

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΠΖ'

Παρασκευή 26 Ιανουαρίου 2024

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Άδεια απουσίας του Βουλευτή Γ. Βλάχου, σελ. 9563
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 129ο δημοτικό σχολείο Αθήνας, το 13ο Γενικό Λύκειο Περιστερίου, το 1ο Δημοτικό Σχολείο της Ιονίου Σχολής, σελ. 9563, 9569
3. Ανακοινώνεται ότι στα θεωρεία βρίσκονται και παρακολουθούν τη συνεδρίαση μετά από πρόσκληση της Πλεύσης Ελευθερίας, η κυρία Αλεξάνδρα Σάντα, κόρη του αείμνηστου ήρωα της αντίστασης Λάκη Σάντα και μέλος της γραμματείας του Εθνικού Συμβουλίου Διεκδίκησης των Γερμανικών Οφειλών και ο κ. Μάριος Σούσης, Πρόεδρος του Συλλόγου Απογόνων Θυμάτων του Ολοκαυτώματος, σελ. 9561
4. Επετειακή αναφορά στην «Ημέρα Μνήμης των Ελλήνων Εβραίων Μαρτύρων και Ηρώων του Ολοκαυτώματος» και τήρηση ενός λεπτού σιγής στη μνήμη των θυμάτων του Ολοκαυτώματος, σελ. 9549
5. Ανακοινώνεται ότι ο Βουλευτής κ. Μιλιτιάδης Βαρβιτσιώτης με την από 25 Ιανουαρίου 2024 επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής, γνωστοποιεί την παραίτησή του από το βουλευτικό αξίωμα, σελ. 9550 -9552
6. Ομόφωνη έγκριση της Ολομέλειας της Βουλής, της από 25 Ιανουαρίου ομόφωνης απόφασης της Διάσκεψης των Προέδρων, για τροποποίηση της από 20 Δεκεμβρίου 2023 ομόφωνης απόφασής της Ολομέλειας, που αφορά τον καθορισμό του ανώτατου κυβισμού και μισθώματος, της διάρκειας μίσθωσης καθώς και των επιτρεπόμενων τύπων αυτοκινήτου της νέας μακροχρόνιας μίσθωσης βουλευτικών οχημάτων -leasing- για τους Βουλευτές και Έλληνες Βουλευτές του ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και παράταση της τρέχουσας μίσθωσης μετά την ολοκλήρωση της προηγούμενης μακροχρόνιας μίσθωσης αυτοκινήτων, σελ. 9553 - 9556
7. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 9549, 9550, 9553, 9557, 9558, 9559, 9560, 9561, 9562, 9563, 9564, 9565, 9566, 9567, 9569

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας, 29 Ιανουαρίου 2024, σελ. 9550
2. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
 - α) Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών:
 - i. με θέμα: «Η EASA προειδοποιεί για ζητήματα ασφαλείας αεροδρομίων, η κυβέρνηση της Ν.Δ. περί άλλα τυρβάζει και μετά θα φταίει ο πιλότος», σελ. 9557
 - ii. με θέμα: «Επικινδυνότητα της Εθνικής Οδού Πατρών-Πύργου για την οδική ασφάλεια και τη μετακίνηση οχημάτων», σελ. 9560
 - iii. με θέμα: «Η σημασία πλήρους ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου με γνώμονα την ασφάλεια», σελ. 9561
 - iv. με θέμα: «Σημαντική χρονική μετάθεση της επέκτασης του προαστιακού προς Ραφήνα και Λαύριο», σελ. 9563
 - β) Προς την Υπουργό Πολιτισμού με θέμα: «Τι θέση έχει το Υπουργείο Πολιτισμού για τον «γεωγραφικό αποκλεισμό» στον οπτικοακουστικό κλάδο», σελ. 9565
 - γ) Προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη με θέμα: «Ανακατάληψη του κτηρίου «Ευαγγελισμός» στο Ηράκλειο Κρήτης και άμεση εκκένωση από τα αντιεξουσιαστικά στοιχεία», σελ. 9566

δ) Προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Εξέλιξη διαγωνισμού για την απόκτηση αδειών κατασκευής φωτοβολταϊκών σταθμών στην Κρήτη και την Πελοπόννησο», σελ. 9567

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ. 9558 - 9569
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 9549 - 9558

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επετειακή αναφορά στην «Ημέρα Μνήμης των Ελλήνων Εβραίων Μαρτύρων και Ηρώων του Ολοκαυτώματος»
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 9549

B. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ. 9559, 9560, 9561, 9562, 9563, 9564, 9565, 9566, 9567, 9569
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 9549, 9550, 9553, 9557, 9558

Γ. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΓΑΥΓΙΩΤΑΚΗΣ Μ. , σελ. 9566, 9567
ΔΗΜΑΣ Χ., σελ. 9565, 9566
ΜΑΛΑΜΑ Κ. , σελ. 9565, 9566
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. , σελ. 9557, 9558, 9559, 9561, 9562
ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α., σελ. 9566, 9567
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 9560
ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ Φ. , σελ. 9567, 9568
ΣΔΟΥΚΟΥ Α., σελ. 9568
ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ Χ., σελ. 9557, 9559, 9560, 9561, 9562, 9563
ΤΑΧΙΑΟΣ Ν. , σελ. 9564
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ Ε. , σελ. 9563, 9564

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΠΖ'

Παρασκευή 26 Ιανουαρίου 2024

Αθήνα, σήμερα στις 26 Ιανουαρίου 2024, ημέρα Παρασκευή και ώρα 9.01' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΠΟΥΡΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Θα γίνει επετειακή αναφορά από εμένα στην «Ημέρα Μνήμης των Ελλήνων Εβραίων Μαρτύρων και Ηρώων του Ολοκαυτώματος» και τήρηση στη συνέχεια ενός λεπτού σιγής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι η 27^η Ιανουαρίου έχει καθιερωθεί ως διεθνής ημέρα μνήμης των θυμάτων του Ολοκαυτώματος. Η συγκεκριμένη ημέρα επιλέχθηκε καθώς στις 27 Ιανουαρίου του 1945 τα σοβιετικά στρατεύματα απελευθέρωσαν το Άουσβιτς - Μπίρκεναου, το μεγαλύτερο στρατόπεδο συγκέντρωσης και εξόντωσης του ναζιστικού καθεστώτος.

Σήμερα, λοιπόν, τιμούμε τη μνήμη έξι εκατομμυρίων Εβραίων και πολλών ακόμη θυμάτων της άνευ προηγουμένου σκληρότητας και φρίκης του ναζιστικού καθεστώτος. Τιμούμε, όμως, και όλους αυτούς που κατάφεραν να επιβιώσουν, ζωντανούς μάρτυρες της κόλασης των στρατοπέδων εξόντωσης. Ως Ολοκαύτωμα

περιγράφεται ο συστηματικός διωγμός και η γενοκτονία διαφόρων εθνικών, θρησκευτικών, κοινωνικών και πολιτικών ομάδων κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, που ήταν αποδεδειγμένα υποκινούμενος από τη ναζιστική Γερμανία και τους συμμάχους της. Στη λέξη «Ολοκαύτωμα» αποτυπώνεται η μοίρα εκατομμυρίων ανθρώπων, σφραγισμένη με βασανιστήρια, εγκλεισμούς, ξεριζωμούς, στερήσεις και θάνατο.

Την ημέρα αυτή όλη η ανθρωπότητα οφείλει να θυμάται όσα απάνθρωπα γεγονότα συνέβησαν κατά τη διάρκεια του Ολοκαυτώματος. Όσο απομακρυνόμαστε χρονικά από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και όσο ο αριθμός των επιζώντων του Ολοκαυτώματος λιγοστεύει, βαραίνει εμάς η ευθύνη να συνεχίσουμε να αγωνιζόμαστε ενάντια στον ρατσισμό.

Θα τηρήσουμε ενός λεπτού σιγή στη μνήμη των θυμάτων του Ολοκαυτώματος.

(Στο σημείο αυτό τηρείται στην Αίθουσα ενός λεπτού σιγή)

Αιώνία τους η μνήμη.

Ολοκληρώθηκε η επετειακή αναφορά στην Ημέρα Μνήμης των Ελλήνων Εβραίων Μαρτύρων και Ηρώων του Ολοκαυτώματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Πριν προχωρήσουμε στο προγραμματισμένο για σήμερα δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων, επιτρέψτε μου πρώτα να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο των επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας, 29 Ιανουαρίου 2024, το οποίο έχει ως εξής:

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 585/16-1-2024 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Χανίων της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Δημοκρατία» κ. Σεβαστής Βολουδάκης προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Τοποθέτηση σύγχρονου συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ραντάρ) για την ασφάλεια των πτήσεων, στο Διεθνές Αεροδρόμιο Χανίων».

2. Η με αριθμό 607/22-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Μιλτιάδη Ζαμπάρα προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης με θέμα: «Απαραίτητη η αυτόνομη διατήρηση του Εφετείου Δυτικής Στερεάς Ελλάδας».

3. Η με αριθμό 584/16-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Δωδεκανήσου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Γεωργίου Νικητιάδη προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη με θέμα: «ΕΔΕ κατά αστυνομικών στην ΚΩ που έκλεισαν λακκούβα».

4. Η με αριθμό 590/17-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λαρίσης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Υγείας με θέμα: «Να μην απολυθούν οι πενήντα οκτώ εργαζόμενοι συμβασιούχοι ορισμένου χρόνου (ΣΟΧ) στην καθαριότητα στο Νοσοκομείο «Αγ. Σάββας» και να μετατραπούν οι συμβάσεις σε αορίστου χρόνου με πλήρη εργασιακά και μισθολογικά δικαιώματα».

5. Η με αριθμό 582/15-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του του Ζ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Β1' Βόρειου Τομέα Αθηνών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Ελληνική Λύση» κ. Βασιλείου Βιλιάρδου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Πλήρης έλλειψη νομοθετικού πλαισίου προδιαγραφών που οφείλει να διέπει τη διαδικασία απογείωσης των αεροσκαφών στα πολιτικά αεροδρόμια της χώρας».

6. Η με αριθμό 600/22-1-2024 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Φλωρίνης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Αριστερά» κ. Θεοπίστης Πέρκα προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Πολύχρωμη εξαπάτηση των καταναλωτών ρεύματος με ευθύνη της Κυβέρνησης».

7. Η με αριθμό 597/21-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Ανατολικής Αττικής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νίκη» κ. Τάσου Οικονομόπουλου προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας με θέμα: «Ανησυχία για την παρατεινόμενη έλλειψη επιχειρησιακής διαθεσιμότητας αεροσκαφών Ναυτικής Συνεργασίας στο Πολεμικό μας Ναυτικό».

8. Η με αριθμό 610/22-1-2024 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α' Ανατολικής Αττικής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Πλεύση Ελευθερίας» κ. Ελένης Καραγεωργοπούλου προς τον Υπουργό Ψηφιακής Διακυβέρνησης με θέμα: «Ιδιότυπο «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ» ως εισιτήριο της Παγκόσμιας Τράπεζας στην ελληνική γη με την πελατειακή παρέμβαση του κράτους».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 609/22-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ -

Προοδευτική Συμμαχία» κ. Μιλτιάδη Ζαμπάρα προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Η ιδιωτικοποίηση του νερού το επόμενο βήμα της Κυβέρνησης».

2. Η με αριθμό 591/17-1-2024 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Ελένης Βασινά προς τον Υπουργό Υγείας με θέμα: «Προβλήματα λειτουργίας παιδοψυχιατρικής και παιδοχειρουργικής του ΠΑΓΝΗ».

3. Η με αριθμό 604/22-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς την Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης με θέμα: «Για τους εργαζόμενους του ειδικού προγράμματος 4000 στην υγεία μέσω ΟΑΕΔ».

4. Η με αριθμό 586/16-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Έβρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Ελληνική Λύση» κ. Παράσχου Παπαδάκη προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη με θέμα: «Ανάκληση αποσπάσεων αστυνομικών που υπηρετούν στον Έβρο στο πλαίσιο της επιχείρησης ΑΣΠΙΔΑ».

5. Η με αριθμό 601/22-1-2024 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών Φλωρίνης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Αριστερά» κ. Θεανώς Φωτίου προς την Υπουργό Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας με θέμα: «Να αναθεωρηθεί το αποτυχημένο πιλοτικό πρόγραμμα «Προσωπικός βοηθός για ΑΜΕΑ» που δεν καλύπτει τις ανάγκες των αναπήρων και παραβιάζει την εργατική νομοθεσία για τους προσωπικούς βοηθούς».

6. Η με αριθμό 612/22-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Μιλτιάδη Ζαμπάρα προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων με θέμα: «Ανάγνωση και αδικαιολόγητη μεταβολή όρων προγράμματος «LEADER»».

7. Η με αριθμό 595/20-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Δωδεκανήσου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Γεωργίου Νικητιάδη προς τον Υπουργό Υγείας με θέμα: «Ο γολγοθάς των καρκινοπαθών στα Δωδεκάνησα δεν μπορεί να συνεχιστεί - Επιτακτική η ανάγκη λειτουργίας ακτινοθεραπευτικού τμήματος στο Νοσοκομείο της Ρόδου».

8. Η με αριθμό 606/22-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Νικόλαου Παπαναστάση προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας με θέμα: «Λήψη μέτρων για να μην επαναληφθούν οι απαράδεκτες συνθήκες διαβίωσης στα κέντρα εκπαίδευσης νεοσύλλεκτων (ΚΕΝ) οπλιτών».

9. Η με αριθμό 599/21-1-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Φραγκίσκου Παρασύρη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων με θέμα: «Αποζημιώσεις αμπελοουργών Ηρακλείου, των οποίων η παραγωγή καταστράφηκε από τον περονόσπορο».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1919/22-11-2023 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Φραγκίσκου Παρασύρη προς την Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης με θέμα: «Επίδομα ανεργίας για τους εποχικά εργαζόμενους στα ξενοδοχεία».

Επίσης γίνεται γνωστή στο Σώμα η παραίτηση του κ. Βαρβιτσιώτη. Διαβάζω αυτολεξεί: «Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας ανακοινώσω ότι ο Βουλευτής κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης με την από 25 Ιανουαρίου 2024 επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής γνωστοποιεί την παραίτησή του από το βουλευτικό αξίωμα».

(Η προαναφερθείσα επιστολή καταχωρίζεται στα Πρακτικά και έχει ως εξής:



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΜΙΑΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

Βουλευτής Β' 2 Δυτικού Τομέα Αθηνών-ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣΑριθμ. Πρωτ.: 488
Ημερομ. 25/01/2024

Αξιότιμο Πρόεδρο
της Βουλής των Ελλήνων
κ. Κωνσταντίνο Τασούλα

Αθήνα, 25/01/2024

Αγαπητέ Πρόεδρε,

Στην ζωή έρχεται η ώρα που ένας κύκλος κλείνει κι ένας νέος ανοίγει.

Έχω την τιμή να απολαμβάνω την εμπιστοσύνη των συμπολιτών 24 χρόνια έχοντας εκλεγεί έντεκα φορές Βουλευτής ανελλιπώς από το 2000. Διετέλεσα τέσσερις φορές μέλος της κυβέρνησης με τρεις διαφορετικούς Πρωθυπουργούς τους οποίους ευχαριστώ για την εμπιστοσύνη τους προς το πρόσωπό μου.

Όλα αυτά τα χρόνια πορεύτηκα έχοντας βαθιά μέσα μου το αίσθημα της προσφοράς στην πατρίδα και την κοινωνία. Υπηρέτησα τον εθνικό στόχο η Ελλάδα να διακρίνεται στην Ευρώπη τόσο στο εσωτερικό όσο και το εξωτερικό. Προώθησα μεταρρυθμίσεις και αποκρατικοποιήσεις που σήμερα αποτελούν πετυχημένα παραδείγματα. Υπηρέτησα τις θέσεις ευθύνης με απόλυτο σεβασμό στην διαφάνεια και το δημόσιο χρήμα. Συνεργάστηκα με άξιους κρατικούς λειτουργούς χωρίς κομματικές παρωπίδες.

Ποτέ δεν κρύφτηκα στα δύσκολα και πάντα ανέλαβα τις ευθύνες μου κάποιες φορές με προσωπικό και πολιτικό κόστος. Έχοντας πάντα ήσυχη τη συνείδησή μου.

Το πιο σημαντικό όμως υπήρξε η σχέση που δεκαετίες τώρα έχω κτίσει με τους πολίτες. Μια σχέση άμεση βασισμένη στην ειλικρίνεια. Τους ξέρω με τα μικρά τους ονόματα και για μένα δεν υπάρχει πιο ωραίο συναίσθημα από το να με φωνάζουν με το μικρό μου όνομα. Πάντοτε έλεγα ότι στην πολιτική δεν κάνεις ψηφοφόρους αλλά φίλους και έτσι πορευτήκαμε.

Πάντα πίστευα ότι η προσφορά στον τόπο δεν γίνεται μόνο από τα βουλευτικά έδρανα ή μια υπουργική καρέκλα. Ιδιαίτερα σήμερα, που έχει περάσει η εποχή των μεγάλων κρίσεων και των ισχυρών συγκρούσεων, η πατρίδα έχει ανάγκη να ανταποκριθεί στις προκλήσεις του μέλλοντος.

Έχοντας θητεύσει δύο φορές στο Υπουργείο Ναυτιλίας, με την εμπειρία του ναυτιλιακού δικηγόρου, αλλά και ως ένας άνθρωπος της θάλασσας, πιστεύω ακράδαντα ότι ο χώρος αυτός έχει απεριόριστες δυνατότητες για την ανάπτυξη και την ευημερία της χώρας. Πάντα πίστευα άλλωστε ότι η Ελλάδα πρέπει να αξιοποιήσει στο έπακρο την επιτυχία της στον χώρο της ναυτιλίας και η προσωπική μου συμβολή σε αυτή την προσπάθεια δεν μπορεί να περιοριστεί μόνο στην πολιτική δράση.

Με αυτές τις σκέψεις, υποβάλλω την παραίτησή μου και παραδίδω τη βουλευτική μου έδρα.

ΜΕ ΤΗ

Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης

Γ.Γενναδίου 3, 10678 Αθήνα, 210 3809931-2 Φαξ 210 3831877

miltiadis@mvarvitsiotis.gr

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι

με έγγραφό του ο Γενικός Γραμματέας Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων μας ενημερώνει ότι οι επίκαιρες ερωτήσεις που θα συζητηθούν σήμερα είναι οι εξής:

Οι υπ' αριθμ. 608/22-1-2024 και 611/22-1-2024 επίκαιρες ερωτήσεις και η υπ' αριθμ. 1928/23-11-2023 ερώτηση του κύκλου των αναφορών και ερωτήσεων, κατ' άρθρον 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής, θα απαντηθούν από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστο Σταϊκούρα.

Η υπ' αριθμ. 594/19-1-2024 επίκαιρη ερώτηση θα απαντηθεί από τον Υφυπουργό Προστασίας του Πολίτη κ. Ανδρέα Νικολακόπουλο.

Η υπ' αριθμ. 593/18-1-2024 επίκαιρη ερώτηση θα απαντηθεί από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Νικόλαο Ταχιάο.

Η υπ' αριθμ. 452/28-8-2023 του κύκλου των αναφορών και ερωτήσεων, κατ' άρθρον 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής, θα απαντηθεί από την Υφυπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας κα Αλεξάνδρα Σδούκου.

Η υπ' αριθμ. 605/22-1-2024 επίκαιρη ερώτηση θα απαντηθεί από τον Υφυπουργό Πολιτισμού κ. Χρίστο Δήμα.

Ο Γενικός Γραμματέας Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων, Στυλιανός - Ιωάννης Γ. Κουτνατζής.

Προτού ξεκινήσουμε τη συζήτηση θα ήθελα να θέσω υπ' όψιν σας την από 25 Ιανουαρίου ομόφωνη απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων και να ζητήσω την έγκριση από το Σώμα. Πρόκειται για τροποποίηση της από 20 Δεκεμβρίου 2023 ομόφωνης απόφασής -της Ολομέλειας δηλαδή- που αφορά στον καθορισμό του ανώτατου κυβισμού και μισθώματος, της διάρκειας μίσθωσης καθώς και των επιτρεπόμενων τύπων αυτοκινήτου της νέας μακροχρόνιας μίσθωσης βουλευτικών οχημάτων -leasing- για τους Βουλευτές και Έλληνες Βουλευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και παράταση της τρέχουσας μίσθωσης μετά την ολοκλήρωση της προηγούμενης μακροχρόνιας μίσθωσης αυτοκινήτων.

Ερωτάται το Σώμα: Συμφωνεί με την προαναφερθείσα ομόφωνη απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Το Σώμα συμφώνησε ομοφώνως.

Το Σώμα ενέκρινε ομόφωνα την απόφαση αυτή και παρακαλώ η προαναφερθείσα απόφαση της 25^{ης} Ιανουαρίου 2024 της Διάσκεψης των Προέδρων να καταχωριστεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης.

(Η προαναφερθείσα απόφαση, καταχωρίζεται στα Πρακτικά και έχει ως εξής:

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Αθήνα, 29/1/2024

Πρωτ.: 1343
Αριθμ.:
Διεκπ.: 926

Δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της αποφάσεως της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων «Τροποποίηση της κατά την ΟΕ' συνεδρίαση της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2023 ομόφωνης απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων (Α' 210)»

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 63 παρ. 1 και 2 και 65 παρ. 1 του Συντάγματος,
2. την κατά την ΠΖ' συνεδρίαση της 26^{ης} Ιανουαρίου 2024 ομόφωνη απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων,
3. τις διατάξεις του άρθρου 97 του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Β' - ΦΕΚ 51/Α/97), όπως ισχύει,

παραγγέλλουμε:

τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της αποφάσεως αυτής, που έχει ως εξής:



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΚΑΡΙΑΡΗ



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

*«Τροποποίηση της κατά την ΟΕ' συνεδρίαση της 20ης Δεκεμβρίου 2023 ομόφωνης
απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων (Α' 210)»*

Η ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) των άρθρων 63 παράγραφοι 1 και 2 και 65 παράγραφος 1 του Συντάγματος,

β) του άρθρου 11 παρ. 1 και 4 του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Α' Κοινοβουλευτικό - ΦΕΚ 106 Α'/1987), όπως ισχύει,

γ) των άρθρων 1, 97, 129 και 135 του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Β' - ΦΕΚ 51 Α'/1997), όπως ισχύουν.

2. Την κατά τη ΞΗ' συνεδρίαση της 07.02.2003 ομόφωνη απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων (Α' 33), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

3. Την υπ' αριθμ. πρωτ. 4286/2348/21.04.2003 απόφαση του Προέδρου της Βουλής (Β' 487), που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 4 του άρθρου μόνου της υπό στοιχ. 2 της παρούσης απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής, όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει.

4. Την κατά την ΟΕ' συνεδρίαση της 20ης Δεκεμβρίου 2023 ομόφωνη απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων (Α' 210).

5. Την αναγκαιότητα τροποποίησης της ανωτέρω υπό στοιχ. 4 απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων.

6. Την από 25.01.2024 ομόφωνη απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων.

7. Το γεγονός ότι προκαλείται αύξηση των δαπανών του προϋπολογισμού της Βουλής, στον ειδικό φορέα διοικητικής ταξινόμησης 1003-501-0000000 και στην πίστωση του Α.Λ.Ε. 2440301002 του Προϋπολογισμού της Βουλής.

8. Την υπό Α.Λ.Ε. 2440301002 εγγεγραμμένη πίστωση του Προϋπολογισμού της Βουλής.

Αποφασίζουμε

1. Η περ. γ) της παραγράφου 1 της κατά την ΟΕ' συνεδρίαση της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2023 ομόφωνης απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων (Α' 210), αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Ο ανώτατος κυβισμός των μισθούμενων οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης ή υβριδικό και οι κατηγορίες Βουλευτών διαμορφώνονται ως ακολούθως:

1) έως 1600 c.c. για τους Βουλευτές Α' και Β' Αθηνών, Α' και Β' Πειραιώς, 2) έως 2000 c.c. για τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων, τους Βουλευτές Επικρατείας και τους Βουλευτές των υπολοίπων περιφερειών της Χώρας, καθώς και για τους Έλληνες Βουλευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.».

2. Το δεύτερο εδάφιο της περ. ε) της παραγράφου 1 της ανωτέρω απόφασης, αντικαθίσταται ως εξής:

«Το μηνιαίο μίσθωμα για κάθε κατηγορία και τύπο αυτοκινήτου με κινητήρα εσωτερικής καύσης ή υβριδικό, ορίζεται σε ποσό έως 470€ πλέον Φ.Π.Α., για τα αυτοκίνητα μέχρι 1.600 c.c. που αφορούν στους Βουλευτές Α' και Β' Αθηνών, Α' και Β' Πειραιώς και σε ποσό μέχρι 800€ πλέον Φ.Π.Α., για τα αυτοκίνητα μέχρι 2.000 c.c. που αφορούν στους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων, στους Βουλευτές Επικρατείας και στους Βουλευτές των υπολοίπων περιφερειών της Χώρας, καθώς και στους Έλληνες Βουλευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.».

3. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις της κατά την ΟΕ' συνεδρίαση της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2023 ομόφωνης απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων (Α' 210).

4. Η ισχύς των διατάξεων της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της κατά την ΟΕ' συνεδρίαση της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2023 ομόφωνης απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων (Α' 210).

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 29 Ιανουαρίου 2024

Ο Πρόεδρος της Βουλής

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΝ. ΤΑΣΟΥΛΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 608/22-1-2024 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Ο EASA προειδοποιεί για ζητήματα ασφαλείας αεροδρομίων, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας περί άλλα τυρβάζει και μετά θα φταίει ο πιλότος».

Κύριε Μαμουλάκη, έχετε τον λόγο για την πρωτολογία σας για δύο λεπτά.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή από τον Ιούλιο του 2023 εκκίνησε διαδικασία επί παραβάσει με την αποστολή προειδοποιητικής επιστολής στη χώρα μας, είναι η 2078/2023. Γιατί; Επειδή δεν συμμορφωνόμαστε με τους κανονισμούς, τρεις τον αριθμό, 1139/2018, 965/2012, καθώς και η 139/2014.

Σύμφωνα με το υπόμνημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως προς τις πτητικές λειτουργίες, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν δημιούργησε τις αναγκαίες επαληθεύσεις συμμόρφωσης των αερομεταφορών, καθώς και πιστοποίηση των αεροδρομίων. Δέκα πολιτικά αεροδρόμια Αλεξανδρούπολης, Ιωαννίνων, Καρπάθου, Κυθήρων, Λήμνου, Μήλου, Σητείας, Σύρου, Χίου και Ηρακλείου έχουν χαρακτηριστεί από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και τον EASA ως μη δεόντως πιστοποιημένα σύμφωνα με τον Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον 1139/2018.

Επίσης, η Ελλάδα δεν παρείχε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι σε τέσσερα στρατιωτικά αεροδρόμια Αράξου, Καλαμάτας, Νέας Αγχιάλου και Σκύρου τα οποία είναι ανοιχτά για δημόσια χρήση έχει επιτευχθεί το απαιτούμενο επίπεδο ασφαλείας και διαλειτουργικότητας με τα συστήματα της Πολιτικής Αεροπορίας.

Η προθεσμία των δύο μηνών για παροχή απαντήσεων και διορθωτικών παρεμβάσεων έχει δυστυχώς εκπνεύσει. Ο φάκελος της Κομισιόν περί συμμόρφωσής μας με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς ασφαλείας παραμένει ανοικτός. Εξάλλου στην από 18 Ιανουαρίου ενημέρωση που παρείχατε στους διαπιστευμένους συντάκτες υπήρξε παραδοχή σας για το υπαρκτό του θέματος. Βέβαια, αποφύγατε να δώσετε σαφή απάντηση για το ζήτημα των πιστοποιητικών. Η λήψη αιτιολογημένης γνώμης δεν είναι ένα αδύνατο ενδεχόμενο σύμφωνα με τη θεωρία των πιθανοτήτων.

Σε αντιδιαστολή, για τα δεκατρία παραχωρημένα περιφερειακά αεροδρόμια που λειτουργεί και διαχειρίζεται η «FRAPORT GREECE», αποφασίσατε το 2022 να χρηματοδοτήσετε τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις του EASA για την ασφαλή λειτουργία τους, αλλά και για την απόκτηση πιστοποίησης μέσω της κατάταξής τους στη συνολική κατάσταση των πιστοποιημένων κατά EASA αεροδρομίων με πόρους του Ταμείου Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης.

Ο προτεινόμενος προϋπολογισμός του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σύμφωνα με την 577/12 απόφαση ένταξης του Απριλίου του 2022 ανέρχεται περίπου σε 134 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία κατανέμονται ως: 125 εκατομμύρια για εργασίες συμμόρφωσης σύμφωνα με τις υποδείξεις του EASA και 9 εκατομμύρια ευρώ που άπτονται των απαλλοτριώσεων.

Κύριε Υπουργέ, η ερμηνεία και εφαρμογή του άρθρου 4.1 των συμβάσεων παραχώρησης είναι νομικώς έωλη. Τα οριζόμενα στο άρθρο 4.1 δεν επιδέχονται διασταλτικής ερμηνείας ούτε παρερμηνείας. Η ευθύνη συντήρησης και λειτουργίας όλων των αεροδρομίων που έχουν παραχωρηθεί βαρύνει τον παραχωρησιούχο, δηλαδή την «FRAPORT GREECE».

Με δεδομένο, λοιπόν, τα ανωτέρω θέτω τα εξής δύο ερωτήματα, κύριε Υπουργέ:

Πρώτον, σε ποιες ενέργειες έχετε προβεί από τη λήψη της προειδοποιητικής επιστολής -αναφέρομαι στην 2078/2023-, προκειμένου να αρθούν οι λόγοι περί μη συμμόρφωσης με τους ενωσιακούς κανόνες στους οποίους στηρίχθηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή;

Και δεύτερον, για ποιον λόγο δεν εντάξατε τα δέκα κρατικά και τέσσερα στρατιωτικά αεροδρόμια για χρηματοδότηση από πόρους του Ταμείου Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης ούτως ώστε να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του EASA για την ασφαλή λειτουργία, αλλά και την απόκτηση πιστοποίησης μέσω της κατάταξής τους στη συνολική κατάσταση των πιστοποιημένων κατά EASA αεροδρομίων, όπως πράξετε για τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η «FRAPORT»;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για την πρωτολογία σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Τρεις εισαγωγικές σκέψεις επί του ερωτήματος, το οποίο έχετε θέσει στην πολιτική ηγεσία.

Πρώτη παρατήρηση: Ευρωπαϊκή επιτροπή, προειδοποιητική επιστολή 14 Ιουλίου του 2023. Δεν ξέρω αν τη διαβάσατε, αλλά μέσα γράφει κάποια πολύ ενδιαφέροντα στοιχεία. Για παράδειγμα: Τον Δεκέμβριο του 2018, μεταξύ άλλων πορισμάτων μη συμμόρφωσης η έκθεση επιβεβαίωσε την έλλειψη πιστοποίησης δεκαπέντε αεροδρομίων. Ποιος κυβερνούσε τον Δεκέμβριο του 2018; Άρα καλό θα ήταν να είμαστε λίγο προσεκτικοί όταν διατυπώνουμε ερωτήματα, γιατί καμιά φορά πυροβολούμε τα πόδια μας.

Δεύτερη παρατήρηση: Λέτε στην ερώτησή σας προς το τέλος, ότι απαξιώνει η Νέα Δημοκρατία τα αεροδρόμια, προκειμένου να τα ξεπουλήσει ενώ θα μπορούσε ευθύς εξαρχής να διατηρήσει το δημόσιο χαρακτήρα των υποδομών.

Ποιος ήταν στις 14 Δεκεμβρίου του 2015 κυβέρνηση, όταν υπέγραψε με τη «FRAPORT» την παραχώρηση των αεροδρομίων; Άρα πώς θέτετε ερωτήματα, τα οποία έρχονται κόντρα στη βούληση που έχει εκφράσει τότε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ;

Και τρίτη παρατήρηση, ουσιαστική στην οποία συμφωνώ και πάντα θέλω να τίθενται τέτοια ερωτήματα, είναι τα ζητήματα ασφαλείας, γιατί αυτά είναι πάρα πολύ σοβαρά και όπως έχω πει στην αρμόδια επιτροπή όταν συζητήσαμε πρόσφατα για τη νέα διοίκηση της ΥΠΑ στις 18 Δεκεμβρίου, θα ήθελα -ο κύριος Πρόεδρος προηδρεύε τότε- σε τακτά χρονικά διαστήματα να συζητούμε τα θέματα περαιτέρω ενίσχυσης της ασφαλείας των υποδομών της χώρας.

Άρα αποδεικνύεται έτσι εν τοις πράγμασι προκαλώντας η ίδια η Κυβέρνηση και η πολιτική ηγεσία το θέμα ότι η ενίσχυση του επιπέδου ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας αποτελεί μία από τις πλέον σημαντικές προτεραιότητες για εμάς. Γι' αυτόν τον λόγο σε συνεργασία με όλους τους συναρμόδιους φορείς εργαζόμαστε μεθοδικά και εντατικά για την εκπλήρωση αυτού του σκοπού.

Συγκεκριμένα, η επιστολή στην οποία αναφέρεστε και η οποία είναι αληθής -την έχω πει πρώτα από όλα εγώ στην επιτροπή- απαντήθηκε. Απαντήθηκε έγκαιρα από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου. Απαντήθηκε στις 21 Σεπτεμβρίου του 2023. Για τα δέκα αεροδρόμια εντός πεδίου εφαρμογής του βασικού κανονισμού -πολύ σωστά το λέτε αυτό στο ερώτημά σας- όπου απαιτείται πιστοποιητικό EASA και για τα οποία θα έπρεπε να υπάρχει πιστοποιητικό από τις 31 Δεκεμβρίου του 2017 -το επαναλαμβάνω από τις 31 Δεκεμβρίου του 2017- καθώς και για τον φορέα λειτουργίας τους, δηλαδή, αυτόν της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, της ΥΠΑ δηλαδή, η διαδικασία πιστοποίησης βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, δηλαδή την ΑΠΑ, κατόπιν σχετικών αιτημάτων της ΥΠΑ.

Ποιες είναι οι συγκεκριμένες ενέργειες; Υποβολή αίτησης πιστοποίησης κατά EASA, 29 Ιουνίου του 2022, για τη χορήγηση πιστοποιητικού αεροδρομίου για τα αεροδρόμια Αλεξανδρούπολης, Ιωαννίνων, Κυθήρων, Μήλου, Σύρου, Χίου και Σητείας καθώς και για τη μετατροπή του πιστοποιητικού του αεροδρομίου Ηρακλείου.

Δεύτερη συμπληρωματική υποβολή στοιχείων: 13 Σεπτεμβρίου του 2023. Βλέπετε τι ενέργειες έχουμε κάνει την τελευταία διετία από τότε που δημιουργήθηκε η ΑΠΑ. Στην αίτηση πιστοποίησης για τα αεροδρόμια Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Ιωαννίνων, Κυθήρων, Μήλου, Σύρου, Σητείας και Χίου. Υποβολή αίτησης, 13

Σεπτεμβρίου του 2023. Εννοείται ότι αυτά δεν είχαν γίνει ούτε το 2017 ούτε το 2016 ούτε το 2018 ούτε το 2019. Πάλι, 13 Σεπτεμβρίου του 2023 για τη χορήγηση πιστοποιητικού φορέα λειτουργίας των αεροδρομίων Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Ιωαννίνων, Καρπάθου, Κυθήρων, Λήμνου, Μήλου, Σύρου, Σητείας και Χίου στην ΥΠΑ και υποβολή αίτησης στις 13 Σεπτεμβρίου του 2023 για τη χορήγηση πιστοποιητικών αεροδρομίου, για τους κρατικούς αερολιμένες Καρπάθου και Λήμνου.

Παράλληλα, όμως, εκτός αυτών και έως ότου επιτευχθεί η πλήρης συμμόρφωση με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, η ΑΠΑ προέβη σε επιτόπιες επιθεωρήσεις είκοσι αεροδρομίων διαχείρισης της ΥΠΑ καθώς και της κεντρικής υπηρεσίας της ΥΠΑ η οποία είναι και ο φορέας λειτουργίας τους. Τα ευρήματα των επιθεωρήσεων έχουν διαβιβαστεί στην ΥΠΑ η οποία έχει καταθέσει -ορθώς ρωτάτε- τα σχέδια διορθωτικών ενεργειών στην ΑΠΑ, σύμφωνα με τα οποία καθορίζονται οι ενέργειες για την αποκατάστασή τους και ο χρόνος ολοκλήρωσης.

Έχουν ολοκληρωθεί οι περισσότερες και οι πιο σημαντικές διορθωτικές ενέργειες, αυτές που λέμε «level one», ενώ παρακολουθείται στενά η πρόοδος υλοποίησης και των υπολοίπων. Οι υπόλοιπες σημαντικές διορθωτικές ενέργειες του level one, που είναι λίγες, αλλά υπάρχουν ακόμα, είναι προγραμματισμένες, καθώς αφορούν για παράδειγμα διαγραμμίσεις δύο-τριών περιφερειακών αεροδρομίων που θα πραγματοποιηθούν εντός των επόμενων μηνών και σε επανληπτική εκπαίδευση προσωπικού που έχει καταχωρηθεί ανά αεροδρόμιο και έχει χρόνο αποκατάστασης ευρήματος ως τέλος Φεβρουαρίου του 2024, δηλαδή, στο τέλος του επόμενου μήνα.

Σημειώνεται ότι έχει συσταθεί ομάδα εργασίας στην ΥΠΑ η οποία παρακολουθεί και ενημερώνει σε εβδομαδιαία βάση τη διοίκηση της ΥΠΑ για την κατάσταση των ευρημάτων και την πρόοδο των διορθωτικών ενεργειών.

Θα είμαι πιο συνοπτικός στη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε. Θέλω μισό λεπτό ακόμα.

Σχετικά με τα τέσσερα στρατιωτικά αεροδρόμια που με ρωτήσατε, συγκεκριμένα αυτά του Άραξου, της Καλαμάτας, της Νέας Αγχιάλου και της Σκύρου, στα οποία πραγματοποιούνται πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών, έχουν ήδη καθοριστεί οι απαιτούμενες ενέργειες προκειμένου να επιτευχθεί η ικανοποίηση των απαιτήσεων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας με συνεργασία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, ενώ το ΓΕΑ έχει αναλάβει τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων και λοιπών εποπτικών δραστηριοτήτων. Για τον σκοπό αυτό έχει συσταθεί κοινή ομάδα εργασίας μεταξύ ΑΠΑ και ΓΕΑ.

Παράλληλα, ολοκληρώθηκε η διενέργεια εκπαίδευσης από την ΑΠΑ προς το ΓΕΑ για την προετοιμασία του στρατιωτικού προσωπικού το οποίο έχει αναλάβει τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων στα υπόψη στρατιωτικά δεδομένα. Επιπρόσθετα, το εν λόγω προσωπικό συμμετείχε ως παρατηρητής σε δύο προγραμματισμένες επιθεωρήσεις πολιτικών αεροδρομίων οι οποίες διενεργήθηκαν από κλιμάκια επιθεωρητών της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας τον Οκτώβριο του 2023. Ως απόρροια αυτών κλιμάκιο του ΓΕΑ διενήργησε επιθεώρηση στο μεικτής χρήσης αεροδρόμιο του Άραξου τον Οκτώβριο του 2023, ενώ τα υπόλοιπα τρία έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα επιθεώρησης το οποίο θα ολοκληρωθεί το πρώτο τρίμηνο του 2024.

Και κλείνω λέγοντας ότι για όλα τα άλλα αεροδρόμια ευθύνης λειτουργίας ΥΠΑ ή μεικτής χρήσης δεν απαιτείται πιστοποιητικό EASA, ενώ τα δεκατέσσερα αεροδρόμια διαχείρισης της «FRAPORT» είναι ήδη πιστοποιημένα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Μαμουλάκη, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, μια οφειλόμενη απάντηση στις εκ προοιμίου παρατηρήσεις σας πριν τοποθετηθείτε επί της ουσίας του ερωτήματός μου, να, νομίζω ότι έχουμε ισχυρή μνήμη.

Αναφέρατε λοιπόν την πρώτη προειδοποίηση του EASA τον Δεκέμβριο του 2018. Όντως, παρήλθε ένα εξάμηνο επί διακυβέρ-

νησης ΣΥΡΙΖΑ μέχρι τον Ιούλιο του 2019, ένα εξάμηνο. Επί Κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας παρέμενε η δαμόκλειος σπάθη του ερωτήματος και των επισημάνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όχι για ένα εξάμηνο, αλλά για δέκα εξάμηνα. Δέκα ολόκληρα εξάμηνα αβελτηρίας και κωλυσιεργίας για ένα λεπτό, ευαίσθητο και πάρα πολύ σημαντικό θέμα που άπτεται της ασφάλειας των υποδομών, πολλών δε μάλλον πυλών εισόδου της χώρας μας.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ**)

Άρα νομίζω ότι δεν μπορείτε να κουνάτε το δάχτυλο στον ΣΥΡΙΖΑ. Έχετε απόλυτη ευθύνη. Και δεν αναφέρομαι σε εσάς προσωπικά. Άλλωστε, έχετε τοποθετήσει προσφάτως στον εν λόγω υπουργικό θώκο. Όμως, οι προηγούμενοι από εσάς Υπουργοί, ειδικά ο κ. Καραμανλής φέρνει και σε αυτό το σημείο και σε αυτό το θέμα μια ξεκάθαρη διακριτή ευθύνη.

Δεύτερον, αναφέρατε την παραχώρηση της «FRAPORT», μια διαδικασία η οποία εκκίνησε, αν δεν κάνω λάθος, από τη δική σας θητεία την περίοδο 2012-2014. Εν πάση περιπτώσει, ολοκληρώθηκε. Εκ του αποτελέσματος φαίνεται ότι έχει θετικές εκφάνσεις. Εμείς δεν είμαστε δογματικοί σε ζητήματα αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας, αλλά πού είναι η ειδοποιός διαφορά που έχουμε; Η αξιοποίηση των υποδομών της χώρας είναι άλφα ζήτημα. Όσον αφορά όμως την επικουρία της ελληνικής πολιτείας προς τον παραχωρησιούχο, ενώ οι συμβατικές υποχρεώσεις ανήκουν στη «FRAPORT GREECE», υπάρχει μια κόκκινη γραμμή, κύριε Υπουργέ. Διότι, πρώτα θωρακίζει στα ζητήματα ασφαλείας τα κρατικά, τα δημόσια αεροδρόμια και μετά βλέπεις τα άλλα ζητήματα, πολλών δε μάλλον όταν είναι καθολική η ευθύνη του παραχωρησιούχου να συνδράμει και να καταβάλλει τους απαραίτητους πόρους για να θωρακίσει τα αεροδρόμια. Και αναφέρομαι στα 140 και πλέον εκατομμύρια ευρώ που διαθέτουμε από δικούς μας πόρους, ουσιαστικά εθνικούς αφού έχουν έρθει στη χώρα μας από το RRF, το Ταμείο Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης. Γιατί να μην κατευθυνθούν αυτοί οι πόροι στα αεροδρόμια που υπολείπονται σε θέματα ασφαλείας και στα στρατιωτικά αεροδρόμια, αλλά κατευθύνονται τα χρήματα αυτά στον παραχωρησιούχο; Με ποιες νόρμες, με ποιους κανόνες προχωρείτε σε αυτήν την κατεύθυνση;

Αυτό είναι προς απάντηση των δύο παρατηρήσεων αρχικά.

Τι συνετέλεσε από το 2016 μέχρι και το 2019 στα αεροδρόμια της χώρας και ειδικά με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας; Και νομίζω ότι εδώ πρέπει να κάνω μια αναφορά στην ΑΠΑ. Ο ν.4757 -όχι εσείς προσωπικά, η Κυβέρνηση και ο κ. Καραμανλής- κατήγγειλε ουσιαστικά τις κατά τόπους αεροπορικές αρχές. Και νομίζω ότι είναι κομβικής σημασίας και ευαίσθητο ζήτημα ασφαλείας. Και θα εξηγήσω παρακάτω γιατί. Νομίζω ότι είναι μια κατάργηση που ενεργοποίησε μηχανισμό βόμβας στα θεμέλια ασφαλείας των αερομεταφορών, μια βόμβα της οποίας απευχόμαστε την έκρηξη. Επιλέξατε η αρμοδιότητα ελέγχου και παρακολούθησης της εφαρμογής της αεροπορικής νομοθεσίας σε θέματα ασφαλείας να ασκείται -προσέξτε- κεντρικά από την Αθήνα και με ωράριο 9.00'-3.30' και με μικρό σε αναλογία ποσοστό υπηρετούντων αερολιμενικών της ΥΠΑ οι οποίοι διαθέτουν την απαιτούμενη τεχνογνωσία.

Νομοθετήσατε ή καλύτερα «ναρκοθετήσατε» το πεδίο ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας αφήνοντας τα αεροδρόμια ανέλεγκτα και ανεξέλεγκτα. Και αυτό ενώ είχατε λάβει ήδη από το 2019 εγγράφως τις απόψεις της ΥΠΑ, αλλά και τις επισημάνσεις για τους κινδύνους και τη μη τήρηση των προβλεπόμενων γύρω από το Ενωσιακό Δίκαιο. Ως απόρροια των πολιτικών σας επιλογών ήρθε και η προειδοποιητική επιστολή. Και ενώ διαθέτατε στη φαρέτρα σας εξαιρετικά χρηματοδοτικά εργαλεία, που να σας επιτρέπουν την αναβάθμιση της ΥΠΑ και των αεροδρομίων, εσείς προτεραιοποιήσατε τη «FRAPORT», ενώ η ίδια η «FRAPORT» είχε την καθολική αθέρηπη συμβατική υποχρέωση να χρηματοδοτήσει τα σχετικά έργα. Υπάρχουν οι ενδείξεις, αν όχι οι αποδείξεις, πως σχεδιάσατε να εντάξετε τα έργα του Ταμείου Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης στηριζόμενοι στην προώθηση συμφερόντων συγκεκριμένων ομάδων.

Τώρα σιγά-σιγά το «πουλόμπερ ξηλώνεται». Βλέπετε, δεν μπορούμε να κρυφτούμε από τα ευρωπαϊκά όργανα, ούτε να μην τη-

ρήσουμε τα στενά πράγματι χρονοδιαγράμματα και θα γίνω πιο συγκεκριμένος. Διαβάζω στην πρόταση της 2023.749 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής –προφανώς την έχετε διαβάσει- προς το συμβούλιο για την έγκριση του αναθεωρημένου Σχεδίου Ανάκαμψης «Ελλάδα 2.0». Ειδικότερα ως προς το ενταγμένο από το 2022 έργο που αφορά στα δεκατρία περιφερειακά αεροδρόμια διαχείρισης και συντήρησης από τη «FRAPORT». Βλέπω ότι ζητήσατε παράταση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του οροσμήμου 269 του μέτρου...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Παρακαλώ, κύριε Μαμουλάκης, ολοκληρώστε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Εάν έχετε την καλοσύνη, θα ήθελα ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Μα, δεν γίνεται. Δεν είναι θέμα καλοσύνης. Είναι θέμα Κανονισμού.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Είναι πολύ σημαντικό όμως το θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Όλες οι ερωτήσεις των συναδέλφων είναι σημαντικές.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Μπορώ να έχω τριάντα δευτερόλεπτα ακόμα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Εντάξει, αλλά κοντεύετε τα πέντε λεπτά.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Θα ήθελα να ακούσω διά στόματός σας, κύριε Υπουργέ, το σκεπτικό πίσω από αυτόν τον σχεδιασμό της μόχλευσης των κεφαλαίων.

Ως επιλογή να πω πως ο ΣΥΡΙΖΑ αντιλαμβάνεται, πράγματι, ότι οι αεροπορικές μεταφορές στηρίζονται εν πολλοίς σε ζητήματα ασφαλείας. Αυτή η ασφάλεια δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς την αδιάλειπτη παρουσία των αεροπορικών αρχών των αεροδρομίων στα ίδια τα αεροδρόμια, όχι απομακρυσμένα. Επίσης, η θέση του ΣΥΡΙΖΑ είναι σαφής ως προς την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας. Το μοντέλο απαξίωσης και εκποίησης δεν εναρμονίζεται με το δικό μας πιστεύω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Επίσης, πιστεύουμε στην ενίσχυση των δημοσίων υποδομών αδιάλειπτα και διαχρονικά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Κοιτάξτε, κύριοι συνάδελφοι. Ο Κανονισμός της Βουλής είναι συγκεκριμένος, δύο και τρία λεπτά ορίζει. Ο κάθε Βουλευτής, και εγώ ως Βουλευτής το κάνω, θεωρεί ότι αυτά που λέει είναι πάρα πολύ σημαντικά και καλά κάνει.

Στο Ευρωκοινοβούλιο, επειδή θέλουμε να γίνουμε και Ευρωπαίοι, όταν ο ομιλητής ξεπερνάει τον χρόνο του, κλείνει απευθείας το μικρόφωνο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τρία λεπτά και σας παρακαλώ να μείνετε κι εσείς στα τρία λεπτά.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πρώτα από όλα, δεν κουνάω το δάχτυλο σε κανέναν, ειδικά σε ευαίσθητα θέματα ασφαλείας. Αλλά, το να λέτε εδώ στο ερώτημά σας ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας περί άλλα τυρβάζει, όταν δεν έχετε πιστοποιήσει τα αεροδρόμια από το 2017, πάει πολύ. Εδώ, συνεπώς, πρέπει να μιλάμε επί της ουσίας και να συμβάλλουμε όλοι μας στην ενίσχυση της ασφάλειας.

Δεύτερη παρατήρηση. Σε ό,τι έχει να κάνει με το τι έχουμε κάνει για την ΑΠΑ και την ΥΠΑ, στα Πρακτικά της 18^{ης} Δεκεμβρίου έχω πολύ συγκεκριμένες απαντήσεις.

Τρίτον. Είπατε μέσα στη δευτερολογία σας ότι κάποιες παραχωρήσεις της «FRAPORT» είχαν θετικό αποτέλεσμα και, ταυτόχρονα, στο ερώτημά σας λέτε: «Θα μπορούσε ευθύς εξαρχής να διατηρηθεί ο δημόσιος χαρακτήρας των υποδομών». Αυτό είναι εντελώς αντιφατικό μεταξύ του.

Τέταρτη παρατήρηση. Δεκατρία παραχωρημένα περιφερειακά αεροδρόμια. Αυτά έχουν ήδη πιστοποιηθεί σύμφωνα με το ενωσιακό κανονιστικό πλαίσιο από την ΥΠΑ. Τα έργα τα οποία αυτή τη στιγμή εκτελούνται εκεί, δεν αφορούν στη λειτουργία και τη

συντήρησή τους, αλλά την αποκατάσταση αποκλίσεων από το πλαίσιο, οι οποίες είχαν καταγραφεί κατά τη διαδικασία της πιστοποίησής τους. Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης που υπέγραψε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και κυρώθηκε με τον ν.4389/2016, η δαπάνη για την αποκατάσταση αυτών των αποκλίσεων βαρύνει το ελληνικό Δημόσιο.

Τι λέει το άρθρο 17.4.1; Το έχω εδώ –είναι νόμος του 2016 της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ- «Το δημόσιο θα είναι υπεύθυνο για όλες τις δαπάνες νέων υποδομών, τις κεφαλαιουχικές επενδύσεις ή και τα υπόλοιπα έξοδα που απαιτούνται, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αρχική πιστοποίηση με βάση τον κανονισμό 14 για τα αεροδρόμια σε σχέση με μη πιστοποιημένα περιφερειακά αεροδρόμια». Άρα, έπρεπε να καλύψουμε αυτό το οποίο δεν είχε πιστοποιηθεί τότε. Και τα έργα εκτελούνται με πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Κλείνω με κάτι το οποίο θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό. Είχαμε πρόσφατα αξιολογήσεις και από την EASA -ευρωπαϊκός φορέας- και από τον ICAO που είναι ο παγκόσμιος φορέας. Πότε; Τον Δεκέμβριο του 2023. Η επιθεώρηση της ΑΠΑ από τον ICAO, δηλαδή από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας στους τομείς των αεροδρομίων, της αεροναυτιλίας και των πτητικών προτύπων σε ό,τι αφορά την πιστοποίηση και τον έλεγχο των αεροπορικών εταιρειών, την αξιοπλοία αεροσκαφών, την αδειοδότηση χειριστών αεροσκαφών, αλλά και τους τομείς οργάνωσης και νομοθεσίας, ολοκληρώθηκε με θετικά για τη χώρα αποτελέσματα.

Η Ελλάδα αύξησε το επίπεδο αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας από το 69,1% στο 74,9%, όταν παγκοσμίως ο μέσος όρος είναι στο 69,3%. Επίσης, σε αναγνώριση της σημαντικής και αποτελεσματικής προσπάθειας, το ΥΠΕΞ μέσω της μόνιμης αντιπροσωπείας στον Καναδά, έδρα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, μας μετέφερε χθες τα συγχαρητήρια των Ευρωπαίων εταίρων μας, όπως αυτά αποτυπώθηκαν στην έδρα του Παγκόσμιου Οργανισμού. Συγχαρητήριες επιστολές για το τι πράξαμε ως προς την EASA και το ICAO, το ερωτήματά σας δηλαδή, λάβαμε τόσο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και από την EASA και τον Γενικό Γραμματέα του ICAO.

Όλα αυτά τα στοιχεία, τα οποία και καταθέτω στα Πρακτικά όλες τις σχετικές επιστολές, είναι αποτέλεσμα σκληρής, μεθοδικής και συντονισμένης δουλειάς. Δεν αποτελούν στοιχείο πανηγυρισμού, ούτε αντικείμενο αυτού, αλλά εφελτήριο για την επίτευξη ακόμη υψηλότερων στόχων στο άμεσο μέλλον, περαιτέρω ενίσχυση της ασφάλειας στα αεροδρόμια μας και κλείσιμο των όποιων ανοικτών θεμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

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

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε με την τρίτη επίκαιρη ερώτηση του δεύτερου κύκλου με αριθμό 611/22-1-2024 του Βουλευτή Αχαΐας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Ανδρέα Παναγιωτόπουλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Επικινδυνότητα της εθνικής οδού Πατρών - Πύργου για την οδική ασφάλεια και τη μετακίνηση οχημάτων»

Κύριε συνάδελφε, έχετε δύο λεπτά πρωτολογία.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

«Επικινδυνότητα της εθνικής οδού Πατρών - Πύργου για την οδική ασφάλεια, τη μετακίνηση των οχημάτων, αλλά και των πεζών».

Με την είσοδο του νέου έτους, κύριε Υπουργέ, και συγκεκριμένα την Τρίτη 2 Ιανουαρίου του 2024 το πρωί, στη δυτική Αχαΐα και στη θέση Μπουντέικα, συνέβη θανατηφόρο αυτοκινητιστικό δυστύχημα που στοίχισε τη ζωή σε μια γυναίκα πενήντα ετών. Το τραγικό αυτό γεγονός επανέφερε με τον πιο δραματικό τρόπο στη δημόσια συζήτηση το ζήτημα της απρόσκοπτης λειτουργίας και της ασφαλούς διέλευσης των πεζών στην εθνική οδό Πατρών - Πύργου, που πρόσφατα επισκεφθήκατε. Μετά από έναν χρόνο

που ανακοινώθηκε και στη συνέχεια προχώρησαν οι διορθωτικές παρεμβάσεις στο εν λόγω τμήμα του οδικού δικτύου της Ελλάδας, η οδική ασφάλεια παραμένει μεγάλο ζητούμενο, ενώ η ταλαιπωρία που υφίστανται οι οδηγοί, αλλά κυρίως οι κάτοικοι της περιοχής, σε συνδυασμό με τα έργα για την κατασκευή του νέου αυτοκινητοδρόμου, παραμένει μεγάλη. Χωρίς να παραγνωρίζεται το γεγονός ότι τα τροχαία ατυχήματα και δη τα θανατηφόρα έχουν μειωθεί, τα προβλήματα, όμως, ιδίως των κατοίκων που διαμένουν εκεί, δεν έχουν εκλείψει.

Ήδη σε ερώτηση που κατατέθηκε στις 11 Σεπτεμβρίου 2023, είχε τεθεί το ζήτημα της οδικής ασφάλειας και της απρόσκοπτης μετακίνησης ανθρώπων και διακίνησης αγαθών στην Ολυμπία Οδό. Ωστόσο, και ενώ η προηγούμενη προσπάθεια που έλαβε χώρα μέσα στο 2023 όχι απλά αποδείχθηκε ανεπαρκής, αλλά επέτεινε τα ήδη υφιστάμενα προβλήματα, δεν υπήρξε από την πλευρά της Κυβέρνησης καμμία πρωτοβουλία για τη βελτίωση της κατάστασης και θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν και το κόστος αυτών των παρεμβάσεων, το οποίο επιβαρύνει εν τέλει τους Έλληνες πολίτες χωρίς να εξυπηρετείται ο αναγκαίος σκοπός.

Τα προβλήματα, λοιπόν, που αφορούν στη βραδυπορία των οχημάτων από τη μείωση του πλάτους του οδοστρώματος, η απουσία λωρίδας έκτακτης ανάγκης η επισφαλής για τη διέλευση άμεση γειτνίαση με τα σπίτια και τον οικιστικό ιστό των οικισμών της περιοχής, καθώς και η ανορθόδοξη, δυσλειτουργική και επικίνδυνη θέση των στάσεων του τοπικού δικτύου ΚΤΕΛ και η κατάργηση σε πολλές περιπτώσεις αυτών, διαιωνίζουν και επιβαρύνουν περαιτέρω την υφιστάμενη προβληματική και άκρως επικίνδυνη κατάσταση για τους οδηγούς, αλλά και τους διαμένοντες, κυρίως αυτούς που μένουν στην περιοχή.

Ερωτάσθε, κύριε Υπουργέ: Ποιες άμεσες πρωτοβουλίες θα λάβετε για την εξομάλυνση της κατάστασης, με γνώμονα την οδική ασφάλεια των πολιτών και την ανακούφισή τους από τη διαρκούσα ταλαιπωρία; Σε ποιες ενέργειες θα προβείτε ώστε οι παραχωρησιούχοι να συμμορφωθούν και να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις και τις ανάγκες των διερχόμενων και των κατοίκων, κυρίως, της περιοχής;

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Περιμένω διευκρινίσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, έχετε τρία λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε συνάδελφε, εύστοχο το ερώτημά σας. Νομίζω, όμως, ότι η ίδια η ζωή το έχει απαντήσει και οι πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί την τελευταία μόλις διετία.

Συγκεκριμένα, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με απόφαση Υπουργού όρισε υπηρεσίες του ως υπεύθυνες για σύνταξη μελετών, ωρίμανση, δημοπράτηση και υλοποίηση του έργου με τίτλο: «Επείγουσες παρεμβάσεις αναβάθμισης οδικής ασφάλειας στην εθνική οδό Πατρών - Πύργου». Η σύμβαση για την εκτέλεση του έργου πότε υπεγράφη; Στις 30 Δεκεμβρίου 2021. Τότε υπεγράφη η σύμβαση. Και τα έργα υλοποιούνται μόλις τα τελευταία δύο χρόνια.

Η συγκεκριμένη διαχείριση του Υπουργείου πώς προέκυψε; Πράγματι από το γεγονός καταγραφής πολλών τροχαίων ατυχημάτων στο οδικό τμήμα το οποίο αναφέρατε, Πατρών - Πύργου. Συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα στοιχεία από Τροχαία Πατρών, Αμαλιάδας και Πύργου για την πενταετία 2016 - 2020 των αιτιών των ατυχημάτων και των πενήντα τριών θανατηφόρων, προχώρησε στη σύνταξη αυτών των μελετών. Θα είμαι πολύ συγκεκριμένος στη δευτερολογία μου για το τι έχει γίνει και για ποιο λόγο δεν υπάρχουν κάποιες παρεμβάσεις που εσείς εισηγάτε.

Στόχος είναι η μείωση των ατυχημάτων και των δυστυχημάτων, χωρίς τροποποίηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του δρόμου, καθόσον μετά την ολοκλήρωση του νέου αυτοκινητόδρομου -θα σας πω συγκεκριμένα ορόσημα υλοποίησης του έργου στη δευτερολογία μου-, ο δρόμος δεν θα λειτουργήσει ως αυτοκινητόδρομος, αλλά θα μετατραπεί σε οδό με τοπικές μετακινήσεις, με κυκλικούς κόμβους και με χαμηλή ταχύτητα, αναβαθμίζοντας συνολικά την περιοχή.

Το έργο βρίσκεται πλέον στη χρονική διάρκεια της υποχρεωτικής συντήρησης, που είναι περίπου δεκαπέντε μήνες, που εκτελέστηκαν από τη συγκεκριμένη εργολαβία. Την αρμοδιότητα

λειτουργίας και συντήρησης του υπ' όψιν οδικού άξονα έχει η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος.

Τώρα ως προς τα επιμέρους ερωτήματά σας, ο υφιστάμενος οδικός άξονας από το τέλος της παράκαμψης Πατρών μέχρι την αρχή της παράκαμψης Πύργου έχει μήκος περίπου εβδομήντα χιλιομέτρων. Η κυκλοφορία είναι σημαντική και παρότι ο υπόψιν οδικός άξονας έχει υπεραστικό όριο ταχύτητας τα ενενήντα χιλιόμετρα, στην πραγματικότητα αναπτύσσονταν πολύ μεγαλύτερες ταχύτητες λόγω της ευθυτενούς χάραξης και του πεδινού εδάφους, ενώ παράλληλα ο έλεγχος των προσβάσεων ήταν πλημμελής, με συνέπεια ο δρόμος να παρουσιάζει έναν από τους υψηλότερους δείκτες ατυχημάτων στη χώρα.

Κάναμε τις παρεμβάσεις. Θα τις πω συγκεκριμένα στη δευτερολογία μου. Αποτέλεσμα ποιο είναι; Τα θανατηφόρα ατυχήματα, που την τελευταία πενταετία ανέρχονταν κατά μέσο όρο κατ' έτος σε τουλάχιστον δέκα -το ανέφερα προηγουμένως αθροιστικά και σωρευτικά- να περιοριστούν ήδη σημαντικά από την έναρξη εργασιών αναβάθμισης, υπερβαίνοντας κατά πολύ το στόχο του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, που είναι η μείωση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων έως 50% μέχρι το 2030.

Έτσι, για το έτος 2022, έτος υλοποίησης εργασιών, με ταυτόχρονη χρήση της οδού καταγράφηκαν δύο θανατηφόρα. Το 2023 καταγράφηκε ένα θανατηφόρο όλο το έτος και το 2024 καταγράφηκε αυτό που συνέβη πρόσφατα. Είναι σαφές συνεπώς ότι ο στόχος του Υπουργείου, με τις παρεμβάσεις που έγιναν, να περιορίσει τα εκτεταμένα τροχαία ατυχήματα και δη τα θανατηφόρα, επιτεύχθηκε σε σημαντικό βαθμό. Μακάρι να είχαν μηδενιστεί, όμως αυτό είναι εξαιρετικά δύσκολο να γίνει παγκοσμίως και δεν δύναται να αποτραπούν όταν παραβιάζεται κάποιες φορές ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας από τους χρήστες του οδικού άξονα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Να πω, κύριε Υπουργέ, ότι η μελέτη αυτή πιθανότατα έγινε σε γραφεία αγνοώντας την περιοχή, τις ιδιομορφίες και τους κατοίκους. Ο δρόμος αυτός, αν γνωρίζετε, περνάει μέσα από κατοικημένες περιοχές και χωριά. Απευθείας τα σπίτια από την αυλή έχουν πρόσβαση στην εθνική οδό. Ο κάδος των απορριμμάτων είναι επί της εθνικής οδού, οι στάσεις του λεωφορείου είναι επί της εθνικής οδού.

Οι βελτιώσεις που έγιναν οι πρώτες γνωρίζετε πολύ καλά, ύστερα από ξεσηκωμό των κατοίκων, ζηλώθηκαν. Ζηλώθηκαν κορίνες, φρεζαρίστηκε ασφαλτός, κόπηκαν οι νησίδες, γιατί και αυτές ήταν άστοχες. Συγγνώμη, αλλά όλες οι παρεμβάσεις ήταν άστοχες. Μέσα σε ένα τρίμηνο ξαναζηλώθηκαν μία και δύο φορές. Επαναποποθετήθηκαν, λες και το δημόσιο χρήμα το έφεραν από την τσέπη τους.

Σήμερα μπορεί να μειώθηκαν -και το λέω αυτό και το αναγνωρίζω- τα θανατηφόρα τροχαία, αλλά είναι πολύ δύσκολη η ζωή των κατοίκων. Δηλαδή θα έχουμε νεκρούς από τους διαμένοντες εκεί, όπως είχαμε στο πρώτο τροχαίο. Μα ξέρετε τι είναι να βγεις από το σπίτι σου, πρωί πρωί, στις 8 η ώρα, να πεις της μάνας σου, «πάω να φτιάξω καφέ απέναντι του Σωτήρη» και να σκοτωθείς έξω από την αυλή σου; Για όνομα του Θεού!

Πώς θα πάει το παιδί μέχρι το φανάρι για να πάρει το λεωφορείο, σας λέω εγώ, από το σπίτι του, όταν στένεψε τόσο πολύ ο δρόμος με τη ζέβρα που φτιάξατε στη μέση και αχρήστευσαν τον δρόμο που δεν υπάρχει χώρος για να περάσει πεζός; Περνάει μηχανάκι; Δεν μπορεί να προσπεράσει αυτοκίνητο διερχόμενο που πάει μακριά.

Νομίζω ότι οι παρεμβάσεις αυτές δεν έλαβαν καθόλου υπ' όψιν τους κατοίκους της περιοχής και τους οικιστικούς ιστούς. Εκεί επειγόντως κάτι πρέπει να γίνει. Η στάση του λεωφορείου στο χωριό το δικό μου καταργήθηκε τελείως, μία στάση που εξυπηρετεί στο ΚΤΕΛ δέκα χωριά κομβικής σημασίας. Δεν δίνει σημασία κανένας. Η περιφέρεια λέει για το Υποδομών -δεν ξέρω εγώ το ΚΤΕΛ αλλού κοιτάει. Μα ξέρετε τι είναι να σε σταματάει το ΚΤΕΛ τέσσερα χιλιόμετρα μακριά και να σου λέει «πήγαινε με τα πόδια»; Από πού να πας με τα πόδια;

Αν δείτε την κοινωνική λειτουργό που έρχεται στο «Βοήθεια στο Σπίτι», προχωράει στη μέση του δρόμου. Είναι τρομερό το φαινόμενο και νιώθεις άσχημα ως άνθρωπος, ως πολιτικός, όπως θέλετε πέστε το, να βλέπεις έναν άνθρωπο, έναν επιστήμονα πενήντα χρόνων μέσα στη μέση του δρόμου να βαδίζει, γιατί δεν έχει πού να πάει. Και σε αυτά δεν δίνει απάντηση κανένας.

Θα μου πείτε, το φέρνεται στη Βουλή; Μα, πού αλλού να πάω; Πας στο ΚΤΕΛ, δεν ξέρει, πας στην περιφέρεια, δεν ξέρει. Πας αλλού, δεν ξέρουν. Δηλαδή πρέπει οι ντόπιοι κάτοικοι να σκοτωθούν; Πώς θα περάσει ένας να πάει στην εκκλησία, σας λέω εγώ, που είναι απέναντι; Διότι τέμνονται τα χωριά αυτά όλα στη μέση.

Σ' αυτά πρέπει να σταθούμε από πάνω, πρέπει να τα λύσουμε. Είναι παρεμβάσεις οι οποίες είναι εντελώς άστοχες, κύριε Υπουργέ, γι' αυτούς που μένουν εκεί. Και αν ένας δρόμος δεν εξυπηρετεί πρωτίστως αυτούς που μένουν, τους κατοίκους που πρέπει να εξυπηρετεί και μετά τους διερχόμενους, με συγχωρείτε, αλλά δεν είναι δρόμος ούτε σε κατεύθυνση αναπτυξιακή ούτε διευκόλυνσης της κυκλοφορίας και της ζωής των ανθρώπων ούτε βελτίωσης της ποιότητας της ζωής.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ευχαριστούμε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο. Κι εσείς, σας παρακαλώ εντός του χρόνου σας.

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

Αν ήταν άστοχες οι παρεμβάσεις, δεν θα είχαν μειωθεί τα θανατηφόρα. Άρα όπως παραδέχεστε και αποδέχεστε, υπήρχε σημαντική βελτίωση που είναι αποτέλεσμα των παρεμβάσεων. Άρα οι παρεμβάσεις πρωτίστως είχαν αυτό το στόχο.

Και ποιες είναι αυτές οι παρεμβάσεις; Διαχωρισμός των κατευθύνσεων κυκλοφορίας με εύκαμπτα πλαστικά κολωνάκια σήμανσης, η οποία βοηθά στην αποτροπή της κίνησης στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας και στη διατήρηση της εγρήγορσης των οδηγών κατά τις νυχτερινές ώρες, διευθέτηση των ανεξέλεγκτων προσβάσεων με απαγόρευση αριστερών στροφών, διαμόρφωση εισόδων εξόδων όπου είναι εφικτό και κλείσιμο αυτών, εφαρμογές κάποιων παρεμβάσεων, έτσι ώστε να αναδιαμορφωθούν κόμβοι.

Σύμφωνα με τις ελληνικές και τις διεθνείς οδηγίες σχεδιασμού δεν προβλέπεται λωρίδα έκτακτης ανάγκης σε οδούς μιας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, με πρόσθετη ενδιάμεση λωρίδα προσπέρασης, διότι σκοπός είναι ο πλήρης καθορισμός των ζωνών προσπέρασης σε κάθε κατεύθυνση χωρίς δυνατότητα κίνησης των οχημάτων στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας. Και συνυπολογιστά να αποφεύγουμε; Μετωπικές συγκρούσεις που ήταν κανόνας στην περιοχή. Παράλληλα έχουν προβλεφθεί κατά μήκος της οδού θέσεις προσωρινής στάθμευσης εκτάκτου ανάγκης.

Επίσης, έγινε κατασκευή αντιολισθητικής στρώσης κυκλοφορίας σε όλο το μήκος της οδού, αποκατάσταση ασφαλοτάπητα σε τμήματα της οδού που έχουν υποστεί φθορές, διαγράμμιση του οδοστρώματος σε όλο το μήκος της οδού, φωτεινή σηματοδότηση σε δεκαοκτώ κόμβους, κατασκευή οδοφωτισμού σε επτά κόμβους, ειδική διαμόρφωση σε εισόδους οικισμών, βελτίωση και συμπλήρωση της κατακόρυφης σήμανσης, τοποθέτηση νέων στηθαίων ασφαλείας, αλλά και κοπές φυτών και κλαδιών της παράπλευρης βλάστησης και καθαρισμός των τάφρων κατά μήκος της οδού. Αυτές είναι οι παρεμβάσεις που έγιναν μέχρι να ολοκληρωθεί ο νέος αυτοκινητόδρομος Πάτρα - Πύργος που θα αντιμετωπίσει ολιστικά το πρόβλημα που αναφέρετε.

Μια υποσημείωση: Σε ό,τι αφορά τις προδιαγραφές των στάσεων και των στεγάστρων αναμονής επιβατών των αστικών και υπεραστικών γραμμών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, αυτές καθορίζονται από το 2001, με αποφάσεις των οικείων τότε νομαρχών, νυν περιφερειάρχων.

Κλείνω με το εξής. Νέος αυτοκινητόδρομος Πάτρα - Πύργος. Πράγματι με τον κ. Ταχιάο πρόσφατα επισκεφθήκαμε το έργο μήκους εβδομήντα πέντε χιλιομέτρων. Εκτιμούμε ότι οι εκτελεσμένες εργασίες θα υπερβούν το 50% τον Ιούνιο του 2024 και θα προσεγγίσουν το 80% στο τέλος του έτους. Η εκτίμηση βε-

βαίως των ιδίων είναι ότι θα φτάσουμε το 83,11% στο τέλος του 2024, δηλαδή το έργο θα ολοκληρωθεί το 2025. Μάλιστα μία εκ των τριών εργολαβιών, που έχει καταληκτική ημερομηνία τον Μάρτιο του 2025, πιθανόν να έχει ολοκληρώσει το τμήμα της - αυτό είναι πιο κοντά στον Πύργο - τέλος του 2024.

Βλέπετε συνεπώς ότι τρέχουμε με πολύ υψηλές ταχύτητες για να ολοκληρώσουμε ένα έργο. Μαζί με τον ιδιωτικό τομέα υλοποιούμε με συνέπεια ένα ακόμα εμβληματικό έργο, με σημαντικό αναπτυξιακό και κοινωνικό πρόσημο, αναγκαίο για την οδική ασφάλεια των διαδρομών στη δυτική Πελοπόννησο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως με ενημέρωσε η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας, η κ. Κωνσταντοπούλου, στα θεωρεία βρίσκονται και παρακολουθούν τη συνεδρίαση μετά από πρόσκληση της Πλεύσης Ελευθερίας, η κ. Αλεξάνδρα Σάντα, κόρη του αιμίη-στου ήρωα της αντίστασης Λάκη Σάντα και μέλος της γραμματείας του Εθνικού Συμβουλίου Διεκδίκησης των Γερμανικών Οφειλών και ο κ. Μάριος Σούσης, Πρόεδρος του Συλλόγου Απογόνων Θυμάτων του Ολοκαυτώματος. Η παρουσία τους συνδέεται με την Ημέρα Μνήμης των Ελλήνων Εβραίων Μαρτύρων και Ηρώων Θυμάτων του Ολοκαυτώματος.

Σας καλωσορίζουμε στη Βουλή.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Συνεχίζουμε με την πρώτη με αριθμό 1928/23-11-2023 ερώτηση του κύκλου των αναφορών και ερωτήσεων του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Η σημασία πλήρους ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου με γνώμονα την ασφάλεια».

Κύριε συνάδελφε, έχετε δύο λεπτά για την πρωτολογία σας.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε, οι καταστροφικές πλημμύρες του Σεπτεμβρίου του 2023 που έπληξαν την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας δεν άφησαν ανεπηρέαστο και τον σιδηρόδρομο. Προκάλεσαν ανυπολόγιστες υλικές καταστροφές και φυσικά θρηνήσαμε και τη ζωή δεκαεπτά συνανθρώπων μας.

Όπως αντιλαμβάνεστε, ο έγκαιρος σχεδιασμός και η υλοποίηση της ανάταξης του σιδηροδρόμου είναι πραγματικά επιτακτικά. Και νομίζω ότι θα έπρεπε ήδη να έχει ξεκινήσει με γενναία βήματα και τάχιστα από την επομένη της τραγωδίας των Τεμπών.

Παρ' όλα αυτά, μια ειδικότερη αναφορά στη χρηματοδότηση από πόρους του Ταμείου Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης ύψους 185 εκατομμυρίων ευρώ που έγινε από την πλευρά σας αφορά μια ένταξη που συνεπάγεται βέβαια λόγω των καταληκτικών και αυστηρών ημερομηνιών, τα deadlines, στις 31-12-2025.

Παράλληλα, με το άρθρο 25 του ν.5049 του 2023 προβλέψατε την υπαγωγή στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αρμοδιοτήτων, προκειμένου για την ταχύτερη διαδικασία εκτέλεσης αποκατάστασης υποδομών σε περιοχές που κηρύσσονται έκτακτης ανάγκης.

Πάω κατ' ευθείαν στην ερώτηση, για να είμαι συνεπής με τον χρόνο, κύριε Πρόεδρε, γιατί η ερώτηση έχει εννέα βραχίονες.

Πρώτο, κύριε Υπουργέ, με ποιον κωδικό του ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας έχει γίνει η ένταξη του έργου της ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου;

Δεύτερο, ποια στοιχεία λάβατε υπ' όψιν προκειμένου για τον καθορισμό του ποσού των 185 εκατομμυρίων ευρώ;

Τρίτο, πώς σχεδιάζεται να γίνει συνολικά η αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου; Ποιες μελέτες δηλαδή θα πρέπει να διενεργηθούν πριν -το τονίζω, πριν- από τις όποιες εργασίες ανάταξης του σιδηροδρόμου; Θα αφορούν το σύνολό του, σε όλη του την έκταση δηλαδή;

Τέταρτο, θα εντάξετε έργα σχετικά με την ανάταξη του σιδηροδρόμου στις fast track διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης του γνωστού πλέον άρθρου 25 του ν.5049 του 2023; Και αν ναι, ποια είναι αυτά;

Πέμπτο, ποιες εμπλεκόμενες υπηρεσίες, φορείς, εταιρείες και

άλλοι θα πρέπει να συνεργαστούν για την ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά και συνοδών, επικουρικών, έργων που συνδέονται με την ασφαλή κατασκευή του; Υφίσταται διάγραμμα ροής επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων προκειμένου για τον αποτελεσματικό και ασφαλή σχεδιασμό και υλοποίηση ανάταξης του σιδηροδρόμου;

Έκτο, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα της τμηματικής αποκατάστασης της σιδηροδρομικής γραμμής ανόδου και καθόδου στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη ως προς τις εμπορευματικές, αλλά και επιβατικές μεταφορές; Πότε αναμένεται να ολοκληρωθεί πλήρως;

Έβδομο, -κρίσιμο είναι αυτό- ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα αποκατάστασης της γραμμής Λάρισας – Βόλος και Παλαιοφάρσαλα – Καλαμπάκα;

Ογδοο, ποιο είναι το συνολικό κόστος πλήρους ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου;

Και εν κατακλείδι, ένατο, ποια πρόσθετα μέτρα σχεδιάζετε να λάβετε για να διασφαλίσετε την ασφάλεια των επιβατών, όταν θα τεθεί επιτέλους σε λειτουργία ο σιδηρόδρομος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

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

Σε αντιδιαστολή με την προηγούμενη ερώτησή σας, το σκεπτικό αυτής της ερώτησης που υποβάλλετε είναι απολύτως εύστοχο και τα ερωτήματα που θέτετε είναι ορθά.

Πράγματι, οι ζημιές σε τμήμα του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου στη Θεσσαλία και τη Στερεά Ελλάδα και σε κάθετους άξονες της χώρας σε υποδομές, επιδομή, σταθμούς, συστήματα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης είναι εκτεταμένες, όπως λέτε στο ερώτημά σας. Είναι ανυπολόγιστες.

Απαιτούνται γενναίες και έγκαιρες παρεμβάσεις. Ήδη, υπήρξε έγκαιρα προσωρινή αποκατάσταση του δικτύου. Απαιτείται, όμως, και εκκρεμεί, όπως σωστά ρωτάτε, η μόνιμη και πιο ανθεκτική, θα προσθέσω, αποκατάσταση. Κρίσιμη η λέξη αυτή. Υποκρίπτεται στο ερώτημά σας και σε κάποια ερωτήματά σας και στο σκεπτικό αυτής.

Θα απαντήσω μέσα στον χρόνο σε κάποιο από τα ερωτήματα και στη δευτερολογία μου θα απαντήσω στα υπόλοιπα.

Πρώτο ερώτημα. Στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 21^{ης} Νοεμβρίου 2023 το συμβούλιο για την έκδοση της εκτελεστικής απόφασης περί της αναθεώρησης του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας έχει περιληφθεί, κατόπιν αιτήματος των ελληνικών αρχών, δράση για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας μετά τις καταστροφικές επιπτώσεις της κακοκαιρίας «Ντάνιελ».

Η επένδυση αυτή περιλαμβάνει την αποκατάσταση των ζημιών στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και τα συνοδευτικά και συνοδά τεχνικά έργα στις περιοχές που επλήγησαν από την κακοκαιρία, με παράλληλη διασφάλιση -κρίσιμες οι λέξεις- λειτουργικότητας, ασφάλειας και ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή. Ο κωδικός ένταξης του έργου είναι ο 16999.

Δεύτερο ερώτημα. Τα στοιχεία τα οποία έλαβε υπ' όψιν του ο ΟΣΕ για τον καθορισμό του αρχικού κόστους ύψους 185 εκατομμυρίων ευρώ -έχω τις αρχικές εκτιμήσεις, ήταν συν περίπου 15 εκατομμύρια οι πόροι που χρειαζόνταν για την προσωρινή αποκατάσταση- δεν περιλάμβανε τα γενικά έξοδα, το εργολαβικό όφελος και τα απρόβλεπτα. Αφορούσε τις πρώτες αναγνωριστικές επιθεωρήσεις, που έγιναν αμέσως μετά το πέρας των βροχοπτώσεων από το προσωπικό του οργανισμού με χρήση drones, αλλά και επιτόπου αυτοψίες από τους μηχανικούς του τμήματος υποδομής και Ηλεκτρολογικών Εγκαταστάσεων και Συστημάτων.

Επίσης, η αρχική εκτίμηση αφορούσε την αποκατάσταση του δικτύου, χωρίς τα έργα ανθεκτικότητας των κάθετων αξόνων, τα οποία προέκυψαν κατά την ολοκλήρωση των υδραυλικών και υδρολογικών μελετών. Το συνολικό κόστος μόνιμης και πιο ανθεκτικής αποκατάστασης του βασικού δικτύου και των καθέτων αξόνων θα είναι πολύ υψηλότερο. Θα απαντήσω στο επόμενο ερώτημα.

Τρίτο ερώτημα. Ήδη, σε διάστημα σαράντα ημερών, τη 10^η Δεκεμβρίου 2023 αποκαταστάθηκε η σιδηροδρομική σύνδεση του

κύριου άξονα για την εμπορευματική λειτουργία και εν συνεχεία, στις 16 Δεκεμβρίου 2023 η επιβατική κίνηση.

Τον πρώτο μήνα λειτουργίας πενήντα εννέα χιλιάδες εννιαίοι επιβάτες μετακινήθηκαν στον σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Περίπου εξήντα χιλιάδες συμπατριώτες μας. Άμεσα, από τον Οκτώβριο του 2023 το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ανέθεσε σε ειδικό σύμβουλο τη σύνταξη προκαταρκτικών μελετών, με στόχο εντός του επόμενου χρονικού διαστήματος, πιθανότατα και μέσα στον Φεβρουάριο, να έχουν ολοκληρωθεί τα τεύχη δημοπράτησης για τους εξής διαγωνισμούς:

Οριστική αποκατάσταση των ζημιών των υποδομών στον κύριο άξονα από σιδηροδρομικό σταθμό Δομοκού μέχρι τον αντίστοιχο σιδηροδρομικό σταθμό Μεζούρλου.

Οριστική αποκατάσταση των ζημιών των υποδομών στον άξονα σιδηροδρομικός σταθμός Παλαιοφάρσαλα με Καλαμπάκα.

Οριστική αποκατάσταση των ζημιών των υποδομών στον άξονα από Λάρισα μέχρι Βόλο, με ανύψωση της γέφυρας του Κραυσίδωνα και νέο interlocking για το τμήμα σηματοδότησης τηλεδιοίκησης στο τμήμα Δομοκός - Κραννώνας - Εμπορικό Ζάχαρης.

Προβλέπεται ως τον Ιούνιο του 2024, με πολύ στενά και αυστηρά χρονοδιαγράμματα, η υπογραφή όλων των συμβάσεων προμηθειών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των μελετών και έργων που απαιτούνται για την αποκατάσταση και την ανθεκτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου. Οι απαντήσεις στα επόμενα ερωτήματα στη δευτερολογία μου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αναφερθήκατε σε μία εύστοχη και μία άστοχη ερώτηση.

Επανερχομαι στην προηγούμενη, την πρώτη. Δεν ήταν άστοχη ερώτηση. Απλά, είναι προφανές ότι η αβελλήτρια που υπήρξε στο Υπουργείο -όχι με δική σας ευθύνη, από τον προκατόχό σας- επισημαίνουμε και αυτός είναι ο ρόλος μας και κοινοβουλευτικά, να προλαμβάνουμε καταστάσεις. Όλοι μας θέλουμε να αποφύγουμε «Τέμπη του αέρα». Αντιλαμβάνεστε τι εννοώ. Διότι αυτή τη στιγμή, δυστυχώς, τα κρατικά αεροδρόμια έχουν ζητήματα ασφαλείας και εξ ου και η επισήμανση της ίδιας της Κομισιόν. Άρα, λοιπόν νομίζω ότι και αυτή είναι μια εύστοχη ερώτηση, άσχετα αν φέρνει σε δύσκολη θέση πολλές φορές κυβερνήτες.

Τώρα έρχομαι στο θέμα της ανάταξης του σιδηροδρόμου. Άκουσα με προσοχή τις απαντήσεις σας, οι οποίες πολλές εξ αυτών «ακουμπάνε» στα προβλήματα και στα ζητήματα που έθεσα, όχι συνολικά βέβαια. Αλλά, θα τα δούμε και στην πορεία.

Αυτό που νομίζω ότι είναι πάρα πολύ κρίσιμο -το αναφέρω και με την ιδιότητα του μηχανικού, είστε και εσείς μηχανικός- είναι το εξής. Γιατί συζητώντας με ανθρώπους που είναι στον χώρο του σιδηροδρόμου όλο αυτό το διάστημα που έχω αναλάβει τον τομέα ευθύνης παρατήρησα ότι υπάρχει ένας «ελέφαντας στο δωμάτιο», κύριε Σταϊκούρα. Ποιος είναι αυτός;

Είναι η ίδια η υπόβαση του συνόλου του δικτύου της χώρας, από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Όπως ξέρετε, ένα τρένο πατάει πάνω σε έναν άξονα. Ποιος είναι αυτός; Είναι οι ίδιες οι ράγες του. Και πού εδράζονται οι ράγες ενός τρένου; Στην υπόβαση.

Οι πληροφορίες, λοιπόν, που έχουμε μέσα από δειγματοληψίες και ειδικά "καρότα", που έχουν ληφθεί, είναι ότι η υπόβαση η οποία στη συντριπτική του πλειονότητα αναφέρεται σε ασβεστόλιθο, -ένα υλικό απαγορευμένο διά ροπάλου στην Ευρωπαϊκή Ένωση- έχει δημιουργήσει τεράστια προβλήματα. Και μάλιστα μετά το καιρικό φαινόμενο «Ντάνιελ», όταν υπάρχει υγρασία σε αυτό το πέτρωμα τότε χάνει ακόμη περισσότερο την ανθεκτικότητά του και το επίπληγμα είναι νομοτέλεια. Επίπληγμα τι σημαίνει; Τεράστια επισφάλεια στην ανάπτυξη μετάλλων ταχύτητα στα τρένα, άρα πολύ, μα πολύ μεγάλη επικινδυνότητα για πιθανόν εκτροχιασμούς.

Άρα όταν μιλάμε για ανάταξη του δικτύου, πρέπει με γνώμονα

από εκεί να εκκινήσουμε για να έχουμε σοβαρή θωράκιση. Είναι ένα κομβικό ζήτημα που θα απασχολήσει από τώρα, θα έλεγα, από την επομένη της τραγωδίας των Τεμπών την πολιτική ηγεσία.

Κλείνω. Πάω στο εξής ζήτημα που νομίζω ότι είναι εξόχως πολιτικό αλλά και τεχνοκρατικό. Ποιο είναι αυτό; Θα τρέχουν -λέτε- εκ παραλλήλου δύο διαδικασίες. Η πρώτη είναι η ανάταξη του σιδηροδρόμου και από την άλλη έχουμε το restructure του ΟΣΕ. Εμείς τι λέμε; Θα έπρεπε ήδη να είχε προηγηθεί η ανάταξη του σιδηροδρόμου ώστε να μην υπάρχει αλληλοεπικάλυψη. Δηλαδή, αυτές οι διαδικασίες έπρεπε να έχουν τρέξει γιατί ελλοχεύει ο κίνδυνος να επιρρίπτει ευθύνες ο ένας στον άλλον. Πρώτα ξεκαθαρίζεις το πλαίσιο δημιουργικής ανάταξης του σιδηροδρόμου και μετά πηγαίνεις σε διαδικασίες restructuring, που βεβαίως και πρέπει να υπάρξουν μετά από όλα αυτά που ζήσαμε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε τον κ. Μαμουλάκη.

Παρακαλώ και εσείς, κύριε Υπουργέ, εντός του χρόνου σας. Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την καταληκτική σας φράση, που σημαίνει ότι συμφωνείτε στο restructuring, που επιδιώκει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Σε κάθε περίπτωση όμως αυτό δεν θα υλοποιηθεί τους επόμενους μήνες. Θα ξεκινήσει να δρομολογείτε τους επόμενους μήνες. Άρα, όπως κατέληξε και εγώ στην απάντηση του τρίτου ερωτήματός σας, μέχρι τον Ιούνιο του 2024 θα έχουν υπογραφεί όλες οι συμβάσεις με βάση το υφιστάμενο πλαίσιο το οποίο έχουμε.

Τέταρτο ερώτημα. Όλα τα έργα συνεπώς άμεσης αποκατάστασης περιλαμβάνονται, όπως πολύ σωστά λέτε, στη νομοθετική ρύθμιση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που αφορούν στα έργα αποκατάστασης ζημιών λόγω καταστροφών από τον «Ντάνιελ» με διαδικασίες fast track. Είναι το άρθρο 25 του ν.5049/2023.

Πέμπτο ερώτημα: Δεδομένης της σπουδαιότητας των έργων ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου οι Διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών θα συνεργαστούν με τους εποπτευόμενους φορείς -αποδεικνύεται αυτό που σας είπα πριν- ΟΣΕ, «ΕΡΓΟΣΕ», «ΓΑΙΟΣΕ» -άρα, δεν αλλάζει κάτι- για τον συντονισμό, την επίβλεψη και την υλοποίηση των έργων.

Προσθέτω ότι τις επόμενες ημέρες θα υποβάλει η ελληνική πολιτεία στο CEF2 αίτηση χρηματοδότησης πέντε σιδηροδρομικών έργων, δύο εκ των οποίων είναι πάνω στον υφιστάμενο σιδηροδρομικό άξονα για να κάνουμε αναβάθμιση αυτού και να αντιμετωπίσουμε σε κάποια τμήματα προβλήματα όπως αυτά που αναδείξατε προηγουμένως.

Έκτο ερώτημα. Το συνολικό εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των έργων αποκατάστασης του κεντρικού άξονα είναι είκοσι ένας μήνες από την ημερομηνία εγκατάστασης του αναδόχου στο πεδίο. Η γραμμή ανόδου που θα αποκατασταθεί πρώτη, αφού η γραμμή καθόδου χρησιμοποιείται ήδη μετά την προσωρινή αποκατάσταση, έχει χρονοδιάγραμμα έντεκα μηνών, ενώ η γραμμή καθόδου δέκα μηνών. Η εκτιμώμενη τελική ημερομηνία πλήρους αποκατάστασης με σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση είναι η 31^η Δεκεμβρίου 2025.

Έβδομο ερώτημα. Για τους κάθετους άξονες ομοίως η εκτιμώμενη τελική ημερομηνία πλήρους αποκατάστασης είναι η 31^η Δεκεμβρίου 2025.

Όγδοο ερώτημα. Το τελικό εκτιμώμενο κόστος πλήρους αποκατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου προβλέπεται να ξεπεράσει τα 450 εκατομμύρια ευρώ. Όπως και στην περίπτωση της αποκατάστασης ζημιών στις οδικές υποδομές -αυτή παρουσιάστηκε από την πολιτική ηγεσία στον Πρωθυπουργό- θα επανέλθουμε με ενημέρωση μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας προκαταρκτικής αξιολόγησης.

Και κλείνω με το ένατο ερώτημα. Ήδη τα βασικά τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου που ανήκουν και στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρομικούς διαδρόμους, καλύπτονται από συστήματα ση-

ματοδότησης τηλεδιοίκησης με χρήση ETCS. Υπενθυμίζεται ότι από 20 Οκτωβρίου 2023 με την παράδοση του τελευταίου τμήματος του σύγχρονου ηλεκτρονικού τύπου συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης από Οινώη ως Τιθορέα καθώς επίσης και του αναβαθμισμένου κέντρου ελέγχου κυκλοφορίας του τμήματος ΣΚΑ - Τιθορέα ολοκληρώθηκε η σύμβαση 717 με εξαίρεση το τμήμα που καταστράφηκε από τις πρόσφατες φυσικές καταστροφές.

Επίσης, στις 19 Δεκεμβρίου 2023, με την ολοκλήρωση από την «ΕΡΓΟΣΕ» της σύμβασης 10005 που αφορά στην εγκατάσταση εξοπλισμού ETCS επί γραμμής στα τμήματα ΣΚΑ - Τιθορέα, Δομοκός - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας και Οινώη - Χαλκίδα, εκπληρώθηκε εντός χρονοδιαγράμματος ο στόχος που είχε τεθεί.

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνεχίζουμε να εργαζόμαστε εντατικά, μεθοδικά και με σχέδιο για την ανάταξη, την αναβάθμιση και την ενίσχυση του επιπέδου ασφαλείας του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», είκοσι τρεις μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 129^ο Δημοτικό Σχολείο Αθήνας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο κ. Βλάχος ζητεί άδεια για απουσία του στο εξωτερικό από 14 Φεβρουαρίου έως 18 Φεβρουαρίου.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Συνεχίζουμε με τη δεύτερη με αριθμό 593/18-1-2024 επίκαιρη ερώτηση δευτέρου κύκλου του Βουλευτή Α' Ανατολικής Αττικής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Εμμανουήλ Χριστοδουλάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Σημαντική χρονική μετάθεση της επέκτασης του προαστιακού προς Ραφήνα και Λαύριο».

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε δύο λεπτά για την πρωτολογία σας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ (ΜΑΝΩΛΗΣ) ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, πολύ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, έχω την τιμή να εκπροσωπώ μία περιφέρεια, την Ανατολική Αττική, η οποία έχει μια ιδιαιτερότητα. Έχει στην έκτασή της το κεντρικό αεροδρόμιο της χώρας και δύο από τα μεγαλύτερα λιμάνια της στο Λαύριο και στη Ραφήνα. Έχει τη μεγαλύτερη ποσοστιαία πληθυσμιακή αύξηση, όπως αποτυπώθηκε στην τελευταία απογραφή του 2021, κατά 3% και μια συντριπτική, επίσης, αύξηση επισκεψιμότητας ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω της διευρυμένης τουριστικής περιόδου στα παράλια της ανατολικής Αττικής.

Έχει όμως και ένα μειονέκτημα. Ο χάρτης της συγκοινωνιακής της δικτύωσης θα δείχνει σε πολλούς ότι είναι σαν η ανατολική Αττική να τελειώνει στο αεροδρόμιο. Και αυτό, λοιπόν, δημιουργεί τεράστια ζητήματα όσον αφορά την καθημερινότητα των κατοίκων σε θέματα που αφορούν την πρόσβασή τους στην εργασία τους, στις σπουδές τους, στην καθημερινή και κοινωνική τους δραστηριότητα.

Εμβληματικό έργο που αφορά την ανατολική Αττική και μπορεί και πρέπει να δώσει λύση σε αυτή τη συγκοινωνιακή αποξένωση είναι η επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου από το αεροδρόμιο προς το Λαύριο και προς τη Ραφήνα. Έργο που κοστολογείται με 391 εκατομμύρια το ένα και 310 εκατομμύρια το δεύτερο αντίστοιχα.

Θυμίζω ότι ο πρώην Υπουργός Υποδομών κ. Καραμανλής τον Νοέμβριο του 2022 έλεγε για τα έργα αυτά ότι έχουν και τα δύο δημοπρατηθεί, ότι θα συμβασιопоιούνταν το 2023, οι εργασίες

θα ξεκινούσαν το 2024 με ορίζοντα ολοκλήρωσης και των δύο το 2028. Όμως φαίνεται πως η πραγματικότητα είναι διαφορετική.

Γιατί; Γιατί στο στρατηγικό σχέδιο του ΟΣΕ που παρουσιάστηκε στο Υπουργικό Συμβούλιο στις 9 Ιανουαρίου φαίνεται πως να μεν το έργο της επέκτασης προς το Λαύριο συμπεριλαμβάνεται στο βραχυπρόθεσμο σχέδιο πενταετίας και άρα φαίνεται ότι είναι εντός χρονοδιαγραμμάτων, ωστόσο δεν ισχύει το ίδιο για τη Ραφήνα, που μετατίθεται το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης, κατά τις πληροφορίες που υπάρχουν, για το 2034.

Ερώτηση λοιπόν: Οφείλει η Κυβέρνηση να απαντήσει καθαρά, πρώτον, σε επίπεδο χρονοδιαγράμματος, πότε θα ολοκληρωθούν τα έργα που αφορούν τις επεκτάσεις του προαστιακού προς το Λαύριο και προς τη Ραφήνα. Και σε επίπεδο χρηματοδότησης, τι ποσό έχει δεσμευτεί και έχει προϋπολογιστεί ή τουλάχιστον προβλέπεται να δεσμευτεί, από ποιους όρους και γιατί δεν υπάρχει η αντίστοιχη δέσμευση του ποσού αυτού για το έργο επέκτασης για τη Ραφήνα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για τρία λεπτά για την πρωτολογία του.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Βουλευτά, η ερώτησή σας έχει διατυπωθεί ολίγον ετεροχρονισμένα στο τέλος και μάλιστα και με κάποιες αντιφάσεις. Ρωτάτε πότε θα ολοκληρωθούν τα έργα και στη συνέχεια ρωτάτε από πού και πώς θα διασφαλιστούν οι πιστώσεις, ποσά τα οποία εσείς ήδη αναφέρατε. Νομίζω ότι θα έπρεπε να υπάρχει η αντίστροφη σειρά στα ερωτήματα. Διότι το μεγάλο ζήτημα δεν είναι πότε θα ολοκληρωθούν τα έργα. Όπως ξέρετε, η ωρίμανση ενός έργου δεν είναι μια απλή υπόθεση, είναι μια υπόθεση η οποία θέλει πολύ χρόνο, πολλών δε μάλλον όταν η διαδικασία η οποία έχει επιλεγεί, για να προχωρήσει αυτό, είναι η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου. Τι σημαίνει ανταγωνιστικός διάλογος; Σημαίνει ότι οι εταιρείες οι οποίες μετέχουν σε ένα σχήμα δημοπράτησης, το οποίο στο τέλος θα καταλήξει σε μία σύμβαση μελέτης κατασκευής, έρχονται, προτείνουν εναλλακτικές της μελέτης που αρχικά έχει τύχει προσέγγισης και στη συνέχεια αυτό καταλήγει σε ένα αποτέλεσμα επί του οποίου δίνονται προφορές.

Αυτή τη στιγμή όντως έχουμε δημοπρατημένα τα δύο έργα. Βρίσκονται στη δεύτερη φάση, δηλαδή στην επεξεργασία αυτών των μελετών. Ο χρόνος ωρίμανσης θέλοντας και μη -διότι πρέπει να μεσολαβήσουν πολλά ενδιάμεσα στάδια- δεν είναι μικρός, είναι μεγάλος, είναι προφανώς μεγαλύτερος από αυτόν τον οποίον υπολόγιζε η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών. Πλην όμως αυτή είναι τύχη προσέγγισης και στη συνέχεια αυτό καταλήγει σε ένα αποτέλεσμα επί του οποίου δίνονται προφορές.

Βεβαίως, εδώ υπάρχει ένα θέμα. Ποιο είναι το θέμα; Το ζήτημα είναι ότι τα έργα αυτά εκ των πραγμάτων αφορούν το σύνολο του κοινωνικοπολιτικού χώρου της ανατολικής Αττικής, για να μην πω της Αττικής. Κατά συνέπεια, είναι έργα τα οποία δεν μπορούν να μείνουν ασύνδετα από άλλους σχεδιασμούς, όπως την επέκταση της Αττικής Οδού προς το Λαύριο και την επέκταση της Αττικής Οδού προς τη Ραφήνα, τα οποία επίσης είναι έργα που εκκρεμούν. Η πληροφόρηση την οποία έχουμε από τίτλους είναι ότι κάποια από αυτά αντιμετωπίζονται από τις πρότυπες προτάσεις που έχουν κατατεθεί στο Υπουργείο και σε κάθε περίπτωση πρέπει να συνδυαστούν και με αυτές.

Άρα η άσκηση δεν είναι απλή, είναι μια άσκηση η οποία είναι μάλλον δύσκολη. Και σε κάθε περίπτωση, αυτό το οποίο έχει σημασία για να εξασφαλίσουμε τις χρηματοδοτήσεις είναι να έχουμε ωριμότητα των έργων. Για να έχουμε ωριμότητα των έργων, δεν αρκεί να προχωρήσει μόνο αυτή η διαδικασία των μελετών, αλλά να μπορέσουμε να κάνουμε και έναν πολύ πειστικό φάκελο, για να οδηγηθούμε σε χρηματοδότηση, γιατί πρέπει να σας πω ότι αυτά τα έργα δεν έτυχαν χρηματοδότησης στην τελευταία υποβολή πρότασης στο CEF, την οποία βρήκαμε, όταν αναλάβαμε την πολιτική ηγεσία υπό τον Χρήστο Σταϊκούρα του Υπουργείου Υποδομών.

Θέλω, λοιπόν, να σας διαβεβαιώσω ότι αποτελούν προτεραιότητα της Κυβέρνησης αυτά τα έργα. Στη δευτερολογία μου θα σας μιλήσω λίγο για το οικονομικό μέρος αυτής της υπόθεσης,

το οποίο προφανώς με βάση τους αριθμούς τους οποίους αναφέρατε δεν είναι κάτι αμελητέο, δεν είναι κάτι που κανείς μπορεί να αγνοήσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ελάτε, κύριε συνάδελφε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ (ΜΑΝΩΛΗΣ) ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ: Η αλήθεια είναι ότι μπερδεύτηκα λίγο, αλλά θα προσπαθήσω να ξεμπερδεύω. Θα ξεκινήσω από μια διατύπωσή σας και ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ, για την απάντηση.

Είπατε ότι δεν έτυχαν ένταξης στο πρόγραμμα του CEF τα δύο έργα που αφορούν την επέκταση για τη Ραφήνα και το Λαύριο. Θεωρώ, κατ' αρχάς, ότι οι χρηματοδοτήσεις αυτές δεν τυχαίνουν, διεκδικούνται από την Κυβέρνηση και επιτυγχάνονται. Και το λέω αυτό απευθυνόμενος στην Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και όχι στην υφιστάμενη ηγεσία του Υπουργείου, ειδικά όταν η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας στο τέλος του 2022 δήλωνε από το Βήμα της Βουλής, όχι στα πηγαδάκια, ότι υπάρχει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα που αφορά συμβασιοποίηση το '23, έναρξη εργασιών το '24, ολοκλήρωση έργων το 2028.

Λυπάμαι, κύριε Υπουργέ, αλλά από την απάντησή και από τον σχολιασμό σας για το ότι ίσως να μην αξιολογήθηκαν σωστά τα επιμέρους στάδια του σχεδιασμού των δύο αυτών διαδικασιών καταλαβαίνω ότι μάλλον η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου ή συνειδητά έλεγε ψέματα από το Βήμα της Βουλής ή υπολόγιζε κάτι λάθος. Και τα δύο τουλάχιστον δηλώνουν ανεπάρκεια.

Όμως, εγώ θα ξαναβάλω ένα θέμα στο οποίο θα ζητήσω εκ νέου απάντηση, κύριε Υπουργέ, στη δευτερολογία σας, που είναι το εξής. Γιατί σας άκουσα πάρα πολύ προσεκτικά. Προφανώς, είναι σύνθετα έργα, έχουν πολυπλοκότητα. Προφανώς, το αντιλαμβανόμαστε όλοι, αλλά τουλάχιστον όταν απευθυνόμαστε στους πολίτες της ανατολικής Αττικής, που αισθάνονται δυστυχώς πολίτες δεύτερης κατηγορίας, οφείλουμε για αρχή να είμαστε ειλικρινείς απέναντί τους και κυρίως η Κυβέρνηση. Υπάρχει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για το πότε προβλέπεται να υπάρξει συμβασιοποίηση των έργων έναρξης εργασιών και να ολοκληρωθούν τα έργα αυτά; Αν δεν υπάρχει, τουλάχιστον να το γνωρίζουμε. Και λέω να το γνωρίζουμε με την έννοια ότι, επειδή έχω ακούσει πάρα πολλές υποσχέσεις, είναι καλό τουλάχιστον να μπει ένα τέλος σε αυτό και να ξαναβάλουμε τα βήματα στις ράγες από την αρχή.

Είδαμε την επίσκεψη του Υπουργού τη Δευτέρα στα Μέγαρα, όπου υπήρξε μια αυτοψία -αντιλαμβανόμαι- στο έργο το οποίο βρίσκεται εν εξελίξει στο εργοτάξιο που αφορά τη διασύνδεση των Μεγάρων με τα Λιόσια, τον προαστιακό της δυτικής Αττικής. Το λέω προσθετικά και γόνιμα και αντιλαμβανόμαι ότι εκεί έχουν διασφαλιστεί πόροι από το Ταμείο Ανάκαμψης, αν δεν κάνω λάθος. Και το λέω αυτό, γιατί θεωρώ ότι είναι πολιτική απόφαση το να μην υπάρξει η δέσμευση των αντίστοιχων πόρων για κρίσιμα έργα υποδομών από Ταμείο Ανάκαμψης, που έχει ακριβώς αυτόν τον χαρακτήρα και αυτό το χαρακτηριστικό. Άρα αντιλαμβανόμαι και ένα σκέλος πολιτικής κατεύθυνσης στη λειτουργία αυτή.

Κλείνω με το εξής και θα ξαναπώ. Επειδή, λοιπόν, οι πολίτες της ανατολικής Αττικής έχουν χορτάσει από υποσχέσεις, έχουν χορτάσει από μεγάλα λόγια, θεωρώ ότι ήρθε τουλάχιστον η ώρα η Κυβέρνηση να πει την αλήθεια. Θα έχουν προαστιακό μέχρι το '28, όπως δεσμεύτηκε η Κυβέρνηση διά του προηγούμενου αρμόδιου Υπουργού, ή όχι; Και αν όχι, πότε θα έχουν προαστιακό; Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Στη δευτερολογία σας θέσατε πολλά ερωτήματα. Ο χρόνος δεν θα φτάσει, αλλά, εν πάση περιπτώσει, νομίζω ότι πρέπει να γίνει σαφές το εξής. Τα δύο έργα συνεχίζουν να αποτελούν προτεραιότητα της Κυβέρνησης και συνδέονται σε κάθε περίπτωση με την πλήρη ανάπτυξη του κοινωνικοπολιτικού χώρου στην ανατολική Αττική. Δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία ότι αυτό αποτελεί προτεραιότητα και αποτελεί έναν στρατηγικό σχεδιασμό για την Αττική από τον οποίο κανένας δεν μπορεί να αποστεί.

Υπάρχει πάντα ένα ζήτημα: Γιατί δεν χρηματοδοτήθηκαν αυτά

τα έργα από το CEF; Τα έργα αυτά υποβλήθηκαν πέρσι, στις αρχές της χρονιάς. Θυμάστε ότι μεσολάβησε ένα γεγονός πάρα πολύ δυσάρεστο, το δυστύχημα των Τεμπών, ένα τραγικό γεγονός, το οποίο φυσικά δεν μπορεί κανείς να το κρύψει σε αυτή την Αίθουσα. Στοιχίσε στην αξιοπιστία του ελληνικού σιδηροδρόμου και προφανώς είναι κάτι το οποίο προσμετρήθηκε στα έργα τα οποία επελέγησαν προς χρηματοδότηση από το CEF. Τελικά, αυτό που πραγματικά προτάχθηκε από το CEF ήταν το τμήμα Τοξότες - Καρβάλη, από έναν άλλον διαγωνισμό ο οποίος έτρεχε και αφορά την Μακεδονία. Και στο CEF 2 τώρα θα δείτε ότι στην κομμάτια η οποία αντιστοιχεί στην Ελλάδα υποβάλλονται έργα τα οποία πραγματικά θα τύχουν χρηματοδότησης. Διότι, όπως είπατε, είναι η ελληνική Κυβέρνηση που διεκδικεί και σας διαβεβαιώ ότι η ελληνική Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη ξέρει να διεκδικεί και ο Χρήστος Σταϊκούρας, ο οποίος εκπροσωπεί στο Συμβούλιο Υπουργών την ελληνική Κυβέρνηση, ξέρει πώς να θέσει το ζήτημα, ώστε να τύχει μιας θετικής αντιμετώπισης.

Τώρα, θέλετε χρονοδιάγραμμα. Νομίζω ότι χρονοδιάγραμμα είδατε πολύ ρεαλιστικό στις ανακοινώσεις που έκανε ο Υπουργός πριν από λίγες μέρες, ανακοινώσεις οι οποίες έγιναν στο Υπουργικό Συμβούλιο, αποτελούν πλέον επικαιροποιημένη δέσμευση της Κυβέρνησης -είναι ξεκάθαρο αυτό- και λαμβάνουν υπ' όψιν τους τις εξής δύο πραγματικότητες:

Πρώτον, τα Τέμπη. Τα Τέμπη έφεραν στην επιφάνεια τις αδυναμίες των συστημάτων τα οποία λειτουργούν στην Ελλάδα και των δικτύων, τις οποίες, επειδή ακριβώς υπήρχε μια πολιτική να επεκτείνουμε τα δίκτυα, τις είχαμε αφήσει πίσω. Αυτό ήταν μια πρώτη διαπίστωση που κάναμε με τον Χρήστο Σταϊκούρα, όταν βρεθήκαμε στο Υπουργείο Υποδομών και αυτό οδηγούσε σε μια αναθεώρηση προγραμματισμού.

Το δεύτερο που μας έτυχε -και το έχω πει πολλές φορές σε αυτή την Αίθουσα και το ξαναλέω- είναι η Θεσσαλία. Ήσασταν στην Αίθουσα και παρακολουθήσατε την απάντηση του Υπουργού προηγουμένως σε ερωτώντα Βουλευτή. Όταν βλέπετε ότι οι αριθμοί οι οποίοι αφορούν τις Θεσσαλίες είναι της τάξεως περίπου του μισού δισεκατομμυρίου για τα σιδηροδρομικά μόνο, καταλαβαίνετε ότι αυτά είναι χρήματα τα οποία από κάπου θα λείψουν. Δεν είναι ατελείωτοι οι πόροι ούτε οι πόροι για τις υποδομές πλέον χρηματοδοτούνται από το ΕΣΠΑ με τον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτούνταν στο παρελθόν. Δεν υπάρχει πλέον αυτή η στόχευση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία έχει κι άλλες προτεραιότητες στις χρηματοδοτήσεις.

Κατά συνέπεια νομίζω ότι κάποια στιγμή πρέπει να συμφωνήσουμε -και αυτό είναι ο δικός μας στόχος- ότι τα έργα είναι ένα αντικείμενο στο οποίο όλα τα κόμματα πρέπει να συμφωνήσουν.

Πρέπει να συμφωνήσουν σε έναν στρατηγικό σχεδιασμό ο οποίος θα έχει ολιστικά χαρακτηριστικά, σε έναν στρατηγικό σχεδιασμό ο οποίος πραγματικά θα κατατάξει τα έργα κατά προτεραιότητας. Το να κάνεις έργα, το να αποδώσεις κάτι καλύτερο στον κόσμο, κάτι καλύτερο για την καθημερινότητά του, κάτι καλύτερο για τη ζωή του δεν είναι ένα άθροισμα επιμέρους έργων, αλλά είναι το αποτέλεσμα ενός σχεδιασμού, τον οποίο σας διαβεβαιώ ότι η σημερινή πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών προχωρά με πολύ γρήγορους ρυθμούς.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Θα συζητηθεί τώρα η πρώτη με αριθμό 605/22-1-2024 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου της Βουλευτού Χαλκιδικής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Κυριακής Μάλαμα προς την Υπουργό Πολιτισμού, με θέμα: «Τι θέση έχει το Υπουργείο Πολιτισμού για τον γεωγραφικό αποκλεισμό στον οπτικοακουστικό κλάδο».

Κυρία Μάλαμα, έχετε δύο λεπτά.

ΚΥΡΙΑΚΗ ΜΑΛΑΜΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το θέμα του γεωγραφικού αποκλεισμού στα πνευματικά έργα, στη μουσική, στον κινηματογράφο, στο ηλεκτρονικό βιβλίο, δεν είναι ένα δευτερεύον θέμα, δεν είναι ένα τεχνικό ζήτημα. Είναι ένα κρίσιμο θέμα για τον πολιτισμό και κατά τη γνώμη μας χρειάζεται ειδική μέριμνα, ανεξάρτητα από τους γενικούς ευρωπαϊκούς στόχους για την ανάπτυξη της ενιαίας ψηφιακής αγοράς. Πέρα από αυτό, ο γεωγραφικός αποκλεισμός

στα πνευματικά έργα σημαίνει ότι δεν μπορεί να παρακάμψει μία πολυεθνική πλατφόρμα που λειτουργεί εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τους περιορισμούς χρήσης των έργων αυτών, και να τα διαθέτει χωρίς να καταβάλλονται τα πνευματικά δικαιώματα στον δημιουργό.

Η διατήρηση του καθεστώτος των γεωγραφικών περιορισμών στα πνευματικά έργα διασφαλίζει την πολιτιστική δημιουργία η οποία πραγματικά αντιμετωπίζει έτσι κι αλλιώς μεγάλες προκλήσεις από τις νέες τάσεις της ψηφιακής αγοράς, από την πειρατεία, από την πίεση του διαδικτύου για συσσώρευση και για συμπίεση της αγοράς στα οπτικοακουστικά αλλά και στο ηλεκτρονικό βιβλίο.

Το 2018 όταν θεσπίστηκε ο κανονισμός 302 για την ενιαία ψηφιακή αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης μεγάλες χώρες όπως η Γερμανία και η Γαλλία πίεσαν και πέτυχαν τη διαφοροποίηση ως προς τα πνευματικά δικαιώματα και διατηρήθηκε έτσι το καθεστώς του γεωγραφικού αποκλεισμού. Και πολύ σωστά έπραξαν. Όμως το προηγούμενο διάστημα η συζήτηση άνοιξε εκ νέου στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε σχέση με την αξιολόγηση της εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού και είναι γνωστό ότι μεγάλα λόμπι πιέζουν για την αλλαγή αυτού του καθεστώτος. Γνωρίζουμε γιατί: το υπέρμετρο κέρδος. Εμείς, λοιπόν, θα θέλαμε να ακούσουμε την οπτική της Κυβέρνησης από το Υπουργείο Πολιτισμού επί του θέματος.

Εκ προοιμίου σας λέμε ότι μας παρακολουθεί πραγματικά όλη η εγχώρια οπτικοακουστική βιομηχανία αυτή τη στιγμή. Σας ρωτάμε εάν η Ελλάδα θα συνεργαστεί ενεργά με τις χώρες της Ευρώπης που θέλουν να προστατεύσουν τον σύγχρονο πολιτισμό ή αν υπάρχει περίπτωση να τοποθετηθούν υπέρ των συμφερόντων των μεγάλων του διαδικτύου, οι οποίοι έτσι και αλλιώς δεν πληρώνουν τίποτα στη χώρα μας. Δεν αφήνουν τίποτα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Ελάτε, κύριε Υπουργέ. Έχετε τρία λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Πολιτισμού): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω λέγοντας ότι χαίρομαι που μας παρακολουθεί όλος ο οπτικοακουστικός τομέας της χώρας και υποθέτω κάποιος από όλους αυτούς θα βρέθηκε να σας πει πως η επίκαιρη ερώτηση που καταθέσατε στις 10 Ιανουαρίου 2024 δεν είναι επίκαιρη, είναι ανεπίκαιρη στην πραγματικότητα. Και υποθέτω ότι γνωρίζετε πως το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έλαβε απόφαση στις 13 Δεκεμβρίου του 2023.

Διαβάζω από την ερώτηση που εσείς ως ΣΥΡΙΖΑ καταθέσατε ότι αυτό το διάστημα συζητείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο η αξιολόγηση του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την άρση του γεωγραφικού αποκλεισμού στον οπτικοακουστικό τομέα. Η ελληνική κινηματογραφική παραγωγή, εφόσον προχωρήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση σε μια τέτοια κατεύθυνση, θα πληγεί έντονα. Άρα, να σας ενημερώσω και από το Βήμα της Βουλής πως σύμφωνα με την έκθεση που ψηφίστηκε στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις 13 Δεκεμβρίου 2023, που αφορά στην επαναξιολόγηση του κανονισμού, αποφασίστηκε η μη άρση του γεωγραφικού αποκλεισμού ειδικά για τον οπτικοακουστικό τομέα. Εδώ θέλω να υπογραμμίσω πως εκπλήσσομαι από την προχειρότητα -να το πω;- έλλειψη ενημέρωσης, επιφανειακό ενδιαφέρον; Εάν δεν το γνωρίζατε εσείς αυτό, μου κάνει πολύ μεγάλη εντύπωση πως σας ενημέρωσε κάποιος από τους συνεργάτες σας, κάποιος από την ομάδα εργασίας πολιτισμού του ΣΥΡΙΖΑ ή κάποιος από τον οπτικοακουστικό τομέα που προφανώς σας έθεσε αυτό το πολύ σημαντικό ζήτημα.

Πάμε όμως τώρα στο να πούμε ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, επεσήμανε ότι απαιτείται αξιολόγηση στον οπτικοακουστικό τομέα καθώς η εφαρμογή των κανόνων θα είχε αποτέλεσμα την απώλεια σημαντικών εσόδων, θα απειλήσει τις επενδύσεις σε νέο περιεχόμενο, θα μειώσει την πολιτιστική πολυμορφία του περιεχομένου και τους διάλους διανομής. Το Υπουργείο Πολιτισμού προφανώς διαχρονικά συμμετέχει και εκπροσωπείται και από τη μόνιμη ελληνική αντιπροσωπεία στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε όλες τις συζητήσεις που λαμβάνονται στα θεσμικά όργανα για

τόσο σημαντικά θέματα. Σε συνεργασία, λοιπόν και με τη μόνιμη ελληνική αντιπροσωπεία αλλά και με τους Έλληνες Ευρωβουλευτές μας τους παρέχεται σταθερά και διαχρονικά ενημέρωση για τις θέσεις του Υπουργείου Πολιτισμού. Και θα σας πω πως το Υπουργείο Πολιτισμού συμφωνεί με την άποψη που υιοθέτησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να διατηρηθεί ο γεωγραφικός αποκλεισμός για τον οπτικοακουστικό τομέα, καθώς σε περίπτωση άρσης αυτού ο κλάδος σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, όχι μόνο σε πανελλαδικό επίπεδο, θα πληγεί και θα συρρικνωθεί, ενώ ταυτόχρονα θα περιοριστεί η ποικιλομορφία του περιεχομένου και η δυνατότητα πλουραλισμού στην έκφραση προς όφελος των λίγων μεγάλων εταιρειών που θα προωθούν ένα ομογενοποιημένο περιεχόμενο σε μία ενιαία αγορά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Παρακαλώ ελάτε, κυρία Μάλαμα.

ΚΥΡΙΑΚΗ ΜΑΛΑΜΑ: Κύριε Υπουργέ, στις αρχές Δεκεμβρίου εμείς μαζί με τον Ευρωβουλευτή μας, Κώστα Αρβανίτη, ασχοληθήκαμε μαζί με τους φορείς και τους θεσμικούς και όλους για το συγκεκριμένο θέμα λίγο πριν συζητηθεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο η συγκεκριμένη ρύθμιση. Μάλλον εσείς δεν είστε καλά ενημερωμένοι, κύριε Υπουργέ, διότι θα έπρεπε να ξέρετε ότι η απόφαση ήταν προσωρινή. Γι' αυτό επανήλθαμε και όχι γιατί δεν γνωρίζουμε τις εξελίξεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Γι' αυτό επανήλθαμε και γι' αυτό επανέρχονται και όλες οι υπόλοιπες χώρες, Γερμανία και Αγγλία, για να προλάβουμε τα χειρότερα, γιατί θα επανέλθει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο η συγκεκριμένη συζήτηση. Γιατί, γιατί έτσι προστατεύεται -και χαίρομαι που το λέτε κι εσείς- όχι μόνο η οπτικοακουστική βιομηχανία, οι θέσεις εργασίας, αλλά διασφαλίζεται και η χρήση των γλωσσών, των γλωσσών στην τέχνη, διασφαλίζεται η προβολή της κουλτούρας μας μέσα σε ένα πραγματικά παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον που πιέζει συνεχώς την ομογενοποίηση.

Κι εμείς έχουμε μια σπάνια γλώσσα. Οι συγκεκριμένες χώρες χρηματοδοτούν τον σύγχρονο πολιτισμό μας πολύ περισσότερο και με πολύ πιο αυστηρά κριτήρια. Αλλά αυτό είναι ένα άλλο ζήτημα που θα το συζητήσουμε σε μία άλλη ερώτηση. Άρα, λοιπόν, το θέμα είναι εάν η Κυβέρνηση έχει όντως επεξεργαστεί αυτό που έρχεται. Γιατί θα έρθει, κύριε Υπουργέ. Δεν ήταν τελεσίδικη απόφαση. Ήταν προσωρινή. Τα συγκεκριμένα πράγματα σε ευρωπαϊκό επίπεδο σε σχέση με τον γεωγραφικό αποκλεισμό: αυτή τη δέσμευση θέλουμε από εσάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ελάτε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Πολιτισμού): Αυτό που εννοείτε, κυρία συνάδελφε, είναι πως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι αυτή η οποία θα αποφασίσει στο τέλος γιατί η απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου δεν έχει δεσμευτικό χαρακτήρα. Άρα, είναι θέμα το οποίο θα συζητηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή λογικά όταν συγκροτηθεί η νέα Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αυτό που θέλω να πω είναι ότι ο γεωγραφικός αποκλεισμός ή αλλιώς geo blocking, στην ψηφιακή ενιαία αγορά αφορά πρακτικές τις οποίες χρησιμοποιούν πωλητές στο διαδίκτυο για τον περιορισμό των διασυνοριακών διαδικτυακών πωλήσεων με βάση την ιθαγένεια, τον τόπο διαμονής ή τον τόπο εγκατάστασης. Πρακτικές γεωγραφικού αποκλεισμού αυτού του είδους περιλαμβάνουν την άρνηση πρόσβασης σε διαδικτυακούς τόπους από άλλα κράτη μέλη και περιπτώσεις κατά τις οποίες παρέχεται μεν πρόσβαση στον δικτυακό τόπο αλλά επιτρέπεται στον πελάτη από το εξωτερικό να ολοκληρώσει την αγορά ή τους ζητείται να πληρώσει με χρεωστική ή πιστωτική κάρτα από συγκεκριμένη χώρα.

Για την απαγόρευση αυτών των διακρίσεων θεσπίστηκε ο κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης 302 του 2018 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εφαρμογή του οποίου έχει εκδοθεί κοινή υπουργική απόφαση. Ο κανονισμός θεσπίζει άμεσα εφαρμοστέες διατάξεις με σκοπό την αποφυγή τέτοιων πρακτικών σε συγκεκριμένες καταστάσεις, όταν δεν υφίσταται αντικειμενική αιτιολόγηση της διαφορετικής μεταχείρισης βάσει της ιθαγένειας του τόπου διαμονής ή του τόπου εγκατάστασης.

Η πιθανότητα, όπως είπα, του γεωγραφικού αποκλεισμού στον οπτικοακουστικό τομέα προκάλεσε πράγματι την έντονη αντί-

δραση των συνδικαλιστικών οργάνων των παραγωγών οπτικοακουστικών έργων, καθώς και του ευρύτερου οπτικοακουστικού κινηματογραφικού κλάδου τόσο στην Ελλάδα όσο και σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Εν όψει της συνόδου της 13ης Δεκεμβρίου του 2023 απεστάλη στους Ευρωβουλευτές ψήφισμα υπογεγραμμένο από επτακόσιες τέσσερις ευρωπαϊκές εταιρείες και οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στον οπτικοακουστικό και κινηματογραφικό τομέα υπέρ της διατήρησης του γεωγραφικού αποκλεισμού. Ενδεικτικά αναφέρουμε την ευρωπαϊκή ακαδημία κινηματογράφου, το Διεθνές Φεστιβάλ Κινηματογράφου Βερολίνου, το Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης. Όμως και το Ελληνικό Κέντρο Κινηματογράφου ως μέλος του European Film Agency Directors, το EFAD, στο οποίο συμμετέχουν τα ευρωπαϊκά εθνικά κέντρα και ινστιτούτα κινηματογράφου και οπτικοακουστικών έργων, υποστήριξε τη θέση του EFAD σε σχέση με την έκθεση επί του κανονισμού για τη μη άρση του γεωγραφικού αποκλεισμού και τη διατήρηση ποικιλομορφίας στον οπτικοακουστικό τομέα. Προφανώς και υποστηρίχθηκε από τους φορείς του πολιτισμού και από την ελληνική Κυβέρνηση και από τους Ευρωβουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και Ευρωβουλευτές άλλων κομμάτων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε με την τέταρτη με αριθμό 594/19-1-2024 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Σπαρτιάτες» κ. Μιχαήλ Γαυγιωτάκη προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, με θέμα: «Ανακατάληψη του κτηρίου «Ευαγγελισμός» στο Ηράκλειο Κρήτης και άμεση εκκένωση από τα αντιεξουσιαστικά στοιχεία».

Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά για την πρωτολογία σας.

ΜΙΧΑΗΛ ΓΑΥΓΙΩΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, το εμβληματικό κτήριο του «Ευαγγελισμού» στο Ηράκλειο Κρήτης θα πρέπει άμεσα να αποκατασταθεί και να αποδοθεί για πολιτιστική χρήση, όμως, αντ' αυτού βλέπουμε και διαπιστώνουμε ότι βρίσκεται εκ νέου στα χέρια αντιεξουσιαστών. Το χρησιμοποιούν δε ξανά ως ορμητήριο για παράνομες δραστηριότητες. Όλα αυτά, δυστυχώς, αμαυρώνουν την ιστορία και τη μεγαλοπρέπεια του κτηρίου που εδώ και καιρό θα μπορούσε να αποδοθεί εξ ολοκλήρου στο Πανεπιστήμιο Κρήτης, μιας και είναι πάγιο αίτημα της πανεπιστημιακής κοινότητας εδώ και είκοσι χρόνια.

Αντ' αυτού, βλέπουμε ότι, από το 2002, τελεί υπό παράνομη κατάληψη και μάλιστα, παρ' όλο που είχε εκκενωθεί από τις αστυνομικές αρχές στις 30 Σεπτεμβρίου του 2023 και αφού είχε προηγηθεί έγγραφο της πρυτανείας, πέτυχε η εκκαθάριση του και στη συνέχεια -αφού φορείς του δημοσίου και της περιφέρειας είχαν υποσχεθεί ότι θα αναλάβουν για την αποκατάσταση ήρθε ξανά στα χέρια των αντιεξουσιαστών μετά από έναν μήνα, δηλαδή περίπου την 1η του Δεκεμβρίου, αν δεν κάνω λάθος. Έγινε, λοιπόν, ανακατάληψη πάλι από τους ίδιους και μέχρι σήμερα δεν υπάρχει εντολή εκκένωσης.

Σας ρωτώ, λοιπόν: Για ποιους λόγους απομακρύνθηκαν οι αστυνομικές δυνάμεις, χωρίς να έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες αποκατάστασης, με αποτέλεσμα να υπάρξει ξανά ανακατάληψη του εμβληματικού αυτού κτηρίου;

Δεύτερον, ποιες άλλες ενέργειες θα γίνουν ώστε να προστατευτεί το συγκεκριμένο κτήριο από τα περιθωριακά στοιχεία, τους αναρχικούς και από όλους αυτούς -περίπου πενήντα, εξήντα άτομα- τους περίεργους τύπους;

Οφείλω να συμπληρώσω εδώ, ότι είχα προσωπικές δεσμεύσεις από το Αρχηγείο, στο Αστυνομικό Μέγαρο, ότι φυλάσσεται επί εικοσιτετραώρου βάσεως, κάτι που αποδείχθηκε μετά από έναν μήνα. Τίποτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Προστασίας του Πολίτη):

Κύριε Γαυγιωτάκη, η Ελληνική Αστυνομία έχει αποδείξει ότι μπορεί να εκτελεί απολύτως πετυχημένες επιχειρήσεις εκκένωσης και απελευθέρωσης χώρων πανεπιστημίων. Άλλωστε πριν

από λίγες ημέρες, στις 15-1-2024, ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι έγινε μια τέτοια επιχείρηση στην Πολυτεχνειούπολη του Ζωγράφου, όπου εκεί πέρα απελευθερώθηκε ο χώρος και παραδόθηκε και πάλι στα πανεπιστήμια. Άλλωστε είναι απόφαση της ελληνικής κυβέρνησης, ο χώρος του πανεπιστημίου να αποδίδεται στους φοιτητές, στους καθηγητές και είναι χώρος ελεύθερης διακίνησης ιδεών και διδασκαλίας.

Τι γίνεται στην προκειμένη περίπτωση; Μπορεί, πράγματι, να μη μιλάμε για χώρο διδασκαλίας, είναι, όμως, ένας χώρος ο οποίος ανήκει στο πανεπιστημιακό ίδρυμα και συγκεκριμένα στο Πανεπιστήμιο της Κρήτης και εδώ αποδείχτηκε ότι η Ελληνική Αστυνομία μπορεί να εκτελεί επιχείρηση εκκένωσης σε μια κατάληψη η οποία τελούσε από το 2002, όπως και εσείς είπατε. Όμως, αυτό γίνεται με συγκεκριμένες διαδικασίες και συγκεκριμένη νομοθεσία, που η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας θεσμοθέτησε. Και σε τι αναφερόμαι στην προκειμένη περίπτωση;

Έγινε σχετικό αίτημα τον Ιούλιο του 2023 και σε συνεννόηση με τον Πρύτανη του Πανεπιστημίου της Κρήτης και με τον αρμόδιο εισαγγελέα έγινε επιχείρηση στις 31-9-2023, συντονισμένη επιχείρηση από τη Διεύθυνση Αστυνομίας Ηρακλείου μαζί με το Τμήμα Ειδικής Κατασταλτικής Αντιτρομοκρατικής Ομάδας της Κρήτης. Πράγματι, συνελήφθησαν δέκα άτομα εκεί και απελευθερώθηκε ο χώρος. Στη συνεννόηση η οποία υπήρχε ήταν ότι θα έπρεπε -αμέσως μετά από την απελευθέρωση του χώρου- να υπάρχει πλέον αποκατάσταση, να μπει πλέον το πανεπιστήμιο να εκτελέσει τις εργασίες οι οποίες είναι απαραίτητες για να αποκατασταθεί ο χώρος και στη συνέχεια να υπάρχει φύλαξη του χώρου αυτού.

Παρ' όλα αυτά, στην προκειμένη περίπτωση, παρά το γεγονός ότι η πρυτανεία στην οποία παραδόθηκε ο χώρος ξεκίνησε εργασίες για να αποκαταστήσει το κτήριο και, βέβαια, πάντοτε με την παρουσία της Αστυνομίας, η Υπηρεσία Νεωτέρων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Κρήτης του Υπουργείου Πολιτισμού, επειδή το κτήριο αυτό ήταν ιστορικό διατηρητέο μνημείο, σταμάτησε τις εργασίες αυτές. Παρ' όλα αυτά η Ελληνική Αστυνομία βρισκόταν στον χώρο. Φρουρούσε τον χώρο αυτό για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα. Έφτασε και μέχρι τις 17 Νοεμβρίου του 2023, στην επέτειο του Πολυτεχνείου, όπου πάλι η Αστυνομία ήταν εκεί. Δεν δημιουργήθηκε κανένα επεισόδιο. Ούτε είναι ορμητήριο ο χώρος αυτός, όπως λέτε, καθότι δεν έχει τελεστεί κάποια αξιόποινη πράξη με αφετηρία αυτόν τον συγκεκριμένο χώρο. Η Αστυνομία, λοιπόν, βρισκόταν εκεί, συνέχισε τις περιπολίες, πλην, όμως, κάποια στιγμή, την 1^η Δεκεμβρίου 2023, δεκαπέντε άτομα -σε χώρο που βρισκόταν από την πίσω πλευρά- ανέβηκαν στην ταράτσα -δεν μπορούσε η Αστυνομία συνεχώς να φρουρεί τον χώρο αυτόν, αλλά έκανε συνεχώς περιπολίες- και ανακατέλαβαν τον χώρο αυτό.

Παρ' όλα αυτά η Ελληνική Αστυνομία είναι έτοιμη, εφόσον υποβληθεί σχετικό αίτημα από τον πρύτανη και εφόσον υπάρχει συνεννόηση και με τον αρμόδιο εισαγγελέα, να εκτελέσει μια ακόμα επιχείρηση επανακατάληψης του χώρου, υπό την προϋπόθεση ότι θα είναι έτοιμη αμέσως μετά, θα έχουν εκπονήσει τη μελέτη που χρειάζεται, προκειμένου αμέσως να κάνουν εργασίες, να ξεκινήσουν και να ασφαλισουν τον χώρο, έτσι ώστε να μην έχουν οποιοδήποτε άλλο πρόβλημα.

Σε κάθε περίπτωση είναι απόλυτη βούληση -πάντοτε σε συνεννόηση με τις πρυτανικές αρχές- να αποκαταστήσουμε τον χώρο και να τον παραδώσουμε πάλι στο πανεπιστήμιο, προκειμένου να τον αξιοποιήσει όπως αυτό επιθυμεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΜΙΧΑΗΛ ΓΑΥΓΙΩΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, στην ερώτησή μου για ποιους λόγους απομακρύνθηκαν, δεν πήρα απάντηση. Η μπάλα στην εξέδρα και συγκεκριμένα η μπάλα πάει στις πρυτανικές αρχές.

Εγώ έχω να σας πω το εξής: Εγώ θα συνεχίσω να ασχολούμαι με αυτό το θέμα, αν και να γνωρίζετε ότι με έχει επικηρύξει ο αντιεξουσιαστικός χώρος του Ηρακλείου με δημοσιεύσεις στον τοπικό Τύπο. Και επειδή ο κ. Χρυσοχοϊδης, ο κύριος Υπουργός -που τυχόν να έχω μεγάλη εμπιστοσύνη στις ικανότητές του-, ως Υπουργός Υγείας έφυγε από το «Βενιζέλειο» εν κρυπτώ, έφυγε

από τη Σητεία την ίδια ημέρα καταδικώμενος, δεν θέλω να φύγει από το Ηράκλειο -αυτή τη φορά λόγω του ότι του έχω εμπιστοσύνη και ότι θα το πράξει- προσβεβλημένος.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ελάτε, κύριε Υπουργέ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Προστασίας του Πολίτη): Κύριε Γαυγιωτάκη, σας εξήγησα, νομίζω, πολύ αναλυτικά ότι η Αστυνομία συνέχισε να περιφρουρεί τον χώρο. Ξέρετε πάρα πολύ καλά, όμως, ότι υπάρχουν πολλές υποχρεώσεις της Αστυνομίας και εξαιρετικές υπηρεσιακές ανάγκες. Συνέχισε τις περιπολίες. Γνωρίζετε, όμως, πολύ καλά και τον συγκεκριμένο χώρο και ξέρετε ότι έχει ιδιαιτερότητες. Άρα δεν είναι απόλυτα εφικτή η πλήρης κάλυψη του χώρου αυτού. Το σωστό θα ήταν αμέσως μετά ο χώρος να αποκατασταθεί, να συνεχίζονταν οι εργασίες, να ολοκληρώνονταν και πλέον να μπορούσε να το χρησιμοποιήσει, να το φυλάξει κανονικά και να ασφαλιστεί από την πρυτανεία.

Αυτό, όμως, που συζητάμε τώρα, αυτήν τη στιγμή, είναι για το αν η Αστυνομία μπορεί να παρέμβει. Θα πρέπει να σας θυμίσω ότι αν μπορούμε να μιλάμε για παρέμβαση της Αστυνομίας θα γίνεται αυτό μόνο σε συνεννόηση με τον πρύτανη -γιατί έχουμε το αυτοδιοίκητο των πανεπιστημίων- και σε συνεργασία με τις εισαγγελικές αρχές. Και πώς γίνεται αυτό; Διότι, υπάρχει η νομοθεσία, την οποία η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έφερε για να μπορεί να γίνει αυτό το πράγμα.

Αναφέρομαι στην ισχύουσα νομοθεσία που υπάρχει με το ν.4957/2022 που προβλέπει ότι εντός των χώρων των ΑΕΙ οι δημόσιες αρχές ασκούν όλες τις κατά νόμο αρμοδιότητές τους, συμπεριλαμβανομένης της επέμβασης λόγω τέλεσης αξιόποινων πράξεων.

Αυτό το θεσμοθέτησε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και είναι βούληση μας -σας το είπα και πριν- τα πανεπιστήμια να είναι χώρος διδασκαλίας και ελεύθερης διακίνησης ιδεών. Και επίσης, στη συνέχεια συστάθηκαν και οι ομάδες προστασίας πανεπιστημιακών ιδρυμάτων και εκδόθηκε και το προεδρικό διάταγμα για τη συγκρότηση αυτών των ομάδων προστασίας των πανεπιστημιακών ιδρυμάτων, οι οποίες, βέβαια, δεν υφίστανται το Πανεπιστήμιο της Κρήτης, μπορούν, όμως, σε συνεννόηση με τις πρυτανικές αρχές, να σταθούν εκεί.

Οι εγκαταστάσεις στο Πανεπιστήμιο της Κρήτης, όπως και όλες οι εγκαταστάσεις, επιτηρούνται καθημερινά και είμαστε διατεθειμένοι να συνεχίσουμε να το κάνουμε αυτό. Πλην, όμως, σας εξήγησα ότι θα πρέπει να υπάρχει απόλυτη συνεννόηση με τις πρυτανικές αρχές. Όταν υποβάλλουν το αίτημα οι πρυτανικές αρχές, θα επέμβουμε και πάλι. Πρέπει να είναι έτοιμες, όμως, να ξεκινήσουν τις εργασίες και να τις ολοκληρώσουν, ώστε να έχουμε μια ολοκληρωμένη διαδικασία.

Όποτε, λοιπόν, κριθεί και ζητηθεί, να ξέρετε ότι η Αστυνομία πάλι θα ανταποκριθεί και θα κάνει αυτό που ξέρει καλά.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Συνεχίζουμε στη δεύτερη με αριθμό 452/28-8-2023 ερώτηση των Αναφορών και Ερωτήσεων του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Φραγκίσκου Παρασύρη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Εξέλιξη διαγωνισμού για την απόκτηση αδειών κατασκευής φωτοβολταϊκών σταθμών στην Κρήτη και στην Πελοπόννησο».

Ελάτε, κύριε Βουλευτή, έχετε τον λόγο.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, φέρνω προς συζήτηση μία ερώτηση, η οποία είναι γνωστή, αφορά σε ένα ζήτημα το οποίο είναι γνωστό, σχετικά με τον διαγωνισμό για τα φωτοβολταϊκά στην Κρήτη και στην Πελοπόννησο των 400kW από τον Οκτώβριο του 2022, με τα γνωστά προβλήματα τα οποία υπήρξαν στην ηλεκτρονική πλατφόρμα του ΔΕΔΔΗΕ. Διαπιστώθηκε, εν τέλει, μετά από την παρέμβαση της ΡΑΕ και την αξιολόγηση του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα ότι όντως οι καταγγελίες που υπήρχαν από πάρα πολλούς αιτούντες, σχετικά με τη χρήση ρομποτικού συστήματος και ότι πράγματι το σύστημα αυτό χρησιμοποιήθηκε. Απαν-

τήσατε τότε, τον Οκτώβριο του 2023 που σας έκανα την ερώτηση και σε μένα και σε άλλους συναδέλφους, σχετικά με την απάντηση που έδωσε ο ΔΕΔΔΗΕ. Προφανώς, τότε δεν ήσασταν ως Υπουργείο έτοιμοι να έχετε μία απάντηση συνολικά για το πώς θα διαχειριστείτε την κατάσταση του διαγωνισμού. Ωστόσο, πέρα από το πρόστιμο, από τότε έχει κυλήσει πολύ νερό. Το πρόστιμο που επέβαλε η ΡΑΕ στο ΔΕΔΔΗΕ είναι 1 εκατομμύριο ευρώ, το οποίο έχει οδηγήσει σε μία δικαστική διαμάχη μεταξύ ΔΕΔΔΗΕ και ΡΑΕ γιατί δεν το αποδέχεται. Στις 15 Νοεμβρίου, ωστόσο ο κύριος Υπουργός είπε ότι πέραν της νομικής οδού και της νομικής διαφοράς που έχει ο ΔΕΔΔΗΕ και η ΡΑΕ θα προχωρήσει ο διαγωνισμός. Οι επενδυτές, ωστόσο, μέσα σε αυτή την καθυστέρηση έχουν προχωρήσει και αυτοί σε μηνύσεις προς τον ΔΕΔΔΗΕ. Τα τετρακοσάρια την ίδια στιγμή στις Κυκλάδες έχουν προχωρήσει. Αυτό που έχει μείνει είναι ότι μέσα σε αυτή τη δικαστική διαμάχη δεν έχει δοθεί κάποια λύση σχετικά με τη διαχείριση που θα κάνετε γύρω από τον διαγωνισμό και τους αιτούντες, όσοι έχουν πλήρεις φακέλους, αλλά και όσοι είναι επιλαχόντες.

Τι σκέφτεστε να κάνετε και πώς σκέφτεστε να προχωρήσετε; Διότι και τα ερωτήματα τα οποία έχουν τεθεί έχουν πλέον ξεπεραστεί. Αν και το δεύτερο και τρίτο ερώτημα έχουν κάποια σημασία. Η ουσία, όμως, είναι πώς σκέφτεστε να διαχειριστείτε την υποθεση του διαγωνισμού.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ελάτε, κυρία Υπουργέ.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΣΔΟΥΚΟΥ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Βουλευτά, πράγματι, αυτός ο διαγωνισμός είναι μια ταλαιπωρημένη ιστορία. Και είναι κρίμα γιατί η βούληση του Υπουργείου ήταν και στην Πελοπόννησο και στην Κρήτη που στερούνταν, όπως ξέρετε της δυνατότητας να γίνουν έργα, ΑΠΕ. Θέλω να θυμίσω ότι αυτές οι περιοχές είναι κορεσμένες περιοχές -από το 2007 στην Κρήτη και από το 2012 στην Πελοπόννησο- ακόμη δεν έχουν διασυνδεθεί πλήρως όπως ξέρετε με την ηπειρωτική Ελλάδα. Θέλαμε επιτέλους να μπορούν και σε αυτές τις περιοχές έστω και με μία περιορισμένη ισχύ να δοθεί η δυνατότητα σε μικρούς επενδυτές να κάνουν έργα ΑΠΕ. Αυτή ήταν η βούληση που είχαμε τότε το 2022 και αυτός ήταν ο λόγος όπου προκηρύξαμε τότε αυτόν τον διαγωνισμό για τα μικρά φωτοβολταϊκά στην Κρήτη και στην Πελοπόννησο. Ουσιαστικά δώσαμε, όπως ξέρετε 180 MW για την Κρήτη για net metering σε ενεργειακές κοινότητες και αυτό που συνέβη ήταν το εξής: άνοιξε η πλατφόρμα και μέσα σε δεκάξι λεπτά μπήκαν τόσες αιτήσεις που ήταν 200% σε υπερκάλυψη. Μακάρι, θα σας απαντήσω, να είχαμε διαθέσιμο ηλεκτρικό χώρο για να ικανοποιηθεί η αίτηση όλων των αιτούντων και όλοι να κάνουν τα μικρά έργα. Μακάρι αυτό να ήταν εφικτό. Εσείς λέτε να μη θέλουμε να γίνουν αυτές οι επενδύσεις σε όλο αυτόν τον κόσμο που θέλει να κάνει μικρά έργα ΑΠΕ; Και αυτός είναι ο στρατηγικός στόχος, όπως ξέρετε, ολόένα και περισσότερο να δώσουμε τη δυνατότητα σε μικρούς, μεσαίους επενδυτές να κάνουν έργα.

Έρχομαι τώρα στο συγκεκριμένο διαγωνισμό. Ναι, πράγματι, το ξέρουμε όλοι ότι διαπιστώθηκαν κάποια προβλήματα κατά την ηλεκτρονική υποβολή των αιτήσεων. Έγιναν καταγγελίες από αυτούς που έμειναν εκτός διαδικασίας για αυτήν την παράνομη χρήση, όπως λέτε, λογισμικού. Η ΡΑΕ αποφάσισε να αναθέσει σε έναν πραγματογνώμονα να δει τι συμβαίνει. Ο πραγματογνώμονας κατέθεσε το πόρισμά του στην ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή και αυτό που προέκυψε, κύριε Παρασύρη, είναι ότι ναι μεν διαπιστώθηκαν πλημμέλειες ως προς τη διαδικασία, λέει ότι υπάρχουν ενδείξεις ευλαωτότητας του πληροφοριακού συστήματος, αλλά δεν αποδείχθηκε ότι αυτές οι πλημμέλειες τελικά είναι προβληματικές, έτσι ώστε να ανατρέψουν αυτήν την διαγωνιστική διαδικασία. Δεν διαπιστώθηκε, δηλαδή, κάποια βλάβη για τους αιτούντες. Στη συνέχεια, λοιπόν, αυτής της απόφασης ο ΔΕΔΔΗΕ μας ενημέρωσε ότι θα προχωρήσει, τελικά, στην εξέταση των ενστάσεων και την χορήγηση των όρων σύνδεσης. Σήμερα πού βρισκόμαστε; Και κλείνω με αυτό. Έχουν υποβληθεί τριακόσιες εβδομήντα τέσσερις ενστάσεις μέχρι τις 5 Ιανουαρίου

-ενστάσεις πλέον για την πληρότητα του φακέλου, για τα δικαιολογητικά αν είναι εντάξει ή όχι και τα σχετικά- και αυτήν τη στιγμή έχουν εξεταστεί εκατόν είκοσι από τις τριακόσιες εβδομήντα τέσσερις. Με προσωπική μου παρέμβαση στον ΔΕΔΔΗΕ επανειλημμένως ζήτησα να επισπευσθεί η διαδικασία. Η ενημέρωση που έχω είναι ότι μέσα στις επόμενες τέσσερις εβδομάδες θα τελειώσουν όλες και θα ξεκινήσει η χορήγηση όρων σύνδεσης. Σας λέω, λοιπόν, πως ό,τι είναι δυνατόν να γίνει εκ μέρους του ΔΕΔΔΗΕ το επόμενο χρονικό διάστημα για να επισπευσθεί η διαδικασία θα ολοκληρωθεί μέσα στις επόμενες εβδομάδες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ελάτε, κύριε συνάδελφε.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ: Κυρία Υπουργέ, εγώ έρχομαι εδώ καλή τη πίστει να προσεγγίσουμε ένα θέμα το οποίο και οι δύο γνωρίζουμε ότι και χρονίζει και αδικεί τις δύο συγκεκριμένες περιοχές. Με προλάβετε γιατί δεν σας ζήτησα επιπλέον χώρο, θα σας το ζητούσα στην δευτερολογία. Θέλω να πω το εξής, υπάρχει μία βασική διαφορά, βρίσκουμε πάντα χώρο για τους μεγάλους παίκτες, αλλά δεν μπορούμε να βρούμε χώρο για τους μικρούς.

Είναι δύο περιοχές οι οποίες είναι αδικημένες. Ξαναλέω ότι, καλή τη πίστει, μπορεί να δοθεί ένα περιθώριο. Και το λέω αυτό με την εξής έννοια. Έχω δεχθεί και επιστολές, αλλά έχω δει και δημοσιεύματα στα οποία, τελικά, οι φάκελοι οι οποίοι έχουν πληρότητα ποσοστιαία δεν απέχουν πάρα πολλά μεγαβάτ σε σχέση με αυτά που έχουν δοθεί μέχρι σήμερα.

Συνεπώς θεωρώ, λοιπόν, ότι το Υπουργείο, καλή τη πίστει, και θέλοντας να ξεπεράσει μια δικαστική διαμάχη η οποία θα διαιωνίζει το ζήτημα, θα μπορούσε να εξετάσει μια λύση δίνοντας επιπλέον ενεργειακό χώρο, έτσι ώστε να μπορούν να συνδεθούν -Ξαναλέω- όσοι έχουν πλήρες φάκελο και έχουν τα κριτήρια έτσι ώστε να μπορούν να συνδεθούν.

Συνεπώς όλη αυτή η ερώτηση γίνεται για το αν μπορούμε να βρούμε μια λύση με μια πολιτική προσέγγιση και με μια αδικία που έχουν υποστεί αυτές οι δύο περιοχές όλο αυτό το διάστημα, αλλά και από τον Οκτώβριο του 2022. Διότι, δυστυχώς, μετά από αυτή την τροπή που πήρε ο διαγωνισμός ακόμα δεν μπορούν να ελπίζουν σε τίποτα σε σχέση με το αύριο. Και ξέρετε ότι όλες αυτές οι αιτήσεις έχουν και ένα σχετικό κόστος.

Άρα επειδή υπάρχει ένα συνολικό πάγωμα στους όρους σύνδεσης και στην Κρήτη και στην Πελοπόννησο θα ήθελα ξεπερνώντας τη δικαστική διαμάχη να αφήσουμε στην άκρη αυτό, θα βρουν στα δικαστήρια ό,τι έχει να γίνει, όμως νομίζω ότι πρέπει να δοθεί μια πολιτική λύση. Θέλω να εξετάσετε τον τρόπο που σας είπα κι εγώ. Και επαναλαμβάνω πως έχω δεχθεί κι εγώ προτεινόμενες λύσεις. Ο ενεργειακός χώρος για τους πλήρεις φακέλους δεν απέχει πάρα πολλά μεγαβάτ σε σχέση με αυτό που έχετε δώσει. Με αυτό το ενδεχόμενο νομίζω ότι θα μπορούσαν να ικανοποιηθούν όσοι πληρούν τα κριτήρια για να συνδεθούν την επόμενη ημέρα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Κυρία Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΣΔΟΥΚΟΥ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Για την ορθή προσέγγιση νομίζω δεν θα είχε κανένα νόημα να συζητάμε για ακύρωση διαγωνιστικής διαδικασίας, γιατί, πράγματι, τραβάει πολύ καιρό αυτή η διαδικασία.

Στο διά ταύτα τώρα. Πρώτον, να πω ότι αυτοί που έκαναν τις ενστάσεις ήταν όσοι βρισκότουσαν εκτός διαγωνιστικής διαδικασίας, εκείνοι που δεν πρόλαβαν. Υπάρχουν και ενστάσεις, βεβαίως, για την πληρότητα του φακέλου, αλλά σε κάθε περίπτωση εσείς λέτε να μη θέλουμε να βάλουμε όλους όσοι έκαναν αίτηση για να τους δώσουμε τη δυνατότητα να κάνουν έργα ΑΠΕ.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ: Έχουν πλήρες φάκελο...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΣΔΟΥΚΟΥ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Δεν είναι πολιτική όμως η απόφαση, κύριε Παρασύρη. Μακάρι να μπορούσα, εγώ ή ο Υπουργός, πάρα πολύ εύκολα να πω έτσι ξαφνικά: «Πάρτε άλλα 100MW». Είναι τεχνική η εισήγηση που πρέπει να γίνει από τον αρμόδιο διαχειριστή -από τον ΔΕΔΔΗΕ, από τον ΑΔΜΗΕ, από την ανεξάρτητη ρυθμιστική

αρχή- ότι ναι παρ' όλο που ένα σύστημα σήμερα θεωρείται κορεσμένο γιατί δεν έχει πλήρως διασυνδεθεί, υπάρχει η δυνατότητα να ξύσουμε τον πάτο –για να το πω έτσι- μέχρι να γίνει η πλήρης διασύνδεση και να βρεθούν άλλα δέκα, είκοσι, τριάντα, σαράντα, πενήντα, όσα μας πουν, μεγαβάτ για να δώσουμε τη δυνατότητα και στους υπόλοιπους. Κι εμείς αυτό θα θέλαμε ιδανικά. Αν υπάρχει αυτή η τεχνική δυνατότητα εκ μέρους του διαχειριστή, πολύ ευχαρίστως να το συζητήσουμε και, πραγματικά, χαίρομαι που το λέτε κι εσείς.

Η βούληση στο Υπουργείο είναι να γίνουν μικρά έργα ΑΠΕ, να βοηθήσουμε τις επιχειρήσεις, κυρίως στο νησί της Κρήτης, να μειώσουν το ενεργειακό τους κόστος, το ίδιο και τα νοικοκυριά, το ίδιο και οι αγρότες. Και εφόσον τεχνικά είναι εφικτό να βρεθεί πρόσθετος ηλεκτρικός χώρος, δεν θα είχαμε καμμία αντίρρηση να το κάνουμε. Όμως, επαναλαμβάνω ότι δεν είναι μια πολιτική απόφαση. Θα πρέπει να έρθει τεχνικώς μια εισήγηση που να λέει ότι, ναι, υπάρχει αυτή η δυνατότητα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί καθηγητές από το 13^ο Γενικό Λύκειο Περιστερίου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται το γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργα-

στήρι Δημοκρατίας», που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι δύο μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 1^ο Δημοτικό Σχολείο της Ιονίου Σχολής.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Παιδιά, σας καλωσορίζουμε. Δυστυχώς, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της Βουλής.

Λόγω κωλύματος των Βουλευτών, δεν θα συζητηθούν οι εξής επίκαιρες ερωτήσεις:

Η δεύτερη με αριθμό 592/18-1-2024 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Χίου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Σταύρου Μιχαηλίδη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Έγκριση χορήγησης πρόσθετης καταβολής (πριμ) έγκαιρης παράδοσης του έργου: «Επέκταση - βελτίωση πεδίου ελιγμών Κρατικού Αερολιμένα Χίου «ΟΜΗΡΟΣ» και συναφή έργα», αναδόχου «ΘΕΜΕΛΗ Α.Ε.»

Και η τρίτη με αριθμό 588/16-1-2024 πρώτου κύκλου επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Έβρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Ελληνική Λύση» κ. Παράσχου Παπαδάκη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Αντισταθμιστικά οφέλη από την κατασκευή του έργου FSRU στην θαλάσσια περιοχή της Αλεξανδρούπολης».

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

Δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 10.55' λύεται η συνεδρίαση για τη Δευτέρα 29 Ιανουαρίου 2024 και ώρα 15.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ