθήκη τρίτη». Την πρώτη, ένα μέρος της, το εφάρμοσε στη μεγάλη πλειοψηφία η προηγούμενη κυβέρνηση. Αυτό το οποίο έχουμε κάνει σε σχέση με την «εργαλειοθήκη» αυτή, στην οποία αναφέρεται η κριτική που ασκήσαμε τότε, είναι ότι στην παρούσα συμφωνία επανααξιολογούνται δύο χρόνια μετά οι μεταρρυθμίσεις που έγιναν με βάση την «εργαλειοθήκη του ΟΟΣΑ 1», πώς υλοποιήθηκαν και τι αποτελέσματα είχαν στην πράξη.

Άρα, μέρος της τεχνικής των μελετών, που γίνονται αυτήν τη στιγμή με βάση τις συζητήσεις με τους θεσμούς, είναι να αξιολογήσουμε αυτές τις μεταρρυθμίσεις της «εργαλειοθήκης 1». Υπενθυμίζω τσιμέντο, βιβλίο και μερικοί άλλοι τομείς στους οποίους εφαρμόστηκε η «εργαλειοθήκη», προκειμένου να έχουμε μια καλύτερη και αντικειμενική εικόνα για τα αποτελέσματα αυτών των αλλαγών.

Δεύτερον, την «εργαλειοθήκη 2» του ΟΟΣΑ, όπως ξέρετε, την έχουμε εφαρμόσει και σε εξέλιξη πλέον βρίσκεται η «εργαλειοθήκη 3» του ΟΟΣΑ, η οποία επιδιώκει να αρθούν τα εμπόδια του ανταγωνισμού σε πέντε κλάδους της οικονομίας: Πρώτον, στο ηλεκτρονικό εμπόριο, δεύτερον, στο χονδρεμπόριο, τρίτον, στις κατασκευές, τέταρτον, στις μεταποιήσεις και πέμπτον στα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

Έχει ολοκληρωθεί η πρώτη φάση σε σχέση με την «τρίτη εργαλειοθήκη», που έχει πλήρη χαρτογράφηση της νομοθεσίας και περνάει στη φάση της αξιολόγησής της.

Η εικόνα συνεπώς είναι ότι, αλλάζοντας τους όρους και τις μακροοικονομικές προϋποθέσεις της οικονομίας, ολοκληρώνονται στην πρώτη αξιολόγηση τα αναπτυξιακά χρηματοδοτικά εργαλεία και οι θεσμικές αλλαγές σε σχέση με το επιχειρηματικό περιβάλλον είναι πλήρως ή βρίσκονται σε πλήρη ολοκλήρωση τις επόμενες εβδομάδες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Πριν δώσω τον λόγο στην κ. Ασημακοπούλου, θα ήθελα να κάνω μια ανακοίνωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, πενήντα πέντε φοιτητές Κοινοβουλευτικού Δικαίου της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών, καθώς και δεκαεννέα μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί καθηγητές από το Ιδιωτικό Δημοτικό Ναυστάθμου Κρήτης.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρία Ασημακοπούλου, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ANNA-MISSEL ASHMAKOPOYLOU: Ευχαριστώ.

Δεν διέκρινα μεγάλο ενθουσιασμό, κύριε Υπουργέ, στην αναφορά σας στην «εργαλειοθήκη», ούτε βεβαίως ήσασταν όσο συγκεκριμένος θα ήθελα. Αυτό, όμως, είναι δικαίωμά σας, ο τρόπος με τον οποίο απαντάτε στις ερωτήσεις. Εγώ σας είπα να μου πείτε ορισμένα συγκεκριμένα πράγματα, τα οποία εσείς πραγματικά σαν Υπουργός θέλετε να βγάλετε μπροστά και να πείτε ότι εσείς μεταρρυθμίσατε από την «εργαλειοθήκη», την οποία αξιολογήσατε και όλα αυτά τα πράγματα τα οποία θέλετε να τα βγάλετε μπροστά.

Εγώ νομίζω ότι είστε φειδωλός, διότι πολλά από αυτά τα πράγματα δεν τα πιστεύετε. Δεν μιλάω προσωπικά -προφανώς- αλλά

πολιτικά, σαν Κυβέρνηση και σαν παράταξη. Όταν έρθει η ώρα να τα παρουσιάσετε με λεπτομέρεια, επειδή θα θίγονται αναμφισβήτητα συγκεκριμένα κεκτημένα και συμφέροντα, θα είναι δύσκολα τα πράγματα. Θα δούμε, όμως, ποιος από τους δύο θα επιβεβαιωθεί.

Εγώ θέλω να κλείσω και να σας ρωτήσω κάτι επ' ευκαιρίας της συζήτησης που κάνουμε. Ξέρετε, στη Νέα Δημοκρατία -και ο Κυριάκος Μητσοτάκης το έχει πει- έχουμε μία πολύ συγκεκριμένη άποψη για το από πού θα έρθει η ανάπτυξη. Ξέρω ότι το αφήγημα του ΣΥΡΙΖΑ και της Κυβέρνησης αυτήν την περίοδο είναι πως έρχεται η ανάπτυξη, απογειωνόμαστε και θα πρέπει εδώ στη Βουλή να βάλουμε ζώνες ασφαλείας, για να μην εκτιναχθούμε στην απογείωση στην ανάπτυξη.

Όλοι θέλουμε το καλό της πατρίδας και βεβαίως θέλουμε την ανάπτυξη. Για εμάς, όμως, αυτό βασίζεται σε τρία πράγματα: το ένα βεβαίως είναι να μην αυξάνονται οι φόροι. Αυτό το είδαμε το περασμένο Σαββατοκύριακο. Θα δούμε από ό,τι κατάλαβα και πολύ σύντομα άλλα 1,8 δισεκατομμύρια έμμεσους φόρους να προστίθενται στην αύξηση των ασφαλιστικών εισφορών και τη λυσσαλέα επίθεση στην επιχειρηματικότητα, ιδίως με την αύξηση των φόρων, αλλά σε όλους τους Έλληνες.

Ένα, λοιπόν, είναι οι φόροι. Δεν μπορεί να έρθει ανάπτυξη με αυτό το επίπεδο φόρων. Εμείς, λοιπόν, είμαστε υπέρ της μείωσης των φόρων.

Δεύτερον, είναι η προσέλκυση επενδύσεων. Στην Κυβέρνησή σας έχετε κάποια θέματα μεταξύ σας. Ένας κούκος δεν φέρνει την άνοιξη. Ό,τι θέλετε, αλλά μεταξύ σας έχετε κάποιες διαφωνίες για το θέμα των επενδύσεων. Το αφήνω κι αυτό.

Σήμερα, λοιπόν, μ' αυτή την ερώτηση συζητάμε για τις μεταρρυθμίσεις. Οι μεταρρυθμίσεις είναι το δύσκολο κομμάτι. Δεν είναι οι φόροι, τους οποίους νομοθετούν οι Βουλευτές που σηκώνουν το χέρι και λένε «ναι» σε όλα. Πρέπει και να τις πιστεύεις και να θέλεις να τις κάνεις και να είσαι πάρα πολύ συγκεκριμένος.

Ειλικρινά, κύριε Υπουργέ, δεν είμαι καθόλου σίγουρη γι' αυτό. Αν δεν συντρέχουν και αυτές οι τρεις, αλληλένδετες μεταξύ τους, προϋποθέσεις, ενεργοποιείται απ' ό,τι κατάλαβα ο περίφημος κόφτης. Δεν έχουμε δει τον μηχανισμό ακόμα. Διαβάζω σήμερα, όμως, για παράδειγμα, ότι ο κόφτης δεν θα εξαιρεί κάποια πράγματα, αλλά δεν θα εξαιρεί το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Αναρωτιέμαι αν αυτό είναι κάτι για το οποίο θα θέλατε να δεσμευθείτε. Βέβαια διαβάζω και μεταγενέστερα ρεπορτάζ και δέχομαι ότι δεν έχει κλείσει αυτό και θα το δούμε. Λέει κάποια πράγματα για το πώς θα λειτουργεί.

Νομίζω ότι είναι μια ευκαιρία να δεσμευθείτε, γιατί νομίζω ότι δεν μπορεί να λείψουν οι κανείς σοβαρά ότι θα υπάρξει περικοπή του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και ότι μετά θα γίνουν επενδύσεις και θα έρθει η ανάπτυξη απ' αυτό. Αυτό είναι ένα πράγμα στο οποίο ίσως θέλετε να δώσετε μια διευκρίνιση. Γιατί στην τελική, όλη αυτή η συζήτηση γίνεται για να κλείσει η αξιολόγηση, αλλά και για το χρέος. Αν γίνουν οι μεταρρυθμίσεις και αν υπάρξουν οι επενδύσεις, τότε θα αυξηθεί το ΑΕΠ. Και στην τελική αυτό είναι το ζητούμενο. Αυτό θα λύσει και το θέμα του χρέους, αυτό θα λύσει και το θέμα της ανεργίας, αυτό θα λύσει διάφορα θέματα.

Γι' αυτό, αν έχετε την καλοσύνη, κύριε Υπουργέ, λίγες διευκρινίσεις ακόμα θα ήθελα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ (Υπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού): Δεν ξέρω αν δοκιμαζόμαστε ανάλογα με την ένταση με την οποία υποστηρίζουμε ή όχι κάποιες κατηγορίες μεταρρυθμίσεων. Το βασικό στοιχείο, νομίζω, είναι ότι υπάρχει μια μεγάλη συζήτηση για το αναπτυξιακό πρόβλημα της χώρας. Ως προς τη συζήτηση αυτή έχω τη φοβία -αν όχι τη βεβαιότητα- ότι η προηγούμενη κυβέρνηση επέμεινε πάρα πολύ στην ιδέα ότι η ανάπτυξη θα έρθει μέσα από συνδυασμό τριών πραγμάτων: χαμηλότεροι μισθοί, μικρή φορολογία και πλήρης απελευθέρωση των αγορών. Επαναλαμβάνω ότι έχω αυτή τη φοβία -αν όχι τη βεβαιότητα- ότι προς τα εκεί προσανατολίζονταν οι σκέψεις της προηγούμενης κυβέρνησης.

Οι σκέψεις της παρούσας Κυβέρνησης, το διατυπώνω ευθέως, είναι ότι το αναπτυξιακό μας σχέδιο κινείται προς την αντίθετη ακριβώς κατεύθυνση. Δεν πιστεύουμε στην ανάπτυξη μέσω χαμηλών μισθών. Πιστεύουμε στην ανάπτυξη μέσω υψηλών μισθών. Έχουμε ένα ισχυρό επιπρόσθετο επιχείρημα. Η Ελλάδα διαθέτει πλέον ανθρώπινο δυναμικό με πολύ υψηλές δυνατότητες, ικανότητες και επίπεδο μόρφωσης. Ο ένας στους δύο νέους Έλληνες είναι απόφοιτος πανεπιστημίου. Συνεπώς η στρατηγική της ανάπτυξης πρέπει να στηριχθεί στο πραγματικό ανθρώπινο δυναμικό και να μην εμπλακεί σε μια διαδικασία ανώφελου ανταγωνισμού με χώρες -ανάμεσά τους και γειτονικές- οι οποίες έχουν πολύ χαμηλότερους μισθούς και χαμηλότερες συνθήκες κοινωνικής ασφάλισης και κοινωνικού κράτους.

Το δεύτερο στοιχείο έχει να κάνει με το ότι θέλουμε και επιδιώκουμε και απλοποίηση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, απλοποίηση γραφειοκρατίας, αυτοματοποίηση μηχανισμών αδειοδότησης, διευκόλυνση όλων των δραστηριοτήτων και ταυτόχρονα αγορές που θα λειτουργούν ανταγωνιστικά και θα διευκολύνουν την είσοδο νέων επιχειρήσεων σ' αυτές. Άρα προς αυτή την κατεύθυνση εμείς είμαστε δεσμευμένοι και θα κινηθούμε.

Το τρίτο και βασικότερο είναι ότι η προσέλκυση ξένων επενδύσεων έχει ταυτιστεί παραπλανητικά με την ιδέα ότι εξαρτάται από πολύ μειωμένη φορολογία ή άλλα κριτήρια. Εντούτοις, οποιδήποτε ματιά στην Ευρώπη θα καταδείξει το απλό και προφανές, ότι οι χώρες που έχουν υψηλή φορολογία, η Γερμανία, η Γαλλία και δεκάδες άλλες χώρες, είναι οι πόλοι προσέλκυσης ξένων επενδύσεων. Άρα το φορολογικό θέμα είναι δευτερεύον έναντι όλων των άλλων πραγμάτων, τα οποία κατά τη γνώμη μου είναι πολύ πιο ισχυρά, όπως το επιχειρηματικό περιβάλλον, η σταθερότητα των θεσμών, το μέγεθος της αγοράς, η αποτελεσματικότητα στη λειτουργία του κράτους ή άλλοι παράγοντες, οι οποίοι βρίσκονται στο επίκεντρο της δικής μας προσέγγισης.

Θα ήθελα να επισημάνω και ένα τελευταίο θέμα. Η επαναξιολόγηση των μεταρρυθμίσεων του ΟΟΣΑ και η τρίτη εργαλειοθήκη είναι μέρος μιας ευρύτερης συζήτησης που κάναμε με τον ΟΟΣΑ, διότι αναβαθμίσαμε τις σχέσεις μας με τον ΟΟΣΑ, αφού του γίναμε Κυβέρνηση και έχουμε ένα νέο προγραμματικό πλαίσιο συμφωνιών με τον ΟΟΣΑ, το οποίο έχει διευρύνει την ατζέντα των συζητήσεων, καλύπτει μια σειρά από μελέτες, με τις οποίες έχουμε συμφωνήσει να προχωρήσουμε, καθώς και τη λειτουργία σε επίπεδο αναζητήσεων για ευρύτερες μεταρρυθμίσεις, τις οποίες έχει ανάγκη η ελληνική οικονομία.

Άρα η προσπάθεια και με τον ΟΟΣΑ έχει αναβαθμιστεί από την παρούσα Κυβέρνηση, ακριβώς επειδή επιδιώκουμε, πέρα από την πρακτική της εργαλειοθήκης, που αποτελούσε το βασικό σημείο επαφής με τον ΟΟΣΑ, να συμβάλλουμε σε ένα πλαίσιο διάλογου συζήτησης και κατάληξης σε αναπτυξιακά εργαλεία και αναπτυξιακά θέματα, που αφορούν ένα ευρύτερο φάσμα παρεμβάσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Συνεχίζουμε με την τέταρτη με αριθμό 811/19-4-2016 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου της Βουλευτού Β' Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας κ. Άννας-Μισέλ Ασημακοπούλου προς τον Υπουργό Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, σχετικά με τη χρηματοδότηση των έργων ΕΣΠΑ 2007-2013 που βρίσκονται «σε κίνδυνο».

Κυρία Ασημακοπούλου, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΑΝΝΑ-ΜΙΣΕΛ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, συνεχίζουμε με ένα άλλο θέμα. Εδώ θα σας θυμίσω κάτι, αν και οι δυο μας έχουμε προσλαμβάνουσες παραστάσεις από το εξωτερικό, αλλά θα το πω για όλο τον κόσμο που καταλαβαίνει. Έχετε δει στην τηλεόραση που είναι ο μάρτυρας στο δικαστήριο και βάζει το χέρι στο ευαγγέλιο και δεν λέει «θα πω την αλήθεια», λέει «θα πω την αλήθεια και μόνο την αλήθεια και όλη την αλήθεια».

Κάνω αυτή την χαριτωμένη αναφορά, γιατί ο Πρωθυπουργός εδώ μας εκμυστηρεύτηκε ότι ενδεχομένως πριν από ένα διάστημα να είχε αυταπάτες. Εγώ προσωπικά νομίζω ότι δεν είχε αυταπάτες. Εγώ προσωπικά νομίζω ότι απλά έλεγε ψέματα για ορισμένα πράγματα.

Και επειδή θέλω να έχω την αλήθεια και όλη την αλήθεια και

μόνο την αλήθεια για ένα συγκεκριμένο θέμα, αναφέρομαι πολύ σύντομα στο ιστορικό της επίκαιρης αυτής ερώτησης. Τον Δεκέμβριο του 2015 ήρθε μια επιτροπή και κοίταξε λίγο τα έργα του ΕΣΠΑ και έβαλε κάποια έργα προτεραιότητες και μας είπε ότι υπάρχουν κάποια έργα που είναι «σε κίνδυνο», δεκατέσσερα για την ακρίβεια.

Μετά η Ευρωβουλευτής μας, η κ. Σπυράκη, λίγες μέρες αργότερα έκανε μια γραπτή ερώτηση στην κ. Κρέτσου και ρώτησε τι γίνεται με αυτά τα έργα. Γιατί το ρώτησε αυτό; Γιατί, αν αυτά τα έργα δεν είχαν ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2015, τότε έπρεπε να χρηματοδοτηθούν από τον εθνικό μας προϋπολογισμό, από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Ο κ. Χαρίσης την ίδια μέρα βγήκε με μια απάντηση και είπε: «Μην ανησυχείτε, δεν υπάρχει κανένα θέμα με αυτό.». Απάντησε η κ. Κρέτσου ότι έτσι είναι, όντως, αν δεν ολοκληρωθούν μέχρι 31 Δεκεμβρίου, τότε θα έχουμε την απένταξή τους ουσιαστικά και θα πρέπει να καλυφθούν από εθνικούς πόρους.

Ερχόμαστε εγώ και συνάδελφοι από τη Νέα Δημοκρατία να ρωτήσουμε: Ποια είναι αυτά τα έργα και ποιος είναι ο συνολικός προϋπολογισμός και από πού θα τα βρείτε αυτά τα χρήματα, σε περίπτωση που απενταχθούν; Και επιτρέψτε μου να πω ότι έχουμε μια λίγο γενικόλογη απάντηση.

Εγώ, για να είμαι fair και σωστή, να υποθέσω ότι δεν είχατε ακόμα πλήρη εικόνα, όμως έχετε βγάλει δύο εγκυκλίους -και χάριν συντομίας δεν αναφέρομαι, γιατί ξέρετε ποιες είναι-, με τις οποίες, λοιπόν, ζητάτε εσείς από το Υπουργείο και σας έχουν απαντήσει οι υπηρεσιακοί παράγοντες πλήρως. Τώρα έχετε πλήρη εικόνα του τι συμβαίνει με τα έργα του προηγούμενου ΕΣΠΑ.

Με βάση, λοιπόν, αυτή την πλήρη εικόνα εγώ μπαίνω στην ιστοσελίδα του Υπουργείου και κοιτάζω -και θα το δώσω στα Πρακτικά- ότι στα έργα προτεραιότητας έχουν μείνει έξι. Εκεί, λοιπόν, η απάντηση που μου δώσατε και η ιστοσελίδα συμφωνούν. Είναι έξι, λοιπόν, τα έργα προτεραιότητας, τα οποία βρίσκονται «σε κίνδυνο».

Στην απάντηση που μου δώσατε μου λέτε ότι οι δεσμεύσεις είναι 211,66 εκατομμύρια ευρώ και οι πληρωμές 168,84, δηλαδή ένα ποσοστό απορρόφησης 79,98%, για να καταλάβω τι γίνεται. Στην ιστοσελίδα τώρα έχει τελείως διαφορετικά νούμερα, λέει 1.257,92 εκατομμύρια ευρώ οι δεσμεύσεις και οι πληρωμές 360,03, δηλαδή ποσοστό απορρόφησης 28,60%. Αυτό λέει η ιστοσελίδα σας, το τύπωσα για να το δούμε.

Κατ' αρχάς, τώρα που έχετε την πλήρη εικόνα, θέλω τις εξής διευκρινίσεις. Πόσα είναι τα έργα; Ποια είναι τα έργα; Εδώ δεν έχουμε πολλές ασυμφωνίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κυρία Ασημακοπούλου, έχετε και δευτερολογία.

ANNA-MΙΣΣΕΛ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Σε τι ποσοστό απορρόφησης είναι και πώς αυτά, εάν χρειαστεί, θα καλυφθούν; Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ (Υπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού): Ευχαριστώ.

Η επίκαιρη ερώτηση είναι πάρα πολύ συγκεκριμένη και θα παραμείνω στο συγκεκριμένο της ερώτησης. Υπενθυμίζω το πρόβλημα. Έχει κλείσει η προγραμματική περίοδος του προηγούμενου ΕΣΠΑ. Ήταν μέχρι τις 31-12. Κλείνοντας απορροφήσαμε περίπου το 99% του παλιού ΕΣΠΑ, για να ολοκληρωθούν αυτά τα έργα. Όσα δεν ολοκληρώθηκαν, επιβαρύνουν τον εθνικό προϋπολογισμό, για να τα τελειώσουν.

Κάθε τρίμηνο υποβάλλουμε την τριμηνιαία έκθεση προόδου. Τον Μάρτιο, στη δέκατη έβδομη τριμηνιαία έκθεση προόδου προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, αναλυόταν η κατάσταση των έργων, το ποσοστό υλοποίησης, οι εμπλοκές και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κάποια απ' αυτά τα έργα.

Έχουν πραγματοποιηθεί πολλές τεχνικές συναντήσεις με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, με σκοπό την επιτάχυνση της υλοποίησης και της επίλυσης των εμπλοκών. Για ορισμένα έργα, παρά τις συνεχείς επιστημονικές, δεν κατέστη δυνατό να επιλυθούν τα προβλήματα. Βασικός στόχος του Υπουργείου παραμένει να δούμε για αυτά τα έργα τι περιθώρια υπάρχουν και

πώς μπορούν να ολοκληρωθούν.

Απ' αυτά τα έργα υπάρχουν έξι, τα οποία στην έκθεση στις 29-2-2016 χαρακτηρίζονται «σε κίνδυνο». Έχω πέντε έργα, που είναι ο τελικός κατάλογος. Θα σας τον δώσω και θα τον καταθέσω στα Πρακτικά. Με βάση αυτά τα δεδομένα, ένα έργο θα απενταχθεί, στο πλαίσιο της εξυγίανσης, της συνδιαχείρισης των πόρων, εξαιτίας σημαντικών καθυστερήσεων. Αυτό είναι η «Οδός Ραπταίοι-Στύρα», το οποίο θα απενταχθεί.

Τρία έργα θα πρέπει να ολοκληρωθούν μέχρι το 2019 με εθνικούς πόρους. Αναφέρομαι στην κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης -που υπάρχει δέσμευση για 79 εκατομμύρια και 31 εκατομμύρια-, στη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης-Ειδομένης, με 29 εκατομμύρια, και σε ένα μέρος του προαστιακού, στις Τρεις Γέφυρες, με 16 εκατομμύρια.

Δύο έργα θα ολοκληρωθούν εντός του 2016 με εθνικούς πόρους. Αναφέρομαι στο θέατρο Ζακύνθου, με 2.700.000, και σε ένα άλλο έργο, το οποίο έχει ήδη τεθεί σε τροχιά ολοκλήρωσης.

Με αυτά τα δεδομένα θα υπάρξει επιβάρυνση του εθνικού σκέλους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων με 160 εκατομμύρια.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού κ. Γεώργιος Σταθάκης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Τον λόγο έχει η κ. Ασημακοπούλου.

ANNA-MΙΣΣΕΛ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ήσασταν συγκεκριμένος, κύριε Υπουργέ, και ευχαριστώ. Και σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα θα δούμε τι ακριβώς θα γίνει με την ολοκλήρωση των έργων και κατά πόσον αυτά που είπατε συνάδουν με την πραγματικότητα.

Και με βλέπετε λίγο διστακτική. Πρέπει να το ομολογήσω. Είπα ότι χρειάζεται η αλήθεια, όλη η αλήθεια και μόνον η αλήθεια. Θα καταθέσω και εγώ έναν πίνακα και θα δείτε -ενδεχομένως να είναι διαδικαστικό το πρόβλημα, να πρέπει να φτιάξετε τον πίνακα στο ίντερνετ- ότι είναι τελείως διαφορετικός ως προς τα ποσοστά απορρόφησης και βγαίνει ένα πολύ μεγαλύτερο ποσό. Οπότε αυτή είναι και η ανησυχία μας και ο λόγος που αυτή η ερώτηση είναι επίκαιρη.

Θέλω, όμως, αφού έχω τον χρόνο της δευτερολογίας μου, να πω ότι στα ποσοστά απορρόφησης έχετε γενικώς μία ευρηματικότητα. Είπατε και εσείς -το ακούω και από τον κ. Τσίπρα και απ' όλα τα στελέχη σας- ότι είμαστε οι πρώτοι στην Ευρώπη στην απορρόφηση του ΕΣΠΑ, έχουμε απορροφήσει κατά 100% το ΕΣΠΑ. Εδώ είναι που λέμε: «Η αλήθεια, όλη η αλήθεια και μόνον η αλήθεια.». Και τώρα εσείς ξέρετε γιατί, όταν εγώ το ακούω αυτό, εξοργίζομαι.

Διότι η πραγματικότητα, κύριε Υπουργέ, είναι ότι το 2015 χάθηκαν 6,8 εκατομμύρια ευρώ, που θα μπορούσαν να είχαν απορροφηθεί από το ΕΣΠΑ. Και επειδή μου αρέσει και εμένα να είμαι απολύτως συγκεκριμένη, εξηγώ το νούμερο. Ήταν διαθέσιμα 12 δισεκατομμύρια ευρώ στην ελληνική οικονομία έως το τέλος του 2015. Τα 4,2 δισεκατομμύρια ήταν από το ΕΣΠΑ 2007-2013, τα 4,9 δισεκατομμύρια ήταν από εμπροσθοβαρείς δράσεις του νέου ΕΣΠΑ και 2,9 δισεκατομμύρια από έργα phasing. Τι έγινε, λοιπόν; Ήρθατε εσείς και πήρατε όλα τα ταμειακά διαθέσιμα.

Υπήρχε κίνδυνος για την απορρόφηση του ΕΣΠΑ. Διότι υπενθυμίζω ότι στο τέλος του 2014, επί δικής μας κυβερνήσεως, δηλαδή, ο ρυθμός απορρόφησης ήταν στο 85% και πήγαινε 5% το εξάμηνο. Άρα δεν υπήρχε θέμα να φτάσουμε στο ποσοστό απορρόφησης.

Τι έγινε, λοιπόν, όταν «σκουπίσατε» εσείς τα ταμειακά διαθέσιμα; Χρειάστηκε σαν έκτακτο μέτρο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μας δώσει την πρόκληση εκταμίευση 5% του ποσοστού. Δηλαδή, μας έδωσε 5,2 δισεκατομμύρια το τελευταίο τρίμηνο. Έτσι έγινε και έχουμε το 100% απορρόφησης, που δεν το έχουν οι άλλες χώρες, οι οποίες δεν χρηματοδοτούνται με 100% του προϋπολογισμού στο ΕΣΠΑ. Το αποτέλεσμα, λοιπόν, είναι το νούμερο 6,8 να βγαίνει όπως σας είπα, δηλαδή 12 δισεκατομμύρια μείον 5,2 δισεκατομμύρια.

Επειδή καλό είναι να κοιτάμε και το μέλλον, γιατί αυτό που μόλις σας είπα είναι ένα ψέμα, το οποίο λέτε διαχρονικά για το ποσοστό απορρόφησης, επειδή δεν είναι ολοκληρωμένο και δεν είναι σωστό, θέλω να μου αποσαφηνίσετε και κάτι άλλο. Έχουμε ακούσει από εσάς, από τον κ. Χαρίτση, εδώ και καιρό ότι θα πέσουν φέτος από το ΕΣΠΑ 8 δισεκατομμύρια στην ελληνική οικονομία. Ο Πρωθυπουργός προχθές που τον άκουσα στον ΣΕΤΕ είπε 9 με 12 δισεκατομμύρια. Μας είπε ότι τα 6,2 δισεκατομμύρια είναι από το ΕΣΠΑ. Και αυτά όλα μέσα στο δεύτερο εξάμηνο του 2016. Ο κ. Δραγασάκης μάς είπε για 9 δισεκατομμύρια.

Δεν τα βλέπω τα δισεκατομμύρια, κύριε Υπουργέ, πρέπει να σας ομολογήσω. Εγώ αυτό που βλέπω είναι μία προκήρυξη με τέσσερις δράσεις, που είναι από το ΕΠΑΝΕΚ, 370 εκατομμυρίων ευρώ, η οποία ακόμη τρέχει και δεν βλέπω καν να εκταμειώνονται προκαταβολές. Ακούω την κ. Τζάκρη, η οποία κάτι έχει εξαγγείλει γι' αργότερα, που είναι 170 εκατομμύρια ευρώ. Κάτι είπατε εσείς σε μία συνέντευξη Τύπου για κάποια έργα υποδομών, τα οποία απ' ό,τι κοίταξα στους πίνακες -για να μη νομίζετε ότι δεν παρακολουθούμε- είναι μεταφερόμενα έργα και έργα phasing. Δηλαδή, δεν είναι κάτι καινούργιο, αλλά δεν το εξαγγείλατε, λόγω της διαπραγμάτευσης. Εγώ δυσκολεύομαι να βρω πώς θα πέσουν στην πραγματική οικονομία από το ΕΣΠΑ 8 ή 9 ή 12 δισεκατομμύρια μέσα στους επόμενους έξι μήνες. Οπότε, για να μη βρισκόμαστε εδώ, μήπως να μας πείτε κάτι γι' αυτό;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου της κυρίας Βουλευτού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κυρία Ασημακοπούλου, έχετε και ως Κοινοβουλευτική Ομάδα επίκαιρη επερώτηση.

ΑΝΝΑ-ΜΙΣΣΕΛ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Δεν θέλατε να τοποθετηθείτε συγκεκριμένα για τον κόφητη πριν. Μήπως, όμως, θέλετε να πείτε μία κουβέντα για τα μεγάλα οδικά έργα, για τα οποία υπάρχουν αυτά τα δημοσιεύματα, ότι δηλαδή αυτή τη στιγμή κινδυνεύουν να πέσουν έξω και να ζητούν από τη χώρα μας 4 δισεκατομμύρια ευρώ; Γιατί και αυτό είναι ένα θέμα ΕΣΠΑ.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ (Υπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού): Κυρία Ασημακοπούλου, κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει το γεγονός ότι το 2015, μια δύσκολη οικονομική χρονιά και ενώ οι φωνές έλεγαν ότι δεν θα απορροφηθούν τα χρήματα για να κλείσει το παλιό ΕΣΠΑ, η Κυβέρνηση είχε μία μεγάλη επιτυχία. Απορρόφησε τους πόρους, έφτασε στο 100% και με τον τρόπο που είπατε, αλλά αυτό ήταν αίτημα της ελληνικής Κυβέρνησης τον Ιούλιο του 2015, όπως αίτημα της ελληνικής Κυβέρνησης σε συμφωνία -και ικανοποιήθηκε- ήταν η αύξηση των προκαταβολών για το επόμενο ΕΣΠΑ από το 7% στο 14%.

Άρα πετύχαμε δύο κατ' εξαίρεση θετικά μέτρα, αλλά η επιτυχία παραμένει και δεν τίθεται θέμα εν αμφιβολώ, διότι δημοσιοποιήθηκαν από την Κομισιόν τα στοιχεία απορροφητικότητας του προηγούμενου ΕΣΠΑ. Δεν είναι δικά μας στοιχεία, δεν είναι θέμα οποιασδήποτε λογιστικής, είναι απλά δεδομένα.

Υπενθυμίζω ότι σε όλη τη διάρκεια του 2015 η απορρόφηση του δεύτερου εξαμήνου και κυρίως το τελευταίο τρίμηνο του χρόνου πόρων, που έφτασαν τα 5,6 δισεκατομμύρια, όντως ήταν ένα πολύ μεγάλο επίτευγμα. Κανείς δεν πίστευε ότι θα γινόταν αυτό χωρίς παράταση του παλιού ΕΣΠΑ. Το πετύχαμε. Δεν ζητήσαμε παράταση, θεωρώντας ότι μπορεί να ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία. Επαναλαμβάνω ότι τα αποτελέσματα είναι απόλυτα δεδομένα, μιας και η Κομισιόν δημοσιοποίησε την απορροφητικότητα και την ολοκλήρωση που είχε στο προηγούμενο ΕΣΠΑ.

Τώρα, για την κατάσταση στο νέο ΕΣΠΑ. Όπως ξέρετε, φέτος το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, από κοινού με τους πόρους του ΕΣΠΑ, είναι αυξημένο σε σχέση με πέρυσι. Ανατρέψαμε την παλιά, την προηγούμενη κατάσταση, στην οποία κάθε χρόνο το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ήταν ένας προνομιακός χώρος περικοπών.

Εμείς, λοιπόν, έχουμε αυξήσει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων μαζί με τους πόρους του ΕΣΠΑ και έχουν εγγραφεί περίπου 6,7 δισεκατομμύρια για τη φετινή χρονιά. Πέρυσι υπενθυμίζω -το ξέχασα και ήθελα να το υπογραμμίσω- αυξήθηκε το

Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων στη διάρκεια του 2015 σε σχέση με τον προϋπολογισμό που υπήρχε κατά 250 εκατομμύρια, ακριβώς επειδή βελτιώθηκαν το 5% και άλλοι παράγοντες.

Φέτος έχουμε δεδομένο το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Είναι σε αυτό το επίπεδο και υπάρχει και όλο το φάσμα των επιπρόσθετων πόρων, που έρχονται από διάφορες πηγές, οι οποίες αυξάνουν αυτό το μέγεθος ακόμα περισσότερο.

Συνεπώς οι χρηματοδοτήσεις και οι προβλέψεις για το σύνολο των εργαλείων, αναπτυξιακών νόμων και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία, που έχουν ξεκινήσει ή ξεκινούν τώρα, διαμορφώνουν μια εικόνα αποτύπωσης, που φτάνει αυτά τα μεγέθη, τα οποία υπονοήσατε για φέτος, τα 9 δισεκατομμύρια.

Υπενθυμίζω ότι συνυπολογίζουμε τα χρήματα και τις ροές που έρχονται ή που γίνονται και από άλλους αναπτυξιακούς θεσμούς και τράπεζες, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η EBRD και άλλοι αναπτυξιακοί θεσμοί, που αυτή τη στιγμή έχουν δεσμεύσει προϋπολογισμούς με επενδυτικά χρήματα για την Ελλάδα.

Είμαστε αισιόδοξοι, λοιπόν, ότι με μεγέθη της τάξεως των 9-10 δισεκατομμυρίων, που έχουν αυτή την πηγή χρηματοδότησης -δεν αναφερόμαστε στην ιδιωτική χρηματοδότηση των ιδιωτικών τραπεζών ή άλλων πηγών- θα έχουμε ένα καλό αποτύπωμα, ένα καλό αποτέλεσμα για τη χρήση επενδυτικών πόρων το 2016.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Θα συζητηθεί τώρα η πέμπτη με αριθμό 798/18-4-2016 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Β' Αθηνών της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ κ. Ανδρέα Λοβέρδου, προς τον Υπουργό Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, σχετικά με τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια.

Ο κ. Λοβέρδος έχει τον λόγο για δύο λεπτά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ψηφίσαμε πριν από λίγους μήνες τον ν.4354/2015, όπου, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, οριζόταν από τον κ. Σταθάκη ποια μη εξυπηρετούμενα δάνεια προστατεύονται και ποια δεν προστατεύονται. Στα δάνεια που δεν προστατεύονται συγκαταλέγονταν τα μεγάλα δάνεια μεγάλων επιχειρήσεων, μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων και όσα ήταν συνδεδεμένα με κατοικία, αλλά όχι την πρώτη -από δεύτερη και κάτω. Ως προς αυτά υπήρχε απελευθέρωση.

Ως προς τα υπόλοιπα -δηλαδή καταναλωτικά, στεγαστικά πρώτης, επιχειρηματικά που είχαν δοθεί σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις- υπήρχε μια δέσμευση μέχρι 15 Φεβρουαρίου του 2016, ώστε μέχρι τότε η Κυβέρνηση να έχει δώσει λύση.

Έκτοτε ψηφίσαμε μια σειρά από αναβολές, η τελευταία την περασμένη Πέμπτη -κι εμείς την ψηφίσαμε, διότι ποτέ δεν μας δόθηκε η εξήγηση γιατί- και η τελευταία καταλαμβάνει τον χρόνο μέχρι 15 Ιουνίου. Άρα μέχρι 15 Ιουνίου -κι εμείς το στηρίξαμε αυτό- παράταση στην προστασία πάλι καταναλωτικών -και οι κάρτες μέσα εκεί-, στεγαστικών με εξασφάλιση πρώτης κατοικίας και δανείων σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Υπάρχουν από τότε μια σειρά ερωτήσεων δικών μας και αγωνίες, δημοσιογράφων, αλλά πρωτίστως κομμάτων και πολιτικών, που απευθύνονται στον κύριο Υπουργό για ενημέρωση πού βρίσκεται η διαπραγμάτευση και ποιο είναι το θέμα, πού πρέπει εμείς δηλαδή, ως άλλα κόμματα, να βάλουμε και πλάτη, πού πρέπει να είμαστε ήσυχοι ότι κάτι πάει καλά.

Ήταν περιφρονητική η στάση του Υπουργού. Δεν μπορούσε, διότι προφανώς έχει τα τρεξίματά του εντός και εκτός Ελλάδος, αλλά έχει μια σειρά Υφυπουργών. Διαμαρτυρόμασταν γι' αυτό. Γιατί δεν έστελνε έναν Υφυπουργό, μέλος της Κυβέρνησης -όχι του Υπουργικού Συμβουλίου-, μέλος της συλλογικής ηγεσίας ενός Υπουργείου;

Πρέπει να ξέρει ότι στις μέρες μας, όταν δεν μπορούσαμε ως Υπουργοί, οι Υφυπουργοί έπαιρναν τον φάκελο -είχαν, δεν είχαν σχετική αρμοδιότητα- και σέβονταν τη Βουλή. Κατ' εξαίρεση, αυστηρά εξαίρεση, θα υπήρχε ερώτηση επίκαιρη που δεν θα απαντάτο.

Φτάνουμε τώρα στις παραμονές -εάν είναι της λύσης του θέματος θα μας το πει ο Υπουργός- και δεν έχουμε ιδέα. Έχουμε, όμως, κύριε Υπουργέ, από άλλον Υπουργό, τον Υπουργό Οικονομικών, μια διευκρίνιση. Λέω ένα κομμάτι από την επιστολή και ένα κομμάτι από τα λόγια.

Είπε ότι όλα απελευθερώνονται –αυτή θα είναι η ρύθμιση εκτός από ορισμένα που αφορούν δάνεια συνδεδεμένα με εξασφάλιση, υποθήκη, προσημείωση πρώτης κατοικίας, αλλά που δεν ξεπερνούν τις 140.000 ευρώ μέχρι τέλος του 2017 και μετά και αυτά ελεύθερα.

Η ερώτηση είναι η εξής: Είναι αληθής και ακριβής αυτή η διευκρίνιση; Είναι η πρώτη και η βασική ερώτηση

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

Κλείνω με τη δεύτερη ερώτηση που είναι η εξής: Είναι αληθές ότι στη συζήτηση υπάρχουν σκέψεις από εσάς ή από την άλλη πλευρά που συμπεριλαμβάνει και τα εξυπηρετούμενα δάνεια; Εμείς, ως πούμε, στην τρέχουσα καθομιλουμένη της πολιτικής μιλάμε πια για «κόκκινοπράσινα». Αληθεύει ή δεν αληθεύει και ο διάλογος είναι παρελκυστικός και άσχετος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ολοκληρώστε, κύριε Λοβέρδο. Έχετε και τη δευτερολογία σας.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Και τέλος, η όποια ρύθμιση συμπεριλαμβάνεται στο σχέδιο νόμου του Σαββατοκύριακου; Ή δεν συμπεριλαμβάνεται και πάμε αργότερα; Γιατί η παράταση μέχρι 15 Ιουνίου βάζει στο μυαλό μας τη σκέψη ότι θα έρθει μετά.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ (Υπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού): Να ξεκινήσω από το τελευταίο. Όλα τα θέματα για τα κόκκινα δάνεια περιλαμβάνονται στο τρέχον νομοσχέδιο αυτή την εβδομάδα.

Όσον αφορά το δεύτερο θέμα, υπενθυμίζω ότι η διαπραγμάτευση ξεκινούσε από μια αφετηρία –από την πλευρά των θεσμών– για πλήρη απελευθέρωση και «πράσινων» και «κόκκινων» δανείων, όπως ισχύει στο σύνολο των ευρωπαϊκών χωρών, μιας και αυτή η αγορά, δηλαδή εξυπηρέτησης δανείων και από μη τραπεζικά ιδρύματα χωρίς περιορισμούς, είναι ο κανόνας στις ευρωπαϊκές χώρες.

Εμείς από την αρχή υπερασπιστήκαμε, με βάση τη συμφωνία του Δεκεμβρίου, το να υπάρχει ένα ισχυρό προστατευτικό πλαίσιο για την πρώτη κατοικία, το οποίο το πετύχαμε με την αλλαγή της νομοθεσίας για την πρώτη κατοικία και την προστασία του 25% με κρατική υποστήριξη και επιδότηση των πιο φτωχών νοικοκυριών και 35% των νοικοκυριών, που βρίσκονται στην ενδιάμεση ζώνη, στην οποία υπάρχει ισχυρός βαθμός προστασίας.

Κατά δεύτερο λόγο ελευθερώσαμε τα επιχειρηματικά δάνεια με βάση τη νομοθεσία του Δεκεμβρίου, όμως ταυτόχρονα διαμορφώσαμε ένα ρυθμιστικό πλαίσιο για το πώς αδειοδοτούνται οι επιχειρήσεις και υπό τι καθεστώς λειτουργούν, το οποίο διαμορφώνει ένα πλαίσιο ρυθμιστικό, που ικανοποιεί το κριτήριο του να είναι μια αγορά, η οποία θα λειτουργεί με πολύ ισχυρούς κανόνες υπό την Τράπεζα της Ελλάδος.

Τρίτον, υπάρχει η κλιμάκωση να υπάρξει ένας ισχυρός κώδικας δεοντολογίας των τραπεζών, ο οποίος θα περιλαμβάνει τις εύλογες δαπάνες διαβίωσης ενός νοικοκυριού και ο οποίος θα αποτελεί οδηγό για τις τράπεζες, για τον καθορισμό των δόσεων με βάση την πραγματική δυνατότητα αποπληρωμής που έχει ένα υπερχρεωμένο νοικοκυριό και μια σειρά από άλλα μέτρα, όπως είναι η ίδρυση Γενικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους και τριάντα κέντρα πληροφόρησης δανειοληπτών σε όλη την Ελλάδα, προκειμένου να στηρίξουμε τους δανειολήπτες στο νέο πλαίσιο, το οποίο διαμορφώνεται. Άρα έχουμε διαμορφώσει αυτά τα δεδομένα με βάση τη νομοθεσία του Δεκεμβρίου.

Επίσης, είχε τεθεί υπό συζήτηση για τον επόμενο κύκλο διαπραγματεύσεων αυτό που είπατε, τρεις κατηγορίες δανείων: τα στεγαστικά, των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και τα καταναλωτικά.

Αυτό το οποίο επιτεύχθηκε μετά από τις διαπραγματεύσεις –επαναλαμβάνω οι θέσεις των θεσμών από την άλλη μεριά μιλούσαν για την πλήρη απελευθέρωση σε όλες τις κατηγορίες δανείων– και βασικός επιδιωκόμενος στόχος μας ήταν να ανασταλεί για ένα χρονικό διάστημα μέχρι αρχές του 2018 η πώληση και «πράσινων» και «κόκκινων» δανείων, που συνδέονται με την πρώτη κατοικία, όχι μόνο τα στεγαστικά της πρώτης κατοικίας,

αλλά και το σύνολο των μικρομεσαίων επιχειρηματικών δανείων ή και καταναλωτικών δανείων, τα οποία συνδέονται με την πρώτη κατοικία.

Άρα στις τρεις κατηγορίες έχουμε: Πρώτον, τα στεγαστικά δάνεια, 140.000 ευρώ αντικειμενική αξία. Κανένα άλλο κριτήριο. Με αντικειμενική αξία ακινήτου 140.000 ευρώ καλύπτεται το 93% των δανειοληπτών στεγαστικών δανείων. Το επαναλαμβάνω, το 93%.

Δεύτερον, σύνδεση με την πρώτη κατοικία όλων των μικροεπιχειρηματικών, μικροεμπορικών, καταναλωτικών και άλλων δανείων, στα οποία έχει μπει η πρώτη κατοικία ως εγγύηση.

Αυτή είναι η βασική συμφωνία. Σας είπα ότι θα νομοθετηθεί αυτή την εβδομάδα. Ταυτόχρονα, θα υπάρξει συμπληρωματική νομοθεσία για τον τρόπο με τον οποίο θα λειτουργήσει αυτό το πλαίσιο.

Να υπενθυμίσω στο σημείο αυτό ότι ο τρόπος λειτουργίας αυτής της αγοράς εξαρτάται από το ρυθμιστικό πλαίσιο. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό. Εμείς προσεγγίζουμε, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις πιο ρυθμιζόμενες αγορές που υπάρχουν αυτή τη στιγμή σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ενσωματώνοντας καλύτερες πρακτικές που διασφαλίζουν ότι δεν θα υπάρξουν αρνητικά φαινόμενα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Λοβέρδο, έχετε τον λόγο. Παρακαλώ, κάνετε προσπάθεια να είστε μέσα στο πλαίσιο του χρόνου.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Άρα με την παρέμβαση-απάντηση του κυρίου Υπουργού, η Εθνική Αντιπροσωπεία πια γνωρίζει ότι το σχέδιο νόμου, που θα έρθει τις επόμενες ώρες, μέρες στη Βουλή και εν πάση περιπτώσει, αυτή την εβδομάδα θα ψηφιστεί, συμπεριλαμβάνει και τις ρυθμίσεις για τα «κόκκινα» και τα «πράσινα» δάνεια. Αυτό είναι το πρώτο.

Δεύτερον, ήδη ειπώθηκε από τον Υπουργό –το ανέφερα κι εγώ– και για τα «πράσινα» δάνεια. Συνεπώς η ασηκθείσα κριτική μέχρι στιγμής αληθεύει.

Τρίτον, ο Υπουργός επιβεβαίωσε ότι αυτά τα οποία έχουν μπει στο στόμα του κ. Τσακαλώτου –ή ο ίδιος έχει γράψει γι' αυτά–, σχετικά με το τι απελευθερώνεται από την 1^η Ιανουαρίου 2018 και τι προστατεύεται μέχρι τότε, δηλαδή μόνο ό,τι συνδέεται με εξασφάλιση, υποθήκη, προσημείωση πρώτης κατοικίας μέχρι 140.000 ευρώ, είναι μέσα στο πλαίσιο της συμφωνίας που η Κυβέρνηση έχει κάνει.

Συνεπώς από εδώ και πέρα, κύριε Υπουργέ, περιμένουμε το σχέδιο νόμου. Και περιμένουμε –πέραν της δικής μας σήμερα συζήτησης, που είναι ανιχνευτική από την πλευρά μας– και από εσάς και από την Αντιπολίτευση, τη Δημοκρατική Συμπαρατάξη και τα άλλα κόμματα, σκέψεις και προτάσεις και προφανώς κριτική. Διότι δεν ξεχνάμε –εσείς προφανώς πρώτος, αλλά μετά όλοι εμείς– ότι ανήκετε σε εκείνο το πολιτικό κόμμα, σύνθημα του οποίου ήταν «κανένα σπίτι στα χέρια τραπεζίτη» κ.ο.κ.. Και τι δεν είχατε πει τέσσερα χρόνια για το θέμα αυτό και τι είπατε –όχι εσείς προσωπικά, αλλά όλοι μαζί– προ των εκλογών του Σεπτεμβρίου και τι έλεγαν οι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ που έβγαιναν στα μέσα ενημέρωσης αλλά και στη Βουλή μέχρι και χτες.

Θέλω να κάνω δύο παρατηρήσεις-πρελούδιο σκέψεων που θα διατυπώσουμε, ασκώντας και τη σχετική μας μαχητική κριτική, όταν θα έρθει το σχέδιο νόμου στην επιτροπή και στην Ολομέλεια.

Πρώτον, όσον αφορά τα θέματα της ανάπτυξης, από την οποία περιμένουμε όλοι τις λύσεις –και αυτοί που θα χάσουν τις επιχειρήσεις τους και αυτοί που θα χάσουν τα σπίτια τους και το ένα και το άλλο–, όλος ο κόσμος ξέρει και έχει συνειδητοποιήσει ότι μάγοι δεν υπάρχουν πια, αλλά η ανάπτυξη λύνει προβλήματα. Ή δεν υπάρχει ανάπτυξη και δεν λύνονται τα προβλήματα.

Πείτε μου μια κυβέρνηση που είναι σε slow motion και στα αναπτυξιακά, σκέφτεται κάτι για το Πτωχευτικό; Θα το συνδυάσετε με μια αλλαγή στο Πτωχευτικό Δίκαιο της χώρας; Θα υπάρξει δεύτερη ευκαιρία για τον πτωχό; Δεκάδες χιλιάδες άνθρωποι είναι σε οικονομικό μαρασμό. Δεν μιλάω για τους δολίους πτωχεύοντες. Αυτούς τους αντιμετωπίζει ο κώδικας και η νομοθεσία και η ποινική. Μιλώ για τους άλλους. Θα υπάρξει παράλληλη ρύθ-

μιση για το Πτωχευτικό Δίκαιο, για την αλλαγή του και για την οικονομική πολιτική της δεύτερης ευκαιρίας στους ανθρώπους; Αυτό είναι το ένα.

Δεύτερον, σκέφτεστε να κάνετε Γενική Γραμματεία ή αναφερθήκατε σε κάποια που υπάρχει και δεν κατάλαβα; Θα κάνετε καινούρια Γενική Γραμματεία για αυτά τα θέματα; Πάλι κράτος για να μας λύσει προβλήματα; Αποδείχθηκε ότι με το κράτος δεν λύνεις προβλήματα. Άλλο είναι να μετασχηματίσεις ένα κομμάτι του ή να του δώσεις μία αρμοδιότητα. Θα κάνετε καινούριο κράτος; Έτσι είπατε ή εγώ έχω καταλάβει λάθος;

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

Τρίτο και τελευταίο -κι έκλεισα, κύριε Πρόεδρε- θέλω να μάθω, κύριε Υπουργέ -και νομίζω ότι αυτό πρέπει να είναι και μια σωστή μέθοδος πολιτικής εργασίας κυβερνητικής, αλλά και κοινοβουλευτικής- βάσει της ρυθμίσεως που εισηγηθήκατε στη Βουλή και ψηφίσατε οι Βουλευτές της Πλειοψηφίας για τα δάνεια των μεγάλων επιχειρήσεων και των ομίλων, καθώς και για τα δάνεια τα συνδεδεμένα με κατοικία, αλλά όχι την πρωτεύουσα, αν υπάρχει εφαρμογή. Σε τι επίπεδο έχει υπάρξει εφαρμογή; Υπήρξε ενδιάμεσος γι' αυτή την πλευρά της επιχειρηματικής αγοράς; Υπάρχει πρακτική, ώστε να την αξιολογήσουμε ως θετική ή αρνητική, εν τω μεταξύ;

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ (Υπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού): Λοιπόν, να γίνω σαφής. Νομίζω ότι αυτό για το οποίο είχε δεσμευτεί η Κυβέρνηση το πέτυχε, όσον αφορά την πρώτη κατοικία. Αυτή ήταν η δέσμευσή μας. Δεν θέλουμε να υπάρξει κανένα φαινόμενο σαν αυτά που υπονοείτε. Και το ρυθμιστικό πλαίσιο ψηφίστηκε τον Δεκέμβριο με προστασία της πρώτης κατοικίας κατά 60% και η αναστολή για στεγαστικά δάνεια και όλα τα συνδεδεμένα, επαναλαμβάνω, σε επίπεδο 93% διασφαλίζουν ότι κανένα σπίτι ελληνικού νοικοκυριού δεν θα βρεθεί στην κατάσταση αυτή που υπονοήσατε εκποίησης, πλειστηριασμού ή οτιδήποτε άλλο. Αυτός ακριβώς ήταν ο στόχος της Κυβέρνησης και αυτόν τον στόχο επιδίωξαμε και πετύχαμε και σε αυτή τη διαπραγμάτευση.

Τώρα, για το δεύτερο θέμα, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει και το τι θα συμβεί με τα επιχειρηματικά δάνεια, τα μικροεπιχειρηματικά, τα μεσαία και τα μεγάλα, κυρίως για τις επιχειρήσεις εκείνες οι οποίες έχουν πολλαπλά χρέη προς τις τράπεζες, προς το δημόσιο και προς τους ασφαλιστικούς οργανισμούς.

Ο νόμος δένδια ήταν το πρώτο νομοθέτημα, το οποίο είχε φτιαχτεί που απέβλεπε σε αυτή τη μεγάλη κατηγορία επιχειρήσεων. Τώρα εισάγεται στο παρόν νομοσχέδιο ένα ρυθμιστικό πλαίσιο για το πώς το σύνολο των επιχειρήσεων ανεξαρτήτως μεγέθους που έχει πολλαπλά χρέη προς αυτές τις τρεις κατηγορίες, πώς εισάγεται ένας θεσμός κι ένας μηχανισμός και μια διαδικασία ταυτόχρονης ρύθμισης αυτών των χρεών, επαναλαμβάνω και για μικρές και για μεσαίες και για μεγάλες επιχειρήσεις, προφανώς για τις βιώσιμες, γι' αυτές οι οποίες έχουν ισχυρή δυνατότητα βιωσιμότητας και των οποίων η ρύθμιση αυτή από κοινού θα διευκολύνει το σύνολο των επιχειρήσεων αυτών να προχωρήσουν στην επόμενη μέρα.

Το λέω αυτό γιατί προηγουμένως έγινε η συζήτηση για τα γεωκότερα αναπτυξιακά, αλλά -όπως ξέρετε- αυτό αποτελεί ένα κατ' εξοχήν πεδίο, το οποίο μπορεί να απομπλέξει ένα σύστημα το οποίο σήμερα, όπως είναι, είναι μπλοκαρισμένο πλήρως. Τα κόκκινα δάνεια στις τράπεζες είναι υπερβολικά μεγάλο ποσοστό. Αυτό πρέπει να απομειωθεί γρήγορα. Πρέπει να υπάρξει μηχανισμός που να διευκολύνει το σύνολο των βιώσιμων επιχειρήσεων να κάνουν εκείνες τις ρυθμίσεις που θα τους επιτρέψουν να έχουν μια ισχυρή εξέλιξη, μια ισχυρή ανάπτυξη τα επόμενα χρόνια.

Άρα μέρος υπάρχει και στο παρόν νομοσχέδιο και θα μας δοθεί η ευκαιρία να συζητήσουμε επί μακρόν αυτές τις λεπτομέρειες.

Θα κλείσω λέγοντας ότι το θέμα των επιχειρηματικών δανείων και των επιχειρήσεων περιλαμβάνει και τη δυνατότητα που δίνε-

ται και στο τραπεζικό σύστημα το ίδιο με τη νομοθεσία αυτή, προκειμένου να επιταχύνει το ίδιο χωρίς να μεταφέρει δάνεια, επιχειρηματικά ή άλλα, προς τρίτους, χωρίς να χρειάζεται κατ' ανάγκη να τα δώσει σε εταιρείες εξυπηρέτησης διαχείρισης των δανείων, όχι τους τίτλους -κι αυτή είναι η τρίτη δομή που φέρνει- να αναδιαρθρώνει το ίδιο τα δάνειά του, τα δάνεια των επιχειρήσεων και των καταναλωτών.

Μέχρι τώρα οι τράπεζες είχαν τεράστιους περιορισμούς στη δυνατότητά τους να αναδιαρθρώνουν αυτά τα δάνεια. Τώρα διαμορφώνεται ένα σύστημα και φορολογικό και θεσμικό, το οποίο πλέον επιτρέπει στις τράπεζες να έχουν μεγαλύτερη ευελιξία κινήσεων, να μπορούν να προχωρούν στις αναδιαρθρώσεις με μεγαλύτερους βαθμούς ελευθερίας και με καλύτερο αποτέλεσμα και προς όφελος όλων των πλευρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι δεν συζητούνται λόγω κωλύματος των αρμοδίων Υπουργών και θα επαναπροσδιοριστούν για συζήτηση σε επόμενη συνεδρίαση οι παρακάτω ερωτήσεις:

Η πρώτη με αριθμό 851/10-5-2016 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου της Βουλευτού Β' Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας κ. Αικατερίνης Παπακώστα - Σιδηροπούλου προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την αλλαγή στάσης της ελληνικής Κυβέρνησης προς το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ).

Η δεύτερη με αριθμό 855/10-5-2016 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Β' Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αθανάσιου Βαρδαλή προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων («ΕΛΒΟ Α.Β.Ε.»).

Επίσης, λόγω κωλύματος του Υφυπουργού Εξωτερικών κ. Αμανατίδη δεν συζητείται η πρώτη με αριθμό 852/10-5-2016 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Χαλκιδικής της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Βαγιωνά προς τον Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με τους άταφους πεσόντες του έπους του '40 και η σημερινή ανήθικη απαίτηση του αλβανικού Υπουργείου Εξωτερικών.

Επίσης, λόγω απουσίας του αρμόδιου Υπουργού στο εξωτερικό δεν συζητείται η τρίτη με αριθμό 854/10-5-2016 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Ζ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λαρίσης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την καταβολή αποζημιώσεων στους δενδροκαλλιεργητές του Νομού Λάρισας για την παραγωγή τους που καταστράφηκε από πρόσφατο παγετό.

Τέλος, δεν συζητείται λόγω κωλύματος του Βουλευτή η έκτη με αριθμό 841/9-5-2016 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Λαρίσης των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Βασιλείου Κόκκαλη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, σχετικά με την καθυστέρηση της έκδοσης κοινής υπουργικής απόφασης, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 11 του άρθρου 42 του ν. 4280/2014 (ΦΕΚ 159Α), με συνέπεια την πρόκληση σοβαρών προβλημάτων στους αγρότες που έχουν τη χρήση των καστανοτεμαχίων ή σε όσους επιθυμούν να ασκήσουν το σχετικό δικαίωμα.

Τώρα θα συζητηθεί η έβδομη με αριθμό 848/10-5-2016 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου της Βουλευτού Χαλκιδικής του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αικατερίνης Ιγγλέζη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, σχετικά με την προετοιμασία για την αντιμετώπιση των κινδύνων από τις δασικές πυρκαγιές.

Κυρία Ιγγλέζη, έχετε τον λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΙΓΓΛΕΖΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, η αντιπυρική περίοδος έχει ξεκινήσει από την 1^η Μαΐου και ο κρατικός μηχανισμός φαντάζομαι ότι θα πρέπει να έχει πλέον ολοκληρώσει τις προβλεπόμενες διαδικασίες για την προστασία από ενδεχόμενες δασικές πυρκαγιές.

Είναι σαφές ότι στην πρόληψη και καταστολή των δασικών πυρκαγιών δεν εμπλέκεται μόνο το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, καθώς υπάρχουν και άλλα Υπουργεία που εμπλέκονται, αλλά είναι δική του η ευθύνη για τη χάραξη και τον σχεδιασμό της δασικής πολιτικής.

Είναι πάγια τοποθέτηση όχι μόνο δική μου αλλά και του ΣΥ-ΡΙΖΑ ότι η πρόληψη είναι το σπουδαιότερο μέτρο για να αποφευχθούν οι δασικές πυρκαγιές. Είναι σημαντικότερο να εξαλείψουμε τους κινδύνους, που τις προκαλούν, παρά να προσπαθούμε να τις καταστείλουμε όταν ξεσπάσουν.

Για τον λόγο αυτό είναι σημαντική η έγκυρη αλλά και η έγκαιρη λήψη μέτρων για την προστασία των δασών. Ειδικότερα αναφέρομαι στην έκδοση οδηγιών και τεχνικών προδιαγραφών έργων και εργασιών αντιπυρικής προστασίας, δασών και δασικών εκτάσεων αλλά και στην εξασφάλιση χρηματοδότησης έργων και δράσεων, που κρίνονται άμεσης προτεραιότητας για την αντιπυρική προστασία.

Ακόμα, η εκπόνηση προγραμμάτων προστασίας από τον κίνδυνο των πυρκαγιών, η μέριμνα για χρηματοδότηση της συντήρησης και του καθαρισμού του δασικού οδικού δικτύου και των αντιπυρικών ζωνών σε περιοχές που προσδιορίζονται ως υψηλού κινδύνου, η εκπόνηση έργων δασικής οδοποιίας για λόγους διαχείρισης δασικών οικοσυστημάτων, είναι πολύ σημαντικά για την πρόληψη των δασικών πυρκαγιών.

Γνωρίζετε και εσείς πολύ καλά ότι η κλιματική αλλαγή αλλά και η εισχώρηση εύφλεκτων δασικών ειδών στα ορεινά δάση έχει αντίκτυπο στην εξέλιξη των δασικών στη χώρα μας. Διευρύνονται οι επικίνδυνες προς ανάφλεξη εκτάσεις και αυξάνονται οι περίοδοι διάρκειας των πυρκαγιών λόγω των παρατεταμένων περιόδων ξηρασίας.

Η αντιμετώπιση, λοιπόν, των δασικών πυρκαγιών κάτω από αυτές τις συνθήκες καθίσταται πολύ δύσκολη και γι' αυτό κρίνεται σκόπιμο να επενδύσουμε περισσότερο στην πρόληψη παρά στην καταστολή για καλύτερα αποτελέσματα με ελάχιστο συγκριτικά κόστος.

Ερωτάται, λοιπόν, ο αρμόδιος Υπουργός:

Ποια είναι η κατανομή των πόρων πρόληψης των δασικών πυρκαγιών κατά την τρέχουσα αντιπυρική περίοδο;

Ποιος είναι ο σχεδιασμός και η προετοιμασία για την πρόληψη των δασικών πυρκαγιών στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης διαχείρισης και προστασίας των δασικών οικοσυστημάτων;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Τσιρώνη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΡΩΝΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Βουλευτά, συμμερίζομαι την ανησυχία και την επικαιρότητα της ερώτησης. Όπως όλοι γνωρίζουμε, τα τελευταία χρόνια διανύσαμε χρονιές ξηρές και μάλιστα χρονιές που την άνοιξη είχαμε βροχοπτώσεις και, δυστυχώς, και φέτος. Είναι, ό,τι χειρότερο, διότι από τη μια μεριά η ξηρασία επιτείνει τον κίνδυνο στα μεγάλα φυτά, όπως είναι τα δέντρα και από την άλλη μεριά οι εαρινές βροχοπτώσεις αυξάνουν την καύσιμη ύλη, με τα μονοετή φυτά, τις πόες, οι οποίες ξέρετε ότι γίνονται «πυριτιδαποθήκες» όταν ξεραθούν κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού.

Πέρσι, για δεύτερη συνεχή χρονιά, δώσαμε πολύ έγκαιρα τις πιστώσεις. Αυτό φάνηκε κατά την περσινή αντιπυρική περίοδο, με εξαίρεση δύο πυρκαγιές, τη μία στον Υμηττό και την άλλη στη Νεάπολη, για την οποία οφείλω να πω ότι την ώρα που ξέσπασε, στις 3.00' το πρωί, από κολόνα της ΔΕΗ, σε μια δύσβατη περιοχή, ήταν ακατόρθωτο να επέμβουν αεροπλάνα ούτε πολύ περισσότερο επίγειες δυνάμεις. Όταν ξεκίνησε η κατάσβεση, ήταν πραγματικά ανθρωπίνως αδύνατον. Ήταν τόσο δύσκολες οι καιρικές συνθήκες -χάσαμε και ένα αεροπλάνο, όπως ξέρετε, ευτυχώς χωρίς θάνατο-, που η πυρκαγιά είχε πάρει πολύ μεγάλες διαστάσεις πριν ακόμα ανατείλει ο ήλιος.

Παρά αυτές τις δύο εξαιρέσεις, νομίζω ότι η χρονιά πήγε πολύ καλύτερα από τις προηγούμενες, ακριβώς γιατί είχαμε πολύ έγκαιρο συντονισμό και πολύ έγκαιρα τις χρηματοδοτήσεις.

Φέτος -για να γίνω συγκεκριμένος- έχουμε 1.854.000 ευρώ από το Πράσινο Ταμείο, περιμένουμε να υπογραφεί 1.865.000 ευρώ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, έχουμε τη μερίδα του λέοντος -πάντα έτσι είναι- τα 16.890.000 ευρώ από το Υπουργείο Εσωτερικών στους τετρακόσιους δεκαοκτώ δήμους και φυσικά αναμένουμε τα 4.500.000 ευρώ, τα οποία θα υπογραφούν άμεσα για τις υπερυψώσεις.

Πέρα από αυτά, πρέπει να ρίξουμε το βάρος ακριβώς σε αυτό

που είπατε, στον καλύτερο συντονισμό. Ήδη έχουν γίνει συσκέψεις για τον καλύτερο συντονισμό. Να αναφέρω ότι έχουν γίνει αρκετές παρατηρήσεις. Για παράδειγμα, περιμένουμε την αγορά -ελπίζω να προλάβουμε τη φετινή περίοδο- για τα είκοσι διπλοκάμπινα ημιφορτηγά, τα οποία θα μπορούν να φέρουν πίσω εν ανάγκη και δεξαμενή, με τα οποία θα εφοδιαστούν βεβαίως οι υπηρεσίες.

Πολύ περισσότερο έχουμε μεγάλη συζήτηση ακόμα και για το θεσμικό πλαίσιο.

Να φέρω ένα απλό παράδειγμα: Πέρσι διαπιστώσαμε ότι υπάρχει τεράστια έλλειψη στελεχικού δυναμικού, που να μπορεί να οδηγήσει τα οχήματα έργου, επειδή έχουν αποψιλωθεί οι υπηρεσίες.

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

Σε ένα λεπτό, ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Λέμε, λοιπόν, φέτος οι εθελοντές ή οι επαγγελματίες, που δεν ανήκουν στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, να αδειοδοτούνται για να οδηγούν και να χειρίζονται αυτά τα οχήματα, ώστε να έχουμε πολλαπλάσιο ανθρώπινο δυναμικό. Έχουμε, δηλαδή, επαγγελματίες οδηγούς - χειριστές, που όμως δεν ανήκουν στο δημόσιο και δεν είναι ασφαλισμένοι να οδηγούν τα οχήματα του δημοσίου. Τέτοιες αγκυλώσεις πρέπει να τις λύσουμε.

Επίσης, για πρώτη φορά θα χρησιμοποιήσουμε την τηλεματική. Θα έχουμε εποπτεία τουλάχιστον σε κάποιες περιοχές από δορυφόρους, αλλά και από κάμερες ευρείας τεχνολογίας, όπως επίσης θα έχουμε και κάποια drones, ώστε να μπορέσουμε να έχουμε κατά το δυνατόν την πρόληψη.

Ξέρω ότι αυτή τη στιγμή η δημόσια μηχανή λόγω του μνημονίου και της τεράστιας αποψίλωσης είναι δραματικά υποστελεχωμένη, αλλά με αυτές τις ελάχιστες δυνάμεις πέρσι καταφέραμε το καλύτερο και νομίζω και φέτος θα τα καταφέρουμε καλά, γιατί είμαστε όλοι πεπεισμένοι ότι με τον καλύτερο συντονισμό πολλαπλασιάζουμε τα αποτελέσματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κυρία Ιγγλέζη, έχετε τον λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΙΓΓΛΕΖΗ: Κύριε Υπουργέ, ευχαριστώ πολύ για την απάντησή σας, αλλά και για τις πληροφορίες που μας δώσατε.

Είναι πολύ σημαντικό ο κρατικός μηχανισμός να μεριμνά έγκαιρα για την προστασία του φυσικού πλούτου της χώρας. Δυστυχώς, άκουσα ότι «περιμένουμε και περιμένουμε». Να φροντίσουμε να μην περιμένουμε άλλο. Έχουμε μπει στην αντιπυρική περίοδο. Θα πρέπει τα χρήματα -δεν εξαρτάται μόνο από εσάς αλλά και από το Υπουργείο Οικονομικών- πολύ γρήγορα να δοθούν εκεί που πρέπει να δοθούν για να ξεκινήσει η προστασία των δασών της χώρας.

Επίσης, είναι πολύ σημαντικό να στελεχωθούν οι υπηρεσίες. Δεν μπορούμε να βασιζόμαστε για τόσο σοβαρά θέματα σε εθελοντές.

Επίσης, εξίσου σημαντική είναι η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τον σκοπό αυτό. Άκουσα για drones και αυτό πραγματικά είναι πάρα πολύ σημαντικό. Γνωρίζω όμως και από προσωπική εμπειρία, ως δασολόγος, ότι τα φαινόμενα υπογραφής συμβάσεων για τα έργα αντιπυρικής προστασίας στο τέλος Αυγούστου και τον Σεπτέμβριο δεν εξαλείφονται εύκολα και παρατηρούνται μέχρι και σήμερα.

Η επιτήρηση της υπαίθρου και η επίβλεψη του χώρου είναι σημαντικό να χρηματοδοτούνται, αλλά θεωρώ ότι η αειφορική διαχείριση των δασών μας είναι το καλύτερο μέτρο πρόληψης. Η δασοπονία πολλαπλών σκοπών, η διατήρηση του δάσους ως φυσικού οικοσυστήματος και η ικανότητα παραγωγής και προσφοράς πολλαπλών αγαθών και υπηρεσιών προς τον άνθρωπο, συντηρεί τον πολυδιάστατο χαρακτήρα και τη βιοποικιλότητα του δάσους και συμβάλλει αποδοτικότερα στην κοινωνική ευημερία και ανάπτυξη.

Η βασική απειλή υποβάθμισης και καταστροφής των δασών είναι κυρίως η αποσπασματική και απρογραμματιστή παρέμβαση στα δασικά οικοσυστήματα. Για τον λόγο αυτό χρειάζεται από την πλευρά της πολιτείας σαφής και συγκροτημένη δασική πολιτική. Και αυτή η πολιτική σαφώς θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται

σε μια επαρκώς και διεπιστημονικά στελεχωμένη Δασική Υπηρεσία, μια υπηρεσία που θα μπορεί να ανταποκριθεί στην αειφορική διαχείριση των δασών, αλλά και να λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα και να εκπονεί τις δράσεις που θα αναπτύσσονται και θα προστατεύουν τα δασικά οικοσυστήματα.

Ακόμα, ζητούμενο είναι η θεσμοθετημένη συνεργασία των Δασικών Υπηρεσιών και της Πυροσβεστικής, ώστε να μπορεί να γίνει καλύτερη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού και να αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά οι δασικές πυρκαγιές, με βάση τα κριτήρια που θέτει η δασοπονία.

Η συνεργασία δασικών υπηρεσιών και της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι κρίσιμη για την ύπαρξη σωστής πρόληψης αλλά και καταστολής των δασικών πυρκαγιών. Η έγκαιρη εξασφάλιση από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας της χρηματοδότησης για τα έργα δασοπροστασίας, που εκτελούνται από τους ΟΤΑ, είναι σημαντική, αλλά και η έγκαιρη εφαρμογή των μέτρων αυτών από τους ΟΤΑ και η διάθεση του συνόλου των κονδυλίων αυτών για τον σκοπό της προστασίας από τις δασικές πυρκαγιές είναι καθοριστικής σημασίας.

Ο συντονισμός όλων αυτών των υπηρεσιών, όλων αυτών των διαφορετικών Υπουργείων, είναι το ζητούμενο. Μήπως αυτό προβληματίζει το Υπουργείο σας αναφορικά με το μοντέλο διοίκησης των δασικών υπηρεσιών αλλά και το μοντέλο πρόληψης και καταστολής των δασικών πυρκαγιών που εφαρμόζεται σήμερα;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Τέλος, θα αναφερθώ σ' ένα θέμα για το οποίο δεν έχω κουραστεί να μιλάω συνέχεια, αλλά δεν παρατηρείται και καμμία πρόοδος. Αυτό είναι η σύνταξη και εφαρμογή ολοκληρωμένων διαχειριστικών σχεδίων για το σύνολο των δασικών συμπλεγμάτων της χώρας, οι γνωστές διαχειριστικές μελέτες.

Σήμερα δεν υπάρχουν σχέδια διαχείρισης για το 80% των δασικών συμπλεγμάτων των ελληνικών δασών. Τα αποτελέσματα αυτής της κατάστασης, εκτός από τη στέρξη της οικονομίας από σημαντικούς πόρους και τη σημαντική υποβάθμιση του περιβάλλοντος, είναι και η αδυναμία προστασίας των μη διαχειριζόμενων δασών.

Η πιο αποτελεσματική προστασία, κύριε Υπουργέ, από πυρκαγιές είναι η ορθή, επιστημονική και ολοκληρωμένη διαχείριση του δασικού οικοσυστήματος.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Τον λόγο έχει ο κ. Τσιρώνης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΡΩΝΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα συμφωνήσω μαζί σας και ξέρετε ότι έχουμε ξεκινήσει και θεσμικές αλλαγές, όπως ο νέος νόμος για τους δασικούς συνεταιρισμούς, αλλά και στο καινούργιο ΕΣΠΑ, έχουμε εντάξει τέτοιες διαχειριστικές μελέτες, για να μπορέσουμε επιτέλους να απαλλαγούμε από τα τρέχονα πίσω από τα γεγονότα. Άρα νομίζω ότι εκεί δεν υπάρχει κάποια διαφωνία. Η βούληση της Κυβέρνησης είναι να κινηθούμε ακριβώς σ' αυτή την κατεύθυνση.

Δεν θέλω να παραλείψω να δώσω συγχαρητήρια –δράττομαι της ευκαιρίας της ερώτησης– στις πυροσβεστικές δυνάμεις πέρσι, οι οποίες είχαν μια καλή συνεργασία με τις δασικές υπηρεσίες. Φέτος σε σύσκεψη είχαμε ακριβώς αυτό το αντικείμενο, τη βελτιστοποίηση και τη συμμετοχή των δασικών υπηρεσιών σε όλες τις φάσεις, και στην πρόληψη και στην εξεύρεση των ημερών κινδύνου, αλλά φυσικά και την ώρα της κατάσβεσης. Άρα πιστεύω ότι φέτος θα έχουμε τον βέλτιστο συντονισμό.

Θέλω να επισημάνω όμως κάτι, γιατί προηγουμένως είπατε για τα «αναμένουμε». Πράγματι, τα περισσότερα κονδύλια, από αυτά που σας ανέφερα, είναι ήδη εκταμιευμένα και είναι έτοιμα να αξιοποιηθούν. Είπαμε ότι είχαμε την πλέον έγκαιρη χρονιά πέρσι και φέτος θα είναι ακόμα πιο έγκαιρη ως προς την αξιοποίησή.

Να θυμίσω όμως ότι το οικονομικό πλαίσιο της Ελλάδας επιβάλλει μονοετείς συμβάσεις, που είναι ο απόλυτος παραλογισμός. Όσο γρήγορα και αν θέλουμε να κάνουμε έναν διαγωνισμό και μια επένδυση, όταν ξεκινάμε να εξειδικεύουμε τον Γενάρη -

και δεν έχουμε αυτό που είναι αυτονόητο και που ισχύει για τα συγχρηματοδοτούμενα, δηλαδή τριετείς και πενταετείς συμβάσεις- φτάνουμε αναγκαστικά να κάνουμε τους διαγωνισμούς τον Μάη και να μπει τελικά ο ανάδοχος τον Αύγουστο για μια συντήρηση δασικού δρόμου. Το γνωρίζετε και το γνωρίζω.

Θα ήταν παράνομο να γίνει πιο νωρίς. Δεν προλαβαίνει να γίνει με βάση το διοικητικό δίκαιο. Η μόνη λύση είναι οι πολυετείς συμβάσεις. Στην Ελλάδα δεν έχουμε πολυετείς συμβάσεις. Είναι ένα αίτημα το οποίο έχω θέσει στο ΚΥΣΟΙΠ για να συζητηθεί, ώστε επιτέλους οι συμβάσεις σε έργα που ούτως ή άλλως ανανεώνονται κάθε χρόνο, όπως έργα πυρόσβεσης και συντήρησης δασικών δρόμων, να είναι πολυετείς.

Ένα ζήτημα, που θέσατε και με το οποίο πραγματικά συμφωνώ απόλυτα, είναι η αξιοποίηση της βιομάζας. Να μπου, επιτέλους, μέσα οι συνεταιρισμοί να χρησιμοποιήσουν τη βιομάζα, ώστε να αξιοποιηθεί και να ζωντανέψει το δάσος.

Επιμένω βέβαια -κι εδώ, χωρίς να αμφισβητώ αυτό που είπατε, συμφωνώ μαζί σας ότι ο κορμός είναι οι δασικοί- ότι ο εθελοντισμός δίνει κι αυτός πολύτιμο έργο και πρέπει να επεκταθεί ο εθελοντισμός στην Ελλάδα. Στον υπόλοιπο κόσμο ο εθελοντισμός είναι ένας σημαντικός πυλώνας και δεν είναι ένας πυλώνας ηθιολογικός. Υπάρχουν χώρες, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, όπου υπάρχουν ολόκληρες πυροσβεστικές που συντηρούνται από εθελοντές και όχι μονάχα ένα πάρεργο. Αυτό δεν σημαίνει, βέβαια, ότι οι επιστήμονες και αυτοί που θα αναλάβουν τον κορμό του έργου και ιδιαίτερα την πρόληψη, δεν είναι οι δασικοί, οι δασοφύλακες, οι δασοπόνοι και οι δασολόγοι.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Επομένως νομίζω ότι ξεκίνησαμε καλύτερα πέρσι και φέτος εκτιμώ ότι θα πάμε ακόμη καλύτερα, τουλάχιστον στην πρόληψη. Όσον αφορά, όμως, αυτά που αναφέρατε στη δευτερομιλία σας σχετικά με τις πραγματικά μεγάλες θεσμικές αλλαγές, νομίζω ότι θα δούμε τα αποτελέσματά τους τα επόμενα χρόνια, καθώς είναι αδύνατον να πραγματοποιηθούν μέσα σε λίγους μήνες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Εμείς ευχαριστούμε.

Περνάμε στη συζήτηση της δεύτερης με αριθμό 853/10-5-2016 επίκαιρης ερώτησης πρώτου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου της Δημοκρατικής Συμπαρατάξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ κ. Βασιλείου Κεγκερογλου προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με τη δημοπράτηση του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι Κρήτης.

Κύριε Κεγκερογλου, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Όπως είπατε, κύριε Πρόεδρε, η επίκαιρη ερώτηση αφορά το θέμα του διεθνούς αεροδρομίου στο Καστέλι Ηρακλείου Κρήτης, το οποίο ως πρόταση και ιδέα ξεκίνησε το 2003 και κάποια χρόνια μετά ωρίμασε και σε τεχνικό επίπεδο.

Από το 2010, που νομίζω ότι έγινε η πρώτη απόπειρα δημοπράτησης, μέχρι το 2014, υπήρξαν τροποποιήσεις στην τεχνική προμελέτη, ούτως ώστε να προσαρμοστεί στην πραγματικότητα σχετικά με το ενδιαφέρον των κατασκευαστών αλλά και γενικότερα των ανθρώπων, που θα έπαιρναν μέρος στις δημοπρασίες, σύμφωνα με τις λεγόμενες «παρατηρήσεις».

Και, βεβαίως, προβλέπεται και με την τελευταία αναβολή της 6^{ης} Μαΐου –πέντε νομίζω ότι έχουν γίνει στη διάρκεια της δικής σας θητείας, κύριε Υπουργέ- η δυνατότητα συμπλήρωσης, τροποποίησης και ενσωμάτωσης παρατηρήσεων και άλλων στοιχείων, που θα έκαναν τη δημοπράτηση θελκτικότερη ως προς το τεχνικό αντικείμενο. Διότι τα οικονομικά στοιχεία είναι δεδομένα και εξαρτώνται βέβαια και από την προσφορά της κάθε εταιρείας ή κοινοπραξίας.

Η ερώτηση έχει σκοπό να δούμε εάν στις 27 του μήνα, που έχετε μεταθέσει την ημερομηνία δημοπράτησης, υπάρχει η εκτίμηση από πλευράς Υπουργείου ή και η βεβαιότητα –αυτό θα ήταν καλύτερο– ότι θα υπάρξει ενδιαφέρον και ότι θα έχουν λυθεί τα τεχνικά προβλήματα, τα οποία παρατηρήθηκαν το προηγούμενο διάστημα, ούτως ώστε να δούμε να λύνονται μια σειρά από θέματα.

Κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε –σας έχει ενημερώσει και ο δήμος της περιοχής μας εκεί- ο κόσμος νιώθει όμηρος, όπως βέβαια και όλοι οι φορείς, λόγω του ότι θα πρέπει να υπάρξει ένα τελικό αποτέλεσμα σε αυτή την προσπάθεια, για να δουν πού επενδύουν, πού δεν επενδύουν, με τι ασχολούνται και με τι δεν ασχολούνται οι άνθρωποι. Αυτό είναι το ένα θέμα.

Το δεύτερο θέμα είναι ότι έχει ήδη επηρεάσει -νομίζω ότι φέτος ξεπεράστηκαν κάποια από τα προβλήματα, αλλά συνεχίζουν να υπάρχουν- τη δραστηριότητα του νυν αεροδρομίου «ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ», το οποίο σηκώνει ένα μεγάλο φορτίο και δεν πρέπει να υπάρχει παραμέλησή του.

Το τρίτο θέμα είναι ότι ήδη έχουν ξεκινήσει κάποιοι από το Ηράκλειο και λένε: «Μήπως θα πρέπει να επισκεφθούμε τον Υπουργό, τους Υπουργούς γενικότερα και τον κύριο Πρωθυπουργό και να τους θέσουμε το θέμα της μη διενέργειας δημοπρασίας, για να μη δημιουργηθεί το νέο διεθνές αεροδρόμιο, αλλά να αναβαθμιστεί το νυν;».

Υπάρχουν κάποιοι που ξεκίνησαν ήδη από τον Δήμο Ηρακλείου και θα πρέπει να σας έχουν ήδη ενοχλήσει.

Αυτά είναι τα θέματα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε συνάδελφε, κατ' αρχάς ευχαριστώ για την επίκαιρη ερώτηση. Είναι και εύλογη, οπότε με την ευκαιρία θα ήθελα να σας κάνω μια γενικότερη ενημέρωση.

Όταν πήγα στο Υπουργείο, βρήκαμε αυτό το έργο με συγκεκριμένα κωλύματα -αν θέλετε και καθυστερήσεις- και με έναν συγκεκριμένο τρόπο δημοπράτησης, των συμπτωμάτων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, τον οποίο θέλαμε να αλλάξουμε. Θα γίνω πιο συγκεκριμένος στη συνέχεια, όσον αφορά το γιατί θέλαμε να τον αλλάξουμε. Θέλαμε να τον αλλάξουμε γιατί δεν υπήρχε η σύνδεση του έργου με την τοπική κοινωνία, όπως την αντιλαμβανόμαστε εμείς.

Το πρώτο, λοιπόν, που κάναμε ήταν να αλλάξουμε τελείως αρκετούς όρους των τευχών δημοπράτησης σε μια άλλη λογική, σε μια άλλη κατεύθυνση. Ποιοι είναι αυτοί; Αλλάξαμε το ποσό των αντισταθμιστικών οφελών στην τοπική κοινωνία και από 1% έγινε 2,5%. Πιστεύω ότι αυτό είναι σε πολύ θετική κατεύθυνση. Αλλάξαμε το ότι προβλέπεται μέσα στον χώρο του αεροδρομίου να υπάρχει χώρος που θα κατασκευαστεί εκθεσιακό κέντρο, το οποίο θα το διαχειρίζεται το ελληνικό δημόσιο και η τοπική αυτοδιοίκηση, τοπικά δηλαδή, για την έκθεση και την προβολή τοπικών προϊόντων της Κρήτης.

Δεσμευθήκαμε -και ισχύει αυτή η δέσμευση, γι' αυτό και την καταθέτω στη Βουλή- ότι στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας που θα δημιουργηθεί για τη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα θα μετέχει ο εκάστοτε δήμαρχος του δήμου που θα φιλοξενεί αυτές τις εγκαταστάσεις. Δεσμευθήκαμε, επίσης, ότι θα υπάρχει χρηματοδότηση, ώστε να βγει μια μελέτη για έναν συνολικό χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της περιοχής, για να μην έχουμε άναρχη δόμηση και άναρχη ανάπτυξη δραστηριοτήτων γύρω από το νέο αεροδρόμιο.

Τα υπόλοιπα που αλλάξαμε είναι τεχνικά θέματα που έχουν να κάνουν με την αρχιτεκτονική του κτηρίου και τις επιτροπές που έπρεπε να γίνουν, ώστε να διασφαλίσουμε και να μην υπάρχει καθυστέρηση, αλλά να σεβόμαστε και την αρχιτεκτονική της Κρήτης, επίσης θέματα με την εξοικονόμηση ενέργειας και την ενεργειακή αναβάθμιση του κτηρίου και πολλά άλλα.

Βέβαια, το πιο σημαντικό είναι τα θέματα βαθμολογίας για τον διαγωνισμό, δηλαδή τα κριτήρια με τα οποία θα επιλεγεί το ανάδοχο σχήμα για τη σύμπραξη. Το σημαντικότερο, κατά τη γνώμη μου, από αυτά είναι ότι τη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου μπορεί να την προσφέρει το ανάδοχο σχήμα. Βγάλαμε σε διαβούλευση τα τεύχη δημοπράτησης και για να ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία δεχθήκαμε τις παρατηρήσεις...

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

Κύριε Πρόεδρε, την ανοχή σας για λίγο. Είναι πολύ θετικό αυτό που ρωτάει ο κ. Κεγκερόγλου.

Απ' ό,τι γνωρίζουμε, λοιπόν, για να έχετε την ενημέρωση, ενδιαφέρονται έξι όμιλοι εταιρειών. Οι πέντε συμμετείχαν στη διαβούλευση και τα περισσότερα από αυτά τα σχήματα λόγω αυτών των αλλαγών ζήτησαν την αναβολή της καταληκτικής ημερομηνίας του διαγωνισμού, ώστε να μπορούν να συνεργαστούν με τις τράπεζες που τα χρηματοδοτούν, για να αξιολογήσουν όλα αυτά τα στοιχεία τα οποία έχουμε αλλάξει.

Εμείς, κύριε Κεγκερόγλου, δεν θέλουμε να πάμε πρόχειρα σε έναν διαγωνισμό και να μειώσουμε τον ανταγωνισμό στο έργο. Πιστεύω ότι συμφωνείτε και εσείς σε αυτό. Πρέπει για έναν μήνα, όπως δόθηκε παράταση, -αντί να είναι μέχρι τέλος Μαΐου να είναι στις 27 Ιουνίου, όπως έχουν ζητήσει και τα ενδιαφερόμενα σχήματα- να δώσουμε τον απαραίτητο χρόνο, για να προετοιμαστούν όσο το δυνατόν περισσότεροι που θέλουν να συμμετάσχουν, για να έχουμε περισσότερα οφέλη και για τον πολίτη της Κρήτης αλλά και για τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου.

Αυτός είναι και ο λόγος που δεχθήκαμε να πάει έναν μήνα περίπου πίσω η δημοπράτηση του έργου. Η δημοπράτηση του έργου θα γίνει στις 27 Ιουνίου.

Όπως θα δείτε και στο υπηρεσιακό σημείωμα, αυτή τη στιγμή έχει τελειώσει η διαβούλευση με τον τεχνικό σύμβουλο και τις υπηρεσίες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, έχετε και δευτερολογία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όχι, όχι. Ολοκληρώνω. Δεν θα χρειαστεί μάλλον δευτερολογία.

Ολοκληρώνονται οι παρατηρήσεις και το πώς θα βγουν τελικά τα τεύχη δημοπράτησης, ώστε μέσα στον Μάιο να βγει ο διαγωνισμός και στις 27 Ιουνίου να έχουμε τελειώσει.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ορίστε, κύριε Κεγκερόγλου, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, είχα καταθέσει δέκα προτάσεις το 2010, όταν ξεκίνησε επί της ουσίας η συζήτηση για το θέμα της δημοπράτησης. Βεβαίως, εκτός από το θέμα των αντισταθμιστικών, είχε γίνει δεκτό και το θέμα του εκθεσιακού κέντρου, δηλαδή η πρόταση για την προβολή των τοπικών προϊόντων. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό. Εφόσον πάρει και μεγαλύτερη δυναμική μέσα από τη νέα προκήρυξη, αυτό θα είναι καλό.

Όσον αφορά το θέμα του χωροταξικού, δυστυχώς λόγω του ότι υπήρχε διαφοροποίηση στη στάση κάποιων εκ των δέμων πριν το 2010, που ήταν χωριστοί δήμοι, δεν είχε καταστεί δυνατό να γίνει το ΣΧΟΑΠ. Θεωρώ ότι το ΣΧΟΑΠ είναι απαραίτητη προϋπόθεση -μιλώ για το ΣΧΟΑΠ, όχι γενικότερα για το χωροταξικό, πρέπει να πούμε, δηλαδή και το επίπεδο του σχεδιασμού- γιατί ακριβώς αυτό θα επιτρέψει την ανάπτυξη της περιοχής με βάση κάποιους κανόνες και τον σεβασμό στα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής που είναι γεωγραφική. Βεβαίως, θα δώσει τη δυνατότητα να αναπτυχθούν και άλλες δραστηριότητες, αλλά με έναν τρόπο που θα σέβονται το περιβάλλον, αλλά και τους ίδιους τους ανθρώπους, τον ίδιο τον τόπο.

Είναι πάρα πολύ σημαντικό το ότι σήμερα έχετε εκτίμηση ότι στις 27 Ιουνίου θα πραγματοποιηθεί τελικά η δημοπράτηση. Από το ενδιαφέρον των εταιρειών θεωρώ ότι αυτό θα είναι κάτι παραπάνω από σίγουρο. Βεβαίως, υπάρχουν ορισμένα ερωτηματικά. Αφού από την αρχή θέλατε συγκεκριμένα πράγματα να αλλάξετε και να βελτιωθούν -και καλώς, όπως λέω εγώ, γιατί μπορεί να υπάρχουν κι άλλα που δεν τα έχει δει το μάτι της Υπηρεσίας ή οποιουδήποτε άλλου, να φανούν στην πορεία και να γίνουν με τη μελέτη, γιατί τώρα νομίζω ότι πρόκειται περί προμελέτης- γιατί έγιναν τέσσερις αναβολές για να γίνει αυτό και δεν γινόταν μια και καλή μία αναβολή για έναν χρόνο ή για έξι μήνες, για παράδειγμα, για να έχουμε ολοκληρωμένη αυτή την πρόταση;

Αυτό το λέω γιατί υπάρχει συνεχής απογοήτευση στους ανθρώπους, οι οποίοι λένε «μα, πάλι αναβλήθηκε η δημοπράτηση, πάλι δεν γίνεται το έργο». Είναι ένα θέμα πάρα πολύ σημαντικό και γι' αυτό σας ρώτησα τι εκτίμηση έχετε για τις 27 Ιουνίου.

Απ' αυτά που είπατε, εγώ εκτιμώ ότι το θεωρείτε σχεδόν βέ-

βαιο ότι θα υπάρξει δημοπράτηση. Αν είστε σε θέση, μάλιστα, θα ήθελα με αυτό το δεδομένο για την αξιολόγηση στη συνέχεια και την υπογραφή της σύμβασης –με το καλό- αν μπορείτε να μας προσδιορίσετε το χρονοδιάγραμμα ή αν προβλέπετε ένα χρονοδιάγραμμα για το πότε πρέπει να έχει ολοκληρώσει τις οριστικές μελέτες αυτός που θα αναδειχθεί και πότε ξεκινούν τα έργα.

Αυτό είναι κάτι πολύ σημαντικό να το ξέρουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Κεγκερογλου, δεν έγιναν πέντε αναβολές όσο είμαι εγώ στο Υπουργείο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: «Τέσσερις» είπα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όσο είναι αυτή η Κυβέρνηση, έγιναν, αν θυμάμαι καλά, τρεις. Η μία έχει γίνει από την προηγούμενη κυβέρνηση. Ήταν τους πρώτους μήνες που είχαμε αναλάβει εμείς, όταν έγινε η πρώτη. Εμείς δώσαμε αναβολή. Αυτή επί της ουσίας είναι η δεύτερη.

Το δεύτερο που θέλω να πω είναι ότι οι αλλαγές που κάναμε έχουν να κάνουν και με την εμπειρία των υπολοίπων παραχωρήσεων που «τρέχουν» στη χώρα, για να μην έχουμε πάλι τις ίδιες καθυστερήσεις ή διεκδικήσεις και από τους εργολήπτες, αλλά και από τους παραχωρησιούχους και να προστατεύεται το δημόσιο συμφέρον.

Έχετε δίκιο ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός πρέπει να γίνει σε επίπεδο ΣΧΟΑΠ. Σε αυτό έχετε απόλυτο δίκιο. Όμως, αυτό έχει να κάνει και με τις διαδικασίες που θα «τρέξουν» οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Πιστεύω ότι κι εκείνοι το θέλουν.

Το δεύτερο, για το οποίο δεν πρόλαβα στην πρωτομλία μου να σας ενημερώσω είναι ότι έχουν ενημερωθεί και οι πολίτες και οι πολεοδομικές υπηρεσίες πως είναι οριστική η περιοχή και η δέσμευση της Κυβέρνησης ότι θα γίνει αυτό το έργο. Άρα έχει σταματήσει, έχει ανασταλεί η έκδοση οικοδομικών αδειών. Έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες απαλλοτρίωσης. Έχει ενταχθεί το έργο στην πράξη του υπουργικού συμβουλίου στο άρθρο 7α, για να γίνουν πολύ γρήγορα οι απαλλοτριώσεις ως έργο εθνικής σημασίας. Δυστυχώς η απεργία των δικηγόρων δεν μας επιτρέπει να ορίσουμε τις ημερομηνίες.

Βέβαια, το πολύ σημαντικό είναι ότι έχει προβλεφθεί το κόστος των αρχαιολογικών εργασιών και κάποιων συνοδών έργων μέσα στις διαπραγματεύσεις που κάναμε με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Η γνώμη μου είναι -και το έχω ξαναπεί- ότι δεν πρόκειται να κάνω χρονικές προβλέψεις, σε σχέση με το πώς θα εξελιχθεί, αλλά δεν θα έχουμε καθυστερήσεις στις αδειοδοτικές διαδικασίες, δεν θα έχουμε καθυστερήσεις για τις απαλλοτριώσεις, δεν θα έχουμε καθυστερήσεις για τις αρχαιολογικές εργασίες.

Στις 27 Ιουνίου θα γίνει η δημοπράτηση, μέσα στο καλοκαίρι. Ελπίζω οι δημόσιες υπηρεσίες, που έχουμε, να ανταποκριθούν και να υπογράψουμε αμέσως μετά την οριστική σύμβαση, για να έχει η Κρήτη -αλλά και η Ελλάδα- ένα διεθνές αεροδρόμιο, ένα μεγάλο αεροδρόμιο, που θα εξυπηρετήσει τις ανάγκες και του Ηρακλείου και της Κρήτης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε.

Περνάμε στην πρώτη με αριθμό 3784/267/8-3-2016 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή Β' Αθηνών του Ποταμιού κ. Γεωργίου Αμυρά προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την καθυστέρηση της Κυβέρνησης στην προώθηση των δράσεων και την ανάπτυξη της ευρυζωνικότητας, στερώντας 1,5% από το ΑΕΠ.

Κύριε Αμυρά, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητέ κύριε Υπουργέ, κάθε εποχή έχει την ανάγκη των δικών της τεχνολογικών εργαλείων. Στις αρχές δεκαετίας του '90, εγώ ήμουν νεαρός συντάκτης στην οικονομική εφημερίδα «ΕΞΠΡΕΣ» και τότε έγινε μεγάλη επανάσταση, όταν μας φέρανε τα φαξ. Την πρώτη δεκαετία του 2000 μεγάλη επανάσταση, όσον αφορά, για παράδειγμα, στον τουρισμό, ήταν τα κλιματιστικά. Δεν έκλεινες δωμάτιο αν δεν είχε κλιματιστικό.

Σήμερα, εν έτει 2016, είναι όχι απλώς επιθυμία, αλλά ανάγκη για όλους τους Έλληνες να έχουν ένα αξιόπιστο και γρήγορο διαδίκτυο. Εδώ, όμως, σε σχέση με την ευρυζωνικότητα και τη διείσδυση της στην ελληνική πραγματικότητα, έχουμε πολλές καθυστερήσεις.

Σύμφωνα με μελέτη της Διεθνούς Ενώσεως Τηλεπικοινωνιών, την ΙΤU, μόλις το 68% των ελληνικών νοικοκυριών διαθέτει ευρυζωνική πρόσβαση, ενώ ο μέσος όρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι 85%. Είμαστε, δηλαδή, πολύ πίσω.

Ένα δεύτερο στοιχείο που είναι το πιο σημαντικό, βάσει της ίδιας μελέτης που είναι μια κοινή παραδοχή στα διεθνή πράγματα, είναι ότι υπάρχει ισχυρή συσχέτιση μεταξύ της ευρυζωνικής διείσδυσης και της αύξησης του ΑΕΠ. Δηλαδή όταν η ευρυζωνική διείσδυση αυξάνεται κατά 10%, αυτομάτως σχεδόν οδηγεί σε αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,5 μονάδα. Αυτό σημαίνει καλύπτεται αμειβόμενοι άνθρωποι, περισσότερες θέσεις εργασίας εξειδικευμένου προσωπικού.

Σας ερωτώ, λοιπόν, βάσει του εθνικού ευρυζωνικού σχεδίου που καταθέσατε ως Υπουργείο πέρυσι τον Ιούνιο στην Ευρωπαϊκή Ένωση και περιλαμβάνετε είκοσι δύο δράσεις. Ποιες ή πόσες, εν πάση περιπτώσει, από αυτές τις είκοσι δύο δράσεις έχουν ολοκληρωθεί εντός του 2015; Πού οφείλονται οι καθυστερήσεις για τις υπόλοιπες;

Θα αναφέρω ένα τρίτο και πολύ σημαντικό ερώτημα, κατά την άποψή μου. Θα ήθελα να σας ρωτήσω, αν έχουν εκδοθεί οι προ-σκήψεις από τη διαχειριστική αρχή των έργων «Έκδοση σύνταξης σε μία ημέρα», ψηφιακή οικονομία, ψηφιακό έργο, «Έργο αστέγων» και «Ψηφιακό ΚΕΠ».

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):

Ευχαριστώ πολύ.

Αξιότιμε συνάδελφε, δυστυχώς, αυτό που παραλάβαμε για τις τηλεπικοινωνίες της χώρας και την ευρυζωνικότητα, είναι κάτι που δεν συνηθιζόταν στη χώρα μας. Γενικά η χώρα μας ήταν σε μια πολύ καλή θέση, σε σχέση με τις τεχνολογικές εξελίξεις στον χώρο των τηλεπικοινωνιών και των δικτύων.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι εμείς αυτό που κάναμε και άρα γι' αυτό δεν μπορούμε να εγκαλούμαστε για καθυστερήσεις, είναι ότι καταθέσαμε το Εθνικό Σχέδιο Ευρυζωνικής Πρόσβασης της Νέας Γενιάς το καλοκαίρι του 2015, προσπαθώντας να καλύψουμε πολλά από τα προβλήματα που είχαν ήδη σωρευτεί επί ηθικής των προηγούμενων Κυβερνήσεων στον τομέα των τηλεπικοινωνιών. Με αυτά ακόμα σήμερα παλεύουμε, όχι μόνο εμείς, αλλά και όσοι δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον χώρο.

Αν διαβάσει κανείς το εθνικό σχέδιο ευρυζωνικότητας, θα καταλάβει πολύ εύκολα ότι οι ευρυζωνικές υποδομές δεν είναι ένα αταλάνελο αγαθό αλλά είναι ένα μέσο για την εξασφάλιση ποιοτικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές και τη βελτίωση της καθημερινότητας και εν γένει της βελτίωσης της ποιότητας ζωής των πολιτών. Εάν το ρυθμιστικό πλαίσιο τηλεπικοινωνιών δεν κινείται εντός αυτού του σκεπτικού, τότε έχουμε πρόβλημα και έχουμε πρόβλημα ως κοινωνία.

Αυτό ισχύει πολύ περισσότερο τα δύο τελευταία χρόνια, που η ελληνική αγορά τηλεπικοινωνιών έχει δείξει πολύ έντονα σημάδια συγκέντρωσης και, ουσιαστικά, έχουμε μόνο πέντε εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον χώρο, με ενδείξεις ακόμη μεγαλύτερης συγκέντρωσης αυτών των υπηρεσιών και αυτό είναι πρόβλημα. Αυτό σημαίνει ότι χρειαζόμαστε ένα ρυθμιστικό πλαίσιο, που αφ' ενός να υποστηρίζει τις ιδιωτικές επενδύσεις και αφ' ετέρου να προστατεύει τον καταναλωτή και να διασφαλίζει τον μεγαλύτερο δυνατό ανταγωνισμό μεταξύ των ιδιωτών που δραστηριοποιούνται στη σχετική αγορά. Αυτός είναι και ο στόχος της Κυβέρνησής μας. Παρακάτω θα σας καταθέσω και το τι έχουμε κάνει, για να μη μείνει κάτι αναπάντητο.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα λίγο την ανοχή σας, γιατί η επίκαιρη ερώτηση έχει είκοσι δύο σημεία, σχετικά με αυτά για τα οποία

πρέπει να ενημερωθεί το Κοινοβούλιο.

Από ό,τι βλέπω, λοιπόν, έχουμε είκοσι δύο σημεία που ερωτάτε. Σ' αυτά τα είκοσι δύο σημεία είναι:

Πρώτον, η ενσωμάτωση της οδηγίας για μέτρα μείωσης του κόστους εγκατάστασης υψίρρυθμων δικτύων. Έχουμε συστήσει ειδική ομάδα εργασίας γι' αυτήν την ενσωμάτωση στο Εθνικό Δίκαιο και την επικαιροποίηση του νομοθετικού πλαισίου, σχετικά με τη χορήγηση δικαιωμάτων διέλευσης. Οι εργασίες της ομάδας αυτής έχουν ολοκληρωθεί από τις αρχές Μαΐου φέτος και σύμφωνα με τον προγραμματισμό, αναμένεται η δημοσίευση του σχετικού σχεδίου νόμου, που αφορά την ενσωμάτωση, για να έχουμε την απαραίτητη διαβούλευση.

Στο δεύτερο θέμα. Υποχρεωτική υιοθέτηση παράλληλης εγκατάστασης υποδομών. Έχει ήδη εκδοθεί ο κανονισμός της συνεγκατάστασης της ΕΕΤΤ, που αφορά εγκαταστάσεις τηλεπικοινωνιακών υποδομών. Στο πλαίσιο της ενσωμάτωσης της οδηγίας που αναφέρατε στο προηγούμενο θέμα που ερωτάτε, επεκτείνονται οι προβλέψεις του κανονισμού και σε άλλου είδους υποδομές.

Στο τρίτο θέμα. Καταγραφή και παραχώρηση δημοσίων κτηρίων για την εγκατάσταση κεραιοσυστημάτων. Στις 23 Ιουλίου 2014, η ΔΕΔΔΗΕ προκήρυξε πιλοτικό έργο -δεν έγινε στο δικό μας Υπουργείο η συνεδρία- που αφορά στην αγορά διακοσίων χιλιάδων έξυπνων μετρητών. Ο προϋπολογισμός είναι 86 εκατομμύρια ευρώ. Μέχρι το 2018, θα πρέπει να έχουν αντικατασταθεί τα παλιά ρολόγια και να τα αντικαταστήσουμε με επτά εκατομμύρια έξυπνους μετρητές, το οποίο πρόκειται να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2016. Η καταμέτρηση της κατανάλωσης θα γίνεται online και ο μετρητής θα συγκεντρώνει στοιχεία κάθε δεκαπέντε λεπτά, τα οποία αποστέλλονται μέσω κινητής τηλεφωνίας ή δικτύου της ΔΕΗ σε κάποιο υποσταθμό και από εκεί θα αποστέλλονται στις κεντρικές υπηρεσίες του ΔΕΔΔΗΕ. Στην προκήρυξη του έργου δεν υπάρχει πρόβλεψη για μεταφορά δεδομένων μέσω άλλων τεχνολογιών, όπως η χρήση σταθερών ευρυζωνικών υποδομών, στις οποίες η χώρα είχε επενδύσει.

Επίσης στο τρίτο θέμα θα ήθελα να πω ότι ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, έχετε και δευτερολογία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, είναι είκοσι δύο σημεία. Και δευτερολογία και τριτομιλία να μου δώσετε, δεν μου φτάνει. Ειλικρινά δεν φτάνει ο χρόνος. Θα προσπαθήσω να τα κωδικοποιήσω.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Όμως έχουν ενδιαφέρον αυτά που λέει ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Συνεχίστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Τώρα στο Ψηφιακό Μητρώο που έχει ενταχθεί στο GIS σε όλα τα κτήρια του δημοσίου, πρέπει να ολοκληρωθεί.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Για να μην πείτε και για τα είκοσι δύο σημεία, κύριε Υπουργέ, να σας πω εγώ κάποια βασικά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Βεβαίως.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Το έκτο σημείο είναι σημαντικό: «Ηλεκτρονική διασύνδεση στο Σύστημα Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων Κατασκευών Κεραιών».

Το δέκατο έκτο σημείο είναι, επίσης, σημαντικό: «Σχέδιο νόμου με ρυθμίσεις θεμάτων τηλεπικοινωνιών και δημοσίων έργων».

Ακόμη το δέκατο ένατο σημείο «Εξέταση μείωσης φορολογίας για υπηρεσίες κινητής ευρυζωνικότητας».

Αυτά, εάν θέλετε, να μου αναφέρετε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ωραία.

Ξεκινώ με το έκτο σημείο: «Ηλεκτρονική διασύνδεση στο Σύστημα Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων Κατασκευών Κεραιών (ΣΗΛΥΑ)». Αυτό, όπως γνωρίζετε, είναι ένα ηλεκτρονικό αποθετήριο επί της ουσίας των απαιτούμενων εγκρίσεων και μελετών που απαιτούνται για την έκδοση μίας άδειας κεραιοσυστήματος για την κινητή τηλεφωνία.

Αυτό, κύριε Αμυρά, δυστυχώς είναι αποθετήριο, δεν είναι σύστημα έκδοσης αδειών και είναι στην ΕΕΤΤ. Δεν έχει λειτουργήσει

σει ως όφειλε να λειτουργήσει, δηλαδή να ενταχθούν όλες οι δημόσιες υπηρεσίες -αν θυμάμαι καλά τον αριθμό, είναι από επτά έως εννιά- που εμπλέκονται στην αδειοδότηση των κεραιοσυστημάτων και, κατά τη γνώμη μου, είναι τελείως λάθος. Δεν μπορεί, δηλαδή, να έχουμε μια νομοθεσία, η οποία λέει ότι, από τη στιγμή που δεν μου απάντησε η αρμόδια υπηρεσία μέσα σε εξήντα μέρες, το θεωρούμε έγκυρο. Άλλο πρέπει να κάνουμε. Αυτό που πρέπει να κάνουμε, είναι να αναβαθμιστεί το ΣΗΛΥΑ. Γι' αυτό έχουμε έρθει σε επικοινωνία με τις τηλεπικοινωνιακές εταιρείες και θα το χρηματοδοτήσουν.

Πάμε -για να συνδεθούμε με το ερώτημα που κάνατε- στο σημείο δεκαέξι. Στο σχέδιο νόμου, λοιπόν, για τα δημόσια έργα και τις τηλεπικοινωνίες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Άρα, κύριε Αμυρά, και εσείς δεν θα χρειαστείτε δευτερολογία και ο κύριος Υπουργός δεν θα χρειαστεί.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Εγώ μισό λεπτό θα κάνω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Προβλέπουμε να γίνει κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα για όλες τις αδειοδοτήσεις, που θα εμπλέκονται όλες οι δημόσιες υπηρεσίες για τις αδειοδοτήσεις, ώστε να υπάρχει επιτήρηση σε πολλά επίπεδα, γιατί αργούν οι δημόσιες υπηρεσίες να δώσουν αδειοδότηση, για ποιους λόγους; Για να μη λέει άλλα η μία δημόσια υπηρεσία και άλλα η άλλη και να είμαστε εντός χρονοδιαγραμμάτων.

Επομένως ούτε τις καθυστερήσεις που έχουμε από την πλευρά του δημοσίου, να έχουμε, αλλά ούτε και την απαξίωση του θεσμικού πλαισίου, θεωρώντας ότι αν δεν απαντήσει εγκαίρως η δημόσια υπηρεσία, άντε και ό,τι να 'ναι μέσα. Το προβλέπουμε αυτό και πιστεύω ότι η συνεργασία με τις τηλεπικοινωνιακές εταιρείες για αυτό το σύστημα πάει καλά. Προαναγγέλλω μαζί με αυτό που θα χρηματοδοτήσουν οι τηλεπικοινωνιακές εταιρείες, ότι θα δώσουμε και παράταση στις χιλιάδες κεραιές, που δεν έχουν μέχρι σήμερα αδειοδοτηθεί.

Εξετάζουμε με το Υπουργείο Οικονομικών τη μείωση της φορολογίας με τις υπηρεσίες όχι μόνο της κινητής ευρυζωνικότητας αλλά όλων των νέων επενδύσεων όπως προανήγγειλε και ο Πρωθυπουργός. Θα είναι για επενδύσεις πάνω από 20 εκατομμύρια. Αυτό, όμως, σημαίνει ότι και οι τηλεπικοινωνιακές εταιρείες της χώρας μας θα αλλάξουν ρότα. Δεν θα δημιουργούν εκείνες τις συνθήκες για να έχουμε συγκέντρωση σε λίγες εταιρείες όλου του τομέα των τηλεπικοινωνιών. Αυτό θα πρέπει κάποια στιγμή να το συζητήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε.

Κύριε Αμυρά, θα χρειαστείτε δευτερολογία;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ.

Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ, για την πρώτη απάντηση. Αφού το έφερε η κουβέντα και αφού η ΕΕΤΤ συνδέεται με αρκετά από αυτά τα σημεία, θα ήθελα να πω, πως αυτή είναι μια ανεξάρτητη αρχή σε χειμερία νάρκη από πέρυσι τον Φλεβάρη. Τι θα γίνει με αυτήν την περίπτωση;

Αυτό ήθελα μόνο να πω. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Έχετε απόλυτο δίκιο ότι είναι σε χειμερία νάρκη. Είναι σε χειμερία νάρκη για δύο λόγους. Ο πρώτος είναι θεσμικός λόγος. Δεν μπορεί η ρυθμιστική αρχή που πρέπει να ελέγχει τις δημόσιες υπηρεσίες αν λειτουργούν, σύμφωνα με το εθνικό και ευρωπαϊκό πλαίσιο και τη νομοθεσία, αν δημιουργούν συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού σε σχέση μιας εταιρείας έναντι μιας άλλης, αν προστατεύουν τον πολίτη, «αν, αν, αν», η ίδια ρυθμιστική αρχή με ανεξάρτητη λειτουργία να έχει και τις αδειοδοτήσεις.

Αυτό είναι ένα τέχνασμα των προηγούμενων κυβερνήσεων, για να μην έχουν ευθύνη στα Υπουργεία και στις γενικές γραμματείες. Αυτός είναι και ο λόγος, που το σύστημα ΣΗΛΥΑ αναβαθμίστηκε και η αρμοδιότητα για την αδειοδότηση των κεραιοσυστημάτων θα επιστρέψει στο Υπουργείο και η ΕΕΤΤ θα κληθεί, ως ρυθμιστική αρχή, να ελέγχει το Υπουργείο και τις δημόσιες υπηρεσίες αν κάνουν σωστά και ανεξάρτητα τη δουλειά τους,

όπως πρέπει να είναι ο ρόλος που έχουν οι ρυθμιστικές αρχές.

Επειδή, όμως, δεν κρύβομαι, κύριε Αμυρά, να σας πω πως η ΕΕΤΤ είναι σε χειμερία νάρκη για άλλους λόγους. Όπως γνωρίζετε, έχω καταθέσει στον εισαγγελέα τα στοιχεία για τον διαγωνισμό της «DIGEA». Όπως γνωρίζετε, είχε πέσει «μαύρο» και στα ιδιωτικά τηλεοπτικά κανάλια και είχαν ζητήσει από τα υπόλοιπα μέλη της ΕΕΤΤ, γιατί ο Πρόεδρος της ΕΕΤΤ είχε παραιτηθεί, να παραιτηθούν επίσης και ζήτησαν να παραιτηθούν, γιατί η ΕΕΤΤ δεν ήταν μια ρυθμιστική αρχή ανεξάρτητου χαρακτήρα. Ήταν μια ρυθμιστική αρχή, που είχε αντιπρόεδρο τον σύμβουλο του προηγούμενου Γενικού Γραμματέα Τηλεπικοινωνιών, της Νέας Δημοκρατίας, του κ. Δασκαλάκη.

Είχε μέλη της ολομέλειας συμβούλους Υπουργών της Νέας Δημοκρατίας. Έχουμε πολύ μεγάλα προβλήματα με τον διαγωνισμό που έγινε με την «DIGEA» σε σχέση με αθέμιτο ανταγωνισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κλείστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και

Δικτύων): Θεωρούμε, λοιπόν, ότι οφείλουμε να περιμένουμε το πόρισμα των εισαγγελέων και στη συνέχεια να λειτουργήσει η ρυθμιστική αρχή όπως πρέπει να λειτουργήσει και να είναι πραγματικά ανεξάρτητη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» δεκαεννέα μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 3^ο Δημοτικό Σχολείο Αριδαίας Πέλλας.

Τους καλωσορίζουμε.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ' αριθμόν 23/17/22-3-2016 επίκαιρη επερώτηση των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κυρίων Ιωάννη Πλακιωτάκη, Κωνσταντίνου Αχ. Καραμανλή, Εμμανουήλ Κόνσολα, Ιωάννη Βρούτση, Χαράλαμπου Αθανασίου, Παναγιώτη Μητράκη, Αθανασίου Καββαδά, Χρήστου Μπουκώρου προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την καθυστέρηση στην προκήρυξη και υλοποίηση του διαγωνισμού για τις άγονες αεροπορικές γραμμές.

Τον λόγο έχει ο πρώτος επερωτών Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης για δέκα λεπτά.

Έχετε τον λόγο, κύριε Πλακιωτάκη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, συγχωρέστε με που θα χαλάσω το πανηγυρικό κλίμα που έχετε εσείς και τα στελέχη της Κυβέρνησής σας την τελευταία εβδομάδα. Θα σας προσγειώσω στη ζοφερή πραγματικότητα που βιώνει ο ελληνικός λαός από την αλόγιστη και καιροσκοπική πολιτική σας.

Λυπάμαι που θα σας υπενθυμίσω την πραγματικότητα εκείνη που σας στενοχωρεί και που με μεθοδικό αλλά και συστηματικό τρόπο αποκρύπτετε ή προσπαθείτε να παραποιήσετε μέσω της κυβερνητικής σας προπαγάνδας.

(Στο σημείο αυτό την προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ**)

Δυστυχώς, όμως, για εσάς, παρά τις φιλότιμες και άοκνες προπαγανδιστικές σας προσπάθειες, το ζήτημα της αεροπορικής σύνδεσης των άγονων νησιών μας είναι και υπαρκτό και χρήζει άμεσης αντιμετώπισης. Οι ακρίτες μας είναι αυτοί, που σ' αυτές τις δύσκολες περιόδους για την πατρίδα μας κρατούν ψηλά την ελληνική σημαία και είναι αναγκαίο να μην αποκοπούν από την ηπειρωτική Ελλάδα και να μην τεθεί σε κίνδυνο η ποιότητα αλλά και η ασφάλειά τους.

Αγαπητέ κύριε Υπουργέ, είναι τοις πάσι γνωστό ότι στις 31 Μαρτίου 2016, έληξε η σύμβαση για την εκτέλεση δρομολογίων στις λεγόμενες άγονες αεροπορικές γραμμές, λόγω της αδυναμίας σας να μην προκηρύξετε έγκαιρα και εντός του απαιτούμενου χρονικού διαστήματος τον συγκεκριμένο διαγωνισμό για την επόμενη περίοδο.

Αξιοπεριεργό είναι το γεγονός ότι ενώ γνωρίζατε ποιες είναι ακριβώς οι διαδικασίες λόγω του Ευρωπαϊκού Κανονισμού με αριθμό 1008/2008, η επαναπροκήρυξη του συγκεκριμένου διαγωνισμού γνωρίζετε πολύ καλά ότι απαιτεί έξι μήνες πριν από τη λήξη της υπάρχουσας σύμβασης. Εσείς και οι αρμόδιες υπηρεσίες της πολιτικής αεροπορίας δεν προβήκατε σε καμμία απολύτως ενέργεια εντός του 2015, ώστε να αντιμετωπίσετε το συγκεκριμένο ζήτημα.

Κύριε Υπουργέ, κανονικά η διαδικασία θα έπρεπε να είχε ήδη αρχίσει από πέρυσι τέτοιοι καιρό. Εν πάση περιπτώσει, από τον Σεπτέμβριο του 2015 θα έπρεπε να ξεκινήσετε τη διαδικασία. Κωλυσιεργήσατε εγκληματικά, με αποτέλεσμα στις 2 Μαρτίου 2016, να προκηρύξετε έναν υποτυπώδη διαγωνισμό για την ανακήρυξη αναδόχων είκοσι έξι άγονων γραμμών για το διάστημα μεταξύ 1-4-2016 έως 3-9-2016 με μια πραγματικά απίστευτη πρωτοτυπία που ούτε σε τριτοκοσμικές χώρες δεν συναντάται.

Συγκεκριμένα στις 2 Μαρτίου 2016, κύριε Υπουργέ, ξεκινήσατε μια αστεία, κυριολεκτικά, διαδικασία διαπραγμάτευσης χαρακτηρίζοντάς την «εξαιρετικά επείγουσα». Προσέξτε. Δώσατε το χρονικό περιθώριο στους υποψήφιους αναδόχους για την κατάθεση των προσφορών τους μόνο μέσα σε είκοσι τέσσερις ώρες.

Παράλληλα είπατε και αποκαλέσατε τον συγκεκριμένο διαγωνισμό «διεθνή διαγωνισμό», όταν την ίδια ώρα αποκλείσατε εσκεμμένα από τη διαδικασία διαπραγμάτευσης οποιοδήποτε άλλο ανάδοχο πλην των τεσσάρων υπάρχοντων αναδόχων.

Επιπροσθέτως ο διοικητής της ΥΠΑ, ο κ. Λιντζεράκος, γνωστοποίησης της συγκρότησης της επιτροπής αξιολόγησης των προσφορών όχι πριν από την προκήρυξη της διαδικασίας, όπως είθισται φυσικά, αλλά μετά την προκήρυξή της. Στη συνέχεια τι καταπλη-

κτικό έγινε;

Στις 17-03-2016, αποφασίσατε την παράταση για ακόμη έξι μήνες των είκοσι έξι υπαρχουσών αεροπορικών συμβάσεων έναντι του συνολικού τιμήματος 19,7 εκατομμυρίων ευρώ. Η απόφαση, όμως, αυτή δεν υλοποιήθηκε ποτέ παρά, βεβαίως, τις εξαγγελίες σας. Βεβαίως εγείρονται πολύ σημαντικά ζητήματα, όσον αφορά και τη νομιμότητα της συγκεκριμένης διαδικασίας όσο βεβαίως και την αποτελεσματικότητά της στο να αντιμετωπισθεί το μείζον θέμα, όπως είναι η αεροπορική σύνδεση των ακριτικών νησιών της πατρίδας μας.

Γιατί έγινε αυτό; Διότι έπαιτα από τις ενστάσεις που ήγειρε το Ελεγκτικό Συνέδριο σε σχέση με τη νομιμότητα της όλης διαδικασίας ο διοικητής τι έκανε; Αναίρεσε σιωπηρώς την απόφαση που λάβατε στις 17/03 και προχώρησε -προσέξτε με- σε πρόχειρο διαγωνισμό δίμηνο, όπως επίσης αντί της μιας προκήρυξης συνολικά για τις είκοσι έξι άγονες αεροπορικές γραμμές, προχώρησε στην κατάτμησή τους, δηλαδή ενέκρινε είκοσι έξι ξεχωριστές αποφάσεις μία για κάθε άγονο προορισμό με δίμηνη ισχύ.

Επιπρόσθετα, είναι απορίας άξιο ότι ενώ ο διοικητής απαντώντας εδώ στη Βουλή σε κοινοβουλευτική ερώτησή με ημερομηνία 19/02, ανέφερε ότι δεν υπάρχει δυνατότητα παράτασης των υπαρχουσών συμβάσεων μετά την ημερομηνία λήξης τους στις 31-03-2016, στις 2 Μαρτίου τι έκανε;

Κάλεσε τις αεροπορικές εταιρείες σε κλειστή διαπραγμάτευση για την παράταση των συμβάσεων τους και προσέξτε με. Η απόφαση παράτασης των υπαρχουσών συμβάσεων είναι παράνομη και καταστρατηγεί τον κανονισμό 1008/2008, διότι η μόνη δυνατότητα που δίδει το άρθρο 16 του κανονισμού παράγραφος 12, σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης, αιφνίδιας διακοπής αεροπορικής γραμμής, είναι η επιλογή διαφορετικού αερομεταφορέα για μέγιστη περίοδο επτά μηνών μη ανανεούμενη.

Πείτε μου εσείς, κύριε Υπουργέ, πού είναι το αιφνίδιο στη συγκεκριμένη περίπτωση, που, ενώ γνωρίζατε ότι λήγει η συγκεκριμένη σύμβαση στις 31/3, εσείς δεν προβήκατε σε καμμία απολύτως ενέργεια;

Λαμβάνοντας υπ' όψιν, κύριε Υπουργέ, ότι ως σήμερα ούτε εσείς αλλά ούτε και ο διοικητής της ΥΠΑ έχετε φιλοτιμηθεί να ενημερώσετε κανέναν για τη συγκεκριμένη διαδικασία, αναρωτιέμαι το εξής: Δεν γνωρίζετε ότι η συγκεκριμένη διαδικασία είναι έωλη;

Κύριε Υπουργέ, σας ρωτώ ευθέως. Οι εν λόγω μεθοδεύσεις σας έγιναν υπό την έγκρισή σας ή την άγνοιά σας; Αν έγιναν εν αγνοία σας, μόλις ενημερωθήκατε για τα ανδραγαθήματα του διοικητή σας, τι πράξατε για να αποκαταστήσετε τη νομιμότητα;

Απ' ό,τι γνωρίζουμε δεν πράξατε τίποτα. Και, πραγματικά, απόψε είναι μια πρώτης τάξεως ευκαιρία να ενημερώσετε επισήμως και το ελληνικό Κοινοβούλιο αλλά και τον ελληνικό λαό, για ποιον λόγο κινηθήκατε εν κρυπτώ και παράτυπα. Δεν θέλω να πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι εξυπηρετείτε καμμία άλλη σκοπιμότητα, αλλά μήπως και αυτή η πρακτική σας εντάσσεται στην πρωτοφανή καθεστωτική λογική του ΣΥΡΙΖΑ και των στελεχών του;

Κύριε Υπουργέ, προ ημερών προχωρήσατε στη δημοσίευση ενός προσχεδίου διαγωνισμού, για την κατάθεση προσφορών για τις είκοσι οκτώ άγονες αεροπορικές γραμμές της περιόδου από 1^η Οκτωβρίου του 2016 έως τις 30 Σεπτεμβρίου του 2020. Στο προσχέδιο αυτό καταγράφεται η πρόθεσή σας, να περικλύψετε σημαντικό αριθμό δρομολογίων στα νησιά της Δωδεκανήσου, του Αιγαίου αλλά και συνολικά σε διάφορες περιοχές της χώρας, παραγνωρίζοντας το γεγονός ότι οι ακριτικές περιοχές της πατρίδας μας είναι αυτές που τελικά θα πληγούν περισσότερο ως προς την οικονομική και τουριστική τους ανάπτυξη.

Δεν λαμβάνετε, βεβαίως, καθόλου υπ' όψιν το γεγονός ότι στη σημερινή εποχή, όπου δεσπόζει η παγκόσμια οικονομική κρίση, οι απομονωμένες και ακριτικές περιοχές της πατρίδας μας τελικά θα πληγούν ανεπανόρθωτα από τη συγκεκριμένη επιλογή.

Κύριε Υπουργέ, συνεχίζετε το καταστροφικό έργο της Κυβέρνησής σας και με τις επιλογές καταδικάζετε στην απομόνωση τις εν λόγω περιοχές. Αγνοείτε, επίσης -και θέλω να το προσέξετε αυτό- το πόσο ζωτικής σημασίας είναι για τους κατοίκους αυτών των περιοχών, να έχουν συχνή αεροπορική σύνδεση με την ηπει-

ρωτική Ελλάδα, σήμερα που καθημερινά δεχόμαστε προκλήσεις από την Τουρκία, που υπάρχουν πολλά ανοιχτά θέματα και η εθνική μας κυριαρχία και ασφάλεια δοκιμάζονται.

Παράλληλα, κύριε Υπουργέ, εσείς είχατε δηλώσει εδώ στη Βουλή, απαντώντας σε επίκαιρη ερώτηση του συνάδελφου Βουλευτή, κ. Σταμάτη, ότι θα προχωρούσατε στην αναδιάρθρωση του ισχύοντος καθεστώτος για τις άγονες γραμμές. Θέλω και απόψε να μας ενημερώσετε, εάν τελικά προτίθεστε να προχωρήσετε στην αναδιάρθρωση του ισχύοντος καθεστώτος.

Σύμφωνα με όσα είχατε πει τον Φεβρουάριο στη συγκεκριμένη επίκαιρη ερώτηση, είχατε μιλήσει για εποχικότητα γραμμών, για επιβατική κίνηση της κάθε γραμμής, για τον διαχωρισμό της επιδότησης των μόνιμων κατοίκων των άγονων περιοχών. Τελικά, κύριε Υπουργέ, τι απ' όλα αυτά λάβατε υπ' όψιν σας και προχωρήσατε στον συγκεκριμένο διαγωνισμό;

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Επίσης, θέλω να τονίσω και να καταστεί αυτό σαφές, ότι η Νέα Δημοκρατία δεν είναι αντίθετη στην αναδιάρθρωση του ισχύοντος καθεστώτος. Αρκεί βεβαίως, να μην παραβλεφθούν παράγοντες υψίστης εθνικής σημασίας, όπως η αναπτυξιακή και η τουριστική πολιτική των ακριτικών περιοχών και ζητήματα που άπτονται της εθνικής κυριαρχίας μας.

Επιπλέον ένα άλλο ζήτημα που θέλω να θέσω, κύριε Υπουργέ, αφορά τη μείωση του προϋπολογισμού, διότι προτίθεστε να μειώσετε την κρατική επιδότηση από τα 45 εκατομμύρια ευρώ στα 12 εκατομμύρια ευρώ. Τα ερωτήματα είναι δύο. Γιατί 12 εκατομμύρια ευρώ; Από πού προκύπτει η μείωση της κρατικής δαπάνης από τα 45 εκατομμύρια ευρώ στα 12 εκατομμύρια ευρώ, λαμβάνοντας επίσης υπ' όψιν την απώλεια των κρατικών εσόδων έπειτα από την παραχώρηση των δεκαεσσάρων περιφερειακών αεροδρομίων;

Εγώ θα ήθελα πραγματικά να μας ενημερώσετε από πού θα αντλήσετε πόρους για την χρηματοδότηση των άγονων αεροπορικών γραμμών. Και το σημαντικότερο απ' όλα είναι το εάν μπορείτε να μας εγγυηθείτε ότι θα συνεχιστεί και στο μέλλον η χρηματοδότηση των άγονων αεροπορικών γραμμών ή θα επικαλεστείτε και πάλι τα αδιέξοδα της οικονομικής πολιτικής και τις επιταγές του τρίτου μνημονίου που εφαρμόζετε, για να περιορίσετε στο ελάχιστο το ύψος του απαιτούμενου προϋπολογισμού.

Κύριε Υπουργέ, στα τέλη Μαΐου ολοκληρώνεται η δίμηνη παράταση της υπάρχουσας σύμβασης και ο κίνδυνος να παραμείνουν τα ακριτικά νησιά μας χωρίς αεροπορική σύνδεση εντός του καλοκαιριού είναι υπαρκτός. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός – όπως είπα λίγο πιο πριν – προβλέπει διαδικασίες έξι μηνών. Επίσης, προκύπτει ζήτημα ανασχεδιασμού και επικαιροποίησης των δρομολογίων.

Θέλω να μας απαντήσετε ρητά και σαφώς όπως επίσης με χρονοδιάγραμμα στα εξής: Για ποιο λόγο δεν προχωρήσατε έγκαιρα στην προκήρυξη του διαγωνισμού, αν και γνωρίζατε ότι οι υφιστάμενες συμβάσεις λήγουν στις 31 Μαρτίου; Σκοπεύετε να δώσετε δίμηνη παράταση στην υπάρχουσα σύμβαση μετά τη λήξη της στις 31 Μαΐου; Και το σημαντικό ερώτημα είναι το εξής: Τι θα κάνετε, κύριε Υπουργέ, αν μπλοκάρει εκ νέου την διαδικασία το Ελεγκτικό Συνέδριο; Περιμένουμε σαφή απάντηση.

Επίσης, δεσμεύεστε ότι μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου του 2016 θα έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία του διαγωνισμού; Και εάν, κύριε Υπουργέ, δεν έχει ολοκληρωθεί, τι θα κάνετε; Ποιες είναι οι προθέσεις σας για τον ανασχεδιασμό των άγονων αεροπορικών γραμμών; Και με ποια κριτήρια σκοπεύετε να αυξήσετε τα ναύλα σε κάποιες άγονες γραμμές;

Με ποια κριτήρια έγιναν αυτά; Γιατί εδώ βλέπουμε ιδιαίτερα τη θερινή περίοδο υπερβολικές αυξήσεις στις τιμές των ναύλων. Και γνωρίζετε πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, ότι η δημιουργία των άγονων αεροπορικών γραμμών ήταν προφανώς για να βελτιωθεί η πρόσβαση στους ακριτές μας. Βεβαίως, ήταν και για να ωφεληθεί η τουριστική και η οικονομική ανάπτυξη –εξ ου βεβαίως και τα υψηλά ναύλα κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου– αλλά κυρίως ήταν για τη διασύνδεση των ακριτών μας με την ηπειρωτική Ελλάδα. Έχετε στα χέρια σας, κύριε Υπουργέ, κάποια με-

λέτη εξορθολογισμού ή όλα τελικά έγιναν στο πόδι και πρόχειρα; Περιμένουμε, κύριε Υπουργέ, συγκεκριμένες και σαφείς απαντήσεις.

Η Νέα Δημοκρατία θα είναι παρούσα σε οποιαδήποτε μελέτη, αναδιάρθρωση ή εξορθολογισμό και αν απαιτηθεί, σε κάθε όμως περίπτωση αυτό που μας ενδιαφέρει είναι να συνεχιστεί απρόσκοπτα η διασύνδεση των ακριτικών μας περιοχών με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο δεύτερος στη σειρά επερωτών Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Κόνσολας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση της επίκαιρης επερώτησης που είχαμε καταθέσει μαζί με άλλους συναδέλφους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας πραγματοποιείται δυστυχώς δυο μήνες μετά, αφότου είχε κατατεθεί στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Αυτό, βέβαια, λέει πολλά και ο κ. Πλακιωτάκης πολύ εύστοχα περιέγραψε και αυτούς τους λόγους για τους οποίους ενδεχομένως δεν συζητήθηκε μέχρι τώρα.

Περισσότερο, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, θέλω να ξεκαθαρίσω ότι αυτή η συζήτηση δεν γίνεται για λόγους άσκησης αντιπολίτευσης. Μακριά από εμάς αυτή η λογική. Και πρέπει να σας θυμίσω ότι τουλάχιστον εγώ αλλά και πολλοί άλλοι συνάδελφοι που βλέπω εδώ απ' όλες τις πτέρυγες εκλέγονται από νησιωτικές περιοχές, όπως κι εγώ. Η Δωδεκάνησος είναι μια νησιωτική περιοχή, εξόχως πολυνησιακή, απομονωμένη και ασυνεχής. Κινείται, λοιπόν, αυτή η λογική σε διαφορετικό επίπεδο και τα κίνητρά μας δεν έχουν ιδιότητα, ούτε σκοπιμότητα πολιτική. Αντιθέτως, μάλιστα, κύριε Υπουργέ, κύριε Πρόεδρε, εμείς θέλουμε να συμβάλουμε σε ένα γόνιμο διάλογο, να έχουμε μια θετική συμβολή, προκειμένου να μπορέσουμε να συνδιαμορφώσουμε ένα πλαίσιο ουσιαστικό και βιώσιμο για τις αεροπορικές γραμμές, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για επιδοτούμενες γραμμές που πολύ ανάγκη έχει η χώρα.

Ξέρετε, η Κυβέρνηση επιφέρει -και το είδα και σε δημόσιο λόγο από εσάς, κύριε Υπουργέ αλλά και από άλλα στελέχη της Κυβέρνησης- ότι το ποσό της επιδότησης για τις άγονες αεροπορικές γραμμές μειώνεται κατά 50%. Μα, κύριε Υπουργέ, είναι φυσικό, όταν μειώνονται τα δρομολόγια κατά 70% σε μερικές περιπτώσεις, ίσως και παραπάνω, αλλά τουλάχιστον 50% κατά μέσο όρο, να επιφέρετε ότι μειώνετε τις δαπάνες για τις άγονες γραμμές.

Μετά απ' όλα αυτά είναι παράλογο να μην υπάρχει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο, στο οποίο θα έπρεπε να είχε κινηθεί η Κυβέρνηση πολύ νωρίς.

Επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, να πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Εδώ και δεκαέξι μήνες είστε Κυβέρνηση. Γνωρίζετε ότι οι συμβάσεις είκοσι έξι αεροπορικών γραμμών έληγαν. Μέσα, όμως, στο 2015 δεν πραγματοποιήσατε το ελάχιστο, να μπορέσετε να δρομολογήσετε, δηλαδή, τις διαδικασίες και να μπορέσει να προχωρήσει η διαγωνιστική διαδικασία. Είναι ένα ερώτημα, κύριε Υπουργέ, που πρέπει να απαντήσετε σήμερα.

Κύριε Υπουργέ, στις 2 Μαρτίου εσείς μας είχατε γνωστοποιήσει την έναρξη της διαπραγμάτευσης με τις ανάδοχες εταιρείες. Το πράξατε στις 2 Μαρτίου του 2016, ενώ στις 31 Μαρτίου έληγε η σύμβαση. Και έγινε αυτό που είπε ο κ. Πλακιωτάκης πριν. Τι δηλαδή; Θέσατε, μάλιστα, προθεσμία 31 Μαρτίου, αλλά στις 3 Μαρτίου, δηλαδή είκοσι τέσσερις ώρες μετά, έληγε η διαδικασία. Είχαμε επισημάνει έγκαιρα, κύριε Υπουργέ, το θέμα της νομιμότητας. Πρέπει και γι' αυτό να απαντήσετε.

Όλα αυτά, κύριε Υπουργέ, θα είχαν αποφευχθεί, εάν είχαν ακολουθηθεί από την αρχή και δικά σας στελέχη αλλά και προσωπικά εσείς τη διαγωνιστική διαδικασία, έχοντας δεκατρείς μήνες στη διάθεσή σας. Δεν έγινε.

Παράλληλα, βέβαια, κύριε Υπουργέ, θα έπρεπε να είχε διαμορφωθεί μια διαδικασία ορθολογιστική σε ό,τι αφορά το μοντέλο εξορθολογισμού για την εξυπηρέτηση των άγονων αεροπορικών γραμμών, κάτι το οποίο δεν έγινε. Εσείς, βέβαια, ισχυρίζεστε ότι έχει γίνει. Όμως, κύριε Υπουργέ, μάλλον δεν έχει γίνει,

γιατί κυριολεκτικά στο παρά πέντε έρχεστε να κλείσετε μια διαδικασία όπως-όπως, για να υπάρχει η συνέχεια αυτής της επιδοτούμενης γραμμής, αλλά και επιδοτούμενες θέσεις.

Θέλω αναλυτικά σε αυτό το σημείο, κύριε Υπουργέ, να μου επιτρέψετε καλόπιστα μόνο, σύμφωνα με την εξαγγελία τη δική σας, να διατυπώσω μερικά νούμερα και να διαπιστώσουμε όλοι εάν από το σύνολο των ετησίων συχνοτήτων σε κάθε νησί της Δωδεκανήσου –να μην πάω στα άλλα νησιά, υπάρχουν συνάδελφοι που θα αναπτύξουν ενδεχόμενα- για τη μέχρι τώρα επιβολή σε σχέση με τη νέα...

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

Κύριε Πρόεδρε, αν έχετε την καλοσύνη λίγη ανοχή, γιατί είναι πολύ σημαντικό το θέμα. Εξάλλου, δεν νομίζω να διαφωνήσει κανείς για να πάρουμε λίγο χρόνο παραπάνω.

Αθήνα-Αστυπάλαια, κύριε Υπουργέ, η μέχρι τώρα επιβολή ήταν διακόσιες εξήντα οχτώ, σε ό,τι αφορά την ετήσια συχνότητα και πάμε στις εκατόν ογδόντα πέντε, μία μείωση ογδόντα τριών πτήσεων.

Αθήνα- Κάλυμνος, από τις τετρακόσιες πενήντα τέσσερις πτήσεις, πάμε στις διακόσιες πενήντα, δηλαδή, διακόσιες τέσσερις πτήσεις μειών.

Αθήνα-Κάρπαθος, από τις τετρακόσιες πενήντα τέσσερις, πάμε στις διακόσιες πενήντα, δηλαδή, διακόσιες τέσσερις πτήσεις μειών.

Αθήνα- Λέρος, πεντακόσιες δεκατέσσερις πριν, διακόσιες εβδομήντα δύο τώρα.

Ας πάμε τώρα στα ενδοδωδεκανησιακά, εκεί τα πράγματα είναι εξίσου προς το χειρότερο, αφού στη Ρόδο, Κάρπαθο, Κάσο πάμε στις τρακόσιες σαράντα έξι λιγότερες πτήσεις και μάλιστα, κύριε Υπουργέ, και φοβάμαι ό,τι έγινε με δική σας εντολή, δεν υπάρχει δυνατότητα διασύνδεσης Δωδεκανήσου με τη Σητεία, με την Κρήτη. Γιατί; Οφείλετε μία απάντηση.

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

Ξέρετε, το ίδιο συμβαίνει και για τα άλλα ενδοδωδεκανησιακά αεροδρόμια Ρόδο-Κω-Κάλυμνο-Λέρο-Αστυπάλαια, αλλά και κάτι πολύ σημαντικό, κύριε Υπουργέ. Είπε προηγουμένως ο κ. Πλακιωτάκης «για εθνικούς λόγους». Θα σημειώσω μόνο την εθνικής σημασίας γραμμή, Λήμνο-Μυτιλήνη-Χίο-Σάμο-Ρόδο και επιστροφή, που μειώνονται κατά εκατόν πενήντα έξι πτήσεις, σε μία μεθοριακή γραμμή πολύ σημαντική κύριε Υπουργέ, και μάλιστα σε μία περιοχή που οι δύο περιφέρειες βορείου και νότιου Αιγαίου έχουν άξονα σύνδεσής τους το Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Ακούστε: Υπάρχει μείωση στη δυνατότητα να διασυνδεθούν οι έδρες του πανεπιστημίου από Ρόδο-Σάμο-Χίο-Μυτιλήνη και Λήμνο, κατά εκατόν πενήντα έξι συνδέσεις.

Είναι πάρα πολύ δυσμενής αυτή η απόφαση που πήρατε, γιατί δεν μπορεί να ξεγελάσει κανέναν απολύτως η μεθόδευση με τον διαγωνισμό της σαιζόν με τρεις περιόδους, αφού επί της ουσίας αποτυπώνονται διαφορετικά αποτελέσματα.

Κύριε Υπουργέ, με βάση αυτό το σχέδιο, η κοινή λογική καταγράφεται μόνο με ένα συμπέρασμα, ότι επιχειρείτε να δώσετε μία λύση την τελευταία στιγμή και επίσης, το συγκεκριμένο σχέδιο καταδεικνύει την αδυναμία της Κυβέρνησης να διακρίνει ποια είναι σημαντικά δρομολόγια, ποια πρέπει να επιδοτηθούν και ποιες πραγματικά είναι οι άγονες αεροπορικές γραμμές, οι οποίες πρέπει να στηριχθούν.

Ξέρετε, εκτός αυτών, κύριε Υπουργέ, η αεροπορική συγκοινωνία δεν εξυπηρετεί μόνο τις ανάγκες της άρσης της γεωγραφικής απομόνωσης.

Επιτρέψτε μου να σας παραθέσω κάποια στοιχεία που αφορούν την προβολή στο μέλλον, την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιών.

Θα καταθέσω στα Πρακτικά τα δρομολόγια τα οποία υπάρχουν. Ένα νησί μόνο να πάρω, ενδεικτικά την Κάρπαθο, από το 2012 μέχρι το 2015...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Κόνσολα, συγγνώμη, σας διακόπτω, για να σας ενημερώσω ότι ήδη κάνετε χρήση της δευτερολογίας σας. Αρα, να το έχετε υπ' όψιν σας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Επιτρέψτε μου, λοιπόν, σύντομα

να κλείσω την πρωτολογία μου και να πω, κύριε Υπουργέ, ότι από το 2012 μέχρι το 2015, τα συνολικά δρομολόγια στην Κάρπαθο ήταν πάνω από επτά χιλιάδες τριακόσια εβδομήντα οχτώ και όσο για τους επιβάτες σε ένα σύνολο δρομολογίων υπήρχε μία τεράστια αύξηση της τάξεως των ογδόντα πέντε χιλιάδων επισκεπτών τα τελευταία χρόνια. Άρα, αύξηση του τουριστικού ρεύματος που σημαίνει έσοδα στο δημόσιο λογιστικό, που σημαίνει ότι θα έχουμε και τη δυνατότητα έτσι να γεμίσει ο δημόσιος κορβανάς με αποτέλεσμα οι δυσμενείς συνέπειες θα αποφευχθούν σε ό,τι αφορά τους στόχους που έχει θέσει η Κυβέρνηση για τα δημόσια έσοδα.

Παράλληλα, κύριε Υπουργέ, πρέπει να πω ότι με αυτή σας την απόφαση ακυρώνεται ουσιαστικά η ρήτρα νησιωτικότητας που πολύς λόγος γίνεται στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Και ξέρετε, δεν είναι δική μου ανησυχία, κύριε Υπουργέ, για τη μείωση των δρομολογίων που ξεπερνά το 50%. Είναι η αγωνία όλων των νησιωτών που εκφράζεται μέσα από την απόφαση της ΚΕΔΕ. Μέσα από την απόφαση του Δήμου Καρπάθου, μέσα από την απόφαση του Δήμου Κάσου, μέσα από την απόφαση του Δήμου Καλύμνου, μέσα από την απόφαση του Δήμου Λέρου, μέσα από την απόφαση του Αντιπεριφερειάρχη του Νοτίου Αιγαίου και όλων των άλλων επιχειρηματικών και μη κυβερνητικών φορέων, που καταθέτουν σήμερα μαζί με τη δική μας αγωνία και τη δική τους.

Θέλω να πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι σήμερα θα θεραπεύσετε αυτήν την παθολογία και θα δώσετε μία οριστική απάντηση σε αυτό το οποίο είναι ζήτημα όλων, δηλαδή, ενίσχυση και όχι αποδυνάμωση των αεροπορικών συνδέσεων.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κόνσολα καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο κ. Αθανασίου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, θα πάρω τον λόγο από τη θέση μου και θα είμαι πιο σύντομος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Όπως επιθυμείτε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Σας ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Υπουργέ, όπως είναι γνωστό, ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1008 του Σεπτεμβρίου του 2008 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθορίζει την δυνατότητα των κρατών-μελών να διενεργούν διαγωνισμούς για τις αεροπορικές γραμμές και στην προκειμένη περίπτωση μας ενδιαφέρουν οι άγονες αεροπορικές γραμμές και βεβαίως, δίνει τη δυνατότητα να καθορίζονται οι όροι σύμφωνα με τους οποίους πραγματοποιούνται οι διαγωνισμοί αυτοί.

Η επίκαιρη επερώτησή μας, κύριε Υπουργέ, αντικατοπτρίζει τις ανησυχίες των τοπικών κοινωνιών, κυρίως των νησιών μας, για την μεγάλη καθυστέρηση διενέργειας των νησιωτικών διαγωνισμών. Ήδη, σήμερα έχει εκδοθεί το σχέδιο της σχετικής ΚΥΑ για πρόσκληση για τον νέο διαγωνισμό αλλά υπάρχουν ερωτήματα για τα οποία θα θέλαμε τις απαντήσεις σας.

Το πρώτο ερώτημα είναι το εξής: Γιατί καθυστερήσατε εσείς τόσο πολύ στην έκδοση της ΚΥΑ και την διενέργεια του διαγωνισμού, αφού γνωρίζετε ότι στο τέλος Μαρτίου του 2016 έληξαν οι υπάρχουσες συμβάσεις;

Το δεύτερο ερώτημα: Ελέγξατε τη νομιμότητα του διαγωνισμού, που πραγματοποιήσατε τον Μάρτιο, που αφορούσε την παράταση των ήδη υπάρχουσων συμβάσεων; Αν ναι, γιατί το Ελεγκτικό Συνέδριο έκρινε ότι η παράταση, που υπερβαίνει τους δύο μήνες, δεν είναι νομικά ανεκτή και συμβατή και με το Ευρωπαϊκό αλλά και με το Ελληνικό Δίκαιο; Μάλιστα, δε είχατε μια τοποθέτηση παλαιότερα και εσείς, που, αν δεν απατώμαι, είχατε ισχυριστεί την ίδια άποψη, ότι δεν μπορούν οι παρατάσεις να υπερβαίνουν τους δύο μήνες. Με επιφύλαξη το λέω αυτό. Αν κάνω λάθος, διαψεύστε με, αλλά κάπου το έχω διαβάσει, το έχω δει.

Ας δεχθούμε τώρα ότι καθυστέρησε λίγο αυτό το νέο αυτό σύστημα, που εισηγήσατε, για τις άγονες γραμμές. Τότε γιατί χρειάζονταν άλλοι έξι μήνες για να το σχεδιάσετε και να το δρομολογήσετε; Δεν αρκούσαν ένας, δύο μήνες; Μήπως τον Φεβρουά-

ριο δεν υπήρχε κανένας σχεδιασμός; Επίσης, τι θα γίνει με τους υπόλοιπους μήνες για τους οποίους έχουν παραταθεί οι συμβάσεις; Θα γίνουν νόμιμες πληρωμές ή θα σταματήσει το πτητικό έργο;

Πάμε τώρα στην ίδια την ανάθεση για τους έξι μήνες. Καλέσατε τελευταία στιγμή σε μια κλειστή διαδικασία τέσσερις εταιρείες με προθεσμία είκοσι τεσσάρων ωρών για να υποβάλουν τις προσφορές και τελικά υπογράψατε τις συμβάσεις, τις οποίες, όπως είπα, το Ελεγκτικό Συνέδριο θεωρεί ευλόγως προβληματικές. Όμως, έχουν αυτές οι διαδικασίες τα εχέγγυα διαφάνειας και αποτελεσματικότητας;

Πάμε τώρα στο νέο σύστημα που εισηγήστε. Απαντώντας στις 5 Φεβρουαρίου του 2016 σε σχετική ερώτηση του Βουλευτή μας κ. Δημήτρη Σταμάτη, προχωρήσατε σε μια εξαγγελία των προθέσεων σας για το νέο σύστημα ανάθεσης των δρομολογίων στις άγονες γραμμές. Μάλιστα, εκεί κάνατε –θα μου επιτρέψετε την έκφραση– ένα μάθημα για το πώς λειτουργεί ο καπιταλισμός και ο ανταγωνισμός προκειμένου να υπερασπιστείτε την πρόθεσή σας να καταργήσετε κάποια δρομολόγια.

Σήμερα έρχεστε και τα διατηρείτε όλα τα δρομολόγια. Τελικά τι συνέβη, κύριε Υπουργέ; Θέλω να πω, για να κλείσουμε το ζήτημα αυτό, του δήθεν μειωμένου κόστους, ότι μειώνεται το κόστος. Το ανέφερε και ο κ. Πλακιωτάκης και πριν από λίγο και ο κ. Κόνσολας.

Κατ' αρχάς, θα έπρεπε να κάνουμε όλοι μας –και εσείς κυρίως– λίγη υπομονή μέχρι να ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός για να δούμε αν θα γίνει ο διαγωνισμός, γιατί ενδεχομένως μπορεί να αποβεί άγονος, αλλά μπορεί και να αναβληθεί ή να ματαιωθεί. Σε αυτές τις περιπτώσεις τι θα γίνει; Και τότε θα μπορούσαμε να μιλήσουμε για το αν θα υπάρχει εξοικονόμηση χρημάτων και όχι τώρα.

Φοβάμαι ότι η Κυβέρνηση θα πέσει έξω σε μια ακόμη εξαγγελία της. Όμως, διερωτώμαι το εξής: Αν κάτι πάει στραβά και κηρυχθεί ο διαγωνισμός άγονος ή αναβληθεί, τι σχέδιο έχετε; Πώς θα καλυφθούν τα νησιά αυτά;

Περαιτέρω, πρέπει να επισημανθεί ότι αυτή η μείωση του κόστους προκύπτει κυρίως από τη μείωση των δρομολογίων. Στην δευτερολογία μου θα αναφερθώ ειδικότερα στα νησιά, τα οποία με απασχολούν και για τα οποία έχω αγωνία, τα νησιά του βορείου Αιγαίου. Το να μειωθούν τα δρομολόγια, το ξέραμε και εμείς ως προηγούμενη κυβέρνηση και ήταν εύκολο να το κάνουμε, δηλαδή να συμβάλουμε στην απομόνωση των ακριτικών περιοχών, μειώνοντας τις δυνατότητες διασύνδεσής τους με τα αστικά κέντρα. Όμως, αυτό δεν είναι ένα ζήτημα για το οποίο μπορεί να επιφέρει κάποιος ότι μειώνεται το κόστος.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Για να συνοψίσω, αφού δεν είχαμε νέα σας για δυο μήνες, δεν ήρθαμε εδώ για να πούμε ότι το νέο πόνημά σας είναι ό,τι καλύτερο έχετε κάνει. Κι αυτό, γιατί έχετε πολλά για τα οποία πρέπει να δώσετε εξηγήσεις.

Πρέπει όμως να μας εξηγήσετε με σαφήνεια τι συνέβη τους μήνες πριν από την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης. Το νέο σας σχέδιο ανάθεσης των δρομολογίων προκαλεί πολλά ερωτηματικά, τόσο για τη δυνατότητα υλοποίησής όσο και για το κόστος που θα έχει στην καθημερινότητα και την οικονομία των ακριτικών μας περιοχών, πολύ περισσότερο, διότι όπως γνωρίζετε από την 1^η Ιουνίου 2016 καταργείται ο μειωμένος ΦΠΑ, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τα ακριτικά νησιά και ειδικά τα νησιά του βορείου Αιγαίου.

Συνεπώς θα θέλαμε απαντήσεις, κύριε Υπουργέ, στα ερωτήματα τα οποία θέσαμε. Επιφυλάσσομαι στη δευτερολογία μου να απαντήσω στην τοποθέτησή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Αθανασίου.

Τον λόγο έχει ο κ. Μηταράκης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεκαέξι μήνες διακυβέρνηση Αριστεράς και πλέον πρέπει να προχωρήσετε από το αφήγημα των προηγούμενων και να βρεθείτε αντιμέτωποι με τα προβλή-

ματα του ελληνικού λαού, να φέρετε λύσεις και όχι να σχολιάζετε απλώς το τι έγινε στο παρελθόν. Ο λαός –υποτίθεται– σας εμπιστεύθηκε για να κάνετε κάτι καλύτερο. Εδώ, θα ήθελα να θέσω το θέμα της νησιωτικότητας γενικότερα.

Σε δεκαέξι μήνες Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, ο ελληνικός λαός και κυρίως οι νησιώτες μας έχουν μόνο αρνητικά νέα δεχθεί. Θα πω δύο παραδείγματα τα οποία θα έρθουν πολύ σύντομα. Πρώτον, η κατάργηση του μειωμένου συντελεστή ΦΠΑ στα νησιά, η οποία θα ολοκληρωθεί την 1^η Ιανουαρίου 2017 και θα επηρεάσει σημαντικά το κόστος ζωής αλλά και την ανταγωνιστικότητα αυτών των νησιών. Ακούμε ότι η Κυβέρνηση θα νομοθετήσει να βάλει επιπλέον φορολογία στον τουρισμό, επιβαρύνοντας τα ξενοδοχεία, δημιουργώντας ένα ακόμα πλήγμα στα νησιά μας.

Το μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα νησιά είναι το θέμα της πρόσβασης, αυτό που ονομάζουμε «μεταφορικό ισοδύναμο». Είναι πολύ πιο ακριβό να μετακινηθείς από την πρωτεύουσα, από τον διεθνή αερολιμένα της Αθήνας, παραδείγματος χάρι, προς οποιοδήποτε νησί, απ' ό,τι να μεταφερθείς στην ηπειρωτική Ελλάδα. Για τον λόγο αυτό, το ίδιο το ελληνικό Σύνταγμα προβλέπει μια ρήτρα νησιωτικότητας, η οποία εξειδικεύθηκε ακόμα περισσότερο με νομοθεσία την περίοδο 2012-2015.

Η στήριξη των άγονων γραμμών αποτελεί μια ειδική περίπτωση που εμπίπτει στην ρήτρα και στην έννοια της νησιωτικότητας. Υπάρχει ανάγκη να συνδέσουμε όχι μόνο την πρωτεύουσα αλλά κυρίως άλλες περιοχές της χώρας και να νησιά μεταξύ τους, αυτά τα νησιά που λόγω του μικρού μεγέθους του πληθυσμού, του μικρού αριθμού τουριστών που τα επισκέπτονται δεν είναι απόλυτα οικονομικά να λειτουργήσουν οι αεροπορικές εταιρείες και να προσφέρουν τις υπηρεσίες που χρειάζονται, υπηρεσίες που χρειάζονται, πρώτον, για οικονομικούς λόγους, αλλά και δεύτερον, όπως πολύ σωστά είπε ο Πρόεδρος ο κ. Πλακιωτάκης, χρειάζονται και για εθνικούς λόγους.

Έρχεται, λοιπόν, η Κυβέρνηση καθυστερημένα και προχωράει σε έναν διαγωνισμό για την κάλυψη των άγονων γραμμών. Ενώ αρχικά έλεγε ότι δεν είναι εφικτό να δώσει παράταση, έδωσε και τελικά προχωράει σε έναν διαγωνισμό, κάτι το οποίο δείχνει σημαντική μείωση των δρομολογίων.

Κύριε Υπουργέ, τα νησιά μας, θα δεχθούν τα δύο πλήγματα που σας είπα πριν από λίγο, τον ΦΠΑ, το τέλος στα ξενοδοχεία, ενώ κάποια από αυτά παράλληλα αντιμετωπίζουν και το πολύ μεγάλο προσφυγικό ρεύμα του 2015, το οποίο δημιούργησε τεράστια προβλήματα. Τα νησιά αυτά δεν μπορούν να αντέξουν και τη μείωση των δρομολογίων των άγονων γραμμών. Αντιμετωπίζουν έναν έντονο τουριστικό ανταγωνισμό. Αντιμετωπίζουν την ανάγκη οι κάτοικοι να συνδεθούν με όμορα νησιά και με άλλες περιοχές της χώρας. Αυτό απαιτεί τη στήριξη αυτών των γραμμών.

Είπατε στην ομιλία σας στη Βουλή στις 5 Φεβρουαρίου ότι το υπάρχον σύστημα είναι στρεβλό και προτείνετε πολλαπλές αλλαγές.

Θέλω να σας ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, αν τελικά θα αλλάξετε κάτι στις άγονες γραμμές. Γιατί, απ' ό,τι φαίνεται, ο διαγωνισμός που προκηρύξατε ως προς τις βασικές λογικές δεν αλλάζει κάτι, δεν προσφέρει κάτι. Το μόνο που προσφέρει τελικά είναι η μείωση των δρομολογίων. Προσφέρει, επίσης, μια μεγάλη αβεβαιότητα, κατά πόσο ο διαγωνισμός θα μπορέσει να ολοκληρωθεί στο χρόνο του, κατά πόσο, δηλαδή, δεν θα υπάρξει διακοπή δρομολογίων, κάτι που θα έχει πολύ μεγάλη, αρνητική επίπτωση.

Κι επειδή μιλάτε για ένα άλλο σχέδιο, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να ρωτήσω κατά πόσο θα πρέπει ίσως να δούμε κάποια στιγμή το θέμα της προσβασιμότητας συνολικά –της θαλάσσιας προσβασιμότητας, της εναέριας προσβασιμότητας– και της έννοιας «νέων μέσων», όπως τα υδροπλάνα, τα οποία έρχονται στην ελληνική επικράτεια, κατά πόσο θα πρέπει να υπάρξει μια καλύτερη στρατηγική, η οποία φυσικά και θα απαιτήσει πόρους, που είναι απαραίτητοι και για οικονομικούς και για εθνικούς λόγους, στηρίζοντας περιοχές της χώρας, οι οποίες βρίσκονται αντιμέτωπες με μεγάλα προβλήματα.

Τέλος, θα ήθελα να ρωτήσω το εξής: Με το δημοσιονομικό κόφτη, που αναμένεται να νομοθετήσει η Κυβέρνηση, πώς θα επηρεαστούν οι νησιώτες; Παραδείγματος χάριν, τα δρομολόγια

των άγωνων γραμμών στα καράβια και στα αεροπλάνα, θα βρίσκονται σε αυτόν τον δημοσιονομικό κόφτη; Δηλαδή, αν η Κυβέρνηση δεν καταφέρει να πετύχει τους δημοσιονομικούς της στόχους, το 2018 υπάρχει κίνδυνος ξαφνικά αυτά τα νησιά να μην συνδέονται;

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Μηταράκη.

Τον λόγο έχει ο κ. Καββαδάς.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όπως τόνισαν και οι αξιότιμοι συνάδελφοι, θεωρώ κι εγώ ότι δεν έχετε καταλάβει τη ζημιά που προκαλείτε με το να ριψοκινδυνεύετε την ομαλή λειτουργία των αεροπορικών άγωνων γραμμών. Δεν λέει τίποτα στους πολίτες το ότι διατηρείτε τον ίδιο αριθμό άγωνων γραμμών. Αυτό που έχει σημασία είναι ότι μειώνετε τη συχνότητα των επιδοτούμενων δρομολογίων, την επιβατική κίνηση, αλλά και το ενδιαφέρον των αεροπορικών εταιρειών για το διαγωνισμό.

Κύριε Υπουργέ, είναι κρίσιμο να ολοκληρώσετε το διαγωνισμό για την επιλογή αναδόχων έγκαιρα. Δεν μπορείτε να καθυστερείτε άλλο, γιατί πλέον κινδυνεύουν με απομόνωση τα νησιά μας από την υπόλοιπη Ελλάδα.

Δυστυχώς, δεν σας έχουμε καμμία εμπιστοσύνη, γιατί ήδη δεν πετύχατε να ολοκληρώσετε το διαγωνισμό στην ώρα του. Οι συμβάσεις έληγαν στις 31 Μαρτίου και τρέχате τελευταία στιγμή και αναγκαστήκατε να δώσετε παράταση λίγων μηνών, για να μην διακοπεί η σύνδεση σε άγονες γραμμές.

Ήδη, το Ελεγκτικό Συνέδριο απέρριψε την παράταση και ζήτησε διευκρινήσεις, κόβοντας την εξάμηνη επέκταση της σύμβασης σε δίμηνη.

Μας οφείλετε, λοιπόν, μια εξήγηση και για την καθυστέρηση του διαγωνισμού και για την απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Οι νησιώτες μας πρέπει να ξέρουν γιατί υπήρξε αυτή η ολιγωρία.

Επίσης, πρέπει να μας πείτε για το νέο διαγωνισμό, εάν κάνατε διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς για τον ανασχεδιασμό των δρομολογίων. Αλήθεια, μιλήσατε με τις τοπικές κοινωνίες των νησιών που εξυπηρετούνται χρόνια τώρα από τις γραμμές αυτές; Ακούσατε τι έχουν να σας πουν; Μιλήσατε με τις αεροπορικές εταιρείες που λειτουργούν τα δρομολόγια; Έχετε καταλάβει τις ανάγκες που πρέπει να καλύψετε και πού χρειάζεται να υπάρξει επανασχεδιασμός και βελτίωση;

Πολύ φοβάμαι ότι δεν έχετε κάνει καμμία προσπάθεια να ακούσετε κανέναν. Πολύ φοβάμαι, επίσης, ότι και εκτός χρόνου θα είστε για ακόμη μία φορά και λάθη σοβαρά κάνετε στο σχεδιασμό των δρομολογίων.

Επιτρέψτε μου στο σημείο αυτό μια συγκεκριμένη αναφορά στη γραμμή Κέρκυρα-Άκτιο-Κεφαλονιά-Ζάκυνθο-Κύθηρα. Είναι σημαντικό να προστατευτεί αυτή η γραμμή, κύριε Υπουργέ, γιατί στηρίζει τον τουρισμό και τις αναγκαίες μετακινήσεις του τοπικού πληθυσμού.

Ειδικά για τα Κύθηρα και τη γραμμή αυτή, με τις αλλαγές που προωθείτε, καταργείται η προσέγγιση αεροσκάφους στα Κύθηρα, γεγονός αδικαιολόγητο που προκαλεί μεγάλη οικονομική και τουριστική ζημιά.

Η γραμμή αυτή, κύριε Υπουργέ, ενώνει τα Επτάνησα και αποτελεί σημαντική πηγή τουρισμού. Εσείς, όμως, πετάτε έξω τα Κύθηρα, λες και αυτά δεν ανήκουν ιστορικά στα Επτάνησα. Και αναρωτιέμαι: Πώς θα συνδεθούν τα Κύθηρα με τα υπόλοιπα Επτάνησα; Μήπως σχεδιάζετε να κάνετε τα Επτάνησα, «εξάνησα» και να πάτε τα Κύθηρα στις Κυκλάδες;

Επίσης, από δύο χειμερινά και τρία θερινά δρομολόγια τα μειώνετε σε δύο για όλες τις περιόδους. Η σύνδεση του νησιού των Κυθρών με την Αθήνα υποβαθμίζεται σε τεράστιο βαθμό, αφού οι χειμερινές προσεγγίσεις μειώνονται από έξι δρομολόγια, που είναι σήμερα, σε δύο.

Θέλω εδώ να θυμίσω ότι τα Κύθηρα διοικητικά ανήκουν στον Πειραιά και πρέπει να διασφαλιστεί η καθημερινή μετακίνηση των κατοίκων.

Μας λέτε, λοιπόν, σε ποια βάση προκύπτουν αυτές οι περικο-

πές; Ξέρουμε ότι η κίνηση το καλοκαίρι είναι αυξημένη και παρ' όλα αυτά, εσείς κόβετε δρομολόγια από τη θερινή περίοδο. Και όλα αυτά, συμβαίνουν την ώρα που ο Πρωθυπουργός δηλώνει στο ΣΕΤΕ ότι φέτος περιμένει αύξηση του τουρισμού. Αναρωτιέμαι: Τα Επτάνησα δεν δικαιούνται μερίδιο από την αύξηση αυτή;

Ξέρω ότι έχετε λάβει επιστολή του Δημάρχου Κυθρών με συγκεκριμένα αιτήματα που αφορούν την αεροπορική σύνδεση των Κυθρών μεταξύ άλλων με την Αθήνα και τα Επτάνησα.

Δυστυχώς, όπως φαίνεται, αγνοήσατε τα αιτήματα και τις ανάγκες και άλλων τοπικών κοινωνιών, που συνδέουν έως σήμερα οι αεροπορικές άγονες γραμμές.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Καββαδά.

Τον λόγο έχει ο κ. Χρήστος Μπουκώρος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, οι συνάδελφοι που προηγήθηκαν, ανέπτυξαν επαρκώς τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και κατά πόσο αυτή επηρεάζεται από τις αποφάσεις σας. Επίσης, ανέπτυξαν και τα συγκοινωνιακά και τα εθνικά και τα τουριστικά ζητήματα, που έχουν να κάνουν με το θέμα της επιδότησης των άγωνων γραμμών.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα μια περισσότερο πολιτική προσέγγιση, με την έννοια ότι είμαι υποχρεωμένος να σας υπενθυμίσω, μέσα και από αυτό το ζήτημα, την απόλυτη μνημονιακή σας μετάλλαξη, αλλά και την πολιτική σας ασυνέπεια.

Ακούστε, κύριε Υπουργέ: Δεν πρόκειται για έναν ανασχεδιασμό του ζητήματος της επιδότησης των άγωνων γραμμών. Εδώ πρόκειται για μια καθυστέρηση στην υπογραφή των συμβάσεων, που σας οδηγεί σε οριζόντιες περικοπές δρομολογίων προς τις νησιωτικές περιοχές της χώρας. Μειώνεται το πτητικό έργο και μειώνονται βεβαίως και τα έξοδα της επιδότησης. Εάν αυτή η οριζόντια περικοπή δεν είναι μνημονιακή πολιτική, αναρωτιέμαι τι είναι.

Από την άλλη μεριά, εσείς ο ίδιος δεν χάνετε την ευκαιρία να εκφράζετε κάθε φορά την αντίθεσή σας για την παραχώρηση των δεκαεσσάρων περιφερειακών αεροδρομίων. Κι ενώ θα είχατε την ευκαιρία να ενισχύσετε με κάθε τρόπο τα αεροδρόμια που παραμένουν σε κρατικό έλεγχο, κάνετε οτιδήποτε μέσα από αυτές τις αποφάσεις σας και τον τρόπο με τον οποίο διαχειρίζεστε τις άγονες γραμμές, για να τα αποδυναμώσετε.

Επαναλαμβάνω ότι δεν πρόκειται για έναν νέο σχεδιασμό, όπως είχατε απαντήσει σε συνάδελφό μας τον προηγούμενο Φεβρουάριο. Αφήσατε να παρέλθει ο χρόνος, δεν δίνετε καμμία εξήγηση, γιατί υπήρξε αυτή η καθυστέρηση και τώρα τα πράγματα είναι στον αέρα. Δεν ξέρουμε τι θα πει το Ελεγκτικό Συνέδριο, δεν ξέρουμε πώς θα εξελιχθεί η όλη υπόθεση και είναι σαφές πλέον ο κίνδυνος να μείνουν με πολύ λιγότερα δρομολόγια όλα τα νησιά των λεγόμενων άγωνων γραμμών.

Θα σας έλεγα, κύριε Υπουργέ, ότι το τουριστικό προϊόν, για το οποίο κάνετε πάρα πολύ θετικές εκτιμήσεις, δεν έχει να κάνει με το πόσοι τουρίστες έχουν εκφράσει την πρόθεση να επισκεφτούν την Ελλάδα, αλλά με το πόσοι, τελικά, θα την επισκεφτούν. Και αυτό, βεβαίως, θα το δούμε στο τέλος της σεζόν, όταν οι αριθμοί θα είναι αψευδείς μάρτυρες της τουριστικής κίνησης για τη φετινή χρονιά.

Επίσης, θα σας έλεγα ότι πρόκειται για ένα πολύ ευαίσθητο προϊόν, το οποίο πλήττεται και με την απόφαση για την οποία συζητάμε και με όλες τις διαδικασίες, έτσι όπως τις έχετε διαχειριστεί, αλλά και με την κατάργηση του μειωμένου ΦΠΑ κατά 30% στις νησιωτικές περιοχές -ήδη τον επόμενο μήνα εντάσσονται και όλες οι υπόλοιπες- με το καθεστώς της ημιμόνιμης παραμονής προσφύγων σε πολλά νησιά, που αποτέλεσαν και αποτελούν τουριστικούς πνεύμονες της χώρας και με μια πληθώρα άλλων αποφάσεων. Μέχρι και οι κοινές υπουργικές αποφάσεις για την παραχώρηση των ακτών καθυστέρησαν και πέρυσι, καθυστερούν και φέτος.

Επίσης, σε ό,τι αφορά την εκλογική μου περιφέρεια, τη Μαγνησία, περιορίζονται κατά πενήντα τα δρομολόγια στη Σκιάθο,

όπως βλέπουμε στον σχετικό πίνακα.

Όμως, κύριε Υπουργέ, το αεροδρόμιο της Σκιάθου δεν εξυπηρετεί μόνο τους Σκιαθίτες. Εξυπηρετεί και τους κατοίκους της Σκοπέλου και της Αλοννήσου. Ξέρετε ότι η προσέγγιση ενός κατοίκου της Αλοννήσου από το νησί στο κέντρο με ακτοπλοϊκή και χερσαία συγκοινωνία είναι πάνω από δέκα ώρες, οπότε εξυπηρετούνται με το αεροδρόμιο της Σκιάθου.

Τέλος, λόγω περιορισμένου χρόνου, θα ήθελα να κάνω μια απλή αναφορά σε αεροδρόμια που δεν ανήκουν ούτε στην άγονη γραμμή, αλλά ούτε και στα αεροδρόμια τα οποία παραχωρήθηκαν, δεκατέσσερα τον αριθμό.

Ένα τέτοιο αεροδρόμιο, κύριε Υπουργέ -μια σπουδαία υποδομή- είναι αυτό της Νέας Αγχιάλου, το αεροδρόμιο του Βόλου, που είναι αεροδρόμιο ολόκληρης της Κεντρικής Ελλάδος και ευρύτερα. Εξυπηρετεί, δηλαδή, περιοχές πληθυσμού ενός εκατομμυρίου περίπου. Δεν έχουμε ακούσει κανέναν στρατηγικό σχεδιασμό, δεν έχουμε ακούσει καμμία άποψη της πολιτικής ηγεσίας. Κατά καιρούς έχετε κάνει συναντήσεις με τους τοπικούς φορείς, δίνετε διάφορες υποσχέσεις. Δεκαέξι μήνες μετά και εφόσον οι ξένες αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους εγκατέλειψαν το αεροδρόμιο, μένει να μαραζώνει, με ελάχιστη κίνηση. Αναφέρομαι δε, σε μία υποδομή πολλών δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ, που μπορεί να τονώσει τουριστικά την Κεντρική Ελλάδα. Βεβαίως, δεν έχει να κάνει με το θέμα των άγονων γραμμών το συγκεκριμένο αεροδρόμιο, αλλά εφόσον σήμερα γίνεται συζήτηση, θα θέλαμε να ακούσουμε την άποψή σας και γι' αυτό.

Κατά τα λοιπά, προχειρότητα και έλλειψη σχεδιασμού, κύριε Υπουργέ. Και, δυστυχώς, δεν είναι το μόνο θέμα αυτό. Σε όλα τα μείζονα ζητήματα η Κυβέρνηση λειτουργεί κατά τον ίδιο τρόπο. Αιτή ήταν και η αφορμή για να κάνουμε την ερώτηση, γιατί μιλάμε για πολύ ευαίσθητες και οικονομικά και εθνικά περιοχές, όπως είναι οι νησιωτικές περιοχές της χώρας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Μπουκώρο.

Και με τον κ. Μπουκώρο ολοκληρώθηκε ο κατάλογος των επερωτώντων Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας.

Πριν δώσω τον λόγο στον Υπουργό Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, τον κ. Σπύρτζη, εκ μέρους της Κυβέρνησης για την πρώτη του τοποθέτηση, επιτρέψτε μου μία ανακοίνωση.

Η επίκαιρη επερώτηση δεκαπέντε Βουλευτών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ (Α.Π. 25/19/14-4-2016) αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, με θέμα «Από αναβολή σε αναβολή το αναπτυξιακό σχέδιο για τη χώρα», που είχε προγραμματιστεί για την Παρασκευή 20 Μαΐου 2016, αναβάλλεται.

Επίσης, σας ενημερώνω ότι από τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες όλων των κομμάτων έχουν σταλεί επιστολές, με τις οποίες ενημερώνουν το Πρόεδρείο σε ό,τι αφορά τους Κοινοβουλευτικούς Εκπρόσωπους. Από τη Νέα Δημοκρατία ορίζεται ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής, από τον ΣΥΡΙΖΑ ο κ. Απόστολος Καραναστάσης, από τον Λαϊκό Σύνδεσμο-Χρυσή Αυγή ο κ. Ιωάννης Σαχινίδης. Επίσης, από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ορίζεται ο κ. Δημήτριος Κωνσταντόπουλος, από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ο κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος, από το Ποτάμι ο κ. Γεώργιος Αμυράς, από τους Ανεξάρτητους Έλληνες ο κ. Γεώργιος Λαζαρίδης και από την Ένωση Κεντρώων ο κ. Ιωάννης Σαρίδης.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αξιότιμοι κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω πραγματικά για την επίκαιρη ερώτηση που καταθέσατε. Σας ευχαριστώ πραγματικά, γιατί τα συστημικά μέσα μαζικής ενημέρωσης δεν αναφέρονται στο τι κάνει η Κυβέρνηση. Και εσείς μας δίνετε σήμερα την ευκαιρία να αναδείξουμε και το έργο της Κυβέρνησης και κυρίως να αναδειχθούν οι πραγματικές διαφορές ανάμεσα στην πολιτική που ασκήθηκε επί τόσα χρόνια στις άγονες γραμμές των αερομεταφορών -ποιοι είναι οι εννοημένοι από αυτήν την πολιτική- σε σχέση με αυτήν

την Κυβέρνηση, μέσα σε αυτές τις δύσκολες καταστάσεις.

Οφείλω, λοιπόν, να σας ευχαριστήσω. Και δεν είναι ειρωνικό αυτό, είναι πραγματικό. Και με την ευκαιρία, απ' ό,τι κατάλαβα από τις τοποθετήσεις σας, μάλλον θα πρέπει να ενημερωθείτε για τα πεπραγμένα της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, τι είχε κάνει, πού το πήγαινε και πού δέσμευσε τη χώρα και με τις δεσμεύσεις της σε σχέση με τους δανειστές και με τη νομοθεσία. Από τις τοποθετήσεις που άκουσα, καταλήγω στο συμπέρασμα ότι δεν είστε ενημερωμένοι για το τι κάνατε.

Και θα είμαι πολύ συγκεκριμένος. Τι παραλάβαμε; Παραλάβαμε είκοσι οκτώ άγονες γραμμές με κόστος 47 εκατομμύρια στους Έλληνες πολίτες. Αυτά δεν τα παίρνουμε ούτε από το EURO CONTROL ούτε από αλλού. Πολύ ωραία! Καλό θα είναι να φρεσκάρετε λίγο τη μνήμη σας, γιατί δεν είναι δεκαοκτώ μήνες. Είχαμε εκλογές τον Σεπτέμβριο. Οκτώ είναι. Αυτή η Κυβέρνηση έχει ζωή οκτώ μηνών.

Όταν αναλάβαμε, λοιπόν, αναζητήσαμε την τεκμηρίωση -θέλετε να το ξεχνάτε, αλλά δεν πειράζει, καλό είναι να σας το θυμίζουμε εμείς- και το σχεδιασμό των άγονων γραμμών. Ποιος ήταν αυτός ο σχεδιασμός; Μηδενικός. Μηδέν.

Αναζητήσαμε το συνολικό σχεδιασμό σε σχέση με τις άγονες γραμμές της ακτοπλοΐας. Κανένας σχεδιασμός. Μηδενικός. Αν δει οποιοσδήποτε ποιες είναι οι άγονες γραμμές, θα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι έχουμε έναν ακόμα σχεδιασμό εκλογικής πελατείας, χωρίς να το χρειάζονται οι τοπικές κοινωνίες και βέβαια, ένα σχεδιασμό επιδότησης των αεροπορικών εταιρειών, όχι των τοπικών κοινωνιών.

Ενδεικτικά αναφέρω άγονες γραμμές: Αθήνα-Πάρος. Άγονη. Μέσα στην απομόνωση είναι. Αθήνα-Ζάκυνθος, Θεσσαλονίκη-Κέρκυρα, Θεσσαλονίκη-Καλαμάτα. Άγονες γραμμές.

Αν δει κανείς ποιες είναι οι αριθμούς των θέσεων που πληρώνει ο ελληνικός λαός για κάθε άγονη γραμμή και ποιες είναι οι πραγματικός αριθμός των επιβατών -γιατί αυτό πρέπει να είναι το κριτήριο στις άγονες γραμμές, ποιες είναι οι πραγματικός αριθμός των επιβατών- θα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι άγονες αεροπορικές γραμμές και ο αριθμός των πτήσεων έγιναν για να πληρώνει ο ελληνικός λαός συγκεκριμένη εταιρεία, την οποία ιδιωτικοποιήσατε -ήταν κρατική- και την αγόρασε ο κ. Βγενόπουλος. Και το λέω αυτό ιστορικά. Τυχαίο!

Στη συνέχεια διατηρήθηκε το ίδιο καθεστώς ως σήμερα και προσθέσατε και άλλες δυο αεροπορικές εταιρείες και κάποιες άγονες γραμμές, στην ίδια όμως λογική.

Θα καταθέσω τον πίνακα για να γνωρίζει το Κοινοβούλιο και ο ελληνικός λαός.

Ο ελληνικός λαός πλήρωσε συνολικά, με ευθύνη της Νέας Δημοκρατίας, 47 εκατομμύρια το 2014 για ένα εκατομμύριο ογδόντα χιλιάδες πεντακόσιες μία θέσεις. Πόσοι πολίτες κάθονταν σε αυτές τις θέσεις και μετακινήθηκαν; Η Νέα Δημοκρατία δεν έχει αναρωτηθεί ποτέ. Να σας λύσουμε αυτή την απορία. Μετακινήθηκαν πεντακόσιες εξήντα πέντε χιλιάδες εξακόσιους εξήντα επτά πολίτες και τουρίστες. Αυτοί είναι οι επιβάτες, σχεδόν το 50%.

Αναλυτικά, ανά άγονη γραμμή, αναφέρω τα εξής: Μπορείτε να μου λέτε σε ποιες περιοχές εκλέγεστε για να σας λέω τα αντίστοιχα. Υπάρχουν μερικά ενδεικτικά. Ζάκυνθος...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Ο κ. Κοντονής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ο κ. Κοντονής, ναι. Ο κ. Κοντονής το έκανε αυτό. Επιβατική κίνηση το 2014, τριάντα έξι χιλιάδες τριακόσιοι δεκαπέντε επιβάτες. Πόσες θέσεις πλήρωσε ο ελληνικός λαός; Πλήρωσε πενήντα οκτώ χιλιάδες πεντακόσιες ογδόντα τέσσερις θέσεις. Πόσο δίνανε γι' αυτό; Δίνανε ένα εκατομμύριο εβδομήντα οκτώ χιλιάδες. Τσάμπα πράμα!

Το τρενάκι, Ρόδος-Κως-Κάλυμνος-Λέρος-Αστυπάλαια. Επιβατική κίνηση του 2014, πέντε χιλιάδες επτακόσιοι ενενήντα ένας επιβάτες. Πόσες θέσεις πλήρωσε ο ελληνικός λαός; Πλήρωσε εννέα χιλιάδες οκτακόσιες ογδόντα τρεις θέσεις. Τι δίνανε εδώ; Δίνανε ένα εκατομμύριο επτακόσιες δεκατέσσερις χιλιάδες.

Αθήνα-Σητεία. Επιβατική κίνηση είκοσι χιλιάδες διακόσιοι ενενήντα πέντε επιβάτες. Προσφερόμενες θέσεις, δηλαδή τι πληρώναμε για να μετακινηθούν αυτοί οι πολίτες; Πληρώναμε εβδο-

μήντα πέντε χιλιάδες εκατόν επτά θέσεις. Φοβερό σχεδιασμό είχε η Νέα Δημοκρατία όχι στους δεκαέξι μήνες, στα σαράντα έξι χρόνια!

Αθήνα-Καστοριά-Κοζάνη, έξι χιλιάδες τετρακόσιοι πενήντα δύο οι επιβάτες που μετακινήθηκαν. Οι θέσεις που πληρώναμε ήταν είκοσι χιλιάδες πενήντα δύο.

Συνεχίζω με τη γραμμή Θεσσαλονίκη-Λήμνος-Ικαρία. Ήταν δεκατέσσερις χιλιάδες εξακόσιοι τριάντα πέντε οι επιβάτες που μετακινούνταν και σαράντα πέντε χιλιάδες πεντακόσιες εβδομήντα οι θέσεις που πληρώνονταν.

Στη γραμμή Αλεξανδρούπολη-Σητεία ήταν δύο χιλιάδες επτακόσιοι δέκα οι επιβάτες που μετακινούνταν και επτά χιλιάδες οκτακόσιες εξήντα οι θέσεις που πληρώνονταν.

Μερικά από αυτά είναι ιδιαίτερα ενδιαφέροντα.

Κύριε Αθανασίου, περιλαμβάνει και την περιοχή σας αυτό. Στη γραμμή Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Σάμος-Ρόδος ήταν οκτώ χιλιάδες τριακόσιες πενήντα εννέα οι συνολικοί επιβάτες που μετακινούνταν και είκοσι έξι χιλιάδες εκατόν έξι οι θέσεις που πληρώνονταν. Συνολικά -τα είπα πριν τα νούμερα- ούτε το 50%!

Θα καταθέσω μετά τον πίνακα για τα Πρακτικά.

Αυτά τα πλήρωνε ο ελληνικός λαός για πάρα πολλά χρόνια. Και όλη την περίοδο, βεβαίως, των τελευταίων χρόνων, που κόβατε -και προτείνετε και σήμερα να κοπούν- τις συντάξεις και τους μισθούς, που δέχονταν μειώσεις τις δαπάνες για την υγεία και την παιδεία, που κάνατε απολύσεις και δέχονταν θέλατε τη μείωση των δαπανών -και αυτά προτείνετε και σήμερα, ως μια άλλη πολιτική σε σχέση με τη δική μας Κυβέρνηση- τις άγονες γραμμές, αυτές τις ανορθολογικές, δεν τις είδε κανείς. Μάλλον, θα έπρεπε λίγο να το ξαναδείτε αυτό και να κάνετε και την αυτοκριτική σας, γιατί όταν κάνατε τέτοια προσιπάθεια να μειώσετε το κόστος λειτουργίας του κράτους, αυτά δεν τα είδε ποτέ κανείς.

Θα επανέλθω σε αυτά που είπατε.

Αξιότιμοι κύριοι συνάδελφοι, και ο κ. Σταμάτης τον Φεβρουάριο κι εσείς σήμερα, καταθέσατε την αγωνία σας για τις άγονες γραμμές, καλλιεργώντας και τον Φεβρουάριο και σήμερα ανασφάλεια στις τοπικές κοινωνίες, στους δημάρχους στους πολίτες, ότι δεν θα υπάρχουν τα δρομολόγια και ότι οι περιοχές αυτές θα αποκοπούν.

Σήμερα επιβεβαιωνόμαστε για όσα απαντήσαμε τον Φεβρουάριο, ότι θα υπάρχουν άγονες γραμμές, ότι έχει μεριμνήσει η Ελληνική Κυβέρνηση να υπάρχουν άγονες γραμμές. Δεν κόπηκε καμιά άγονη γραμμή. Κόπηκε, όμως, η σπατάλη.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και το Υπουργείο προχώρησε για το μεσοδιάστημα σε διαπραγμάτευση και διαδικασίες ως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού. Και θα σας πω τι πετύχαμε. Γιατί με ρωτήσατε για τις διαδικασίες και τι πετύχαμε. Για να δούμε, λοιπόν, τι πετύχαμε, γιατί αναφέρετε μόνο το πόσο κοστίζει. Το πόσο κοστίζει πριν από τις 31 Μαρτίου δεν το αναφέρετε!

Μεσοσταθμικά, λοιπόν, πετύχαμε 25% μείωση για τις τρεις-τέσσερις αεροπορικές εταιρείες που μετέχουν σε σχέση με τα 47 εκατομμύρια. Και για την OLYMPIC AIRWAYS πετύχαμε μείωση ύψους 33%, που έχει το μεγαλύτερο ποσοστό από τις άγονες γραμμές. Επιπρόσθετα, η εταιρεία έκανε δωρεά το μισό κτήριο και τις υποδομές του νέου αερολιμένα Πάρου που θα ολοκληρωθεί ως έργο στο σύνολό του σε μια τριετία, αλλά θα λειτουργήσει με το μισό κτήριο από φέτος τον Ιούλιο.

Αντιλαμβάνεστε με τι σπατάλη προχωρούσατε όλες τις προηγούμενες δεκαετίες; Αυτά ήταν για ένα εξάμηνο, δηλαδή. Το αντιλαμβάνεστε; Στην άγονη γραμμή Αθήνα-Πάρος δίναμε τον χρόνο 4,5 εκατομμύρια. Όλο το νέο αεροδρόμιο, μαζί με τον αεροδιάδρομο, κόστιζε λιγότερο από 20 εκατομμύρια. Δηλαδή, τέσσερα χρόνια επιδοτήσεων έκανε το αεροδρόμιο!

Αν θέλατε να εξυπηρετήσετε τους πολίτες, θα φτιάχνατε το νέο αεροδρόμιο και δεν θα δίνατε 4,5 εκατομμύρια τον χρόνο στην άγονη γραμμή Αθήνα-Πάρος. Αυτό άλλον ευνοεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΓΚΩΡΟΣ: Εσείς το φτιάξατε το αεροδρόμιο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θα σας αναφέρω, επίσης -για να κλείσω την ενημέρωσή του- τι παραλάβαμε και να πάμε στο τι κάνουμε- τον αριθμό επιβατών ανά πτήση, για τον οποίο είχατε και συγκεκριμένα πα-

ραδείγματα. Θα πω μερικά παραδείγματα, για να γίνει απολύτως κατανοητό ότι υπήρχαν πτήσεις που ο ελληνικός λαός πλήρωνε, πλήρωνε πτήσεις.

Κύριε Πρόεδρε, στις άγονες γραμμές δεν πληρώνουμε τους επιβάτες που μετακινούνται, αλλά πληρώνουμε όλες τις θέσεις του αεροπλάνου που πηγαίνει. Πλήρωνε, λοιπόν, ο ελληνικός λαός πτήσεις για να μετακινούνται οι πιλότοι και οι αεροσυνοδοί, για να πίνουν καφέ στα αεροδρόμια που πήγαιναν, γιατί οι επιβάτες ήταν μηδέν.

Ακούστε σχεδιασμό γραμμών. Κάποιος ανέφερε τα Επτάησα: Ένα αεροπλάνο ξεκινούσε από Κέρκυρα, πήγαινε στο Άκτιο, στην Κεφαλονιά, στη Ζάκυνθο, στα Κύθηρα και στον γυρισμό ακολουθούσε ακριβώς την αντίστροφη πορεία. Προσγειωνόταν, δηλαδή, πάλι ανάποδα στη Ζάκυνθο, στην Κεφαλονιά, στο Άκτιο, στην Κέρκυρα. Δέκα προσγειώσεις και απογειώσεις. Αυτό κόστιζε 2,5 εκατομμύρια ευρώ. Θέλει πολύ μυαλό, δηλαδή, για να πει κανείς ότι θα γυρνούσε απευθείας στο αρχικό αεροδρόμιο; Όχι. Άλλο σχεδιασμό υπηρετούσε, πώς ανεβάζουμε την επιδότηση.

Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Σάμος-Ρόδος και στον γυρισμό το ανάποδο, 3,5 εκατομμύρια ευρώ. Δέκα προσγειώσεις και απογειώσεις, επίσης.

Ρόδος-Κάρπαθος-Κάσος-Σητεία και πίσω πάλι τα ίδια, Σητεία-Κάσος-Κάρπαθος-Ρόδος, 4,1 εκατομμύρια ευρώ. Οκτώ προσγειώσεις και απογειώσεις. Ανεβάζουμε το κόστος σε κάθε πτήση. Μια χαρά!

Τι είναι, συνάδελφοι; Λεωφορείο Κολιάτσου-Παγκράτι;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Είναι το λεωφορείο της θάλασσας, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Το λεωφορείο της θάλασσας, αλλά κάποιοι πληρώνει για το λεωφορείο της θάλασσας και είναι ο ελληνικός λαός και αυτός που κερδίζει είναι οι αεροπορικές εταιρείες, οι συγκεκριμένες, όχι άλλες. Δεν εξυπηρετεί τους πολίτες αυτό.

Απορώ, δηλαδή, γιατί αναστατώνετε έτσι τον κόσμο. Θα δώσω παράδειγμα. Τελειώς τυχαία έχω ένα παράδειγμα για την κριτική που έγινε πριν. Ζάκυνθος-Κύθηρα: Ιανουάριος, εννιά αφίξεις αεροσκαφών, οκτώ επιβάτες. Φεβρουάριος, οκτώ αφίξεις αεροσκαφών, μηδέν επιβάτες. Μάρτιος, τέσσερις αφίξεις αεροσκαφών, ένας επιβάτης. Απρίλιος, δεκατρείς αφίξεις αεροσκαφών, ένας επιβάτης. Πλήρωνε ο ελληνικός λαός. Μάιος, δεκατρείς αφίξεις αεροσκαφών, τέσσερις επιβάτες.

Πάμε στο καλοκαίρι. Ιούνιος, δεκατρείς αφίξεις αεροσκαφών, δέκα επιβάτες. Ιούλιος, δεκατέσσερις αφίξεις αεροσκαφών, τριάντα εννιά επιβάτες. Για όσους χωρούν σε ένα αεροπλάνο, σε μια πτήση, πληρώνουμε άλλες δώδεκα έτσι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΓΚΩΡΟΣ: Να τους πάμε όλους μαζί...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όχι, θα τα ακούσετε όλα, όλους τους μήνες, γιατί το είπατε. Μας κάνατε κριτική αν θέλουμε να κάνουμε «Εξάνησα» τα Επτάησα.

Όγδοος μήνας, Αύγουστος, στην καρδιά της τουριστικής περιόδου, δεκατέσσερις πτήσεις αεροσκαφών -εδώ προσθέσαμε και μία- τριάντα εννιά επιβάτες. Σεπτέμβριος, δώδεκα πτήσεις αεροσκαφών, είκοσι τρεις επιβάτες. Οκτώβριος, δεκατρείς πτήσεις αεροσκαφών, πέντε επιβάτες. Νοέμβριος, επτά πτήσεις αεροσκαφών -εδώ κάτι έγινε, αρρώστησε ο πιλότος, δεν κάναμε πολλές πτήσεις- δύο επιβάτες. Δεκέμβριος, εννιά πτήσεις αεροσκαφών, τέσσερις επιβάτες. Πλήρωνε ο ελληνικός λαός. Μια χαρά! Κατά τα λοιπά, η τοπική κοινωνία! Ποια τοπική κοινωνία; Πού είδατε ότι βοηθάμε με αυτό την τοπική κοινωνία;

Τι κάναμε αυτούς τους μήνες, τι κάνουμε σήμερα και τι σχεδιάζουμε για το μέλλον; Πρώτον, μέχρι την ολοκλήρωση του διαγωνισμού πετύχαμε 25% μείωση στο σύνολο των άγονων γραμμών και δωρεά τα έργα του αεροδρομίου της Πάρου που θα αρχίσουν από τον Ιούλιο και θα ολοκληρωθεί σε τρία χρόνια από το ΠΔΕ το υπόλοιπο έργο.

Δεύτερον, δώσαμε -και ολοκληρώθηκε η διαβούλευση για τις άγονες γραμμές- τα εξής κριτήρια. Πρώτον, να μην κοπεί καμιά γραμμή. Διότι ανησυχούσε και ο κ. Σταμάτης αν θα κόψουμε κάποια γραμμή από τη Θεσσαλονίκη ή το Θεσσαλονίκη-Καλαμάτα.

Δεν την κόβουμε.

Δεύτερον, όσον αφορά στο να υπάρχουν συχνότητες δρομολογίων που θα εξυπηρετούν τις πραγματικές μετακινήσεις και τις ανάγκες, σημειώνω –για να μην ανησυχούν οι τοπικές κοινωνίες– ότι δεν θα υπάρχει άγονη γραμμή με λιγότερα από τρία εβδομαδιαία δρομολόγια τους χειμερινούς μήνες. Το σχέδιο διαβούλευσης που βγήκε έχει δύο σε μερικές περιπτώσεις, γιατί η ΥΠΑ έκανε τους υπολογισμούς ανάλογα με τις κινήσεις των επιβατών. Εμείς εκτιμούμε ότι για να στηρίξουμε τις τοπικές κοινωνίες, θα βάλουμε το ελάχιστο τρεις και μάλιστα Δευτέρα, Τετάρτη και Παρασκευή, με τρόπο που να μπορούν να πηγαίνουν και Σαββατοκύριακο και να επιστρέφουν τη Δευτέρα το πρωί.

Έχουμε χωρίσει τον χρόνο σε τρεις ζώνες. Αυτά τα δρομολόγια θα αυξάνονται τους εαρινούς μήνες και περαιτέρω τους θερινούς. Εκεί που δεν θα μειώσουμε τη συχνότητα, είναι εκεί που το κόστος είναι μηδενικό και απλώς η αεροπορική γραμμή παίρνει μόνο την αποκλειστικότητα του να υπηρετεί αυτό το δρομολόγιο.

Σημειώνω, επίσης, ότι εξορθολογίζουμε τα δρομολόγια σειράς που περιλαμβάνουν πολλές προσγειώσεις και απογειώσεις με απευθείας επιστροφή στο αρχικό αεροδρόμιο. Δεν ισχύει, δηλαδή, αυτό που είχαμε, που πήγαιναν πέντε και γύριζαν πέντε, λες και το αεροπλάνο ήταν τρoλeϊ.

Επίσης, εξορθολογίζουμε τις αποζημιώσεις των εταιρειών. Λύσσαξαν για μείωση του εργατικού κόστους. Πώς θα φανεί αυτό στις αεροπορικές; Μειώθηκαν –εσείς τα λέτε– τα καύσιμα. Σας ρωτώ το εξής: Δεν θα μειώσουμε την αμοιβή των τεσσάρων αεροπορικών εταιρειών; Αυθαίρετα γίνεται ο υπολογισμός από τις Υπηρεσίες;

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Σημειώνω –τα έχουμε πει ξανά, τα είπαμε πάλι στην απάντηση του κ. Σταμάτη, αλλά μάλλον δεν τα έχετε αποδεχθεί– ότι η πτήση για Λονδίνο με τις τούρκικες αερογραμμές κοστίζει 158 ευρώ, με ελληνικές αερογραμμές 204 ευρώ, με γερμανικές αερογραμμές 213 ευρώ. Η πτήση για Μόσχα κοστίζει 178 ευρώ με ρωσικές αερογραμμές, 192 ευρώ με τις τούρκικες και 261 ευρώ με τις ελληνικές και ούτω καθεξής.

Ας δούμε τώρα το αντιστάθμισμα των δικών μας εδών, των άγονων γραμμών. Για τη γραμμή Άκτιο-Σητεία το κόστος είναι 547,83 ευρώ, για Θεσσαλονίκη-Σκύρος 419 ευρώ, για Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Σάμος-Ρόδος 413 ευρώ και για Αλεξανδρούπολη-Σητεία 365 ευρώ. Με δύο λόγια, δηλαδή, τα λεφτά που δίνουμε σ' αυτές τις γραμμές είναι περισσότερα από το να πάει κάποιος στη Νέα Υόρκη και να γυρίσει. Δεν ξέρω αν καταλαβαίνετε τι έκαναν τόσα χρόνια.

Μ' αυτές τις αλλαγές, λοιπόν, και χωρίς να καταργήσουμε καμία γραμμή, με το ελάχιστο που είπα, έχουμε μείωση από τα 47 εκατομμύρια ευρώ στα 14 εκατομμύρια ευρώ –στα 12 εκατομμύρια ευρώ έχει βγει στη διαβούλευση, όπως είπατε σωστά– δηλαδή πάνω από 70%. Πιθανόν με την ολοκλήρωση της διαβούλευσης –νομίζω ότι σήμερα τελείωσε η διαβούλευση ή την Παρασκευή– να χρειαστεί να αυξηθεί μέχρι και τα 15 εκατομμύρια ευρώ, αλλά αυτό δεν έχει καμμία σχέση με τα 47 εκατομμύρια ευρώ που πλήρωνε ο ελληνικός λαός.

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

Ποιο είναι το επόμενο βήμα; Στη συνέχεια, σε συνεργασία με τους ΟΤΑ –και συνεργαζόμαστε με τους ΟΤΑ– μιλήσαμε με τον Δήμαρχο των Κυθήρων. Μίλησα και με όποιον ήθελε να μιλήσει μαζί μου, όπως και με τις αεροπορικές εταιρείες. Ξεκινάμε διαδικασίες για νέες άγονες γραμμές που έχει ανάγκη ο τόπος.

Με ρωτήσατε για την Αγχάλιο. Δεν βρήκαμε ούτε μία. Τι με ρωτάτε; Εσείς δεν βάλατε ούτε μία για σαράντα χρόνια. Είναι η διαδικασία πολύ μεγάλη, για να εντάξεις νέα άγονη γραμμή.

Τέταρτον, έχουμε ήδη ξεκινήσει τον συνολικό ανασχεδιασμό των αεροπορικών άγονων γραμμών, όχι μόνες τους, αλλά σε συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας, για να υπάρχει επιτέλους αντιστοίχιση όλων των άγονων γραμμών που υπάρχουν, προκειμένου να μην υπάρχει αυτό το χάος που γίνεται σήμερα –άλλο

οι αεροπορικές, άλλο οι ακτοπολικές– και, βέβαια, για να έχουμε και έναν σχεδιασμό με τα υδατοδρόμια που θα γίνουν, ώστε να υπάρχει ένας συνολικός σχεδιασμός για τις άγονες γραμμές της χώρας μας.

Η διαφορά, λοιπόν, είναι ότι αυτή τη φορά, αυτός ο σχεδιασμός θα εξυπηρετεί τον πολίτη, τον επιβάτη, την ανάπτυξη και το δημόσιο συμφέρον και όχι τα συμφέροντα μίας εταιρείας ή συνέχεια τεσσάρων εταιρειών. Αυτή είναι η μεγάλη διαφορά.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Πριν περάσουμε στις τοποθετήσεις των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα επτά μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 11^ο Δημοτικό Σχολείο Αλεξανδρούπολης και από το Δημοτικό Σχολείο Αγκαιριάς Πάρου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ξεκινούμε με τον πρώτο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο, τον κ. Καραμανλή Κωνσταντίνο, από τη Νέα Δημοκρατία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε, παρακολουθώ με προσοχή το έργο σας και δεν διστάζω να επισημάνω όταν κάνετε κάτι το οποίο με βρίσκει σύμφωνο.

Νομίζω ότι πρέπει όλοι μας εδώ να φύγουμε από τις αντιλήψεις περί πολιτικών παλαιάς κοπής που διαφωνούν πάντα και με τα πάντα. Δυστυχώς, όμως, αυτήν την τακτική θα μου επιτρέψετε να πω ότι δεν την ακολουθήσατε εσείς σήμερα.

Σήμερα συζητάμε για ένα φλέγον και πολύ σημαντικό ζήτημα, για τις λεγόμενες άγονες αεροπορικές γραμμές. Και όπως είπαν και οι άλλοι Βουλευτές, τα ερωτήματα είναι πολλά.

Όμως θα μου επιτρέψετε εδώ να απαντήσω σε αυτό το οποίο είπατε, ότι με λίγα λόγια κατηγορείτε τις προηγούμενες κυβερνήσεις και κατηγορείτε την προηγούμενη σύμβαση ότι ξοδεύονταν αλόγιστα χρήματα για τις άγονες γραμμές.

Ας υποθέσουμε, για οικονομία χρόνου, ότι κάτι τέτοιο συνέβαινε. Με ποια λογική εσείς, κύριε Υπουργέ, έρχεστε και παρατείνετε αυτό το καθεστώς; Διότι σε έξι μήνες έρχεστε και δίνετε 19,7 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή ακριβώς το μισό ποσό της συνολικής επιδότησης, και μάλιστα με διαδικασίες οι οποίες, όπως σας είπαν και οι προηγούμενοι Βουλευτές, είναι προβληματικές.

Θα ξεκινήσω κατευθείαν με το σημαντικότερο ερώτημα της επερώτησής μας, το οποίο έχει να κάνει με την καθυστέρηση που έχετε δείξει. Και αυτό είναι κάτι το οποίο πρωτίστως σας ρωτήσαμε στην επερώτησή μας, διότι από την πρώτη μέρα που αναλάβατε –και ξέρετε, εδώ το επιχείρημα ότι «εμείς ήμασταν οκτώ μήνες Κυβέρνηση» δεν ισχύει, και στην προηγούμενη φάση εσείς ήσασταν Κυβέρνηση, κύριε Υπουργέ, και αν θυμάμαι καλά, ήσασταν και Αναπληρωτής Υπουργός, υπεύθυνος για το ίδιο πορτοφόλιο– γνωρίζατε ότι στις 31 Μαρτίου του 2016 λήγει η σύμβαση για την εκτέλεση των δρομολογίων και γνωρίζατε και από την ελληνική νομοθεσία και από την ευρωπαϊκή νομοθεσία ότι έχετε διάστημα έξι μηνών για να ολοκληρώσετε τις διαδικασίες.

Όπως σας είπε και ο κ. Πλακιωτάκης και οι άλλοι Βουλευτές της Αντιπολίτευσης, θα έπρεπε να είχατε ξεκινήσει, αν όχι το καλοκαίρι, μετά τον Σεπτέμβριο που αναλάβατε ξανά, τη διαδικασία. Εσείς, όμως, τι κάνατε; Νομίζω ότι είναι πλέον σαφές ότι καθυστερήσατε.

Στις 2 Μαρτίου τι κάνει ο Υπουργός, κυρίες και κύριοι Βουλευτές; Κηρύσσει την έναρξη της διαπραγμάτευσης για την ανακήρυξη αναδόχου ή αναδόχων είκοσι έξι άγονων γραμμών. Και

προθεσμία κατάθεσης προσφορών ορίζει την επομένη. Ούτε διεθνής ανοιχτός διαγωνισμός, όπως προβλέπεται από τη νομοθεσία, ούτε άλλο θεσμικό σύστημα. Διαδικασία που, όπως εσείς συνήθως ονομάζετε, είναι διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς δημοσίευση. Στην ουσία, λοιπόν, σας ρωτάμε: Αυτό δεν είναι μια μορφή απευθείας ανάθεσης;

Επειδή κατηγορείτε τις προηγούμενες κυβερνήσεις για το γεγονός ότι έδωσαν αυτά τα χρήματα για τις άγονες γραμμές, να σας ρωτήσω και κάτι άλλο: Ποιες εταιρείες ήταν αυτές που πήραν τα 19,8 εκατομμύρια ευρώ, και εάν θέλετε, επειδή η εξαμηνιαία σύμβαση έχει γίνει δέσμη, τα 6,6 εκατομμύρια ευρώ; Οι ίδιες εταιρείες δεν ήταν; Συμμετείχε κάποια άλλη εταιρεία, ελληνική ή ξένη, σε αυτήν τη διαδικασία; Αυτή, λοιπόν, ήταν μια εξωθεσμική διαδικασία, και αυτό νομίζω ότι το γνωρίζουμε όλοι.

Πού βρισκόμαστε τώρα; Αυτή τη στιγμή που μιλάμε η εξαμηνιαία παράταση είναι στον αέρα.

Και εξηγούμε: Το Ελεγκτικό Συνέδριο σας ανάγκασε να «κουρέψετε» την εξαμηνιαία σύμβαση και να την κάνετε δίμηνη, οπότε, εάν δεν βρείτε μέσα σε δεκαπέντε μέρες μία λύση, κινδυνεύουν οι άγονες γραμμές να μείνουν στον αέρα. Και αυτό δεν είναι κινδυνολογία. Και ο σκοπός της ερώτησής μας, όπως σας είπαν και οι άλλοι Βουλευτές, δεν είναι ούτε να κινδυνολογήσουμε ούτε να τρομάξουμε τις τοπικές κοινωνίες. Οι δικές σας παραλείψεις, κύριε Υπουργέ, είναι αυτές που προφανώς δημιουργούν αυτά τα συναισθήματα.

Με λίγα λόγια τι κάνατε; Κάνατε κατάτμηση του έργου ανά αεροδρόμιο για δύο μήνες, ώστε να μην προκύπτει συμβατικό τίμημα άνω του 1.000.000 ευρώ και άρα δεν περνάει ούτε από το Ελεγκτικό Συνέδριο ούτε από εσάς ως Υπουργό, αλλά από τον Διοικητική της ΥΠΑ. Αυτό, κύριε Υπουργέ, όπως ξέρετε καλύτερα από εμένα, σας δημιουργεί ένα πραγματικό πρόβλημα και πραγματικά ευχόμαστε και ελπίζουμε, κύριε Υπουργέ, να μην έχετε άλλα ζητήματα με το Ελεγκτικό Συνέδριο, διότι οι μόνοι χαμένοι δεν θα είναι η Κυβέρνηση, δεν θα είμαστε μόνο εμείς, θα είναι οι πολίτες στα ακριτικά νησιά και στις απομακρυσμένες περιοχές.

Επιπλέον, λοιπόν, έρχεστε και πριν από μερικές μέρες, στις 11 Μαΐου έληγε η κλήση της ΥΠΑ, για παρατηρήσεις επί του διαγωνισμού. Όμως μέχρι σήμερα, δεν έχει προκηρυχθεί ο νέος διαγωνισμός για την επόμενη τετραετία. Επομένως, για άλλη μια φορά έχετε καθυστερήσει, διότι, ακόμη και αν λύσετε το θέμα με το Ελεγκτικό Συνέδριο, πάλι πολύ φοβόμαστε ότι θα έχετε προβλήματα με τις διαδικασίες. Άρα βλέπουμε ότι έχετε έναν πραγματικό οριακό προγραμματισμό και εάν αυτός ο οριακός προγραμματισμός πέσει έξω, τότε θα υπάρχουν πολύ μεγάλα ζητήματα. Δεν θέλουμε να γίνουμε μάντιες κακών, απλώς προσπαθούμε να καταλάβουμε ποιος ήταν ο λόγος της καθυστέρησης.

Εσείς, κύριε Υπουργέ, είστε κατά τεκμήριο πρακτικός άνθρωπος και μηχανικός -και από όσο γνωρίζω- και καλός μηχανικός. Εάν σας ανέθεταν στη δουλειά σας ένα έργο με συγκεκριμένες απαιτήσεις και συγκεκριμένες προθεσμίες θα αφήνατε τον καιρό να τρέχει έτσι; Δε νομίζω.

Μάλιστα, θα σας υπενθυμίσω και κάτι άλλο. Εμείς από τον Ιανουάριο του 2016 είχαμε επισημάνει το πρόβλημα. Και τι μας είχατε πει τότε στην επίκαιρη ερώτησή του τότε Υπουργού, του κ. Σταμάτη; Είχατε πει ότι καθυστερείτε γιατί θέλετε να αναμορφώσετε το μοντέλο των άγονων γραμμών και τονίζατε ότι υπάρχουν κάποιες γραμμές που δεν έπρεπε να συμπεριληφθούν σε αυτή την κατηγορία και κατηγορούσατε τις προηγούμενες κυβερνήσεις ότι αυτά ήταν ρουσφέτια των προηγούμενων κυβερνήσεων στις αεροπορικές εταιρείες.

Να δούμε τώρα τι κάνατε εσείς. Προκηρύξατε διαγωνισμό για τις ίδιες ακριβώς είκοσι οκτώ γραμμές. Άρα δεν υπήρξε καμία μελέτη, κύριε Υπουργέ. Και μάλιστα με διαδικασίες εξπρές δώσατε 20.000.000 στις ίδιες εταιρείες. Ο προηγούμενος διαγωνισμός που ήταν το 2011 τουλάχιστον, κύριε Υπουργέ, ήταν μειοδοτικός. Ο δικός σας ήταν απευθείας ανάθεση επί της ουσίας. Άρα εδώ πέρα κάτι συμβαίνει. Ήταν τελικά τα δικά μας ρουσφέτια, τα δικά σας; Αυτό δεν είναι ένα πολύ μεγάλο ρουσφέτι στις ίδιες αεροπορικές εταιρείες, που δίνετε αυτή τη στιγμή 20.000.000 ευρώ, χωρίς καμία διαφανή διαδικασία;

Και επιπλέον, ποια είναι η φιλοσοφία την οποία είχατε προ-

αναγγείλει πριν από μερικούς μήνες σε αυτό το Κοινοβούλιο; Πού είναι αυτές οι μελέτες και οι εφαρμογές; Η βασική σας θέση, το βασικό σας επιχείρημα για την καθυστέρηση και την παράδοση ήταν ότι έπρεπε να επαναξιολογηθούν τα δρομολόγια. Και εδώ θα συμφωνήσω εγώ απολύτως μαζί σας. Ο σχεδιασμός αυτών των αεροπορικών συνδέσεων όλοι γνωρίζουμε ότι είναι ένας σχεδιασμός της δεκαετίας του 1980. Είναι απολύτως φυσιολογικό να έχουν αλλάξει οι ανάγκες και οι συνθήκες. Άλλωστε, ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός, στον οποίο αναφερθήκαμε εδώ, απαιτεί για κάθε δρομολόγιο άγονης γραμμής να υπάρχει εμπεριστατωμένη μελέτη. Άρα η δικαιολογία για την παράταση αυτήν τη στιγμή δεν ισχύει. Διότι μελέτες μέχρι στιγμής, κανένας δεν έχει δει από την πλευρά του Υπουργείου σας ή από την πλευρά της Πολιτικής Αεροπορίας.

Παράλληλα, αυτό που επίσης μας λέτε στην απάντησή σας είναι ότι τα αεροπλάνα πηγαίνονταν αδειά. Μα, γι' αυτό είναι οι άγονες γραμμές, κύριε Υπουργέ. Διότι σε πολλές περιπτώσεις, λόγω καιρού και λόγω συνθηκών, σε μερικές από τις πτήσεις που θα γίνουν δεν θα είναι όλες οι θέσεις κατειλημμένες. Αυτό είναι κάτι που γίνεται και σε άλλες χώρες της Ευρώπης.

Είπατε ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα για το εισιτήριο της Νέας Υόρκης και μας δώσατε κάποια στοιχεία. Εσείς ξέρετε καλύτερα μαθηματικά από εμένα, γιατί είστε μηχανικός, αλλά 47 εκατομμύρια δια πεντακόσιες πενήντα χιλιάδες επιβάτες, κύριε Υπουργέ, ο μέσος όρος του εισιτηρίου είναι 85 ευρώ. Αν μου βρείτε εισιτήριο για να πάω στη Νέα Υόρκη με 85 ευρώ, παρακαλώ να μου το πείτε και θα σας πληρώσω για να πάμε μαζί. Άρα για μια ακόμη φορά σας αποδεικνύουμε εδώ ότι αυτά που λέτε δεν έχουν δυστυχώς σχέση με ανασφάλεια.

Τώρα, το επιχείρημα ότι εμείς καλλιεργήσαμε την ανασφάλεια νομίζω ότι είναι έωλο, κύριε Υπουργέ, διότι εμείς, όπως είδατε και από τις πρωτολογίες των Βουλευτών, δεν σηκώσαμε τους τόνους. Σας είπαμε ότι υπάρχει ένα ζωτικό πρόβλημα και περιμένουμε κάποιες λύσεις. Η απάντησή σας είναι η προσφιλής δυστυχώς απάντηση της Αριστεράς, δηλαδή να πετάει τη μπάλα στην εξέδρα και να μας λέει πάρα πολύ απλά: «Τι κάνατε εσείς τα προηγούμενα χρόνια;». Το πρόβλημα, όμως, σήμερα, κύριε Υπουργέ, είναι ότι εσείς κυβερνάτε και δεν κυβερνάει κάποιος άλλος.

Η πρώτη μας σκέψη είναι ότι ιδίως στις μέρες μας πρέπει να καταλάβουμε ότι η διασύνδεση με τις ακριτικές αυτές περιοχές, για πολλούς λόγους, είναι πολύ σημαντική. Εσείς τι κάνατε; Κρατάτε τις άγονες γραμμές, αλλά πετσοκόβετε τα δρομολόγια. Με αυτήν τη λογική, ρίχνετε το τίμημα. Άρα συγκρίνουμε ανόμοια πράγματα. Το μεταφορικό έργο, το πτητικό έργο των δύο συμβάσεων είναι εντελώς διαφορετικό.

Στην Κάλυμνο, για παράδειγμα, συνολικά κόβετε εκατόν εξήντα πτήσεις τον χρόνο. Στην Κάρπαθο, μόνο τον χειμώνα, από τις επτά πτήσεις Αθήνα-Κάρπαθο την εβδομάδα, πάμε στις τρεις. Στην Αστυπάλαια από τέσσερα δρομολόγια προς Αθήνα τον χειμώνα, πάμε στα δύο. Στην Ικαρία το ίδιο, στη Λέρο το ίδιο, στα Κύθηρα το ίδιο. Έτσι, μειώνω κι εγώ το κόστος, κύριε Υπουργέ. Η ουσία είναι αν αυτές οι περιοχές εξασφαλίζονται.

Και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας δυο λόγια για την ιδιομορφία που έχει η χώρα μας και δεν τη συναντάμε σε καμία άλλη χώρα της Ευρώπης. Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδας, κύριε Υπουργέ, καλύπτει το 19% της συνολικής επικράτειας. Διαμορφώνεται από τη μεγαλύτερη, στη Μεσόγειο, παράκτια ζώνη δεκαπέντε χιλιάδων χιλιομέτρων και από τα περίπου τρεις χιλιάδες νησιά και νησίδες κατοικούνται τα διακόσια εννιά. Υπάρχει όρος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που μιλάει για τη νησιωτικότητα. Η κατάσταση, λοιπόν, αυτή απαιτεί τη χάραξη μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής ανάπτυξης, όχι αθηνοκεντρικής, αλλά βλέποντας το μάτι μας την περιφέρεια.

Μια τέτοιου είδους εθνική στρατηγική δεν μπορεί να υλοποιηθεί με τα επιχειρήματα, και αυτό το έχετε πει εσείς. Το εισιτήριο προς Λονδίνο κοστίζει σήμερα 213 ευρώ, όταν η πτήση Θεσσαλονίκη-Σκύρος επιδοτείται με 459 ευρώ. Ιδιαίτερα στη σημερινή εποχή οι νησιωτικές μας περιοχές αποτελούν συντομικές περιοχές, όχι μόνο της χώρας μας αλλά και της Ευρώπης.

Σταματώ εδώ και περιμένω με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τις απαν-

τήσεις σας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη συγκεκριμένη επίκαιρη ερώτηση που συζητάμε τόσο ως προς το περιεχόμενο όσο και ως προς το είδος της –είναι επερωτήση, δηλαδή ερώτηση με τη μορφή καταγγελίας– οι επερωτώντες συνάδελφοι μάς δίνουν την ευκαιρία να αναπτύξουμε τις θέσεις μας στο θέμα και να καταδείξουμε τη διαφορά αντίληψης ανάμεσα στη δική μας λογική και πρακτική και στην αντίστοιχη του κόμματός σας. Μια πρακτική που, ακολουθούμενη επί δεκαετίες, οδήγησε σε απώλεια τεράστιων ποσών στο ελληνικό δημόσιο και το χειρότερο καθήλωσε τις λεγόμενες δυσπρόσιτες περιοχές μακριά από την ανάπτυξη. Δεν είδαμε καμιά ανάπτυξη στις περιοχές αυτές.

Πριν από τρεις περίπου μήνες άλλος συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας έθεσε, εκείνος με τη μορφή επίκαιρης ερώτησης, περίπου το ίδιο ερώτημα που θέτουν και σήμερα οι συνάδελφοι. Συγκεκριμένα, εκείνος ανησυχούσε γιατί στις 31-3-2016 έλγαν οι συμβάσεις για τις άγονες γραμμές. Σήμερα οι συνάδελφοι με την ερώτησή τους ανησυχούν ότι δεν θα προλάβουμε να ολοκληρώσουμε στον χρόνο της παράτασης τον διαγωνισμό για τις νέες συμβάσεις.

Να μην ανησυχείτε, κύριοι συνάδελφοι, ο διαγωνισμός θα γίνει μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες και σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μάλιστα, ο σχεδιασμός της επιβολής υποχρεώσεων, προσαρμοσμένος στα νέα οικονομικά δεδομένα, διαμορφώνει μείωση του συνολικού καταβλητέου οικονομικού αντισταθμίματος περίπου στο 70% προς όφελος του ελληνικού δημοσίου.

Για το τεχνικό μέρος της προετοιμασίας της διαγωνιστικής διαδικασίας, σας μίλησε ο κύριος Υπουργός και νομίζω ότι αυτό το οποίο μένει είναι πόσοι μετακινούνται και πόσα έχει πληρώσει ο ελληνικός λαός για τις μετακινήσεις αυτές.

Επειδή όμως στην επερωτήσή σας ανακαλύψατε ξαφνικά την Αμερική ως αν δεν ήσαντες εσείς και το κόμμα σας υπεύθυνοι για την κατάσταση στο συγκεκριμένο θέμα και θέτετε ζήτημα ανασχεδιασμού και επανακαθορισμού των άγονων γραμμών, των ποσών που διατίθενται σχετικά, καλό είναι να δούμε πώς φτάσαμε ως εδώ. Ποια είναι η πάγια πρακτική των κυβερνήσεών σας επί δεκαετίες και γιατί η ξαφνική ανησυχία σας και τα κροκοδείλια δάκρυα για την τύχη των νησιών που αποκόπτονται από την υπόλοιπη Ελλάδα, για την επιβάρυνση του προϋπολογισμού και άλλων τέτοιων θεμάτων.

Πρώτα να δούμε γιατί φτάσαμε στην παράταση των συμβάσεων. Το ανέφερε πριν ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Είναι γνωστό ότι η Κυβέρνησή σας συμφώνησε στην παραχώρηση δεκατεσσάρων αεροδρομίων της χώρας στη «FRAPORT». Η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 14-12-2015 και περί τα τέλη Ιανουαρίου 2016 ορίστηκε ως ημερομηνία παραλαβής των αεροδρομίων από τη «FRAPORT» η 1-11-2016. Οι ημερομηνίες αυτές που δεν ήταν γνωστές εκ των προτέρων δημιούργησαν ένα ασφυκτικό χρονικό πλαίσιο μέχρι 31-3-2016 για τη σύναψη νέων συμβάσεων για τις άγονες γραμμές με συνέπεια –εύλογο– την παράταση των παλαιών. Έτσι προέκυψε και η παράταση. Απαξιώσατε την ΥΠΑ, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, κάνετε τη συμφωνία για την πώληση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων και νίψατε τας χείρας σας. Η ιστορία, κύριοι συνάδελφοι, δεν διακρίνει τον Πόντιο Πιλάτο.

Ας έρθουμε τώρα και σε όσα ξαφνικά ανακαλύψατε και μας τα υποδεικνύετε ενώ έπρεπε ήδη να τα έχετε κάνει από δεκαετίες. Μας λέτε ότι κάποιες από τις είκοσι έξι υφιστάμενες άγονες γραμμές δεν μπορούν να συνεχίσουν να υφίστανται και να επιβαρύνουν τον προϋπολογισμό και ότι πρέπει να υπάρξει αξιολόγηση ώστε το ποσό που διατίθεται για τις γραμμές αυτές να κατανέμεται με βάση πραγματικές ανάγκες και αντικειμενικά κριτήρια. Μάλιστα. Δεν μας λέτε όμως ποια Κυβέρνηση καθόρισε

ως άγονες γραμμές τα δρομολόγια Αθήνα-Σύρος, Θεσσαλονίκη-Καλαμάτα, Αθήνα-Ζάκυνθος, Θεσσαλονίκη-Κέρκυρα και τις πληρώνει χρόνια ο ελληνικός λαός από το υστέρημά του. Τι ήταν αν όχι ρουσφέτι των κυβερνήσεών σας προς τις αεροπορικές εταιρείες;

Κύριοι συνάδελφοι, με τις προτάσεις αυτές παραβιάζετε ανοιχτές θύρες. Βεβαίως, πρέπει να αναθεωρηθεί όλος ο σχετικός σχεδιασμός και αυτό κάνουμε. Είστε όμως οι τελευταίοι που διακαίουστε να μας κάνετε υποδείξεις γι' αυτό, εκτός αν η επερωτήσή σας είχε σκοπό να μας δώσει την ευκαιρία να αναπτύξουμε τις θέσεις μας, οπότε ευχαρίστως να το κάνουμε τώρα. Προγραμματίζουμε, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, μια ριζική αναδιάρθρωση των άγονων γραμμών με συγκεκριμένα κριτήρια που είναι τα εξής.

Το πρώτο κριτήριο είναι η εποχή. Δεν μπορεί ακόμα και σε νησιά ή σε περιοχές που δεν έχουν κίνηση να έχουμε χειμώνα καλοκαίρι το ίδιο αντιστάθμισμα.

Το δεύτερο είναι η επιβατική κίνηση.

Το τρίτο είναι οι προορισμοί και οι ιδιαιτερότητές τους, όπως η χιλιομετρική απόσταση, τα τεχνικά χαρακτηριστικά των αεροδρομίων, τα πληθυσμιακά και οικονομικά χαρακτηριστικά του τόπου, η τουριστική πολιτική, οι εθνικοί λόγοι, οι ανάγκες εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων και το ιδιοκτησιακό, πλέον, καθεστώς των αεροδρομίων.

Προφανώς μέσα απ' αυτή τη διαδικασία κάποιες περιοχές θα συνεχίσουν να βοηθιούνται με επιχορήγηση των αεροπορικών γραμμών. Θα είναι όμως αυτές που πραγματικά έχουν ανάγκη. Η επιδότηση θα είναι για το συμφέρον των κατοίκων και όχι των αεροπορικών εταιρειών. Σκοπός μας είναι να μην υπάρχει κομμάτι της ελληνικής επικράτειας αποκομμένο από το σύνολο. Αυτό θα γίνει με τη συνολική επανεξέταση των λεγόμενων δυσπρόσιτων περιοχών αφού βάλαμε στο τραπέζι και την ακτοπλοΐα, φυσικά σε συνεργασία με τις τοπικές κοινωνίες, την τοπική αυτοδιοίκηση και τις εταιρείες.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν μπορεί όμως να επιδοτείται και η ακτοπλοϊκή και η αεροπορική σύνδεση ενός τόπου και μάλιστα εις διπλούν, με Αθήνα και Θεσσαλονίκη και για τους δυο τρόπους σύνδεσης ενώ άλλες περιοχές είναι χωρίς συγκοινωνία.

Από εκεί και πέρα προτεραιότητες προφανώς θα υπάρχουν, θα στηριχτεί η τουριστική ανάπτυξη των περιοχών που προσφέρουν αυτή τη δυνατότητα, θα διασφαλιστούν τα εθνικά συμφέροντα, όπως αυτά συναρτώνται με το πρόβλημα. Θα κοπούν, όμως, οι σπατάλες στις οποίες το πελαταικό κράτος που επί δεκαετίες εκτρέφαστε είχε καλομάθει τους προνομιακούς του εταίρους.

Είναι γνωστή η υπόθεση της Πάρου, αγαπητοί συνάδελφοι, όπου η επιδότηση των τεσσάρων τελευταίων ετών, τέσσερα έτη επί 4,2 εκατομμύρια, 16,8 εκατομμύρια θα κάλυπτε το σύνολο της δαπάνης της εκτέλεσης του έργου, γιατί ήταν άγονη γραμμή γιατί δεν υπήρχε επαρκής αεροδιαδρομίες.

Αγαπητοί συνάδελφοι, σκοπός μας είναι μέσα από ένα στρατηγικό σχέδιο με ιεράρχηση προτεραιοτήτων ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής να εκσυγχρονίσουμε τα αεροδρόμια αυτά, ώστε εκμεταλλεύμενα τον ανταγωνισμό και όχι το προνομιακό μονοπώλιο των αεροπορικών εταιρειών να στηρίξουμε αποτελεσματικά τη ζωή των κατοίκων στις περιοχές αυτές συμβάλλοντας στην ανάπτυξή τους.

Αυτό είναι το δικό μας παράλληλο πρόγραμμα στο θέμα αυτό. Μέσα στη κρίση χωρίς σπατάλες, χωρίς μεγαλύτερες δαπάνες, μέσα από νέα θεώρηση των πραγμάτων με δουλειά και επιστημονική προσέγγιση να μπορέσουμε να αλλάξουμε το μέλλον του τόπου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Καραναστάση, σας παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Θα ολοκληρώσω.

Και μια και αναφέρθηκα στην κρίση, πρέπει να σημειώσω με ιδιαίτερη έμφαση ότι σε όλα αυτά τα δύσκολα χρόνια που ο κόσμος είδε το εισόδημά του να μειώνεται δραματικά, που οι οικο-

γένειες πείνασαν, που οι επιχειρήσεις έκλεισαν, ένα από τα ελάχιστα οικονομικά μεγέθη που δεν μειώθηκαν ήταν το ποσό της επιχορήγησης, το οποίο οι κυβερνήσεις σας έδιναν σε αεροπορικές εταιρείες για τις άγονες γραμμές. Αυτό ήταν το δικό σας παράλληλο πρόγραμμα.

Θα κλείσω με το μάλλον ρητορικό ερώτημα: Γιατί η επερώτηση;

Αν ρίξουμε, κύριοι συνάδελφοι, μια ματιά στους ισολογισμούς των εμπλεκόμενων αεροπορικών εταιρειών, εύκολα θα συμπεράνουμε ότι το μεγαλύτερο μέρος της κερδοφορίας τους οφείλεται ακριβώς στην εμπλοκή τους στις άγονες γραμμές. Από εκεί και πέρα δεν είναι δύσκολο να ακολουθήσει κανείς τη διαδρομή από τις εταιρείες στις τοπικές αρχές και από εκεί στους τοπικούς Βουλευτές και ιδού η επερώτηση.

Εμείς, όμως, δεν έχουμε λόγο να ασχολούμαστε με την κερδοφορία των εταιρειών. Βεβαίως, αναγνωρίζουμε την κερδοφορία ως στοιχείο της υγιούς επιχειρηματικότητας, αλλά πρέπει η κερδοφορία αυτή να προέρχεται από τον υγιή ανταγωνισμό και όχι από την κρατική επιχορήγηση.

Προς αυτή την κατεύθυνση θα κινηθούμε και μόνος γνώμονας θα είναι το συμφέρον των τοπικών κοινωνιών και ολόκληρου του ελληνικού λαού.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή, ο κ. Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, πραγματικά, ακούγοντας την εισαγωγή της ομιλίας σας, επειδή σας παρακολουθούσα μόνο με ακουστικά και όχι οπτικά, κάποια στιγμή είχα την εντύπωση ότι ακούγα κάποιο συναγωνιστή δικό μου. Σας άκουσα να παραπονιέστε στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και να μιλάτε για συστημικά μέσα. Μάλλον έχετε ξεχάσει ότι κυβερνάτε, κύριε Υπουργέ. Αν θέλετε αλλάζουμε θέση, για να δείτε τι εστί πραγματικά συστημικά μέσα και γενικά να έχεις απέναντί σου ολόκληρο το σύστημα.

Πριν μπω στην επίκαιρη επερώτηση θα ήθελα να αναφερθώ στο σχέδιο νόμου, το οποίο βρίσκεται σε διαβούλευση και αφορά τις ενισχύσεις, όπου υπάρχει ένας πίνακας και αναφέρεται στο ποιοι δήμοι και περιοχές χαρακτηρίζονται παραμεθόριες περιοχές. Αν, κύριε Υπουργέ, κρίνω από αυτόν τον πίνακα, αντιλαμβάνομαι ποιες είναι πραγματικά οι προθέσεις σας σε σχέση με τις άγονες γραμμές.

Σήμερα το πρωί στην αίθουσα της Γερουσίας συνεδρίαζε η επιτροπή με τίτλο «Ευρωπαϊκή Διακοινοβουλευτική Διάσκεψη για τον Τουρισμό» και το θέμα ήταν: «Τριακόσιες εξήντα πέντε ημέρες τουρισμός πολλαπλών προορισμών». Μάλλον ήταν λάθος το θέμα. Θα έπρεπε να αλλάξει και να μπει: «Τριακόσιες εξήντα πέντε ημέρες τουρισμός περιορισμένων προορισμών σε ό,τι αφορά την Ελλάδα».

Σύμφωνα, λοιπόν, με τον ευρωπαϊκό κανονισμό προβλέπονται εξάμηνες διαδικασίες για την προκήρυξη και ολοκλήρωση τέτοιων διαγωνισμών. Η παράταση της σύμβασης για την εκτέλεση δρομολογίων των λεγόμενων άγονων γραμμών δημιουργεί, κύριε Υπουργέ, δυσπιστία στις εταιρείες και επιφύλαξη, εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο του τουρισμού.

Αυτό -που σας ανέφερα και πριν- θα λειτουργήσει φυσικά αποτρεπτικά για πολλά μεγάλα ταξιδιωτικά γραφεία. Διότι, όπως γνωρίζετε, διαπραγματεύονται και κλείνουν εισιτήρια έως και δώδεκα μήνες πριν. Οπότε εύκολα καταλαβαίνετε το αν θα επιλέξουν άλλους προορισμούς όπου θα έχουν να κάνουν με πολύ πιο σοβαρά κράτη. Οι άγονες γραμμές, λοιπόν, δεν έχουν φυσικά να κάνουν μόνο με τουριστικούς προορισμούς, αλλά και με άλλες απομακρυσμένες περιοχές, οι οποίες αντιμετωπίζουν και τα ίδια προβλήματα.

Όσον αφορά την αντιμετώπιση του προβλήματος γι' αυτές τις περιοχές, η Κυβέρνηση σας δείχνει για άλλη μια φορά την προχειρότητα με την οποία αντιμετωπίζει το πρόβλημα αυτό. Η σημερινή συγκυβέρνηση αυτά τα σοβαρά ζητήματα και προβλήματα δεν τα αντιμετωπίζει με τον πρέπον τρόπο.

Η πώληση των εθνικών περιφερειακών αεροδρομίων θα επιδεινώσει, κύριε Υπουργέ, αυτή την κατάσταση, αφού οι ξένοι

επενδυτές εύκολα και με μοναδικό γνώμονα το κέρδος θα κόψουν πάρα πολλές από τις άγονες γραμμές οι οποίες υφίστανται σήμερα.

Το ζήτημα, λοιπόν, που προκύπτει είναι ένα και μοναδικό για εμάς. Υπάρχουν για εσάς πολίτες α', β' και γ' κατηγορίας; Μιλάτε για ανάπτυξη και έξοδο από την κρίση. Πώς, κύριε Υπουργέ; Δημιουργώντας κύμα αστυφιλίας από τα ακριτικά μας νησιά; Μήπως υπάρχει κάποιος άλλος λόγος, κύριε Υπουργέ; Για ποιον λόγο επιδιώκετε την ερήμωση ακριτικών περιοχών της πατρίδας μας; Αυτό μας το αποδείξατε και σε προηγούμενα νομοσχέδια, όπως αυτό με τους αγροτικούς συνεταιρισμούς που οι τρεις από τους τέσσερις αγροτικούς συνεταιρισμούς ήταν νησιωτικοί.

Μήπως τελικά υπάρχει κάποια κρυφή διπλωματία όπου έχουν συμφωνηθεί άλλα πράγματα, όπως η δημιουργία γκρίζων ζωνών στο Αιγαίο; Είναι κάτι που βολεύει τους ξένους τοκογλύφους; Ειδικά στις νησιωτικές περιοχές με την αύξηση του ΦΠΑ, με την κατάργηση του αφορολογήτου, με την κατάργηση του 50% στα αλκοολούχα, με την επιβολή τέλους διανυκτέρευσης ακόμα και σε ενοικιαζόμενα δωμάτια, δείχνετε ποιες είναι πραγματικά οι προθέσεις σας στην ελληνική κοινωνία. Όχι πως οι προκάτοχοί σας είχαν και έχουν άλλες προθέσεις, αλλά το κάνουν απλά για να δείξουν ότι κάνουν κάποια αντίσταση από τον καναπέ.

Θα πρέπει, λοιπόν, να υπάρχει κρατική μέριμνα για όλες τις απομακρυσμένες περιοχές της πατρίδας μας. Είναι άλλωστε κάτι το οποίο, κύριε Υπουργέ, το επιβάλλει και το Σύνταγμά μας.

Το ελληνικό κράτος, λοιπόν, πρέπει έμπρακτα να δείξει ότι είναι στο πλευρό και του τελευταίου Έλληνα. Δεν μπορεί να υπάρχει μέριμνα να ξεδεύονται εκατομμύρια ευρώ για όλους πλην των Ελλήνων. Σύμφωνα με τα λεγόμενά σας, χρήματα για άγονες γραμμές δεν υπάρχουν. Μάλιστα κατηγορούσατε τους προκάτοχούς σας ότι ξόδευσαν 47 εκατομμύρια. Εάν χρειαστεί, κύριε Υπουργέ, να ξεδευτούν και 90 εκατομμύρια. Υπάρχουν πόροι. Κόψτε από τα συσσίτια των λαθροεισβολέων.

Έχουμε γύρω στα έξι χιλιάδες νησιά από τα οποία εκατόν δεκάεφτά είναι κατοικήσιμα και απ' αυτά τα πενήντα εννιά αριθμούν πάνω από εκατό κατοίκους. Θα πρέπει με κάθε τρόπο, κύριε Υπουργέ, να μην μείνει χωρίς εξυπηρέτηση ούτε ένας κάτοικος απ' αυτά τα νησιά.

Άλλωστε όσον αφορά τον τουρισμό -για τον οποίο αναμένετε μέτος αύξησης απ' ότι άκουσα και σε άλλες επιτροπές- σύμφωνα με τα δικά σας στοιχεία από το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος για τον μήνα Μάρτιο αναφέρουν ότι για πρώτη φορά μετά από τρία ολόκληρα χρόνια είχαμε πτώση στις αφίξεις εξωτερικού κατά 1,8%.

Η «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», κύριε Υπουργέ, έως και το 2009 κάλυπτε όχι μόνο τις ανάγκες του επιβατικού κοινού, αλλά και περιστατικά ασθενών με επιληψία, νεφροπαθείς, καρκινοπαθείς. Η διακομιδή τους γινόταν με πτήσεις των εξής τύπων αεροσκαφών: Πρώτον, με ATR42 το οποίο αριθμούσε πενήντα θέσεις και είχε μία αεροσυνοδο. Δεύτερον, με σκάφη ATR72 με εβδομήντα θέσεις και δύο αεροσυνοδούς. Και τρίτον, με σκάφη τύπου DASH τα οποία ήταν τριάντα επτά θέσεων με έναν αεροσυνοδό. Οι αεροσυνοδοί, κύριε Υπουργέ, παρείχαν μέχρι και εξειδικευμένες πρώτες βοήθειες. Επίσης, με αυτά τα δρομολόγια -αν δεν το ξέρετε- τα ακριτικά μας νησιά προμηθεύονταν μέχρι και τις εφημερίδες.

Σε ό,τι αφορά το δρομολόγιο -που άκουσα προηγουμένως- για Σητεία-Αθήνα-Αλεξανδρούπολη και ακριβώς το αντίστροφο, η δική μου ενημέρωση, κύριε Υπουργέ, είναι ότι τα αεροπλάνα ήταν πάντα γεμάτα με φοιτητές και με στρατιωτικούς.

Και σε ό,τι αφορά την υποδοχή των πληρωμάτων όταν έφταναν στους τόπους προορισμού -θα έπρεπε, κύριε Υπουργέ, να κάνετε πραγματικά ένα ταξίδι- θέλω να πω μία προσωπική μου εμπειρία πριν από πολλά χρόνια στο νησί της Κάσου. Την ώρα που κατέβαινε το αεροπλάνο μας υποδέχθηκε ο ίδιος ο παπάς. Δεν μπορούσε να φανταστείτε πώς ήταν. Αυτό που μου έχει μείνει είναι η έκφραση της ελπίδας και της σιγουριάς που ένιωθαν αυτοί οι κάτοικοι.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Δημοκρατικής Συμπαρατάξης, ο κ. Κωνσταντόπουλος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, άλλη μία κατεπείγουσα απόφαση της Κυβέρνησης, αυτή τη φορά του Υπουργού Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, που αφορά την καθυστέρηση στην προκήρυξη και υλοποίηση του διαγωνισμού για τις άγονες αεροπορικές γραμμές. Τι επιβεβαιώνει; Το vertigo της κυβερνητικής σύγχυσης. Χωρίς σχέδιο, χωρίς στόχευση και εντελώς αποσπασματικά αντιμετωπίζονται ζητήματα μείζονος σημασίας, όπως είναι η σύνδεση των νησιών μας με την υπόλοιπη Ελλάδα.

Κύριε Υπουργέ, το Υπουργείο γνώριζε το πρόβλημα για τις αερομεταφορές στα άγονα νησιά, λόγω της λήξης της σύμβασης της 31^{ης} Μαρτίου. Σας το είχε επισημάνει και ο Αντιπρόεδρος της Βουλής, ο κ. Κρεμαστινός.

Άρα, το γνωρίζατε και είχατε δεσμευτεί για άμεση επίλυσή του. Οφειλατε, λοιπόν, έγκαιρα να είχατε προχωρήσει στη διαδικασία του διαγωνισμού. Τώρα, άρον-άρον δίνετε χωρίς τεκμηρίωση νέα παράταση μέχρι το τέλος του Σεπτεμβρίου. Και αυτή με πολλά ερωτηματικά και λέτε για την ανάγκη διασφάλισης επαρκούς εξυπηρέτησης στα συγκεκριμένα δρομολόγια που είναι ζωτικής σημασίας.

Ωστόσο, με αυτές τις πράξεις σας διαλύετε την ύπαιθρο, τη νησιωτική Ελλάδα, καθώς και τις άγονες γραμμές μας. Τι κάνετε, λοιπόν, σήμερα; Απλώς, μεταθέτετε το πρόβλημα στο μέλλον.

Δηλώσατε, κύριε Υπουργέ, ότι θα προχωρήσετε σε ριζική αναδιάρθρωση των άγονων γραμμών με τέσσερα κριτήρια. Πρώτον, την εποχικότητα, δεύτερον, την επιβατική κίνηση, τρίτον, την επιδότηση των μόνιμων κατοίκων και τέταρτον, τις χιλιομετρικές αποστάσεις και τις υπάρχουσες υποδομές.

Άρα, δίνετε απλώς μια παράταση. Εδώ, λοιπόν, η Κυβέρνηση παραβιάζει συστηματικά το άρθρο 101 του Συντάγματος, το οποίο επιτάσσει ιδιαίτερη μέριμνα για τις νησιωτικές και ορεινές περιοχές της χώρας μας.

Αναφέρατε πολλά παραδείγματα για τον σχεδιασμό που κάνατε για τις άγονες περιοχές. Όμως, έως τώρα δεν έχετε κανένα αποτέλεσμα και καμμία αξιολόγηση.

Επισημαίνω, επίσης, ότι το νέο πρόγραμμα κοινωφελούς εργασίας που εφαρμόζεται σε πενήντα δήμους έχει ένα μόνο νησιωτικό δήμο και δύο ορεινούς. Όλοι οι υπόλοιποι δήμοι, δηλαδή, στον Καιάδα; Απορώ και διερωτώμαι: Δεν έχουν άνεργους αυτές οι περιοχές; Δεν έχουν ανάγκη από στελέχωση οι ορεινοί δήμοι;

Εξαιρεί, βέβαια, το Υπουργείο Εσωτερικών τους δήμους κάτω από δέκα χιλιάδες κατοίκους για τη δημιουργία των κέντρων κοινότητας, οι οποίοι κατά τεκμήριο είναι νησιωτικοί και ορεινοί. Και σας ερωτώ: Δεν έχουμε άτομα με αναπηρία και ευπαθείς ομάδες στις ορεινές περιοχές; Τι κάνει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, που είναι και αρμόδιο, για την πλήρη ακτοπλοϊκή κάλυψη των νησιών μας; Είναι ερωτήματα που χρήζουν απαντήσεων.

Κύριοι της Κυβέρνησης, καταργήσατε όλα τα κίνητρα για την ανάπτυξη των νησιών. Το μειωμένο ΦΠΑ για τον τουρισμό από 6,5% το κάνατε 24%. Καταργείτε σταδιακά το μειωμένο ΦΠΑ για τα νησιά στα προϊόντα και τις υπηρεσίες που προσφέρουν για τις ορεινές περιοχές και όλες τις περιοχές της ενδοχώρας. Αυξάνετε κατακόρυφα τις ασφαλιστικές εισφορές και τη φορολογία. Τα καφενεία, τα μπακάλικα και κάθε επαγγελματική δραστηριότητα στα μικρά χωριά έχουν μπει στο στόχαστρο της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ.

Η μεγάλη αύξηση της φορολογίας των αγροτών θα πλήξει την παραγωγικότητα των περιοχών της υπαίθρου. Τελικά, πού στοχεύετε, κύριοι της Κυβέρνησης; Μπορεί μια χώρα να επιβιώσει μόνο με τον κρατικό τομέα;

Εσείς, ωστόσο, αυξήσατε τους μισθούς των γενικών γραμματέων και των μετακλητών των υπουργικών σας γραφείων, θέλοντας να δημιουργήσετε το κράτος των «ημετέρων» με προνόμια και μεγάλους μισθούς.

Ωστόσο, κύριε Υπουργέ, αγνοείτε τους αγρότες, τους παραγωγούς, τους αλιείς, τους ανθρώπους που μοχθούν στον πρωτογενή τομέα. Αγνοείτε τις μικρές επιχειρήσεις. Και το οξύμωρο για μία αριστερή Κυβέρνηση είναι ότι κανένα μέτρο της Κυβέρνησης δεν αφορά και δεν αγγίζει τον μεγάλο πλούτο.

Καταστρέφετε τα χαμηλά και μεσαία εισοδήματα. Έτσι η χώρα φτωχοποιείται. Ρευστότητα στην αγορά βέβαια δεν υφίσταται. Η

ραχοκοκαλιά της εθνικής μας οικονομίας, οι μικρές επιχειρήσεις στενάζουν. Τους πνίγουν οι φόροι και τα δάνεια. Τους έχετε βάλει μια θηλιά στο λαιμό και τους οδηγείτε σε απόγνωση. Πολύς επιχειρήσεις κλείνουν, άλλες ψάχνουν τρόπο να μεταφερθούν εκτός Ελλάδας. Αποτέλεσμα; Στη Βουλγαρία να έχουν μεταφέρει την έδρα τους εξήντα πέντε χιλιάδες ελληνικές επιχειρήσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, ο τουρισμός για όλους μας είναι η βαριά μας βιομηχανία. Κοινός στόχος; Η στήριξή του. Εθνικοί λόγοι επιβάλλουν τη στήριξη των νησιωτικών μας περιοχών, με ενίσχυση των υποδομών για την αξιοπρεπή ζωή των κατοίκων και των περιοχών αυτών, με συνέχιση των αερομεταφορών για την ανάπτυξη του τουρισμού. Αυτή η πολιτική είναι εθνική πολιτική και αποτελεί προτεραιότητα για την Κυβέρνησή σας. Όμως, δεν το έχετε δείξει. Απλώς μέχρι σήμερα το λέτε. Το ζητούμενο για όλους μας είναι η ανάπτυξη. Ανάπτυξη παντού. Αυτό περιμένουμε.

Και μιας και μιλάμε για τα νησιά, κύριε Υπουργέ, ιδού η Ρόδος, ιδού λοιπόν και το στοίχημα!

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Κωνσταντόπουλο.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, έχουμε έναν προβληματισμό. Τι σημαίνει «άγονες γραμμές»; Υπάρχουν άγονες περιοχές και άγονοι άνθρωποι; Από πού προκύπτει αυτός ο όρος «άγονη γραμμή»; Ποια είναι η αιτία; Την είπα καθαρά ο κ. Μηταράκης ότι για κάποιες γραμμές μεταφορικές, αεροπορικές ή ακτοπλοϊκές, δεν μπορούν οι εταιρείες να καλύψουν το κόστος και να έχουν κέρδος. Άρα, λοιπόν, άγονες γραμμές βαπτίστηκαν για να έχουν κέρδος, να αποκομίζουν κέρδη, να χρηματοδοτούνται οι αεροπορικές και ναυτιλιακές εταιρείες. Γι' αυτό βαπτίστηκαν άγονες γραμμές.

Άρα, λοιπόν, εδώ έχουμε να κάνουμε με μία άνιση κρατική στήριξη σε αυτές τις συγκεκριμένες εταιρείες. Έχουμε να κάνουμε με ένα φαγοπότι, που το κράτος ακριβώς για να διασφαλιστεί και να θωρακιστεί η ανταγωνιστικότητα και η κερδοφορία αυτών των μεταφορών, έδινε ζεστό χρήμα και όχι για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των απομακρυσμένων περιοχών και οι μεταφορικές ανάγκες των κατοίκων αυτών των περιοχών. Δεν τους έπιασε κανένας τέτοιος πόνος. Αλλά με πρόσχημα αυτό, χρηματοδοτούσαν αδρά τους επιχειρηματικούς ομίλους.

Και εδώ αποκαλύπτεται και ο ρόλος της Χρυσής Αυγής που ήταν ιδιαίτερα κουβαρντάδες. Ας δώσουμε λέει και 90 και 100 εκατομμύρια, δεν χάθηκε ο κόσμος στις άγονες γραμμές. Ποιοι θα τα πάρουν αυτά και για ποιον σκοπό; Άρα, λοιπόν, επιβεβαιώνεται ότι το μόνο που ενδιαφέρει -και τη Χρυσή Αυγή πολύ περισσότερο- είναι πώς ακριβώς θα στηριχθούν οι επιχειρηματικοί όμιλοι.

Κι αλήθεια, πού είναι η διαφορετική αντίληψη που έχετε, κύριε Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπε του ΣΥΡΙΖΑ; Δεν έχετε διαφορετική αντίληψη. Την ίδια αντίληψη έχετε, αλλά την προσαρμόζετε αυτή την αντίληψη με νέες συνθήκες. Κι εσείς για άγονες γραμμές και για την ανάγκη επιδότησής τους μιλάτε. Προσαρμόζετε την ίδια λογική στις νέες συνθήκες, που στο όνομα της ικανοποίησης των αναγκών των κατοίκων αυτών των περιοχών θα ικανοποιήσετε την κερδοφορία των αερομεταφορών. Βεβαίως, όσον αφορά αυτή τη μείωση την οποία λέτε ότι επιδιώκετε να κάνετε στη χρηματοδότηση από τα 47 εκατομμύρια στα 14 -μέχρι 15 που είπε ο κύριος Υπουργός- να τη δεχθούμε. Υπάρχει ένα ζήτημα. Θα καλύψει τις πραγματικές ανάγκες ή στο όνομα να περιορίσουμε το κόστος, όχι όμως το κέρδος των επιχειρηματικών ομίλων, διαμορφωθούν οι προϋποθέσεις και οι κίνδυνοι -λέμε εμείς ενδεχόμενα- για μεγαλύτερα εμπόδια στις μετακινήσεις των κατοίκων αυτών των περιοχών και στις ανάγκες του εμπορίου, το οποίο έχουν και των μεταφορών; Κατά τη γνώμη μας, είναι υπαρκτός αυτός ο κίνδυνος, να μειωθεί ακόμη περισσότερο το μεταφορικό έργο.

Το δεύτερο κομμάτι, που θέλουμε να βάλουμε στη λογική της

συζήτησης, για να αναδείξουμε τη δική μας τοποθέτηση, είναι ότι εδώ πρόκειται για μία καραμπινάτη επιβεβαίωση της τεράστιας καπιταλιστικής σπατάλης, της σπατάλης, δηλαδή, της καπιταλιστικής οικονομίας. Τι έχουμε; Ανταγωνιστικούς σχεδιασμούς έχουμε. Άλλους σχεδιασμούς κάνουν οι αερομεταφορείς, άλλους σχεδιασμούς κάνουν οι ακτοπλοίοι, άλλους σχεδιασμούς άμα έχουμε χερσαία ηπειρωτική περιοχή. Έχουν αερομεταφορείς, σιδηρόδρομοι, οδικές μεταφορές και ο καθένας για το κέρδος του.

Να σας θυμίσω γεγονότα. Είπατε για τη Ζάκυνθο. Μπήκε νέο καράβι στη Ζάκυνθο για να φεύγει πέντε λεπτά νωρίτερα και είναι και λίγο πιο ταχύ από το προηγούμενο αλλά φεύγουν τις ίδιες ώρες. Δυο καράβια φεύγουν τις ίδιες ώρες με αποτέλεσμα να γίνονται στην πράξη –πόσα δρομολόγια γίνονται;– δέκα, έξι, επτά, οκτώ δρομολόγια την ημέρα, αλλά να γίνονται τις ίδιες ώρες και όχι αυτά τα οκτώ δρομολόγια, που γίνονται, να κατανεμηθούν στο σύνολο των δεκαοχτώ, των πόσων δρομολογίων είναι ανάγκη να υπάρχουν, μόνο και μόνο για το ποιος θα προλάβει να αρπάξει την ώρα της αιχμής ενδεχομένως τον πελάτη.

Να, λοιπόν, ποια είναι η σπατάλη. Αυτή είναι η σπατάλη, η οποία γίνεται. Και εσείς αυτήν την σπατάλη την επιβραβεύετε και όχι να πάμε στη λογική ότι η κάθε μορφή μεταφοράς αεροπορική, ακτοπλοϊκή, θαλάσσια ή χερσαία, οδική και σιδηροδρομική πρέπει να είναι συμπληρωματική και να υπάρχει μια συμπληρωματικότητα μεταξύ τους, για να μπορούν πραγματικά να καλύπτουν το σύνολο των αναγκών και όχι να λειτουργούν ανταγωνιστικά. Όμως, αυτό δεν μπορείτε να το πετύχετε, γιατί υπάρχουν εταιρείες, ανταγωνιστικά συμφέροντα και σχεδιασμοί διαφορετικοί.

Απ' αυτήν την άποψη, λοιπόν, αναδεικνύεται για μια ακόμη φορά η υπεροχή της θέσης του ΚΚΕ, το οποίο μιλάει για ενιαίο κρατικό οργανισμό μεταφορών. Ο φορέας αυτός θα έχει την ευθύνη της λειτουργίας σε συμπληρωματική και αλληλοεξαρτημένη βάση όλων των επιμέρους κρατικών φορέων οδικού, σιδηροδρομικού, αεροπορικού και ακτοπλοϊκού και οι οποίοι θα έχουν το αποκλειστικό δικαίωμα χρησιμοποίησης των εσωτερικών γραμμών και αξιοποίησης των υποδομών.

Ειδικότερα για τις αερομεταφορές απαιτείται ένας λαϊκός, κρατικός, καθετοποιημένος εθνικός φορέας αερομεταφορών, στον οποίο θα ανήκει το σύνολο των αερομεταφορικών λειτουργιών από την επίγεια εξυπηρέτηση και τις υπηρεσίες τροφοδοσίας στην τεχνική βάση και το πτητικό έργο και θα έχει την αποκλειστικότητα χρήσης των εσωτερικών γραμμών, την αποκλειστικότητα χρήσης των εγχώριων αεροδρομίων και τις υποδομές της λαϊκής περιουσίας.

Με αυτήν την πρόταση του ΚΚΕ τι έχουμε; Έχουμε συνδυασμένη ικανοποίηση ποιων αναγκών; Πρώτον, ότι βασική πολιτική, λογική και οικονομική πρόταση του ΚΚΕ είναι ότι πρέπει να είναι σε προτεραιότητα οι μαζικές μεταφορές σε σχέση με τις ατομικές μεταφορές. Δεύτερον, ότι πρέπει να υπάρχει συνδεδεμένη και συμπληρωματική δράση όλων των μορφών. Τρίτον, να υπάρχει εξοικονόμηση και προστασία του περιβάλλοντος. Τέταρτον, να υπάρχει σχεδιασμένη οικονομική ανάπτυξη, με στόχο την εξάλειψη της περιφερειακής ανισομετρίας και πέμπτο στοιχείο, ότι πρέπει να διασφαλίζεται μέσα από τις πτήσεις αυτές, η ασφάλεια συνολικότερα των πτήσεων.

Αυτά έχουν σχέση με τις ανάγκες της άμυνας και της ασφάλειας της χώρας. Η ασφάλεια των πτήσεων και οι ανάγκες άμυνας και ασφάλειας της χώρας δεν μπορούν να παραδίδονται και να εκχωρούνται ως αρμοδιότητες στο ΝΑΤΟ, όπως γίνεται με τους διάφορους σχεδιασμούς, όπως το σχέδιο Ρενεγκέτ, που έχει εκχωρηθεί στο ΝΑΤΟ.

Αυτές είναι οι προτεραιότητες του ΚΚΕ. Μέσα απ' αυτή τη λογική μπορούμε να διασφαλίσουμε τις πτήσεις, να προστατεύσουμε την ανθρώπινη ζωή και να ικανοποιήσουμε το σύνολο, την πλήρη κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών και των πιο απομακρυσμένων περιοχών που να είναι φτηνή για τους κατοίκους αυτών των περιοχών και να καλύπτουν τις ανάγκες τους.

Όμως, αυτό χρειάζεται αλλαγή εξουσίας. Χρειάζεται να περάσει σε άλλα χέρια η οικονομία και τα κλειδιά της οικονομίας, δηλαδή, να γίνει κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής, να υπάρ-

χει λαϊκή εξουσία και συνολικότερα ανατροπή.

Απ' αυτήν την άποψη, αυτά τα οποία λέμε σήμερα είναι ότι δεν πρέπει να συμβιβαστούμε με αυτά τα οποία βρήκαν οι εργαζόμενοι και οι κάτοικοι αυτών των περιοχών, δηλαδή, με τη λογική του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, με τη λογική των ιδιωτικοποιήσεων, αλλά να απορρίψουν την πολιτική της απελευθέρωσης των μεταφορών και να μην έχουν αποσπασματικές διεκδικήσεις σε επιμέρους σημεία, όπως το ΦΠΑ ή η επιδότηση των άγονων γραμμών, λες και από εκεί θα λυθεί το πρόβλημα. Το πρόβλημα θα λυθεί από το πώς θα ικανοποιηθούν συνολικά σήμερα οι ανάγκες, που έχει το σύνολο των κατοίκων αυτών των απομακρυσμένων περιοχών, το σύνολο της εργατικής τάξης αλλά και των λαϊκών στρωμάτων. Αυτό θα γίνει μόνο με την πάλη σε λογική ρήξης και ανατροπής με τα συμφέροντα του κεφαλαίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, και για την ανοχή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Καραθανασόπουλο.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Ποταμιού, ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πολύ ενδιαφέρουσα η επερώτηση της Νέας Δημοκρατίας. Ενδιαφέρουσες είναι και οι απαντήσεις του Υπουργού. Εγώ θα αρχίσω λίγο διαφορετικά, λέγοντας πόσο σφάλμα έχουμε ως πολιτικό σύστημα, αλλά και ως κοινωνίες, είτε τοπικές είτε περιφερειακές, που έχουμε εγγράψει –να το πω έτσι– στο συλλογικό υποσυνείδητο –για να μην πω και στο συνειδητό– τον όρο «άγονες γραμμές». Αναφερόμαστε σε κάποιες εκπληκτικές περιοχές της Ελλάδος, σε κάποια κύτταρα δυναμισμού με μεγάλη πολιτισμική και οικονομική υπεραξία.

Ωστόσο είμαστε όλοι υπεύθυνοι για το ότι μιλάμε για άγονες γραμμές. Και πώς να αποφύγεις αυτόν τον όρο όταν, για παράδειγμα, σε δυο βδομάδες από τώρα –φαντάζομαι και ο Υπουργός– με πόνο ψυχής θα παρακολουθήσουμε από την 1^η Ιουνίου την αύξηση του ΦΠΑ, την ακρίβεια προϊόντων, δηλαδή, και υπηρεσιών, σε οκτώ νησιά και μετά από έξι μήνες, την αύξηση του ΦΠΑ από 16% σε 24%, κατά οκτώ μονάδες, στα υπόλοιπα νησιά; Και είναι και κάποια από αυτά τα νησιά, που δεν είναι και «καλοταϊσμένα», ας μου επιτραπεί η έκφραση. Είναι η Αλόνησος, είναι η Θάσος, είναι η Κάρπαθος.

Ωστόσο, εάν προσθέσουμε και τον φόρο στα ξενοδοχεία, που έρχεται και αυτός, το τέλος πληρότητας, τότε είναι να απορείς πώς οι νησιώτες θα ανταπεξέλθουν στις δυσκολίες και στη μείωση του ανταγωνιστικού πλεονεκτημάτων τους έναντι άλλων περιοχών, κυρίως εκτός Ελλάδος.

Όσον αφορά το προσχέδιο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για τη μείωση των δρομολογίων, το διαβάζω πια διαφορετικά μετά τις απαντήσεις του Υπουργού. Η μείωση των πτήσεων γίνεται για να υπάρξει μία αντιστοίχιση με το πραγματικό μεταφερόμενο επιβατικό έργο. Εγώ αυτό το βρίσκω θετικό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Να υπερκαλύπτει...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Να υπερκαλύπτει κιόλας. Μάλιστα.

Αυτό εγώ το βρίσκω θετικό, παρά το γεγονός, βέβαια, ότι θα χάσουν κάποιοι τυχεροί ταξιδιώτες –σπάνιοι μιν– τη σπουδαία εμπειρία, να ταξιδεύεις μόνος στο αεροπλάνο. Νιώθεις μεγιστάνας. Νιώθεις Ωνάσης. Μου έχει συμβεί, μία-δύο φορές, σε τέτοιου είδους λεγόμενες «άγονες γραμμές» και ήταν πραγματικά διαφορετικά τα συναισθήματα.

Ωστόσο, θα ήθελα να ρωτήσω τον κύριο Υπουργό δύο-τρία πράγματα. Πρώτα απ' όλα, δεν βρίσκω πολύ πειστική την απάντηση ότι είστε οκτώ μήνες Κυβέρνηση. Είστε δεκαέξι μήνες Κυβέρνηση και δεν κάνατε το διαγωνισμό. Για ποιο λόγο καθυστέρησε αυτός ο διαγωνισμός; Αυτό είναι το πρώτο, που θέλω να σας ρωτήσω. Δεύτερον, θα ολοκληρωθεί έως τις 30 Σεπτεμβρίου, που λήγει η παράταση ή όχι; Τρίτο ερώτημα: Το προσυπολογιζόμενο κόστος των αεροπορικών εταιρειών είναι το ίδιο, είναι σταθερό στα 157.000.000 ή αλλάζει όπως της προηγούμενης τετραετούς σύμβασης;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Σαράντα επτά λέτε; Σαράντα επτά ήταν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι. Θα είναι το ίδιο ή θα είναι λιγότερο ή αυξημένο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Πολύ λιγότερο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Μάλιστα, θα είναι λιγότερο.

Οι αεροπορικές εταιρείες πώς θα εκτιμήσουν το κόστος της μεταφοράς και τα άλλα τα δικά τους στοιχεία τα οικονομικά, που πρέπει να ξέρουν για να καταθέσουν μία προσφορά, όταν ακόμη τα δεκατέσσερα περιφερειακά αεροδρόμια δεν έχουν ανακοινώσει τα τέλη, τους ναύλους και τι θα χρεώνουν; Αυτό είναι ένα στοιχείο. Θα ήθελα, παρακαλώ, μία διευκρίνιση επ' αυτού.

Το βασικό ζήτημα, βέβαια, νομίζω το έθεσε ο κ. Πλακιωτάκης. Στα νησιά όντως, εκτός από αυτό, που βλέπουμε, υπάρχουν και πάρα πολλά άλλα θέματα, τα οποία δεν τα βλέπουμε. Είναι εθνικό θέμα το πώς αντιμετωπίζεις τα νησιά, το πώς τα διασυνδέεις, το πώς τα υποστηρίζεις, το πώς τα βοηθάς να αναπτυχθούν.

Επομένως, το βασικό μου ερώτημα είναι: Πότε θα αποκτήσει αυτή η χώρα έναν στρατηγικό σχεδιασμό σοβαρό για την ανάπτυξη των νησιών; Τι θα γίνει με τα υδατοδρόμια και τα υδροπλάνα; Τι θα γίνει με τη δυνατότητα των τοπικών επιχειρηματικών κοινωτών και κοινοτήτων για ακτοπολική τοπική διασύνδεση με ταξί νησιών;

Εγώ, για παράδειγμα, τυχαίνει να έχω πολλούς δεσμούς με τη Φολέγανδρο. Βλέπω τη Σίκινο απέναντι και νομίζεις «έτσι» θα κάνουν και θα την ακουπήσεις, αλλά για να πάω από τη Φολέγανδρο στη Σίκινο, μπορώ να πάω μόνο δύο φορές την εβδομάδα μέσα στο καλοκαίρι. Ακτοπολικά μιλώ τώρα.

Αυτά είναι τα προβλήματα, τα οποία περιμένουν οι νησιώτες – και όχι μόνο- να επιλυθούν. Τι θα κάνει η Κυβέρνησή σας γι' αυτά τα ζητήματα;

Μην ξεχάσω να σας αναφέρω για τη Σκύρο. Είδα ότι η Σκύρος με το νέο πρόγραμμα θα έχει δύο πτήσεις. Είπατε τρεις θα είναι το μίνιμουμ. Μην την ξεχάστε τη Σκύρο. Έκαναν αγώνα να αναπτυχθεί. Τη βοηθάμε. Είναι ένα νησί πράσινο και πραγματικά ελπιδοφόρο.

Τέλος, κύριε Υπουργέ –κι εγώ, όπως βλέπετε, είμαι πιο σύντομος- το θέμα είναι ότι ζητήματα καθυστέρησεων, ζητήματα γραφειοκρατίας, ζητήματα σύγκρουσης επιχειρηματικών συμφερόντων συνήθως ως θύμα έχουν τον απλό πολίτη. Είναι αυτό που λένε «χτυπιούνται τα βουβάλια και την πληρώνουν τα βατράχια».

Εμείς πιστεύουμε ότι από τη στιγμή, που αφορά η διασύνδεση και η επιδότηση των γραμμών λεφτά του Έλληνα φορολογούμενου, φυσικά τα πάντα πρέπει να είναι πεντακάθαρα, με όλες τις νόμιμες διαδικασίες, όχι μόνο ως προς το τυπικό τους σκέλος, νομιμότητα, προθεσμίες κ.λπ., αλλά και επί της ουσίας, στο οικονομικό κόστος, αλλά κυρίως οι εναλλακτικές, που ανοίγονται για την ανάπτυξη αυτού του θαυμαστού κόσμου της πολυνησίας, των νησιών, που είναι θησαυροί πολιτισμού και θησαυροί ανάπτυξης.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Αμυρά.

Θα περάσουμε τώρα στις δευτερολογίες των επερωτώντων Βουλευτών, με πρώτο τον κ. Πλακιωτάκη.

Θα σας παρακαλέσω να είστε σύντομος στο χρόνο, κύριε Πλακιωτάκη. Κάνετε χρήση της δευτερολογίας. Ανοχή από το Προεδρείο υπάρχει, δεν νομίζω ότι έχετε παράπονο, όλοι. Δεν το λέω σε εσάς.

Ορίστε, κύριε Πλακιωτάκη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σίγουρα και μετά την τοποθέτησή σας ούτε σοφότεροι γίναμε ούτε προφανώς αντιλαμβάνεστε το μέγεθος του προβλήματος, το οποίο έχετε δημιουργήσει και με την άφρονα πολιτική σας και, βεβαίως, προσπαθείτε σκοπίμως να αποπροσανατολίσετε για μια ακόμα φορά το ελληνικό Κοινοβούλιο και να αποκρύψετε τις αδυναμίες της πολιτικής σας.

Και όλα αυτά τα κάνετε πότε; Μεσούσης της τουριστικής περιόδου. Σας έθεσα ένα συγκεκριμένο ερώτημα και σας είπα: Εφόσον το Ελεγκτικό Συνέδριο σας απαγορεύει να προχωρήσετε στην επόμενη δίκημη παράταση, εσείς τι θα πράξετε; Βεβαίως, η στάση αυτή, κύριε Υπουργέ, δημιουργεί πάρα πολλά

ερωτηματικά και επιβεβαιώνει και εντείνει, θα έλεγα εγώ, τις ανησυχίες των ακριτών μας, των νησιωτών μας.

Βεβαίως, η θέσπιση των άγονων γραμμών, κυρίως, γίνεται για λόγους ενίσχυσης της εθνικής ασφάλειας, ενίσχυσης των εθνικών και κυριαρχικών μας δικαιωμάτων. Εσείς επικαλεστήκατε, κύριε Υπουργέ, πρωτίστως οικονομικούς λόγους και θα συμφωνήσω μαζί σας εν μέρει. Αλλά δεν μπορείτε να κατηγορείτε τη Νέα Δημοκρατία για κατασπατάληση πόρων κι εσείς ο ίδιος όχι με μειοδοτικό ανοιχτό διαγωνισμό, αλλά με απευθείας ανάθεση, 20 εκατομμύρια ευρώ να δίνετε...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Σκεφτείτε να το κάναμε κανονικά με 39 εκατομμύρια και πάνω...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Απευθείας ανάθεση είναι, κύριε Υπουργέ. Κλειστό διαγωνισμό κάνατε. Πρόχειρο διαγωνισμό κάνατε και δώσατε 20 εκατομμύρια στις ίδιες εταιρείες, που κατηγορείτε ότι η Νέα Δημοκρατία έδωσε πριν από τέσσερα χρόνια. Έλεος! Θέλει, ξέρετε, πάρα πολύ θράσος να κατηγορείτε την Νέα Δημοκρατία.

Εδώ θέλω να πούμε, από πού προκύπτει η χρηματοδότηση των άγονων γραμμών. Από το «σπατάλημα», κύριε Υπουργέ, το τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων.

Και το ερώτημα είναι το εξής: Αφού, λοιπόν, λέτε ότι υπάρχουν συγκεκριμένα προβλήματα γιατί σύμφωνα με το έγγραφο που αναρτήσατε στη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» το κριτήριο επιλογής των ενδιαφερόμενων ήταν το χαμηλότερο αιτούμενο οικονομικό αντιστάθμισμα, γιατί δεν δώσατε τη δυνατότητα σε περισσότερες εταιρείες να συμμετέχουν στο συγκεκριμένο διαγωνισμό, έτσι ώστε να επιτύχετε χαμηλότερο οικονομικό αντιστάθμισμα;

Εγώ αναρωτιέμαι πραγματικά, κύριε Υπουργέ, αν είστε υπερήφανος με αυτή την πολιτική. Διότι το νέο ήθος και το νέο ύφος, που ευαγγελίζεται ο ΣΥΡΙΖΑ προφανώς και δεν είναι λογικές και πολιτικές τύπου Πολάκη, εκτός κι αν θέλετε να εγκαθιδρύσετε μια καινούργια πολιτική με το νέο ήθος και το νέο ύφος, το καθεστωτικό ύφος ΣΥΡΙΖΑ.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ**)

Κύριε Υπουργέ, πραγματικά θέλω να μου εξηγήσετε αν έχετε αντιληφθεί ότι με τη συγκεκριμένη μείωση δρομολογίων, ιδιαίτερα, στα νησιά της Δωδεκανήσου και του Αιγαίου, καταργείται και η ρήτρα νησιωτικότητας και αντιλαμβάνεστε ότι αυτό θα επιφέρει ένα σημαντικό, καίριο πλήγμα στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιών μας.

Έρχομαι τώρα στο ζήτημα της μείωσης της κρατικής επιδότησης από 47 εκατομμύρια ευρώ στα 12 ή 14 εκατομμύρια ευρώ. Φαντάζομαι ότι ήδη όπως έχω πληροφορηθεί οι υπηρεσίες της Πολιτικής Αεροπορίας επεξεργάζονται αύξηση του συγκεκριμένου ποσού.

Θέλω να μου πείτε το εξής: Κατ' αρχάς, πώς προέκυψε η μείωση; Θα σας πω εγώ, πώς προέκυψε η μείωση της κρατικής χρηματοδότησης. Προφανώς, κύριε Υπουργέ, επειδή περιμένετε εάν θα καταλήξει ή δεν θα καταλήξει η αποκρατικοποίηση των αεροδρομίων κι εσείς ο ίδιος δηλώσατε, όταν υπογράψατε τελικά τη συγκεκριμένη παραχώρηση, ότι δεν την πιστεύετε αλλά δυστυχώς πρέπει να την προχωρήσετε.

Τελικά, αποφασίστε: Είστε ή δεν είστε υπέρ των αποκρατικοποιήσεων; Είστε ή δεν είστε υπέρ των ιδιωτικοποιήσεων; Περιμένουμε μια ξεκάθαρη και σαφή απάντηση.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, πιστεύουμε στις αποκρατικοποιήσεις και στις ιδιωτικοποιήσεις διότι διασφαλίζουν και το δημόσιο συμφέρον, διασφαλίζουν και επενδύσεις για τη χώρα. Την ώρα, που δεν υπάρχουν κρατικές χρηματοδοτήσεις, πώς αλλιώς μπορείς να εκσυγχρονίσεις τις δημόσιες υποδομές της χώρας;

Βεβαίως, πείτε μου εσείς πώς θα διασφαλίσετε την επιχορήγηση των άγονων γραμμών. Πείτε μου συγκεκριμένα. Και θέλω απόψε να διασφαλίσετε εδώ την Εθνική Αντιπροσωπεία και τους ακρίτες και τους νησιώτες, που μας ακούν, εάν θα τελεσφορήσει ο διαγωνισμός στις 30 Σεπτεμβρίου. Πείτε μας συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και

Δικτύων): Εσείς πώς θα το διασφαλίσετε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Όταν θα γίνουμε κυβέρνηση εμείς, θα σας πούμε!

Πείτε μας εσείς, που είστε σήμερα ο αρμόδιος Υπουργός εάν θα έχουμε σύμβαση στις 30 Σεπτεμβρίου. Και εάν δεν έχουμε σύμβαση, τι θα γίνει; Να δεσμευτείτε εδώ, απόψε ξεκάθαρα, εάν θα υπάρχει σύμβαση στις 30 Σεπτεμβρίου!

Εμείς ως Νέα Δημοκρατία είπαμε –το είπα και εγώ στην πρωτολογία μου αλλά και όλοι οι συνάδελφοι Βουλευτές- ότι δεν είμαστε αρνητικοί στο να συζητήσουμε κάποιες χρήσιμες αλλαγές στο υπάρχον νομικό πλαίσιο.

Προφανώς και θα πρέπει να υπάρχει εξορθολογισμός και διασύνδεση και με την ακτοπλοία και υδατοδρόμιο, στα οποία αναφέρθηκαν συνάδελφοι από όλες τις πτέρυγες της Βουλής. Προφανώς και πρέπει να συνεννοηθούμε.

Όμως, μην ισχυρίζεστε ότι εσείς εξορθολογίζετε, την ώρα που δίνετε απ' ευθείας 20 εκατομμύρια στις ίδιες εταιρίες! Και μην μας κατηγορείτε όταν με καθεστωτικές πρακτικές και αντιλήψεις παρατύπως δίνετε παράταση έξι μηνών, προχωρείτε σε πρόχειρους διαγωνισμούς δύο μηνών, έρχεται το Ελεγκτικό Συνέδριο και σας ελέγχει για τις συγκεκριμένες συμβάσεις. Αυτή την ώρα η συμβάσεις των δύο μηνών είναι έωλες και δεν δίνετε καμμία απολύτως συγκεκριμένη απάντηση. Πείτε μας, κύριε Υπουργέ, συγκεκριμένες απαντήσεις.

Τελειώνοντας, αυτό που θέλω να τονίσω είναι ότι το ζήτημα των άγονων γραμμών δεν είναι μόνο οικονομικό. Γιατί εσείς στην πρωτολογία σας αναφερθήκατε μόνο στον εξορθολογισμό και τη μείωση της κρατικής δαπάνης. Κύριε Υπουργέ, το ζήτημα δεν είναι μόνο οικονομικό. Είναι κυρίως εθνικό.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ο κ. Κόνσολας έχει τον λόγο.

Κύριε Κόνσολα, θα μιλήσετε από τη θέση σας;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Ναι, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Έχετε τρία λεπτά.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σας άκουσα με προσοχή, στην εισήγησή σας, και περίμενα μετά την παρότρυνσή μου να δώσετε μια απάντηση στις παθογένειες, που δημιουργεί η δική σας πολιτική. Δυστυχώς, δεν το πράξατε και ατυχώς διαπιστώσαμε όλοι, κύριε Υπουργέ, ότι προσπαθείτε να ανακαλύψετε ενόχους και ανθρώπους, που καταδιώκουν την Κυβέρνηση, εχθρούς της Κυβέρνησης.

Κύριε Υπουργέ, δεν ξέρω εάν είμαστε εμείς, οι Βουλευτές, που καταθέσαμε αυτή την επίκαιρη επερώτηση, εχθροί σας. Μάλλον θα υπονοείτε ότι εχθροί είναι και οι τοπικές κοινωνίες, γιατί μας ρωτήσατε γιατί αναστατώνουμε τον κόσμο! Εμείς αναστατώνουμε τον κόσμο, κύριε Υπουργέ;

Σας κατέθεσα μια σειρά αποφάσεων δημοτικών συμβουλίων, που πιστοποιούν την αγωνία, την ανησυχία τους και την αντίθεσή τους.

Κύριε Υπουργέ, μας βλέπει το πανελλήνιο. Σας πληροφορώ ότι αύριο σχεδόν στο σύνολό τους στα νησιά του Αιγαίου και της Δωδεκανήσου συνεδριάζουν τα δημοτικά συμβούλια για να αποφασίσουν σχετικά και να σας δώσουν ένα άλλο μήνυμα.

Όμως, φαίνεται, κύριε Υπουργέ, ότι συνεχίζετε τις αυταπάτες. Και τις συνεχίζετε γιατί μάλλον έχετε αποφασίσει μονομερώς, χωρίς να συζητήσετε με τις τοπικές κοινωνίες, χωρίς να πάρετε καμμία απόφαση με τη συνεννόηση και με τη συναίνεση των τοπικών κοινωνιών.

Δεν δώσατε καμμία απάντηση, κύριε Υπουργέ, από αυτές που σας έχω καταθέσει στην πρωτολογία μου.

Πρέπει να δώσετε απάντηση στους Καστελοριζιούς, γιατί μειώνετε κατά εβδομήντα οκτώ τα δρομολόγια τον χρόνο, κύριε Υπουργέ. Από τα διακόσια ενενήντα οκτώ δρομολόγια φτάνετε στο σύνολο στα διακόσια είκοσι. Συνολικά μειώνονται εβδομήντα οκτώ.

Επομένως, πού τους ωθείτε; Να πηγαίνουν απέναντι να παίρνουν το αεροπλάνο της «TURKISH AIRLINES» για να έρχονται

στην ηπειρωτική χώρα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων): Ένα την εβδομάδα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Αυτό το μήνυμα τους στέλνετε; Είναι περιττές αυτές οι δρομολογήσεις;

Αλήθεια, τι είδους συνεννόηση υπήρξε πριν από τη δημοσιοποίηση του συγκεκριμένου σχεδίου της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας; Υπήρξε διαβούλευση; Υπήρξε διαβούλευση με την Αυτοδιοίκηση;

Και ξέρετε κάτι, ακόμα και έτσι να είναι, να μας διαψεύσετε συνολικά, πείτε μας σε ποια μελέτη στηρίχθηκε αυτή η μονομερής απόφαση της Κυβέρνησης με όλα αυτά τα οποία έχετε καταθέσει.

Εμείς, όπως σας είπα προηγουμένως, καλόπιστα ξεκινήσαμε αυτήν την κατάθεση της ερώτησης. Γιατί αυτήν την κριτική ενδεχομένως -αν την χαρακτηρίσουμε έτσι- την είχαμε ασκήσει και στην προηγούμενη περίοδο, όταν ήμασταν συμπολιτευόμενοι Βουλευτές. Και σας καταθέτω σχετική επίκαιρη ερώτηση, που είχα καταθέσει για τη διασφάλιση της λειτουργίας των περιφερειακών δρομολογίων σε σχέση με τα έσοδα και το «σπατόσημο».

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Εμμανουήλ Κόνσολας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Θέλω, λοιπόν, να σας θυμίσω ότι ένα μέρος των εσόδων, που σήμερα εξοικονομούνται από την κατάθεση του «σπατόσημου» μέχρι το 2024 θα πηγαίνει στον κρατικό κορβανά, στην εταιρεία, που διαχειρίζεται τα περιφερειακά αεροδρόμια και αυτό το μέρος των εσόδων μπορεί η Κυβέρνηση, εάν το επιθυμεί, να στηρίξει τα περιφερειακά αεροδρόμια και τις άγονες γραμμές. Θα το πράξετε, κύριε Υπουργέ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων): Για ποιο λόγο;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Αναφέρομαι, κύριε Υπουργέ, στο τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αερολιμένων. Γι' αυτό λέω. Και δεν ξέρω εάν σκόπιμα αποφύγατε να το τονίσετε. Προηγουμένως ο κ. Πλακωτάκης το είπε. Μήπως και δεν το πιστεύετε ακόμα; Δεν το γνωρίζω.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, θέλουμε να σας θυμίσουμε ότι για μας είναι πολύ σημαντικός, σε ό,τι αφορά τον σχεδιασμό ή τον ανασχεδιασμό των δρομολογίων πτήσεων σε επίπεδο «άγονων γραμμών», ο γεωπολιτικός και εθνικός χαρακτήρας. Δεν απαντήσατε ούτε γι' αυτήν τη συντοκική γραμμή σύνδεσης των αεροπορικών γραμμών από Μυτιλήνη μέχρι Ρόδο τι προτίθεστε να κάνετε. Έχει εθνικό συμβολισμό, κύριε Υπουργέ.

Επίσης δεν συμπεριλάβατε, απ' ό,τι φαίνεται, τα οικονομικά και τα ανθρωπογεωγραφικά χαρακτηριστικά κάθε νησιού, όπως δεν συμπεριλάβατε και τον διαχωρισμό επιδότησης για τους μόνιμους κατοίκους, κύριε Υπουργέ, και τους επισκέπτες, τις συνθήκες της γεωγραφικής απομόνωσης, αλλά και τα προβλήματα που σχετίζονται με αυτήν.

Να σας θυμίσω ότι πολλές φορές και εγώ και ο κ. Σαντορινιός και άλλοι νησιώτες, που είμαστε εδώ, έχουμε αποκλειστεί στα νησιά για μέρες, για εβδομάδες. Το μόνο μέσον ήταν το αεροπλάνο, όταν υπήρχε δυνατότητα, αλλά και αυτό πολλές φορές δεν ίπταται, λόγω των καιρικών συνθηκών.

Αυτές τις γραμμές πάτε να καταργήσετε, που είναι η ανάσα για η ελπίδα των νησιωτών; Και συν τοις άλλοις, κύριε Υπουργέ, σας θυμίζω και το έγγραφο, που κατέθεσα ως παράδειγμα για την Κάρπαθο. Υπάρχει αυξητική τάση στις πτήσεις και στους επισκέπτες.

Με την πολιτική, που ακολουθείτε, φοβάμαι ότι στον λογαριασμό, που θα κάνουμε στα επόμενα χρόνια θα είστε στη δυσχερή θέση τότε γιατί υπογράψατε την ταφόπλακα της ανάπτυξης και της κοινωνικής ανάπτυξης, αφού αυτό χρειάζεται αυτή τη στιγμή η Δωδεκάνησος και τα νησιά.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Λίγη προσοχή στον χρόνο παρακαλώ.

Κύριε Αθανασίου, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς πρέπει να συμφωνήσω μαζί σας, που τις δύο περιόδους, χειμερινή και θερινή, τις κάνετε τρεις. Προσωπικά νομίζω ότι είναι σωστό το μέτρο αυτό. Βέβαια, δεν πήρα απαντήσεις στα ερωτήματα, που έθεσα και θα σας παρακαλούσα αν μπορείτε να απαντήσετε στη συνέχεια.

Θα ήθελα να πω ότι η ελεύθερη διακίνηση των πολιτών και η απρόσκοπτη πρόσβαση στις ιδιαίτερες πατρίδες τους αποτελεί ένα κοινωνικό αγαθό και συνεπώς είναι υποχρέωση του κοινωνικού κράτους να διευκολύνει αυτήν την πρόσβαση, πολύ περισσότερο για τα νησιά για τα οποία υπάρχει και η συνταγματική ρήτρα-υποχρέωση για την πολιτεία, να λαμβάνει ιδιαίτερα μέτρα για να εξυπηρετούνται οι νησιωτικές περιοχές.

Βέβαια, το κόστος ήταν μεγάλο. Εξαρτάται όμως από τη συμμετοχή των εταιρειών, που παίρνουν μέρος στον διαγωνισμό, αφού είναι μειοδοτικός. Δεν είναι ορθό αυτό που είπατε –το αναφέρω ακριβώς όπως το είπατε– ότι «για τις άγονες αυτές γραμμές επελέγησαν συγκεκριμένες εταιρείες» γιατί ενδεχομένως δημιουργείτε την εντύπωση ότι υπήρχε κάποια διαπλοκή του Υπουργείου που έκανε τότε τον διαγωνισμό με τις εταιρείες. Αφού υπάρχει μειοδοτικός διαγωνισμός, θα μπορούσε κάλλιστα να μειωθεί το κόστος.

Είπε και ο Πρόεδρος κ. Πλακωτάκης, ότι το κόστος ήταν μεγαλύτερο επί των ημερών μας. Πράγματι, ήταν μεγαλύτερο επί των ημερών μας, αλλά ήταν πολύ περισσότερες οι πτήσεις.

Να σας αναφέρω, και εγώ για την ιδιαίτερη πατρίδα μου, ότι στην άγονη γραμμή Θεσσαλονίκη-Λήμνος-Ικαρία γίνονταν έντεκα πτήσεις εβδομαδιαία, πέντε στη χαμηλή περίοδο, έξι στην υψηλή περίοδο και τώρα έχουν γίνει εννιά, αντίστοιχα δύο, τρεις και τέσσερις. Να, λοιπόν, γιατί μειώνεται το κόστος.

Στην άλλη άγονη γραμμή, Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Σάμος-Ρόδος, ήταν δέκα οι πτήσεις, πέντε στη χαμηλή και πέντε στην υψηλή περίοδο και έχουν γίνει μόνο έξι. Να, γιατί έχει μειωθεί το κόστος. Πολύ περισσότερο αναφέρομαι στη Λήμνο, όπου υπάρχει τεράστιο πρόβλημα και για την οικονομία του τόπου αλλά και για την πρόσβαση. Το πρόβλημα αυτό το είχαμε όσον αφορά στην ακτοπλοϊκή συγκοινωνία.

Ευτυχώς οι προηγούμενοι Υπουργοί, τόσο ο κ. Βαρβιτσιώτης όσο και ο κ. Δρίτσας, επέλυσαν το θέμα αυτό. Νομίζω ότι και εσείς μπορείτε με την κατάλληλη ευαισθησία να λύσετε το θέμα αυτό για τα συγκεκριμένα νησιά.

Αναφερθήκατε επίσης στο κόστος των διεθνών πτήσεων συγκρίνοντας τις ελληνικές αερογραμμές με τις ξένες. Είναι αλήθεια, αλλά έχει σχέση με διάφορες παραμέτρους. Ποιες είναι αυτές οι παράμετροι; Κατ' αρχάς, αν είναι απευθείας η πτήση ή με ανταπόκριση, είναι η ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, το είδος του αεροσκάφους και βεβαίως το αίσθημα ασφάλειας που δημιουργείται από εταιρεία σε εταιρεία.

Ανέτρεξα και είδα τις τιμές αυτές. Είπατε για τη Μόσχα, ας πούμε, ότι οι ρωσικές αερογραμμές έχουν κόστος 178 ευρώ, οι τουρκικές 192 ευρώ και η ελληνική 261 ευρώ. Ναι, αλλά η γαλλική έχει 300 ευρώ, που είναι απευθείας πτήσεις, ενώ οι άλλες είναι με ανταπόκριση. Παρίσι. Είπατε 178 οι τουρκικές...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν ισχύει αυτό. Απλά η τουρκική επιδοτεί τις αεροπορικές εταιρείες.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Και έτσι να είναι, αναφερθήκατε μόνο στις εταιρείες που έχουν μικρότερο κόστος από τις ελληνικές. Υπάρχουν και με υψηλότερο κόστος. Για το Λονδίνο η τουρκική έχει 158 ευρώ, η ελληνική 204 ευρώ, η γερμανική όμως έχει 213 ευρώ. Εν πάση περιπτώσει, στον επιβάτη εναπόκειται να επιλέξει με ποια εταιρεία θα ταξιδέψει.

Αυτό που είπατε για το αν επιδοτείται η γραμμή Θεσσαλονίκη-Καλαμάτα, νομίζω ότι είναι με μηδέν κόστος, χωρίς αντιστάθμισμα. Αναφέρατε στη συνέχεια ότι σε δεκατέσσερις πτήσεις σε μία συγκεκριμένη γραμμή ταξίδεψαν τριάντα εννέα επιβάτες, σε δώδεκα πτήσεις είκοσι τρεις επιβάτες, σε δεκατρείς πτήσεις πέντε επιβάτες.

Τι πρέπει να γίνει δηλαδή αν κάποιος έχει ανάγκη να ταξιδέψει από το νησί του στην Αθήνα, γιατί ενδεχομένως θέλει να παρα-

σταθεί σε μια κοινωνική εκδήλωση, που μπορεί να είναι μια κηδεία ενός συγγενικού προσώπου ή για μία ασθένεια -που δεν έχει τον κατεπείγοντα χαρακτήρα για να πάει μια Ντακότα να τον πάρει- ή γιατί πρέπει να ταξιδέψει στο εξωτερικό; Πρέπει να περιμένουν αυτοί οι επιβάτες σε ένα ακριτικό νησί να συγκεντρωθούν τόσοι, ούτως ώστε να γεμίσει ένα αεροπλάνο; Νομίζω ότι είναι υπερβολικό το παράδειγμα που χρησιμοποιήσατε.

Θα ήθελα να κλείσω, κύριε Υπουργέ, το ζήτημα των ακριτικών νησιών και αναφέρομαι ειδικά στα νησιά του βορείου και του νοτίου Αιγαίου. Είναι ευαίσθητες περιοχές. Υπάρχει προστασία από το Σύνταγμα. Θα θέλαμε να υπάρχει μία μεγαλύτερη ευαισθησία από πλευράς πολιτείας, ευαισθησία ανάλογη με αυτήν που έδειχναν και οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα κάνουμε ένα διάλειμμα τριών λεπτών, μετά από αίτημα του κυρίου Υπουργού.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζουμε με τις δευτερολογίες των επερωτώντων Βουλευτών.

Τον λόγο έχει ο κ. Μηταράκης, για τρία λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ομιλία του κυρίου Υπουργού, αλλά και του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του ΣΥΡΙΖΑ ήταν ιδιαίτερα αποκαλυπτική. Έδειξε μία αθηνοκεντρική νοοτροπία, παραγνωρίζοντας την έννοια της νησιωτικότητας και τα ιδιαίτερα ζητήματα που οι νησιώτες βιώνουν στην καθημερινή τους ζωή.

Αυτό που μου έκανε περισσότερο εντύπωση ήταν η επιμονή του κυρίου Υπουργού στα λογιστικά στοιχεία, τα οποία δεν αμφισβητώ. Πρόκειται για μία καθαρά μνημονιακή λογική, η οποία δεν μας εκπλήσσει μετά από τη μεταστροφή του ΣΥΡΙΖΑ σε μνημονιακό κόμμα, αλλά και πάλι, ως προς το λογιστικό θέμα, θέλω να πω ότι η χώρα μας πρέπει να κάνει κάποιες επιλογές. Και είναι σημαντική εθνική και οικονομική επιλογή η νησιωτικότητα.

Σας θυμίζω, κύριε Υπουργέ, ότι υπήρξαν κάποιες ακραίες φωνές του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου πριν από χρόνια, που απορούσαν γιατί κατοικούν τα μικρά νησιά αφού οικονομικά δεν συμφέρει. Είναι επικίνδυνο αυτό. Αντιλαμβάνομαι ότι κοστίζει 47 εκατομμύρια να συνδέσουμε αυτά τα νησιά και ότι αποτελεί ένα κόστος στη σημερινή πραγματικότητα, αλλά δεν μπορούμε να παραγνωρίσουμε αυτούς τους εθνικούς λόγους.

Επίσης, μου έκανε ιδιαίτερα εντύπωση αυτό που είπατε και για το οποίο σας προειδοποίησα στην ομιλία μου ώστε να αλλάξετε το αφήγημα -είστε πλέον Κυβέρνηση- και όχι απλώς να σχολιάζετε το παρελθόν. Είπατε κάτι πρωτότυπο, ότι κυβερνάτε μόνο οκτώ μήνες. Μου θυμίζει, κυρία Πρόεδρε, κάτι που είχε πει ο Χάρρυ Κλυνν τη δεκαετία του 1980: «Με συγχωρείτε, αλλά πριν από εσάς πάλι εσείς ήσασταν». Και δεκαέξι μήνες έχετε μία ευθύνη για αυτό το θέμα που συζητάμε σήμερα.

Λέτε ότι εμείς κάνουμε τον κόσμο να ανησυχεί. Έχετε δίκιο. Εμείς είπαμε στον κόσμο ότι θα υπογραφεί νέο μνημόνιο και ότι θα καταργηθεί ο μειωμένος ΦΠΑ στα νησιά. Και έγινε και το ένα και το άλλο. Είπαμε ότι θα καταργηθεί η αναγκαστικότητα των συνεταιρισμών, το οποίο συζητάγαμε εδώ πριν από μερικές εβδομάδες, και ήδη καταργήθηκε στη Σάμο. Εμείς είμαστε αυτοί που τρομάζαμε τον κόσμο! Είπαμε ότι θα μπουν νέοι φόροι και μπαίνουν φόροι στα ξενοδοχεία, που και αυτό επηρεάζει τα νησιά. Εμείς τρομάζαμε τον κόσμο!

Είπατε, κύριε Υπουργέ, να μιλήσουμε για διαφορές. Να μιλήσουμε για διαφορές. Επί των δικών μας ημερών λειτουργούσαν οι είκοσι οκτώ άγονες γραμμές και χρηματοδοτούνταν κανονικά. Αυτή είναι συγκεκριμένη διαφορά. Γιατί στη δική σας ομιλία δεν είπατε τίποτα που να μας δώσει μία ασφάλεια ότι θα γίνει ο διαγωνισμός.

Μιλήσατε για μείωση δαπανών. Εγώ αντιλέγω, κύριε Υπουργέ, ότι η σύμβαση που κάνατε είναι πολύ ακριβότερη από τη δική μας. Το Υπουργείο σήμερα πληρώνει πολύ περισσότερα, ουσιαστικά, γιατί έχει καταρρεύσει το κόστος των καυσίμων. Και όταν υπογράφηκαν αυτές οι συμβάσεις, πριν από πολλά χρόνια, ήταν σε ένα εντελώς διαφορετικό κόστος καυσίμων. Και σήμερα, με

αυτά τα μειωμένα ποσά που λέτε, η κερδοφορία των δρομολογίων, χωρίς να έχω τα επίσημα στοιχεία –να μας τα δώσετε εσείς– είναι σίγουρα πιο ανεβασμένη.

Αυτό που μου έκανε, επίσης, εντύπωση είναι το σχόλιο που κάνατε για τα δρομολόγια που έχουν πολλές στάσεις. Πάρτε για παράδειγμα το δρομολόγιο Ρόδος-Σάμος-Χίος-Μυτιλήνη-Λήμνος.

Αν κατάλαβα καλά αυτό που είπατε, κύριε Υπουργέ, ο πολίτης της Χίου που πρέπει να πάει στη Μυτιλήνη, γιατί εκεί είναι η έδρα της περιφέρειας, η έδρα της ΔΟΥ, η έδρα του ΙΚΑ –όλες οι μεγάλες δημόσιες υπηρεσίες στο βόρειο Αιγαίο εδρεύουν στη Μυτιλήνη– θα πετάξει με αυτό το αεροπλάνο από τη Χίο στη Μυτιλήνη και μετά θα πρέπει από τη Μυτιλήνη να πάει πίσω στη Ρόδο και να περιμένει μία-δύο ημέρες να ξαναρχίσει αυτό το δρομολόγιο, για να πάει Ρόδο-Σάμο και πίσω στο σπίτι του. Πιο γρήγορα θα πάει κολυμπώντας, κύριε Υπουργέ! Και αυτή η έννοια των άγονων γραμμών, που σωστά είπατε ότι έχουν πληρότητα 50%, είναι να εξυπηρετήσει αυτή τη νησιωτικότητα.

Κλείνοντας, πριν με προειδοποιήσετε, κυρία Πρόεδρε, για τον χρόνο, να επανέλθω σε ένα θέμα που το έχουμε συζητήσει πάρα πολλές φορές σε αυτήν την Αίθουσα οι δύο μας σε πολλές επικοινωνίες, στις οποίες μου κάνετε την τιμή να απαντήσετε, σχετικά με το αεροδρόμιο της Χίου.

Παρ' ότι ολοκληρώθηκε η απαλλοτρίωση τον Δεκέμβριο του 2014, ακόμη δεν έχει υλοποιηθεί ο διαγωνισμός για να δημιουργηθεί ο νέος διάδρομος προσγείωσης. Εξαιτίας αυτού, σχεδόν όλες οι πτήσεις charter έχουν ακυρωθεί για αυτό το καλοκαίρι.

Η Χίος φέτος δεν θα έχει τουρισμό από το εξωτερικό, μόνο από τις εσωτερικές γραμμές, και για αυτό είναι κρίσιμο και για τη Χίο, όπως και για τα άλλα νησιά του Αιγαίου, να διατηρηθούν αυτές οι άγονες γραμμές.

Διαβεβαιώστε μας, κύριε Υπουργέ, ότι ο διαγωνισμός θα γίνει. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ευχαριστούμε, κύριε Μητράκη.

Ο κ. Καββαδάς έχει τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, στην πρωτολογία σας μάς εκθέσατε οικονομικά επιχειρήματα για τις περικοπές δρομολογίων. Εμείς δεν διαφωνούμε με την ανάγκη εξορθολογισμού των αεροπορικών άγονων γραμμών. Όμως, δεν είναι μόνο οικονομικά τα επιχειρήματα. Οι αεροπορικές άγονες γραμμές είναι και ζήτημα εθνικής σημασίας. Δεν μπορούμε να αφήσουμε αποκομμένα τα νησιά μας και τους νησιώτες μας.

Όπως σωστά ανέφερε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, είμαστε μία μοναδική νησιωτική χώρα με εκατοντάδες κατοικημένα νησιά που δεν πρέπει να μείνουν αποκομμένα. Πρέπει να συνεχίσουμε να τα στηρίζουμε και ειδικά στις μέρες μας, που η πολιτική της Τουρκίας είναι πιο έντονη στο Αιγαίο και υπάρχει πρόβλημα με τις μεταναστευτικές ροές.

Είπε προηγουμένως ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος να μην ανησυχούμε για τον διαγωνισμό. Δεν ακούσαμε, όμως, να δεσμευέστε ότι θα προλάβετε τις προθεσμίες για τον διαγωνισμό. Εγγυάστε ότι δεν θα τιναχθούν στον αέρα όλες οι γραμμές;

Θα επαναλάβω και αυτό που είπε προηγουμένως ο κ. Πλακωτάκης: Μας εγγυάστε, κύριε Υπουργέ, ότι την 1^η Οκτωβρίου θα υπάρχουν ανάδοχοι; Ξέρετε ότι πρόκειται για διεθνή διαγωνισμό και οι διαδικασίες απαιτούν χρόνο. Χρειάζονται τουλάχιστον έξι μήνες για την ολοκλήρωση του διαγωνισμού και αν κάποιος κάνει ένσταση, τότε τι γίνεται; Δεσμευέστε ότι τα νησιά μας δεν θα είναι απομονωμένα από την υπόλοιπη χώρα;

Δεν άκουσα, επίσης, να πείτε τίποτα για τα ναύλα. Θα αυξηθούν τα ναύλα;

Επιτρέψτε μου και μία σημαντική επισήμανση για τη γραμμή Άκτιο-Σητεία στην περιοχή μου. Από δύο δρομολόγια τον χειμώνα και τρία το καλοκαίρι, τα κόβετε σε δύο δρομολόγια και χειμώνα και καλοκαίρι. Κόβετε, δηλαδή, ένα δρομολόγιο το καλοκαίρι, τους πιο σημαντικούς μήνες, από μία γραμμή που εξυπηρετεί τη Λευκάδα, την Αιτωλοακαρνανία και ένα μεγάλο μέρος

της Ηπείρου. Απομονώνετε, δηλαδή, ακόμα περισσότερο τουριστικά την περιοχή.

Κύριε Υπουργέ, τελειώνοντας, θέλω να δείτε το θέμα σοβαρά και να δείτε όλες τις παρατηρήσεις και τις δικές μου, αλλά και όλων των συναδέλφων, γιατί το θέμα είναι εξαιρετικά κρίσιμο. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ο κ. Μπουκώρος έχει τον λόγο.

Κύριε Μπουκώρο, είστε ο τελευταίος. Έχετε τρία λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κύριε Υπουργέ, ξέρετε ότι μία επίκαιρη επερώτηση είναι μία θαυμάσια ευκαιρία για βαθύ κοινοβουλευτικό έλεγχο, αλλά και για γόνιμη συζήτηση για σπουδαία ζητήματα που απασχολούν τους Έλληνες πολίτες.

Εσείς επιλέξατε τη γνώριμη τακτική των Υπουργών του ΣΥΡΙΖΑ, την «εντυπωσιοθηρία». Αυτό κυνηγώ, αυτό κάνετε με επιλεκτική χρήση αριθμών και στοιχείων, προσπάθεια συκοφαντήσεως των προκατόχων σας και προσαρμογή της πραγματικότητας στα δικά σας μέτρα.

Κύριε Υπουργέ, δεν απαντήσατε στα βασικά σημεία της επίκαιρης επερώτησης. Τα βασικά σημεία της επερώτησης είναι αν θα έχουν την ίδια εξυπηρέτηση οι νησιώτες μας, αν δεν θα πληγεί η μετακίνηση και η προσβασιμότητα στα νησιά μας, αν θα αυξηθούν τα ναύλα με τη νέα συμφωνία που φέρνετε. Εν πάση περιπτώσει, περιοριστήκατε στη δημιουργία εντυπώσεων.

Ούτε λίγο ούτε πολύ είπατε ότι η προηγούμενη κυβέρνηση χρηματοδοτούσε και συγκεκριμένο επιχειρηματία, κύριε Υπουργέ. Αναφέρατε τον κ. Βγενόπουλο. Σας θυμίζω ότι όσο ήταν κρατική η Ολυμπιακή Αεροπορία πραγματοποιούσε πτήσεις με ζημιά στην άγονη γραμμή προκειμένου να εξυπηρετούνται οι κάτοικοι. Με την ιδιωτικοποίηση η επιδότηση της άγονης γραμμής συνέχισε με τον συγκεκριμένο επιχειρηματία που αναφέρατε και όχι ότι ήταν επιλογή της προηγούμενης κυβέρνησης ο συγκεκριμένος επιχειρηματίας. Διότι αυτό αφήσατε να εννοηθεί.

Στη συνέχεια, εμφανίστηκαν τρεις καινούργιες αεροπορικές εταιρείες, συμμετέχουν σε αυτόν τον διαγωνισμό τα τελευταία χρόνια. Το ίδιο γίνεται και με τον δικό σας διαγωνισμό. Όμως, από πού προκύπτουν οικονομίες, όταν για έξι μήνες πληρώνετε 20 εκατομμύρια ευρώ, ενώ για ετήσια επιδότηση το συνολικό κόστος ήταν 47 εκατομμύρια ευρώ;

Κύριε Υπουργέ, είπατε ότι επιδοτήθηκαν ένα εκατομμύριο εκατό χιλιάδες θέσεις και τελικά πληρότητα παρουσίασαν οι πεντακόσιες εξήντα πέντε χιλιάδες θέσεις. Τα δικά μου στοιχεία είναι διαφορετικά. Έχω στοιχεία –δεν είμαι πρόχειρος να σας τα παρουσιάσω αυτήν την ώρα– ότι στην άγονη γραμμή μετακινήθηκαν επτακόσιες πενήντα χιλιάδες επιβάτες. Αυτό σημαίνει επιδότηση 62 ευρώ και όχι 460 ευρώ, όπως εσείς λέγατε για να δημιουργήσετε εντυπώσεις κατά την πρωτολογία σας. Βεβαίως, το να κάνεις επιλεκτική χρήση στοιχείων χάριν των εντυπώσεων είναι εύκολο, αλλά δεν προσφέρει στην ουσία της συζήτησης.

Δεν μας είπατε τίποτα για τον νέο σχεδιασμό σας, παρά τις επίμονες ερωτήσεις των συναδέλφων και τα ερωτήματα που σας θέσαμε τα προσπεράσατε δείχνοντας ότι τα αντιλαμβάνεστε με έναν άλλο τρόπο. Σας είπα για την εκλογική μου περιφέρεια, τη Σκιάθο, ότι αυτή η γραμμή εξυπηρετεί τρία νησιά. Στον σχεδιασμό σας, τα δρομολόγια από διακόσια πενήντα δύο γίνονται διακόσια. Άρα, έχουμε περικοπές.

Μαζί με όλα τα υπόλοιπα μέτρα που έχετε λάβει, όπως την κατάργηση του μειωμένου ΦΠΑ, την αύξηση του τέλους διανυκτέρευσης –το μετέθεσε ο κύριος Πρωθυπουργός για το 2018– εξαφανίζετε τη νησιωτικότητα. Γενικώς, πνίγεται την τουριστική ανάπτυξη.

Όσον αφορά στο Αεροδρόμιο Αγχιάλου, κύριε Υπουργέ, δεν είναι το αίτημα της τοπικής κοινωνίας ούτε εγώ διατύπωσα κάποιο αίτημα για εσωτερική σύνδεση. Ζήτηση να μάθω –γιατί δεν είναι εντελώς άσχετη η συζήτηση– ποιοι είναι οι σχεδιασμοί σας για την ανάπτυξη μίας σπουδαίας υποδομής που εξυπηρετεί τουριστικά ένα εκατομμύριο κόσμο, τη Θεσσαλία, την Πιερία, την Εύβοια και τόσες περιοχές. Εσείς μου απαντήσατε «Σαράντα χρόνια δεν βάλατε ούτε μία γραμμή». Μα, δεν είναι αυτό το αίτημα, κύριε Υπουργέ. Αυτό το αίτημα αντληφθήκατε εσείς στις

συναντήσεις σας με τους τοπικούς φορείς και από τη δική μου τοποθέτηση;

Εν πάση περιπτώσει, μην πετροβολάτε τόσο εύκολα αυτά τα σαράντα χρόνια. Επί σειρά ετών, τεχνικός σύμβουλος της πολιτείας ήσασταν κι εσείς ο ίδιος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Άλλα λέγαμε. Ποιος μας άκουγε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Άλλα λέγατε, εντάξει. Τώρα, το τι λέγατε και το τι έγινε έχει κι αυτό τη σημασία του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ολοκληρώστε, κύριε Μπουκώρο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σας επισημαίνω με λύπη ότι δεν αδράξατε την ευκαιρία να γίνει μία γόνιμη συζήτηση για τους νησιώτες μας, για τα διακόσια εννέα κατοικημένα νησιά που δεν παίζουν μόνο οικονομικό ρόλο, αλλά και εθνικό, ιδιαίτερα αυτήν την εποχή. Πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί στους σχεδιασμούς μας, ιδιαίτερα όταν αυτοί αποκόπτουν από τον κορμό με κάθε τρόπο αυτά τα νησιά.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για πέντε λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αγαπητοί συνάδελφοι, κάποιος από εσάς είπε ότι είμαστε εχθροί. Εμείς δεν αισθανόμαστε έτσι, ιδιαίτερα με τους παριστάμενους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Άλλωστε, δεν πιστεύω να έχει ζητήσει ποτέ κάποιος ενημέρωση ή συνεργασία στο Υπουργείο και να την έχουμε αρνηθεί.

Όμως, θέλω να σας ευχαριστήσω και για έναν πρόσθετο λόγο. Για μία ακόμα φορά δείχνετε στον ελληνικό λαό ότι έπραξε σωστά που ψήφισε τον ΣΥΡΙΖΑ και βγήκε αυτή η Κυβέρνηση και θα εξηγήσω το γιατί. Ευτυχώς που κάθε φορά το το θυμίζετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κάντε εκλογές πάλι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Μπορεί να μην έχουμε τα μέσα μαζικής ενημέρωσης να το θυμίζουν, αλλά –δόξα τω θεώ– είστε εσείς που λέτε τι πιστεύετε και πώς θα πάμε παρακάτω.

Κάνετε και αναφορά στον Κωνσταντίνο Καραμανλή. Μόνο που ο Κωνσταντίνος Καραμανλής δεν πούλησε ούτε την Ολυμπιακή ούτε τα αεροδρόμια. Έκανε κρατικοποιήσεις. Σας το θυμίζω για τη δική σας ιστορική μνήμη. Εμείς δεν έχουμε κάποια σχέση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Να απαντήσει ο Κώστας Καραμανλής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Βεβαίως. Να απαντήσει ο Κώστας Καραμανλής. Εύχομαι να επηρεάσει τον κ. Μητσοτάκη σε αυτήν την κατεύθυνση, γιατί είναι σε άλλη.

Δεύτερον, κάνετε ερώτηση για τις διαδικασίες. Ακούστε. Δεν είναι η πρώτη φορά που το Ελεγκτικό Συνέδριο σε πρώτο βαθμό ζητάει πρόσθετα στοιχεία. Υπάρχει, όμως, ένα θέμα, όταν το επικλείστε εσείς. Είναι απευθείας ανάθεση η διαδικασία της διαπραγμάτευσης; Είναι απευθείας ανάθεση η παράταση;

Κάνετε κριτική λέγοντας ότι πήγαν 19 εκατομμύρια ευρώ για έξι μήνες με αυτήν τη διαδικασία. Σας έχει προβληματίσει ότι με αυτήν τη διαδικασία είμαστε 33% φθηνότερα και ένα αεροδρόμιο, όταν εσείς με τη διαγωνιστική διαδικασία ήσασταν ακριβότεροι; Σας προβλημάτισε αυτό ποτέ πραγματικά; Ειλικρινά απαντήστε μου. Σας έχει προβληματίσει ότι με ανοικτή, δημόσια διαδικασία ήσασταν ακριβότεροι από ό,τι με την απευθείας διαπραγμάτευση, και με ένα αεροδρόμιο, όχι μόνο το τίμημα, το οποίο δεν θέλετε να το αναφέρετε; Θα το αναφέρουμε ξανά εμείς, μιας και με τη δωρεά που έκανε η μία εταιρεία, που έκανε 33% μικρότερη τιμή με τη διαπραγμάτευση, τον Ιούλιο θα λειτουργεί και το αεροδρόμιο στην Πάρο. Για λίγο το έχετε; Εκεί που εσείς δίνετε 4,5 εκατομμύρια με την κανονική διαδικασία! Δεν σας έχει προβληματίσει; Δεν πειράζει. Έχει προβληματίσει τον ελληνικό λαό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Νομιμότητα!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και

Δικτύων): Νομιμότητα! Αυτές τις διαδικασίες και αυτό το θεσμικό πλαίσιο δεν το έχουμε αλλάξει, από εσάς το κληρονομήσαμε. Τώρα θα το αλλάξουμε, με τα δύο νομοσχέδια που έρχονται για τις δημόσιες συμβάσεις και τα δημόσια έργα.

Κάνετε μερικές αναφορές. Και είναι πραγματικά χρήσιμο να γίνει μια τέτοια συζήτηση στο Κοινοβούλιο. Να σας θυμίσω τι κάνατε ή να σας ενημερώσω για το τι κάνατε με το νομοθετικό σας έργο και με τις διαδικασίες που είχατε προγραμματίσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Μόνο που εμείς... (δεν ακούστηκε)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ πάρα πολύ! Εγώ σας άκουγα σαν Παναγία!

Προβλέψατε την ιδιωτικοποίηση των δεκατεσσάρων κερδοφόρων αεροδρομίων της χώρας, δηλαδή θα χάσει η ΥΠΑ έσοδα πάνω από 160 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο. Όχι –προφανώς– προς το συμφέρον του Δημοσίου! Και έρχεστε σήμερα, αφού έχουμε βρει τη σύμβαση έτοιμη και οι δανειστές έχουν επιβάλει ότι θα συνεχίσουμε με την ίδια σύμβαση, με το ίδιο σχέδιο σύμβασης που εσείς ετοιμάσατε, και μας λέτε «πού θα βρείτε λεφτά για τις άγονες γραμμές;». Καταπληκτικό!

Το δεύτερο που βάζετε είναι το εξής. Λέτε: «το Καστελλόριζο», «τα εθνικά θέματα» και ούτω καθεξής. Να σας θυμίσω ότι εκτός από την ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων, έχετε ψηφίσει και ένα νομοσχέδιο για την ΥΠΑ. Αυτό το νομοσχέδιο προβλέπει ότι τα υπόλοιπα είκοσι πέντε αεροδρόμια, που είναι ελλειμματικά, θα πρέπει να πάνε σε μία ανώνυμη εταιρεία που, σύμφωνα με αυτά που εσείς έχετε ψηφίσει, δεν μπορούν να επιδοτηθούν. Δεν μπορεί να υπάρχει ανώνυμη εταιρεία του Δημοσίου που θα επιδοτείται –που θα είναι ελλειμματική– ούτε με 1 ευρώ. Εσείς το έχετε ψηφίσει αυτό. Άρα, εσείς τι προβλέπετε; Προβλέπετε να κλείσει το Καστελλόριζο, να κλείσουν τα υπόλοιπα περιφερειακά αεροδρόμια των ακριτικών νησιών και να μείνουν άλλα τρία-τέσσερα που μπορούν να είναι βιώσιμα.

Αυτά τα έχετε ψηφίσει εσείς στην προηγούμενη περίοδο που ήσασταν κυβέρνηση. Και έρχεστε και μας λέτε σήμερα πραγματικά για τα εθνικά θέματα; Δηλαδή, έχετε φτιάξει όλο το πλαίσιο να κλείσουν είκοσι πέντε περιφερειακά αεροδρόμια που έμειναν στο Δημόσιο και μας εγκαλείτε για αυτό;

Και για να μην υπάρχει καμμία παρανόηση, σε σχέση με όλα αυτά που έχουν ανησυχήσει τις τοπικές κοινωνίες, θα πω τα εξής:

Πρώτον, καμμία αύξηση των ναύλων δεν πρόκειται να γίνει, γιατί όταν βάζεις τις άγονες γραμμές έχεις πλαφόν στο τι πληρώνει ο πολίτης.

Δεύτερον –τα ξαναλέω και θα απαντήσω και στα άλλα ερωτήματα που έχετε θέσει–, σχετικά με το ποιες είναι οι δεσμεύσεις μας: Πρώτον, δώσαμε και ολοκληρώθηκε το σχέδιο διαβούλευσης –η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας το έκανε αυτό– για τις άγονες γραμμές. Με ποια κριτήρια έγινε; Πρώτον, να μην κοπεί καμμία άγονη γραμμή. Έχετε δει εσείς στο σχέδιο διαβούλευσης να σταματούμε κάποια γραμμή;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Κάρπαθος-Σητεία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κάρπαθος-Σητεία! Δηλαδή, ακούστε τι λέτε. Προσέξτε! Το είπα και στην πρωτομιλία μου. Το «τρενάκι» των Επτανήσων και Ζάκυνθος-Κύθηρα, τρεις φορές πάνω η επιδότηση, μηδενικοί επιβάτες.

Ρόδος-Σητεία: Να δούμε το Ρόδος-Σητεία τι έχει και γιατί γίνεται. Μήπως γίνεται –ρωτώ εγώ!– γιατί κάποιες εταιρείες έχουν «σταθμούς βάσης» σε μέρη που στα «τρενάκια», που είναι τα υψηλότερα επιδοτούμενα, τις εξυπηρετούν; Έχετε δει τους φόρους, δηλαδή τις μεταφορές που έχουν οι επιβάτες, σε αυτά που έχετεβάλει;

Λέμε για τη σύνδεση με τα νησιά του βορείου Αιγαίου. Δεν καταργείται, κύριε Αθανασίου. Αυτό που καταργείται είναι η Ρόδος μετά, με πολύ μικρή κίνηση, γιατί εξυπηρετείται κάποια εταιρεία να έχει εκεί βάση στάθμευσης.

Για να καθίσουμε να δούμε, λοιπόν, σε ποιες μελέτες στηριχθήκαμε; Στηριχθήκαμε στην επιβατική κίνηση, στους επιβάτες, στους πολίτες, στους τουρίστες, σε όλους όσους μετακινήθηκαν πέρυσι και πρόπερι.

Είπαμε, πρώτον -και δεσμευόμαστε για αυτό- ότι δεν κόβεται καμμία γραμμή.

Δεύτερον, θα υπερκαλύπτονται, με τις συχνότητες που θα δώσουμε, τα δρομολόγια που θα εξυπηρετούν τις πραγματικές μετακινήσεις. Σημειώνω ότι δεν θα υπάρχει άγωνα γραμμή με λιγότερες από τρεις μετακινήσεις την εβδομάδα τον χειμώνα. Το καλοκαίρι μιλάμε για έξι μετακινήσεις τη βδομάδα. Εσείς είχατε πολύ ωραίο πρόγραμμα: Επτά, επτά, έξι. Δηλαδή -ποιος το είπε; Ο κ. Αμυράς!- είναι πραγματικά, πολύ ωραίο να ταξιδεύεις μόνος σου στο αεροπλάνο, αλλά εάν πληρώνεις εσύ, όχι ο ελληνικός λαός.

Φαντάζομαι εσείς, σαν Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, το έχετε ζηήσει πάρα πολύ συχνά, και οι υπόλοιποι Βουλευτές, εάν μετακινείστε σε αυτές τις γραμμές, να είστε μόνοι σας στο αεροπλάνο. Σε λίγο ούτε η αεροσυνδρομή δεν θα είναι. Θα έχουν μόνο τον πιλότο, με μηδέν επιβάτες!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Αφήστε αυτά! Οι επιβάτες πληρώνουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Τα δρομολόγια αυτά....

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Δεν πληρώνει ο νησιώτης;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όχι στα δρομολόγια αυτά ο ελληνικός λαός πληρώνει και οι τρεις εταιρείες κερδίζουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Δεν είναι έτσι!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Και ο ελληνικός λαός περιλαμβάνει τον λαό που είναι στις ακριτικές περιοχές και στη νησιωτική Ελλάδα. Είναι έτσι!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Δεν είναι έτσι, δεν πληρώνει όλος ο ελληνικός λαός!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αυτή νομίζετε ότι είναι η μνημονιακή πολιτική; Άλλα είναι! Θα σας τα πω μετά.

Τα δρομολόγια θα αυξάνονται τους εαρινούς μήνες και θα αυξάνονται περαιτέρω, τους θερινούς. Αυτές είναι οι δεσμεύσεις μας.

Σημειώνω, επίσης, ότι εξορθολογίζουμε τα δρομολόγια της σειράς, δηλαδή δεν κάνει τέσσερις προσγειώσεις και απογειώσεις σε μια σειρά νησιών και μετά άλλες τόσες προς τα πίσω. Δεν υπάρχει λόγος για να γίνεται αυτό. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να γίνεται αυτό!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Πώς θα επιστρέψει ο επιβάτης που κάνει το δρομολόγιο από το άλφα στο βήτα; Θα κάνει όλο τον κύκλο, ας πούμε, όταν πηγαίνει στη Λήμνο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όχι, θα πηγαίνει απευθείας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Παρακαλώ, όχι διάλογο, γιατί περνάει ο χρόνος έτσι!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν είναι δύσκολο, κύριε Μηταράκη, να το αντιληφθείτε. Δεν θα κάνει άλλες πέντε προσγειώσεις και απογειώσεις ή τέσσερις ή όσες είναι. Δεν είναι δύσκολο!

Λοιπόν, σημειώνω ότι με την εξοικονόμηση που κάνουμε έχουμε 70% μείωση στο κόστος του ελληνικού δημοσίου, δηλαδή σε αυτό που πληρώνει ο ελληνικός λαός, χωρίς να κόψουμε ούτε μία άγωνα γραμμή από αυτές που εσείς έχετε σχεδιάσει ως άγωνα γραμμές.

Για να είναι απολύτως αντιληπτό, για να μπει μια νέα άγωνα γραμμή που είναι η δεύτερη φάση που δεσμευόμαστε ότι θα τα κάνουμε αυτά, ένα νέο δρομολόγιο δηλαδή εκεί που πραγματικά υπάρχει ανάγκη, τότε πρέπει να πάει στην κοινότητα με μελέτη και να πάρει έγκριση.

Αρα σήμερα μιλάμε για τις υφιστάμενες άγωνα γραμμές, που θα ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός, το φθινόπωρο θα έχουμε τα τελικά αποτελέσματα και τις εταιρείες που θα έχουν κερδίσει και, βέβαια, με πολύ μικρότερο κόστος.

Το τέταρτο που υπενθυμίζω -το είπα και στην πρωτομιλία μου, γιατί μου είπαν ότι δεν είπατε τι θα κάνετε, και τι δεσμευθήκατε;- είναι ότι έχουμε ήδη ξεκινήσει με δικό μας σχεδιασμό, όχι μόνο των άγονων αεροπορικών γραμμών, αλλά σε συνδυασμό και σε

συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας σε σχέση με τις άγωνα γραμμές της ακτοπλοΐας. Δεν μπορεί να είναι ασύνδετο το ένα με το άλλο, όπως το κληρονομήσαμε.

Βέβαια να υπάρχει μία εποπτική σχέση σε σχέση με τα υδατοδρόμια. Με ρωτάτε τι έγινε με τα υδατοδρόμια, κύριε Αμυρά. Είχαν βγει μηδέν άδειες και δεν είχαν προχωρήσει οι διαδικασίες. Τώρα, και προχωρούν οι διαδικασίες -έχουν βγει ήδη κάποιες άδειες- και φέρνουμε και σχέδιο νόμου για τα υδατοδρόμια.

Μια στιγμή, γιατί θέλω να βρω στις σημειώσεις μου για τις ερωτήσεις και τις τοποθετήσεις που έχετε κάνει μήπως έχει μείνει κάτι αναπάντητο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Για τον διαγωνισμό θα ήθελα να ρωτήσω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Για το διαγωνισμό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ο διαγωνισμός θα έχει ολοκληρωθεί ως τις 30 Σεπτεμβρίου;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Βεβαίως, θα έχει ολοκληρωθεί ως τις 30 Σεπτεμβρίου και θα είναι διεθνής, δημόσιος, μειοδοτικός διαγωνισμός. Ολοκληρώθηκε η διαβούλευση την Παρασκευή, τώρα. Με ρωτάτε αν έγινε διαβούλευση; Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν τα έβγαλε στον αέρα; Κάνετε εσείς άλλη διαβούλευση με τους πολίτες και άλλη με τους δήμους; Κατ' αρχάς, θυμάστε να κάνετε διαβούλευση, γιατί εγώ θυμάμαι ότι δεν κάνατε διαβούλευση στην προηγούμενη κυβέρνηση ούτε σε σχέδια νόμου πολύ σημαντικά.

Για την ιδιωτικοποίηση τα έχω ξαναπεί αν είμαι υπέρ ή κατά. Είμαι κατά, αλλά έχουμε δεσμευτεί ως Κυβέρνηση, για να βγάλουμε τη χώρα από αυτήν την κρίση.

Είπε κάτι ο κ. Αθανασίου, αυτό είναι πολύ σημαντικό θέμα, για τη σύγκριση που έκανε με το κόστος των εισιτηρίων τούρκικων αερογραμμών σε σχέση με τις ελληνικές ή με τις γαλλικές, που είναι ακόμη ψηλότερο. Αυτό τέθηκε και στην προτελευταία σύνοδο των Υπουργών Μεταφορών. Είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα, γιατί εκεί πραγματικά φαίνεται πώς έχει ναυαγήσει ο νεοφιλελευθερισμός σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Μέχρι πρόσφατα, λοιπόν, ποιο ήταν το δόγμα που όλα αυτά τα χρόνια μας έφερε εδώ; Να μειώσουμε το εργασιακό κόστος, την ανταγωνιστικότητα, να μην έχουμε κρατικές επιδοτήσεις, αυτά όλα. Εμάς μας έβαλαν και πουλήσαμε -εσείς συμφωνείτε, εμείς διαφωνούμε- την Ολυμπιακή εκεί που την πουλήσατε, να πουλήσουμε και τα δεκατέσσερα αεροδρόμια. Πάρα πολύ ωραία! Έρχεται, λοιπόν, τώρα ο πυρήνας της Ευρώπης και λέει: «Παιδιά, πρόβλημα, να γίνεται κεντρική διαπραγματεύση με τους ξένους αερομεταφορείς για το ποιος έρχεται στην Ευρώπη, να μην έχουμε, δηλαδή, διμερείς διαπραγματεύσεις με τις τρίτες χώρες, γιατί παρατηρείται το εξής φαινόμενο: Η Τουρκία επιδοτεί και τα αεροδρόμια -βλέπετε πού έχει φτάσει η Κωνσταντινούπολη- και τις αεροπορικές εταιρείες της. Η Κίνα κάνει το ίδιο. Οι χώρες του Κόλπου κάνουν το ίδιο. Άρα και τα αεροδρόμια και οι αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης δεν...»

Δηλαδή, η ουσία της πολιτικής σας, αυτό που προτείνετε και αυτό που πιστεύετε, έχει αποτύχει σε ευρωπαϊκό επίπεδο και είναι ώρα, πραγματικά, να κάσουμε να δούμε πώς ως ευρωπαϊκή κοινωνία πρέπει να γυρίσουμε στις παλιές αρχές και αξίες που είχε η Ευρώπη, πώς δηλαδή προστατεύουμε τον πολίτη, πώς προστατεύουμε τους λαούς, πώς προστατεύουμε και άλλα πράγματα, για να μην φτάσουμε εδώ που έχουμε φτάσει και ακόμα χειρότερα με τις νεοφιλελεύθερες λογικές.

Με ρωτάτε από πού θα αντλήσουμε τους πόρους. Τους πόρους θα τους αντλήσουμε από την ανάπτυξη των περιφερικών αεροδρομίων, που μένουν δημόσια και μπορούν να αναπτυχθούν, όπως είναι της Πάρου, όπως είναι της Σύρου, που υπογράψαμε την επέκτασή του και την αναβάθμισή του, όπως είναι των υπόλοιπων νησιών των Κυκλάδων, όπως είναι της Καστοριάς, που είναι ένα αεροδρόμιο που μπορεί να αξιοποιηθεί, όπως είναι της Χίου, όχι όμως με την επέκταση των αεροδιαδρόμων. Με το να γίνουν οι κατεδαφίσεις αυτές που έχουμε πει και λόγω της γνωστής απεργίας που υπάρχει, δεν μπορούμε να κάνουμε κάποιες κινήσεις. Αυτά για τα οποία έχουμε δεσμευτεί, θα γίνουν.

Είναι προγραμματισμένα, έχουμε δεσμευτεί και τα προχωράμε. Δεν είμαστε, όμως, της λογικής να καταργούμε εμείς απεργίες. Τις σεβόμαστε και ας διαφωνούμε.

Βέβαια, με ρωτάτε από πού θα αντλήσουμε τους πόρους και μάλιστα μιλάτε για το σπατόσημο, όταν στη σύμβαση που είχατε ετοιμάσει για το σπατόσημο, για τα δεκατέσσερα περιφερειακά αεροδρόμια, δεν είχατε εξαίρει τις άγονες γραμμές. Πραγματικά, αν ξέρει κανείς τι γίνεται σε αυτόν τον χώρο, αναρωτιέται με αυτά που λέτε, αν αυτά που είχατε κάνει έναν χρόνο πριν, τα γνωρίζετε. Εγώ είμαι βέβαιος ότι οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, που είναι εδώ, δεν τα γνώριζαν καν. Δεσμεύσατε τη χώρα σε άθλιες συμβάσεις, σε άθλιες πραγματικά, και έρχεστε τώρα και μας ζητάτε και τα ρέστα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Εσείς τις υπογράψατε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Σας ευχαριστούμε, κύριε Πλακιωτάκη, για την τιμή που μας κάνατε, που τις ετοιμάσατε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Γιατί δεν τις αλλάξατε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Σας ευχαριστούμε, πραγματικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κύριε Υπουργέ, έχετε υπερβεί όλους τους χρόνους.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Τελειώνω, όπως τελείωσα και την πρωτομιλία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Όχι, και την δευτερολογία. Ήταν δέκα λεπτά συν τα έξι λεπτά, σύνολο δεκαέξι λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Έχετε απόλυτο δίκιο, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Έχετε καλύψει πλήρως τον χρόνο με τα δεκαέξι, δεκαεπτά λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Εμείς δεσμευόμαστε όχι μόνο για την διατήρηση των συγκεκριμένων άγονων γραμμών που έχουμε, αλλά και για την επέκτασή τους. Δεσμευόμαστε για έναν συνολικό σχεδιασμό για τις άγονες γραμμές της χώρας, μόνο που αυτή τη φορά θα εξυπηρετεί τον πολίτη, τον επιβάτη, την ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών και της χώρας και το δημόσιο συμφέρον και όχι τα συμφέροντα των τεσσάρων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Νομίζω ότι τελειώσαμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Θέλετε, κύριε Καραμανλή...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ: Έχει δευτερολογία, τριτολογία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Όχι τριτολογία δεν θα ξαναγίνει. Να έχουμε και μία αίσθηση του μέτρου. Ορίστε, κύριε Καραμανλή, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεν θα σας κουράσω σε αντίθεση με τον Υπουργό. Διαισθάνομαι την αμηχανία του. Γι' αυτό πήρε τόσο πολύ χρόνο για να απαντήσει. Θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος, λιτός και περιεκτικός.

Κατ' αρχάς, να βάλουμε τα πράγματα σε μία σειρά. Κύριε Υπουργέ, δεν μιλάμε για ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων. Μιλάμε για παραχώρηση. Να βάλουμε, λοιπόν, τα πράγματα σε μία σειρά. Και εν πάσει περιπτώσει, κύριε Υπουργέ -σας άκουσα με πολλή προσοχή και δεν σας διέκοψα-, όπως πολύ σωστά είπε και ο κ. Πλακιωτάκης, εάν τελικά είναι τόσο κακή αυτή η σύμβαση, γιατί δεν την αλλάξατε; Είναι πολύ απλό το ερώτημα και καλό είναι κάποτε οι Βουλευτές της Αριστεράς να καταλάβουν ότι δεν αντιπολιτεύονται και ότι κυβερνούν.

Θέλω, επίσης, να σας πω και δύο άλλα πράγματα. Επί της ουσίας δεν μας έχετε απαντήσει γι' αυτήν την εξωθεσμική διαδικασία. Εδώ υπάρχει μία διαφωνία. Να την βάλουμε στη σωστή της βάση. Εσείς λέτε ότι ήταν μια διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς δημοσίευση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και

Δικτύων): Όχι χωρίς δημοσίευση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Το ότι δημοσιεύτηκε για είκοσι τέσσερις ώρες είναι πρακτικά χωρίς δημοσίευση.

Εγώ θαυμάζω πάντα την αριστερά, γιατί βρίσκει πολύ έξυπνους τρόπους να λέει τα πράγματα με έναν διαφορετικό τρόπο.

Αυτό στην ουσία, στη δική μας γλώσσα και στο δικό μας μυαλό, είναι απευθείας ανάθεση. Και αυτό θα σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι το έχετε στηλιτεύσει και εσείς ο ίδιος. Ξέρετε πότε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Πότε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Στην ερώτηση που είχε καταθέσει ο κ. Θεοχαρόπουλος πριν από μερικούς μήνες. Είχατε απαντήσει στις 29/02 μέσω του διοικητή του ΥΠΑ, κ. Λιντζεράκου, και είχατε πει τα εξής: «Για την εκμετάλλευση των 26 τακτικών αεροπορικών γραμμών στις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανετέθη η εκμετάλλευσή τους σε ελληνικές αεροπορικές εταιρείες και υπεγράφησαν οι σχετικές συμβάσεις, η ισχύς των οποίων λήγει στις 31-03-2016 χωρίς δυνατότητα παράτασης.». Καταθέτω στα Πρακτικά την απάντησή σας.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Εσείς, κύριε Υπουργέ, και η Κυβέρνησή σας τι κάνετε; Έρχεστε και στην ουσία αναιρείτε αυτό που είχατε πει πριν από λίγους μήνες, πριν από λίγες εβδομάδες. Δίνετε, δηλαδή, την παράταση.

Λέτε ότι εμείς σπαταλήσαμε στο παρελθόν τα χρήματα των φορολογουμένων. Κατ' αρχάς μιλάμε για τέλος. Θα σας πω για ποιο λόγο θα βγει πιο φθηνά, εάν ευοδωθούν όλες οι διαδικασίες για την καινούργια σύμβαση. Πρώτα απ' όλα υπάρχει σημαντική μείωση των τιμών των καυσίμων και του διαθέσιμου ποσού από τα έσοδα του σπατόσημου. Εκεί είναι το 33%, που λέτε ότι είναι η έκπτωσή σας.

Πάλι, όμως, δεν μας απαντάτε στο προφανές. Η σύμβαση του 2011 που ήταν μία σύμβαση η οποία είχε προετοιμαστεί από την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και την οποία είχε υπογράψει ο κ. Βορίδης -διότι δεν είχε άλλη δυνατότητα- ως Υπουργός Μεταφορών της κυβέρνησης Παπαδήμου, παρά τα προβλήματά της -και εγώ σας είπα ότι είμαι εδώ και να κάνω όση αυτοκριτική θέλετε, η δική σας πλευρά δεν κάνει αυτοκριτική- υπεγράφη και έγινε με μειοδοτικό διαγωνισμό. Δόθηκαν, λοιπόν, αυτά τα 45 εκατομμύρια με διαφανείς διαδικασίες.

Μπορούμε να καθόμαστε και να τσακωνόμαστε για το εάν αυτά τα λεφτά ήταν λίγα, για το εάν αυτά τα λεφτά ήταν πολλά. Τουλάχιστον, όμως, υπήρξε μία διαδικασία η οποία ήταν νόμιμη.

Στη δική σας περίπτωση, κύριε Υπουργέ, αυτό που κάνετε είναι μία διαδικασία του τύπου -και λυπάμαι που θα το πω- «αποφασίζουμε και διατάζουμε». Στην ουσία δίνετε 19,8 εκατομμύρια ευρώ με διαδικασίες οι οποίες είναι αδιαφανείς.

Ρητορικό ερώτημα, λοιπόν: Πώς κατηγορείτε τους προηγούμενους, όταν εσείς κάνετε ακριβώς το ίδιο και χειρότερο;

Ένα άλλο ερώτημα, στο οποίο ίσως θα έπρεπε να μας απαντούσε ο Υπουργός Οικονομικών ή κάποιος από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους: Αυτή η διαδικασία συνάδει με τις διατάξεις του δημοσίου λογισμικού για τον έλεγχο των δαπανών του κράτους ή θα έχουμε προβλήματα;

Κύριε Υπουργέ, αυτό όμως το οποίο είναι ευχάριστο από τη συζήτηση -γιατί θέλω να κλείσω με ένα θετικό τόνο- είναι ότι έγινε ένας διάλογος, που αν και πολλές φορές διαφωνήσαμε, πιστεύω ότι ήταν εποικοδομητικός στο μεγαλύτερο του σημείο, διότι εδώ υπάρχει μία ανησυχία για το τι θα γίνει με την καινούργια σύμβαση.

Μας διαβεβαιώνετε ότι δεν θα υπάρξει πρόβλημα. Πραγματικά εγώ θέλω να πιστέψω την διαβεβαίωσή σας, αλλά κρατήστε στο πίσω μέρος του μυαλού σας ότι μιλάμε για καλοκαιρινούς μήνες, για απεργίες των δικηγόρων και μία διαδικασία που είναι πραγματικά στο όριο και κανείς μας, μα κανείς μας δεν θέλει να φτάσουμε στο σημείο σε δύο, τρεις ή τέσσερις μήνες να μιλάμε γι' αυτά τα προβλήματα.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Εμάς, κύριε Υπουργέ, δεν μας ενδιαφέρουν οι κοκορομαχίες. Μας ενδιαφέρει να λυθεί το πρόβλημα και να διορθώσουμε από κοινού τα λάθη του παρελθόντος. Επανασχεδιασμό, λοιπόν, όλης της διαδικασίας, μακάρι, να κάνετε και εδώ θα είμαστε εμείς και εγώ ως υπεύθυνος τομέαρχης, για να σας βοηθήσω και να σας προτείνω πρακτικές λύσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Καραμανλή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κυρία Πρόεδρε, παρακαλώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο, για να κλείσετε τη συνεδρίαση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Πάμε ξανά για τις διαδικασίες και γι' αυτό που καταθέσατε.

Βεβαίως, ο διαγωνισμός που υπογράφηκε από τον κ. Βορίδη και έληξε στις 31 Μαρτίου, όπως έχουμε απαντήσει, είναι χωρίς δυνατότητα παράτασης. Εάν είχε μέσα τη δυνατότητα παράτασης, δεν θα μιλούσαμε, θα είχαμε δώσει παράταση και θα είχε τελειώσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Το ξέρατε ότι ήταν μέχρι τις 31 Μαρτίου. Δεν απαντάτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Να σας απαντήσουμε ξανά. Τα είπε και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ.

Υπογράψατε μία σύμβαση για την παραχώρηση και όχι για την ιδιωτικοποίηση των δεκαεπτάρων περιφερειακών αεροδρομίων για σαράντα συν δέκα χρόνια. Δηλαδή, από εμάς εδώ μάλλον δεν θα υπάρχει κανείς. Πολύ ωραίο αυτό. Άρα δεν είναι ιδιωτικοποίηση, είναι παραχώρηση.

Δεύτερον, σ' αυτήν τη διαδικασία που υπογράφηκε ορίζεται ότι κάποια στιγμή -είναι τόσο καλοί οι όροι του διαγωνισμού!- θα πρέπει να παραδοθούν στην κοινοπραξία που πλειοδότησε.

Αυτό το ορίζει η κοινοπραξία. Η κοινοπραξία το όρισε τον Ιανουάριο και όρισε ότι θα είναι το Νοέμβριο του 2016. Εάν, λοιπόν, εμείς θέλαμε να κάνουμε έναν διαγωνισμό για τις άγονες γραμμές, αυτό ήταν το πρώτο που έπρεπε να λάβουμε υπ' όψιν μας. Αυτό είναι το πρώτο.

Δεν λέω και για τα άλλα προβλήματα. Δεν λέω πώς βρήκαμε την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, πώς την παραδώσατε δηλαδή. Δεν λέω ποια ήταν τα προβλήματα των έργων των αεροδρομίων, ότι δεν είχαμε ούτε ελεγκτές στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ούτε τεχνικό προσωπικό. Αυτά στην άκρη. Τα ξέρουν οι εργαζόμενοι της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και τα ξέρουν και οι πολίτες που ζούσαν την εγκατάλειψη των αεροδρομίων όλα αυτά τα χρόνια.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Ενώ τώρα, που δεν έχει ούτε χαρτί τουαλέτας;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ακούστε να σας πω. Χαρτί τουαλέτας μπορεί να μην

έχει, αλλά το σύστημα Pallas υπογράφηκε ότι αναβαθμίστηκε, τα ραδιοβηθήματα λειτουργούν, τα αεροδρόμια που πιστοποιούν υπάρχουν και λειτουργούν. Όλα αυτά ήταν σταματημένα, κύριε Πλακιωτάκη. Όλα αυτά ήταν απαξιωμένα. Ούτε τα αεροπλάνα δεν μπορούσαν να πετάξουν.

Κάποια στιγμή πραγματικά πρέπει να μάθει ο ελληνικός λαός τι βρήκαμε και σας ευχαριστούμε πάρα πολύ που αναδεικνύετε το τι βρήκαμε και το τι κάνουμε.

Δεύτερον, κύριε Καραμανλή, έχετε ανοιχτή πρόσκληση από το υπουργείο όποτε θέλετε για συνεργασία σε όλα τα θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών που παρακολουθείτε και έχετε στην υπευθυνότητά σας. Άλλωστε, έτσι και αλλιώς, την ερχόμενη εβδομάδα θα κληθείτε και εσείς και οι υπόλοιποι συνάδελφοι που παρακολουθούν το υπουργείο από τα άλλα κόμματα να συνεργαστούμε και να σας ενημερώσουμε για τα δύο σχέδια νόμου που έχουμε και για τα δημόσια έργα και για τις δημόσιες συμβάσεις.

Έχουμε και ένα σχέδιο νόμου για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στη συνέχεια που θα προκύψει μετά την απαραίτητη επεξεργασία.

Εγώ εύχομαι πραγματικά να ανατρέψουμε από κοινού τα λάθη του παρελθόντος της προηγούμενης κυβέρνησης. Αν δεν πάμε σε αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου, θα οδηγηθούμε σε κλείσιμο του αεροδρομίου του Καστελλόριζου, τουλάχιστον.

Κάνω έκκληση στους Βουλευτές της Δωδεκανήσου. Δεν είναι δυνατόν να έρχεστε και να υποστηρίζετε τι καθεστώς έχουμε βρει, όταν έχετε ψηφίσει πράγματα που θα οδηγούσαν σε κλείσιμο των περιφερειακών αεροδρομίων. Να μας λέτε, επιπλέον, για τους εθνικούς λόγους. Εκεί, λοιπόν, πρέπει η Νέα Δημοκρατία ναβάλει ουσιαστικά πλάτη στην Κυβέρνηση, για να ανατρέψουμε ουσιαστικά αυτά για τα οποία έχετε δεσμευθεί για τη χώρα. Και γι' αυτό είναι ανοιχτή η πρόσκληση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της υπ' αριθμόν 23/17/22-3-2016 επίκαιρης επερώτησης οκτώ Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την καθυστέρηση στην προκήρυξη και υλοποίηση του διαγωνισμού για τις άγονες αεροπορικές γραμμές.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Παρασκευής 12 Φεβρουαρίου 2016 και της Τετάρτης 24 Φεβρουαρίου 2016 και ερωτάται το Σώμα αν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Συνεπώς τα Πρακτικά της Παρασκευής 12 Φεβρουαρίου 2016 και της Τετάρτης 24 Φεβρουαρίου 2016 επικυρώθηκαν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 23.04' λύεται η συνεδρίαση για αύριο Τρίτη 17 Μαΐου 2016 και ώρα 18.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ