(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΙΗ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ϟΔ΄

Πέμπτη 6 Φεβρουαρίου 2020

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ   
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.   
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Παλαιού Φαλήρου, το Γενικό Λύκειο Μάνδρας, το 16ο Δημοτικό Σχολείο Αμαρουσίου, το 26ο Γυμνάσιο Αθήνας, σπουδαστές από το Drury University των Ηνωμένων Πολιτειών, μαθητές από το 3ο Γυμνάσιο Αργυρούπολης, το 5ο Γυμνάσιο Καρδίτσας, το 4ο Γυμνάσιο Τρίπολης, το 2ο Γενικό Λύκειο Σπάρτης, το 8ο Γυμνάσιο Κοζάνης, το 1ο Γενικό Λύκειο Ηγουμενίτσας και το 3ο Γενικό Λύκειο Ιωαννίνων, σελ.   
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.   
4. Επί προσωπικού θέματος, σελ.   
   
Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ   
1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 7 Φεβρουαρίου 2020, σελ.   
2. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:  
 α) Προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, με θέμα: «Πρόγραμμα Ναυπήγησης δύο (2) Πυραυλάκατων (ΤΠΚ) για το Πολεμικό Ναυτικό και κατάσταση Ναυπηγείων Ελευσίνας (ΝΒΕΕ ΑΕ)», σελ.   
 β) Προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Αξιοποίηση της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής Λάρισας», σελ.   
 γ) Προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων:  
 i. με θέμα: «Εγκαταλελειμμένα παιδιά στα παιδιατρικά νοσοκομεία», σελ.   
 ii. με θέμα: «Αναγκαιότητα για μέτρα και δράσεις για την υποστήριξη ατόμων στο φάσμα του αυτισμού», σελ.   
 iii. με θέμα: «Ενίσχυση και αναβάθμιση του θεσμού Επαγγελματικές Σχολές (ΕΠΑΣ) Μαθητείας του ΟΑΕΔ», σελ.   
 iv. με θέμα: «Οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των μεταναστών εργατών γης», σελ.   
 v. με θέμα: «Καταβολή οφειλών στους πρώην εργαζόμενους των Ενώσεων Αγροτικών Συνεταιρισμών (ΕΑΣ) Λάρισας - Φαρσάλων - Αλμυρού», σελ.   
 vi. με θέμα: «Το μέλλον των Ναυπηγείων της Ελευσίνας και των 600 εργαζομένων σε αυτά μετά την 31η Μαρτίου 2020», σελ.   
 δ) Προς τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων, με θέμα: «Το μέλλον των ναυπηγείων της Ελευσίνας και των 600 εργαζομένων σε αυτά μετά την 31η Μαρτίου του 2020», σελ.   
   
Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ   
1. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής:

Η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «Κύρωση της από 24-12-2019 ΠΝΠ «Κατεπείγουσες ρυθμίσεις για την αύξηση του ποσού του κοινωνικού μερίσματος για το έτος 2019, την παράταση ισχύος του εξωδικαστικού μηχανισμού ρύθμισης οφειλών και την παράταση της προθεσμίας κατάργησης υποθηκοφυλακείων και κτηματολογικών γραφείων (Α’ 212) και άλλες διατάξεις»», σελ.   
2. Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: « Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις», σελ.   
3. Κατάθεση πρότασης νόμου:

Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ και οι Βουλευτές του κόμματός του κατέθεσαν στις 5-2-2020 πρόταση νόμου: «Αύξηση κατώτατου μισθού», σελ.   
4. Κατάθεση σχεδίου νόμου:

Οι Υπουργοί Οικονομικών, Υγείας και Υποδομών και Μεταφορών κατέθεσαν στις 6-2-2020 σχέδιο νόμου: «Κύρωση της από 3-2-2020 επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς - Έργο Ι και τις από 3-2-2020 Τροποποιητικής Σύμβασης της από 3-6-2019 επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς - Έργο VI μεταξύ του Ιδρύματος «Κοινωφελές Ίδρυμα Σταύρος Σ. Νιάρχος» και του Ελληνικού Δημοσίου για την ενίσχυση και αναβάθμιση των υποδομών στον τομέα της υγείας», σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ.  
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ.  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ.  
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ.  
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ.  
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. , σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:  
ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ.  
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ.  
ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ Α. , σελ.  
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ.  
ΓΚΙΚΑΣ Σ. , σελ.  
ΔΑΒΑΚΗΣ Α. , σελ.  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ.  
ΚΩΤΣΟΣ Γ. , σελ.  
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ.  
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. , σελ.  
ΜΟΝΟΓΥΙΟΥ Α. , σελ.  
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ.  
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ.  
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. , σελ.  
ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Δ. , σελ.  
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Δ. , σελ.  
  
Β. Επί προσωπικού θέματος:  
ΓΚΙΚΑΣ Σ. , σελ.  
  
Γ. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:  
ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ.  
ΒΡΟΥΤΣΗΣ Ι. , σελ.  
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Σ. , σελ.  
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ.  
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ.  
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ.  
ΚΟΚΚΑΛΗΣ Β. , σελ.  
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ.  
ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ Δ. , σελ.  
ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ Γ. , σελ.  
ΜΠΙΑΓΚΗΣ Δ. , σελ.  
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ.  
ΣΚΡΕΚΑΣ Κ. , σελ.  
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ Α. , σελ.  
  
Δ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:  
ΑΚΤΥΠΗΣ Δ. , σελ.  
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ Ε. , σελ.  
ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ.  
ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ Α. , σελ.  
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ Β. , σελ.  
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ.  
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ.  
ΒΟΛΟΥΔΑΚΗΣ Μ. , σελ.  
ΒΟΥΤΣΗΣ Ν. , σελ.  
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Σ. , σελ.  
ΓΚΙΚΑΣ Σ. , σελ.  
ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ.  
ΔΑΒΑΚΗΣ Α. , σελ.  
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ Α. , σελ.  
ΚΑΒΒΑΔΑΣ Α. , σελ.  
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. , σελ.  
ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ Γ. , σελ.  
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. , σελ.  
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ.  
ΚΕΦΑΛΑ Μ. , σελ.  
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ Ό. , σελ.  
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ.  
ΚΡΗΤΙΚΟΣ Ν. , σελ.  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Δ. , σελ.  
ΚΩΤΣΟΣ Γ. , σελ.  
ΛΙΟΥΠΗΣ Α. , σελ.  
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ.  
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. , σελ.  
ΜΑΝΤΑΣ Π. , σελ.  
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. , σελ.  
ΜΟΝΟΓΥΙΟΥ Α. , σελ.  
ΜΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ Ξ. , σελ.  
ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Κ. , σελ.  
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ.  
ΜΠΟΥΜΠΑΣ Κ. , σελ.  
ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ Χ. , σελ.  
ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ.  
ΠΑΠΠΑΣ Ι. , σελ.  
ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ Ι. , σελ.  
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ.  
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. , σελ.  
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ.  
ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ Μ. , σελ.  
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ Ν. , σελ.  
ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Δ. , σελ.  
ΦΟΡΤΩΜΑΣ Φ. , σελ.  
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Θ΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΙH΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ϟΔ΄

Πέμπτη 6 Φεβρουαρίου 2020

Αθήνα, σήμερα στις 6 Φεβρουαρίου 2020, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9.08΄, συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Ζ΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΑΒΔΕΛΑ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση των

**ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ**

Με έγγραφό του ο Γενικός Γραμματέας Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων ενημερώνει το Σώμα για τα εξής. «Με την παρούσα σας ενημερώνουμε σχετικά με τη συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου της Πέμπτης 6 Φεβρουαρίου 2020 ότι δεν θα απαντηθούν λόγω αναρμοδιότητας οι με αριθμό 444/28-1-2020 και 467/4-2-2020 επίκαιρες ερωτήσεις που απευθύνονται στον Υπουργό Δικαιοσύνης κ. Κωνσταντίνο Τσιάρα. Οι επίκαιρες ερωτήσεις που θα συζητηθούν είναι οι εξής: Η με αριθμό 465/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση θα απαντηθεί από τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων κ. Σπυρίδωνα - Άδωνιδος Γεωργιάδη, η με αριθμό 461/3-2-2020 επίκαιρη ερώτηση θα απαντηθεί από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας κ. Νικόλαο Παναγιωτόπουλο, οι με αριθμό 462/4-2-2020, 463/4-2-2020, 473/4-2-2020, 474/4-2-2020 επίκαιρες ερωτήσεις θα απαντηθούν από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κ. Ιωάννη Βρούτση, η με αριθμό 468/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση και η με αριθμό 1943/14-11-2019 ερώτηση κατά το άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής θα απαντηθούν από την Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κ. Δόμνα Μιχαηλίδου και η με αριθμό 464/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση θα απαντηθεί από τον Υφυπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων κ. Κωνσταντίνο Σκρέκα.

Ξεκινάμε με τη δεύτερη με αριθμό 461/3-2-2020 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, με θέμα: «Πρόγραμμα ναυπήγησης δύο (2) πυραυλάκατων (ΤΠΚ) για το Πολεμικό Ναυτικό και κατάσταση ναυπηγείων Ελευσίνας (ΝΒΕΕ Α.Ε)».

Κύριε Κεγκέρογλου, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ξεκαθαρίζω από την αρχή ότι το Κίνημα Αλλαγής στηρίζει και απαιτεί ταυτόχρονα τη συνέχιση της λειτουργίας των ναυπηγείων Ελευσίνας, γιατί αποτελεί έναν στρατηγικό τομέα της οικονομίας μας με σημαντικές προοπτικές που ανοίγονται και βέβαια, καλεί όλα τα συναρμόδια Υπουργεία να πάρουν τις απαραίτητες πρωτοβουλίες, προκειμένου να υπάρξει αναπτυξιακό σχέδιο, να διασφαλιστούν οι θέσεις εργασίας και κυρίως, η παραγωγική αυτή μονάδα του τόπου μας.

Είναι γνωστό ότι η εταιρεία που τα διαχειρίζεται έχει συσσωρεύσει πολλά χρέη και προς το δημόσιο, αλλά και προς τους εργαζόμενους -περίπου 20.000.000 ευρώ οφείλει- και γι’ αυτό σήμερα προβαίνουμε σε μια τριπλή παρέμβαση. Εκτός από την ερώτηση προς το Υπουργείο Άμυνας, ερωτούμε και τον Υπουργό Ανάπτυξης και τον Υπουργό Εργασίας.

Έρχομαι στο καθαυτό θέμα που έχει να κάνει με το Υπουργείο Άμυνας. Το πρόγραμμα που τρέχει εδώ και δώδεκα χρόνια για τη ναυπήγηση δύο πυραυλακάτων, τη νούμερο 6 και νούμερο 7, έχει πέσει στη δίνη αυτής της κατάστασης της εταιρείας.

Το πρόγραμμα έχει ισχύ με βάση την τριμερή συμφωνία Υπουργείου Άμυνας, διοίκησης και εργαζομένων μέχρι 31 Μαρτίου. Ωστόσο, λήγει αυτή η προθεσμία χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η νούμερο 6 που ελπίζαμε να έχει ολοκληρωθεί και να απομένει σημαντικό μέρος κατασκευών για τη νούμερο 7. Επειδή ακόμη δεν γνωρίζουμε ακριβή χρόνο παραλαβής των οπλικών συστημάτων και τοποθέτησης, είναι πολλά τα ερωτηματικά.

Γι’ αυτό σήμερα και προς εσάς απευθύνουμε δύο ερωτήματα. Έχετε, κύριε Υπουργέ, δύο εναλλακτικές λύσεις, σύμφωνα με τη δική μας εκτίμηση και αν δεν υπάρξει κάποια άλλη εξέλιξη από την πλευρά του Υπουργείου Ανάπτυξης. Η πρώτη εναλλακτική είναι να προχωρήσετε σε νέα παράταση της σύμβασης με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και παραδοτέο αυτό που έλειπε από τις προηγούμενες παρατάσεις είναι το παραδοτέο. Και δεύτερη εναλλακτική να υποβάλετε συνολικό πρόγραμμα και χρονοδιάγραμμα για όλες τις υπολειπόμενες εργασίες που αφορούν και τη νούμερο 6 και τη νούμερο 7.

Θεωρώ ότι θα κινηθείτε σ’ αυτή την κατεύθυνση με την ίδια πίστη ότι όλα αυτά είναι κάτι που έχει τραβήξει πολύ. Η πατρίδα έχει ανάγκη αυτές τις δύο πυραυλάκατους και γι’ αυτό θα επισπεύσετε. Και βέβαια, αν μπορείτε, να μας ενημερώσετε ποιο είναι το κόστος που μέχρι τώρα έχει δαπανηθεί από το δημόσιο για την υλοποίηση αυτού του προγράμματος και ποιο εκτιμάται ότι θα είναι το τελικό κόστος.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα απαντήσει ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Νκόλαος Παναγιωτόπουλος για τρία λεπτά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, ευχαριστώ για την ερώτηση. Θεωρώ ότι όλοι έχουμε το ίδιο ενδιαφέρον τόσο για τα ναυπηγεία Ελευσίνας όσο για τα προγράμματα ναυπήγησης πυραυλακάτων του Πολεμικού Ναυτικού από τα ναυπηγεία Ελευσίνας. Δεν θέλουμε να διακοπεί η λειτουργία των ναυπηγείων, αλλά ο ομιλών και για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού ως πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης θέλουμε της πυραυλάκατους.

Το Πολεμικό Ναυτικό θέλει τα πλοία του. Το Πολεμικό Ναυτικό είναι ο πελάτης των ναυπηγείων Ελευσίνας και ο πελάτης έχει αυτή τη στιγμή το πρόβλημα ότι τα πλοία που έχει αναθέσει στα ναυπηγεία Ελευσίνας να ναυπηγηθούν καθυστερούν πάρα πολύ.

Επομένως, ναι, να βρεθεί τρόπος συνέχισης της λειτουργίας των ναυπηγείων Ελευσίνας, αλλά όσον αφορά την παράταση του χρόνου λειτουργίας, αν δεν έχουμε διαβεβαιώσεις ως προς το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των εργασιών, δεν είμαστε τόσο πρόθυμοι να την παράσχουμε. Και αυτό θέλω να καταστεί σαφές.

Έχουμε δύο πλοία, τα οποία καθυστερούν πάρα, μα πάρα πολύ, αδικαιολόγητα πολύ. Τα χρειαζόμαστε, να μην εξηγήσω γιατί τα χρειαζόμαστε τώρα περισσότερο από ποτέ, είναι νομίζω πασιφανές. Και επομένως είναι ανάγκη, χθες ει δυνατόν, τα πλοία αυτά να παραδοθούν. Η πυραυλάκατος νούμερο 6 έχει ολοκληρωθεί σε ποσοστό περίπου 95%, είναι σχεδόν δηλαδή έτοιμη, αλλά όχι απολύτως έτοιμη.

Θέλω να σας πω ότι ήδη εκτελούνται οι τελικοί έλεγχοι αποδοχής συστημάτων του σκάφους εν όρμω, ενώ θα ακολουθήσουν και οι εν πλω δοκιμές. Εν ορμώ είναι η δοκιμή στο λιμάνι, έχει πέσει στο νερό, αλλά οι δοκιμές γίνονται στο λιμάνι. Επίσης έχει λάβει χώρα περιορισμένης διάρκειας δοκιμαστικός πλους της πυραυλακάτου νούμερο 6 μέσα στον κόλπο Ελευσίνας. Επομένως το σκάφος είναι στο νερό και γίνονται οι τελικές δοκιμές. Όμως η πυραυλάκατος νούμερο 7 καθυστερεί ακόμα. Το πρόγραμμα κατασκευής έχει ολοκληρωθεί σε ποσοστό περίπου 75%, κατά τα 3/4. Απομένει όμως ένα ικανό ποσοστό 25% και εξ αυτού του λόγου γίνεται αντιληπτό ότι δεν θα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή και των δύο πυραυλακάτων μέχρι τις 31 Μαρτίου του 2020, οπότε και λήγει η παράταση, που είχε δώσει το Πολεμικό Ναυτικό, καταβάλλοντας και επιπλέον χρήματα.

Επομένως ή θα απαιτηθεί δρομολόγηση της διαδικασίας για έγκριση νέας παράτασης νομοθετικής ρύθμισης ή θα συμβεί κάτι άλλο πιθανώς, γιατί όπως ενδεχομένως ξέρετε αυτή τη στιγμή γίνονται και προσπάθειες για την εξεύρεση επενδυτή για τα ναυπηγεία Ελευσίνας. Βρίσκονται σε αρκετά προχωρημένο στάδιο, ο ενδιαφερόμενος επενδυτής συνομιλεί ήδη και διαπραγματεύεται με τη διοίκηση των ναυπηγείων Ελευσίνας. Η διαδικασία όμως αυτή δρομολογείται από το Υπουργείο Ανάπτυξης, με το οποίο βρισκόμαστε, όπως καταλαβαίνετε, σε στενή επαφή, αφού το ενδιαφέρον μας είναι δεδομένο.

Αναφορικά με τα κόστη -για να πω και τα υπόλοιπα στη δευτερολογία- που έχει δαπανήσει το ελληνικό δημόσιο, το συνολικό συμβατικό τίμημα ήταν περίπου 326.000.000 για τις δύο συγκεκριμένες πυραυλακάτους, δηλαδή την 6 και την 7. Ισχύει μέχρι την ανάληψη συντονισμού ολοκλήρωσης της ναυπήγησης αυτών των πλοίων από το Πολεμικό Ναυτικό. Στη συνέχεια απαιτήθηκε πρόσθετη χρηματοδότηση του προγράμματος, που καθορίστηκε με διαδοχικές νομοθετικές ρυθμίσεις, παράταση εργασιών και πρόσθετη χρηματοδότηση. Το σύνολο των χρημάτων από το έτος 2016, κατά το οποίο το Πολεμικό Ναυτικό ανέλαβε τη χρηματοδότηση, και μέχρι σήμερα ανέρχεται στο ποσό των 84,64 εκατομμυρίων ευρώ.

Επομένως το Πολεμικό Ναυτικό, εδώ και τέσσερα χρόνια, δίνει το ίδιο λεφτά για τη ναυπήγηση των πλοίων και όπως καταλαβαίνετε έχει και την απαίτηση τα πλοία αυτά, οι δύο πυραυλάκατοι, να παραδοθούν και να δοθούν στις επιχειρησιακές δομές του Πολεμικού Ναυτικού. Το τελικό κόστος για τα δύο πλοία θα εξαρτηθεί ακριβώς και από το χρονοδιάγραμμα, δηλαδή τον ρυθμό υλοποίησης της ναυπήγησης και το κόστος των συμβάσεων που θα συναφθούν για την ολοκλήρωση αυτών.

Επομένως έχετε το κόστος μέχρι τώρα, το κόστος που κατέβαλε το Πολεμικό Ναυτικό, και το ποσοστό ολοκλήρωσης των δύο πυραυλακάτων. Κλείνω, λέγοντας ότι η θέση του Πολεμικού Ναυτικού του Υπουργείου Άμυνας είναι ότι πρέπει τα δύο αυτά πλοία, απαραίτητα για το Πολεμικό Ναυτικό και την πατρίδα, να ολοκληρωθούν το ταχύτερο δυνατό και θα κάνουμε ό,τι χρειαστεί για να καταστεί εφικτή αυτή η ολοκλήρωση, με συγκεκριμένα όμως χρονοδιαγράμματα και όχι με παρατάσεις στην παράταση και καθυστερήσεις πάνω στις καθυστερήσεις.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Κύριε Κεγκέρογλου, έχετε τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ:** Κύριε Υπουργέ, έχουμε ακούσει κι εμείς τα λόγια, τις φήμες και τις ανακοινώσεις πού και πού των αρμόδιων υπουργείων για την εξεύρεση στρατηγικού επενδυτή. Αυτό που δεν έχουμε δει είναι ένα συγκεκριμένο σχέδιο, αφ’ ενός μεν να έχει εκπονηθεί και αφ’ ετέρου να υλοποιείται, προκειμένου να διασφαλιστεί αυτή η παραγωγική μονάδα στρατηγικής σημασίας, οι θέσεις εργασίας, να διασφαλιστεί ότι και το Πολεμικό μας Ναυτικό θα έχει έναν παραγωγικό τομέα να στηριχθεί για τον εκσυγχρονισμό και τον άρτιο εξοπλισμό του σε όλα τα επίπεδα. Αυτό δεν το έχουμε δει.

Δεν είναι όμως δικό σας αντικείμενο και αυτό το οποίο εγώ θα ήθελα από σας είναι να μην αναλαμβάνετε ευθύνες για άλλους. Το λέω προκαταβολικά, όχι ότι υπάρχει κάτι συγκεκριμένο. Και βέβαια θα ήθελα να μη γίνει η εθνική άμυνα και οι δύο πυραυλάκατοι θύμα της αδυναμίας εξεύρεσης επενδυτή ή να μη γίνει ούτε εργαλείο για την εξεύρεση επενδυτή. Τι θέλω να πω; Δεν πρέπει να εμπλακεί το Υπουργείο Άμυνας σε οποιαδήποτε πρωτοβουλία του Ανάπτυξης, που είναι ελεύθερο να τις κάνει και έπρεπε ήδη να έχει κάνει, όσον καιρό ίσχυαν οι παρατάξεις. Και αυτό δεν αφορά μόνο τη σημερινή Κυβέρνηση ασφαλώς. Για να μην παρεξηγούμαστε. Αφορά κυρίως τον χαμένο χρόνο των προηγούμενων ετών. Τέσσερα-πέντε χρόνια δεν έχει γίνει τίποτα σε αυτή την κατεύθυνση.

Εμείς τι θέλουμε; Θέλουμε να υπάρξει ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα, το οποίο θα έχει παραδοτέο, όχι ημερομηνία λήξης μόνο, αλλά και παραδοτέο. Αυτό έλειπε από τα προηγούμενα. Θέλουμε μια δική σας πρόταση, ούτως ώστε με ένα συνολικό χρονοδιάγραμμα, σε συγκεκριμένο χρόνο, πρώτη φάση: παράδοση της πυραυλακάτου νούμερο 6. Δεύτερη φάση: ολοκλήρωση της παράδοσης και της πυραυλακάτου νούμερο 7. Προϋπόθεση είναι να παραληφθούν τα πυραυλικά συστήματα. Δεν έχουν παραληφθεί. Για ποιον λόγο; Ποιανού είναι ευθύνη η μη παραλαβή των πυραυλικών συστημάτων που θα εγκατασταθούν; Γιατί το υπολειπόμενο για το νούμερο 6 ακριβώς είναι το οπλικό σύστημα. Αυτό μπορεί να είναι ξεκάθαρο και ανεξάρτητο σχέδιο από τη διαχείριση της εταιρίας, της διοίκησης, που οδήγησε σε αδιέξοδο την εταιρεία, και βέβαια από τις πρωτοβουλίες που δικαιούται και οφείλει να πάρει το Υπουργείο Ανάπτυξης. Τι λέμε δηλαδή; Ότι μία νέα σύμβαση με σαφές χρονοδιάγραμμα και σαφή παραδοτέα σε συγκεκριμένο χρόνο να έχει περισσότερη παρεμβατικότητα από την πλευρά του Υπουργείου Άμυνας, τυπικά και μόνο να υπάρχει διαχείριση χαρτιών από τη διοίκηση και όλα να αναληφθούν από το Υπουργείο Άμυνας σε σχέση με την πληρωμή εργαζομένων, προμηθευτών, υλικών και όλων των άλλων απαραίτητων ενεργειών.

Δεν υπάρχει καμμία περίπτωση -σας το λέω τώρα- με όλα όσα έχουμε εμείς ως ενημέρωση να λυθεί πρώτα το θέμα του στρατηγικού επενδυτή. Ζήσε, Μάη μου, αλλά όχι του 2020.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας):** Μακάρι.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ:** Δυστυχώς. Και θα πέσουν θύμα οι δύο πυραυλάκατοι αυτής της αδυναμίας της ελληνικής πολιτείας και βέβαια δεν είναι μόνο η ελληνική πολιτεία, αλλά είναι και το βόλεμα, κατά μία έννοια, που έχει υπάρξει στους ιδιοκτήτες. Πρέπει να καταλάβουν οι ιδιοκτήτες ή μάλλον οι διαχειριστές, γιατί για να είσαι ιδιοκτήτης πρέπει να μη χρωστάς. Οπότε στα συγκεκριμένα οι διαχειριστές αυτής της εταιρείας πρέπει να καταλάβουν -και μπορούν να το καταλάβουν- ότι δεν θα έχουν κάλυψη για τις οφειλές τους προς το δημόσιο ως πρόσωπα. Όλα μπορεί να τα κάνει η ελληνική πολιτεία διά της νομοθετικής οδού. Σήμερα έρχονται τροπολογίες για διάφορα, θα δείτε στην εξέλιξη της συζήτησης. Μπορεί να τα κάνει όλα και οφείλει να τα κάνει και σε αυτή την περίπτωση.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και ελπίζω ο Υπουργός να είναι σε μια κατεύθυνση που να μπορούμε να συνεννοηθούμε, γιατί πράγματι ο στόχος είναι κοινός. Η ενίσχυση της αμυντικής και αποτρεπτικής ικανότητας των Ενόπλων Δυνάμεων είναι, νομίζω, απαίτηση και στόχος όλων ταυτόχρονα.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Κεγκέρογλου, ο κύριος Υπουργός είναι από αυτούς που ακούνε και θα σας απαντήσει -είναι βέβαιο- και συνεργάζεται κιόλας και είναι και συνεννοήσιμος.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας):** Κύριε Πρόεδρε, θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος.

Το πρώτο που ήθελα να πω είναι ότι, όντως, δεν εμπλέκεται το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας στη διαδικασία εξεύρεσης επενδυτή ούτε το ενδιαφέρει. Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας ενδιαφέρεται για να διασφαλίσει τα συμφέροντα του Πολεμικού Ναυτικού και την αποτρεπτική ισχύ των Ενόπλων Δυνάμεων, δηλαδή να παραδοθούν οι δύο πυραυλάκατοι -αυτό μας ενδιαφέρει αυτή τη στιγμή- το συντομότερο δυνατόν.

Από εκεί και πέρα, ναι, μας ενδιαφέρει το ζήτημα της συνέχισης της λειτουργίας των ναυπηγείων Ελευσίνας. Αυτό ασφαλώς συνδέεται με την προσπάθεια να εξευρεθεί ένας επενδυτής. Διότι ξέρετε κάτι; Ως στοιχείο της εγχώριας αμυντικής βιομηχανίας νομίζω ότι τα ναυπηγεία Ελευσίνας μπορούν να λειτουργήσουν προς όφελος και των Ενόπλων Δυνάμεων, να αναλάβουν δηλαδή δουλειές συντήρησης, ναυπήγησης συγκεκριμένων σκαφών επιφανείας του Πολεμικού Ναυτικού προς όφελος και των Ενόπλων Δυνάμεων και της ελληνικής οικονομίας, φυσικά και της τοπικής κοινωνίας. Όμως, πρώτα θα πρέπει να διευθετηθεί αυτή η κατάσταση.

Ο χρόνος λήγει στις 31 Μαρτίου του 2020. Από εκεί και πέρα, όπως σας είπα, δεν είναι ειλημμένη η απόφαση για το αν δοθεί παράταση για τη συνέχιση της ναυπήγησης και ασφαλώς, εάν παρθεί τέτοια απόφαση νέας παράτασης, αυτή θα είναι πολύ στενά συνδεδεμένη με ένα αυστηρότατο χρονοδιάγραμμα συνέχισης των εργασιών και παράδοσης τουλάχιστον της πυραυλακάτου νούμερο 6, η οποία έχει σχεδόν ολοκληρωθεί, όπως σας είπα, αλλά δεν έχει ολοκληρωθεί στο 100%.

Επομένως άλλες λύσεις αυτού του τύπου που να παρατείνουν την αγωνία και του Πολεμικού Ναυτικού, δεν νομίζω ότι είναι πρόσφορο εδώ πέρα να αναζητηθούν.

Όμως, παράλληλα, εγώ θα ήθελα να πω ότι δεν συμμερίζομαι την απαισιοδοξία. Αντιθέτως, είμαι αρκετά αισιόδοξος ως προς την κατεύθυνση της εξεύρεσης τελικά της τελικής λύσης όσον αφορά στον επενδυτή. Ήδη έχει υπάρξει συγκεκριμένη πρόταση προς τον ιδιοκτήτη. Είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης αυτή τη στιγμή. Δεν είναι δική μας δουλειά, του Υπουργείου δηλαδή, να εμπλακούμε σε αυτή τη διαπραγμάτευση ούτε να ενθαρρύνουμε τη μια πλευρά ή την άλλη να τα βρουν. Αυτό είναι ζήτημα των διαπραγματευομένων, με όρους φαντάζομαι ελεύθερης αγοράς.

Απλώς, αυτό που θα ήθελα να πω είναι ότι το Πολεμικό Ναυτικό θέλει τα πλοία του, θέλει και τα ναυπηγεία Ελευσίνας ζωντανά για να μπορούν να υποστηρίξουν το Πολεμικό Ναυτικό στο μέλλον, ως στοιχείο της εγχώριας αμυντικής βιομηχανίας. Έχει καταβάλει, όμως, πάρα πολλά χρήματα, οι καθυστερήσεις ήταν πάρα πολύ μεγάλες και δεν μπορεί να ενθαρρυνθεί η παράταση των καθυστερήσεων και όπως καταλαβαίνετε, σήμερα παρά ποτέ αυτές οι δύο πυραυλάκατοι πρέπει να πέσουν στο νερό, πρέπει να περιέλθουν στην κυριότητα του Πολεμικού Ναυτικού και στη διάθεση του Πολεμικού Ναυτικού, για να τις αναπτύξει ανάλογα με την επιχειρησιακή δομή του.

Εμείς θα κάνουμε ό,τι χρειαστεί προς αυτή την κατεύθυνση με πνεύμα εξεύρεσης λύσης, αλλά και επιτάχυνσης της διαδικασίας και το αυστηρό χρονοδιάγραμμα για το παραδοτέο είναι βασικό στοιχείο -και θα συμφωνήσουμε εδώ- αυτού του προγράμματος. Ο αγώνας για την αναζήτηση και την εξεύρεση επενδυτή, όπως σας είπα, δρομολογείται και επισπεύδεται από το Υπουργείο Ανάπτυξης. Είναι άλλο θέμα.

Ελπίζω αυτό το διάστημα, μια και έχουμε πει ότι πλέον δεν υπάρχει διάθεση να παρατείνουμε απ’ αορίστω αυτή την υπόθεση, να λειτουργήσει και ως μοχλός πίεσης προς τους διαπραγματευόμενους για να συμφωνήσουν μεταξύ τους. Άλλος τρόπος δεν υπάρχει. Το Πολεμικό Ναυτικό πρέπει να έχει αυτά τα πλοία στη διάθεσή του και εμείς πιέζουμε προς αυτή την κατεύθυνση, γιατί μην ξεχνάμε -και εδώ το κλείνω- ότι οι Ένοπλες Δυνάμεις και το Πολεμικό Ναυτικό δεν είναι ούτε εργοδότης ούτε συνεταίρος. Είναι ο πελάτης και ο πελάτης πρέπει να αντιμετωπίζεται από το κατάστημα που έχει αναλάβει να τον εξυπηρετήσει ανάλογα με την εργασία που του έχει αναθέσει, έτσι ώστε να ικανοποιείται.

Αυτή τη στιγμή σαφώς έχουμε να κάνουμε με έναν μη ικανοποιημένο πελάτη, ο οποίος καλείται να καταβάλει ακόμα περισσότερα για να μην ξέρει πότε θα έχει το προϊόν που έχει αναθέσει να του παραδοθεί. Όχι, δεν λειτουργούν έτσι τα πράγματα. Μπορεί να έχουμε άλλον έναν γόρδιο δεσμό να λύσουμε. Πολλούς γόρδιους δεσμούς έχουμε αναλάβει να επιλύσουμε αυτό το διάστημα, σε αυτή την περίοδο, αλλά νομίζω ότι, αν λειτουργήσουμε έτσι, θα λύσουμε αυτόν τον γόρδιο δεσμό και θα πάμε στον επόμενο κ.ο.κ..

Το Πολεμικό Ναυτικό χρειάζεται αυτά τα πλοία και θα τα παραλάβει το συντομότερο δυνατόν.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

Πριν πάμε στην επόμενη ερώτηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 7 Φεβρουαρίου 2020.

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

1. Η με αριθμό 454/30-1-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Νικόλαου Ηγουμενίδη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αξιοποίηση της έκτασης του νυν αεροδρομίου «Νίκος Καζαντζάκης» στο Ηράκλειο σε συνεννόηση και σε όφελος της τοπικής κοινωνίας».

2. Η με αριθμό 478/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αναγκαία συνοδά και συμπληρωματικά έργα του νέου διεθνούς αεροδρομίου Καστελίου, δίκαιες αποζημιώσεις και Τεχνικός Σύμβουλος στον Δήμο Μίνωα Πεδιάδας - Αξιοποίηση του «Ν. Καζαντζάκης»».

3. Η με αριθμό 475/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γιάννη Δελή προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Παντελής έλλειψη παιδιάτρου στη Σαμοθράκη».

4. Η με αριθμό 469/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα – Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ποινικές ευθύνες των μελών της Κυβέρνησης για τη συνέχιση της λειτουργίας του ΧΥΤΑ Φυλής μετά τη δημοσιοποίηση των μελετών ρυπαντών».

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

1. Η με αριθμό 458/3-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χρήστου Γιαννούλη προς τoν Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Εκχώρηση λεωφορειακών γραμμών του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) στα Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων (ΚΤΕΛ)».

2. Η με αριθμό 476/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Εύβοιας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Μαρίνου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Απρόσκοπτη συνέχιση της λειτουργίας της ΛΑΡΚΟ, διασφάλιση όλων των θέσεων εργασίας, των δικαιωμάτων των εργαζομένων και των απαραίτητων μέτρων υγιεινής και ασφάλειάς τους».

3. Η με αριθμό 470/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Ποινικές ευθύνες των μελών της Κυβέρνησης για τη συνέχιση της λειτουργίας του ΧΥΤΑ Φυλής μετά τη δημοσιοποίηση των μελετών ρυπαντών».

4. Η με αριθμό 459/3-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Τριανταφυλλίδη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Επιτάχυνση διαδικασιών κατασκευής και ολοκλήρωσης του Παιδιατρικού Νοσοκομείου Θεσσαλονίκης».

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

1. Η με αριθμό 2770/20-12-2019 ερώτηση της Βουλευτού Κιλκίς του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ειρήνης Αγαθοπούλου προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ισότιμη πρόσβαση διεμφυλικών προσώπων στις υπηρεσίες υγείας χωρίς διακρίσεις».

2. Η με αριθμό 1338/18-10-2019 ερώτηση του Βουλευτή Κέρκυρας του Κινήματος Αλλαγής κ. Δημητρίου Μπιάγκη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ανασυγκρότηση των υγειονομικών περιφερειών της χώρας».

3. Η με αριθμό 2658/17-12-2019 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Αποκατάσταση αδικίας ως προς την καταβολή του κινήτρου αποχώρησης στους εργαζόμενους της ΔΕΗ Α.Ε., που αποχώρησαν οικειοθελώς από την επιχείρηση κατά το χρονικό διάστημα 1-2-2019 έως 10-9-2019».

Προχωρούμε στην επόμενη, τη με αριθμό 464/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λάρισας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Βασιλείου Κόκκαλη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Αξιοποίηση της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής Λάρισας».

Κύριε Κόκκαλη, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε, η εκπαίδευση στον πρωτογενή τομέα θεωρείται, αλλά και είναι πάρα πολύ σημαντική για την ανταγωνιστικότητα του πρωτογενούς τομέα. Δυστυχώς, όμως, η εκπαίδευση ήταν άγνωστη λέξη για τους αγρότες μας. Ακόμα χειρότερο, ήταν άγνωστη λέξη και για τους κυβερνώντες όλα αυτά τα χρόνια, με αποτέλεσμα η παροχή της εκπαίδευσης στους αγρότες να είναι ένα έργο πάρα πολύ δύσκολο, έργο το οποίο επιτελούσαν θεωρητικά δημόσιες αγροτικές σχολές.

Μια από αυτές, κύριε Υπουργέ, βρίσκεται λίγο έξω από τη Λάρισα, η Αβερώφειος Γεωργική Σχολή. Η προηγούμενη κυβέρνηση έθεσε το θέμα της εκπαίδευσης πολύ πάνω στην ατζέντα του πρωτογενούς τομέα και έβαλες ως σχέδιο την αξιοποίηση της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής.

Εάν με ρωτήσετε αν τα κατάφερε, θα σας πω «όχι». Έβαλε, όμως, ένα μικρό λιθαράκι. Αυτό αποδεικνύεται από την ψήφιση του ν.4589/2019, το άρθρο 24, σύμφωνα με το οποίο θεσπίστηκε Αβερώφειο Αγροδιατροφικό Τεχνολογικό Πάρκο, υπαγόμενο στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Επίσης ανετέθη σε μια επιτροπή η σύνταξη πορίσματος τον Οκτώβριο του 2018, σχετικά με την πορεία και την αξιοποίηση της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής.

Εν κατακλείδι και επαναλαμβάνοντας ότι για την προηγούμενη κυβέρνηση η εκπαίδευση ήταν κάτι πάρα πολύ σημαντικό, βάζοντας ένα λιθαράκι στην αξιοποίηση της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής, ερωτάσθε: Ποια είναι η βούληση της σημερινής Κυβέρνησης και της ηγεσίας του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης σχετικά με την αξιοποίηση της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής, λέγοντας, ορίζοντας, παραθέτοντας συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα ενεργειών, προθέσεων; Διότι πρόσφατα, ο κ. Βορίδης από τη Λάρισα είπε ότι θα εξετάσει το θέμα και λίγο πιο νωρίς, η κ. Κεραμέως είχε πει ότι είναι ένα επιμέρους ζήτημα η αξιοποίηση της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής.

Με την παρούσα ερώτηση, συνεπώς, διατυπώνονται ευθέως όχι γενικόλογα: «Ναι, θέλουμε να την αξιοποιήσουμε έτσι, με αυτό τον τρόπο, τότε». Συγκεκριμένα πράγματα.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, ο κ. Κωνσταντίνος Σκρέκας.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υφυπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα, κύριε συνάδελφε, να σας ευχαριστήσω για την ερώτηση που κάνατε και να συμφωνήσω μαζί σας ότι το θέμα της κατάρτισης, της ενημέρωσης και της εκπαίδευσης των αγροτών κατά τη διάρκεια της ζωής τους και της επαγγελματικής, αν θέλετε, πορείας είναι πάρα πολύ σημαντική ιδιαίτερα στις μέρες μας, όπου τα πράγματα αλλάζουν στον πρωτογενή τομέα, η κλιματική αλλαγή και οι επιπτώσεις της επηρεάζουν πάρα πολύ τις καλλιέργειες, αφού μιλάμε για ανοιχτές καλλιέργειες ως επί το πλείστον, πράγμα που σημαίνει ότι επηρεάζονται πρώτιστα από τις συνέπειες της αλλαγής του καιρού και των περιβαλλοντικών συνθηκών.

Η πραγματικότητα είναι ότι σήμερα, στις μέρες μας, αρχίζουν και εμφανίζονται όροι και έννοιες όπως είναι η «γεωργία ακριβείας», η «ευφυής γεωργία» ως τρόπος αντιμετώπισης, από τη μία, της κλιματικής αλλαγής και από την άλλη, ως δυνατότητα αύξησης, βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των αγροτών.

Φυσικά, όταν μιλάμε για πάνω από εξακόσιες, επτακόσιες χιλιάδες συμπολίτες μας που κάνουν σήμερα δηλώσεις ΟΣΔΕ και ασχολούνται με τα αγροτικά και με τον πρωτογενή τομέα, καταλαβαίνετε ότι εκεί υπάρχουν άνθρωποι διαφόρων ηλικιών και διαφορετικών εκπαιδευτικών επιπέδων. Αυτό σημαίνει ότι για να μπορέσουμε όλους αυτούς τους ανθρώπους να τους εντάξουμε μέσα στις νέες τάσεις και στους νέους τρόπους καλλιέργειας των χωραφιών τους, θα πρέπει να τους εκπαιδεύσουμε.

Αυτή η εκπαίδευση μπορεί να γίνει σίγουρα μέσα από τα σχολεία και στο θρανίο, μπορεί να γίνει, όμως, και κατά τη διάρκεια της δουλειάς τους, πάνω στη δουλειά, «on the job» όπως λέγεται. Επίσης μπορεί να επιτευχθεί και μέσα από ένα σύστημα γεωργικών συμβουλών, το οποίο θέλουμε να αναπτύξουμε.

Δυστυχώς, η προηγούμενη κυβέρνηση, παρ’ όλο που είχε τέσσερα χρόνια στη διάθεσή της και χρήματα ευρωπαϊκά -πάνω από 100.000.000 ευρώ- για να αναπτύξει ένα τέτοιο σύστημα γεωργικών συμβουλών, που θα μπορούσε να βοηθήσει στο να αλλάξουν τα καλλιεργητικά πρότυπα στη χώρα μας και οι αγρότες μας να ανταποκριθούν και να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες, δεν το έκανε.

Αντίθετα, εμείς ετοιμάζουμε ένα νέο σύστημα. Αυτό το σύστημα θα είναι ανοικτό και θα μπορέσει να αγκαλιάσει και να βοηθήσει όλους τους αγρότες, οποιασδήποτε ηλικίας, είτε αυτός είναι εξήντα, είτε είναι πενήντα, είτε είναι τριάντα χρονών και οποιουδήποτε μορφωτικού επιπέδου, είτε είναι απόφοιτος πανεπιστημίου, είτε είναι δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Αυτό σχεδιάζουμε και αυτό θα κάνουμε, για να πετύχουμε αυτό που εσείς λέτε, ότι στη χώρα, δυστυχώς, τις τελευταίες δεκαετίες μικρό βάρος έχει πέσει σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση των γεωργών, για να καλλιεργούν καλύτερα και έτσι να είναι ανταγωνιστικότεροι σε ό,τι αφορά την παραγωγή των προϊόντων τους.

Από την άλλη, σε ό,τι αφορά την Αβερώφειο Σχολή, επιτρέψτε μου να πω τα εξής: Σήμερα βρίσκεται σε μία έκταση σαράντα στρεμμάτων νοτιοδυτικά της Λάρισας. Είναι ένα κτηριακό συγκρότημα τεράστιας ιστορικής σημασίας και αναπόσπαστο κομμάτι της πολιτιστικής κληρονομιάς του τόπου της Λάρισας και, φυσικά, είναι το αποτέλεσμα του κληροδοτήματος και μία προσφορά του εθνικού ευεργέτη, του Γεώργιου Αβέρωφ. Σήμερα το αγρόκτημα της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής έχει συνολική επιφάνεια εννιακοσίων περίπου στρεμμάτων. Εκεί στεγάζονται το κέντρο «ΔΗΜΗΤΡΑ» Λάρισας, επιφορτισμένο με την παροχή κατάρτισης στους νέους αγρότες στο πλαίσιο ευρωπαϊκών προγραμμάτων και η Σχολή Επαγγελμάτων Κρέατος του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων που παρέχει εκπαίδευση σε επαγγελματίες του κλάδου κρέατος.

Nα πούμε ότι το 1993, με απόφαση του τότε Υπουργού Πολιτισμού, τα κτήρια της Αβερωφείου χαρακτηρίστηκαν ιστορικά, διατηρητέα μνημεία. Σημειώνεται ότι επειδή τα περισσότερα των κτηρίων κατασκευάστηκαν το 1910, υφίσταται επείγουσα ανάγκη κατάρτισης προγράμματος άμεσων παρεμβάσεων, ανακατασκευών και ανακαινίσεων, προκειμένου να επιδιορθωθούν τα κτήρια και να μην εγκυμονούν κινδύνους για τους οικότροφους και υπαλλήλους της σχολής.

Από κει και πέρα, εκείνο το οποίο θα ήθελα να σας τονίσω και να εκφράσω με απόλυτη ειλικρίνεια, είναι ότι η πολιτική βούληση του σημερινού Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και της ηγεσίας του Υπουργείου μας είναι να αξιοποιήσει σε μέγιστο βαθμό την Αβερώφειο Γεωργική Σχολή και να μπορέσει να προσφέρει αυτή τις υπηρεσίες που πρέπει και μπορεί να προσφέρει στον πρωτογενή τομέα της χώρας.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Κόκκαλη, έχετε τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Κύριε Υφυπουργέ, όπως είπατε, η πολιτική βούληση του κυρίου Υπουργού είναι η αξιοποίηση. Εγώ κατάλαβα ότι η πολιτική βούληση είναι ότι δεν έχει σχέδιο. Δεν έχει σχέδιο κύριος Υπουργός, ο κ. Βορίδης διότι δεν γνωρίζει τα προβλήματα των αγροτών. Δυστυχώς! Ξύπνιος είναι, αλλά δεν τα γνωρίζει.

Δεν ζητάω εγώ την αξιοποίηση της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής. Τη ζητάνε οι αγρότες της Θεσσαλίας, τη ζητάνε οι νέοι αγρότες, τη ζητάνε οι επιστημονικοί σύλλογοι, οι γεωπονικοί σύλλογοι, τη ζητάει ο Δήμος Λαρισαίων, η Περιφέρεια Θεσσαλίας. Επιτέλους, μεταφέρετε στον κύριο Υπουργό να ασχοληθεί σοβαρά με τα προβλήματα.

Το πόρισμα της επιτροπής για την Αβερώφειο, το οποίο συνετάγη κατόπιν εντολής της προηγούμενης ηγεσίας, αναφέρει ότι υπάρχουν συγκεκριμένες προτάσεις. Το έγγραφο του Υπουργείου Παιδείας -του δικού σας Υπουργείου Παιδείας- κάνει λόγο για συνεργασία του Ίδρύματος «Σταύρος Νιάρχος». Ποιος έκανε την πρώτη σύσκεψη με το Ίδρυμα «Σταύρος Νιάρχος», κύριε Υφυπουργέ; Μεταφέρετέ το στον κ. Βορίδη. Ποια ηγεσία έκανε την πρώτη σύσκεψη στη Λάρισα με το Ίδρυμα «Σταύρος Νιάρχος», με την περιφέρεια και το δήμο; Οργανώστε μία σύσκεψη με την περιφέρεια, το δήμο και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Υπάρχουν θεσμικοί παράγοντες, όπως είναι η Διεπαγγελματική Οργάνωση Βάμβακος, η οποία θέλει να κατασκευάσει μουσείο βάμβακος. Υπάρχει η Ένωση Κατασκευαστών Αγροτικών Μηχανημάτων. Υπάρχει ο Μελισσοκομικός Σύλλογος Ελλάδος, ο οποίος θέλει να φτιάξει μουσείο μελισσοκομίας χωρίς ούτε ένα ευρώ επιβάρυνση για το ελληνικό δημόσιο.

Περίμενα σήμερα να ακούσω ένα συγκεκριμένο σχέδιο, ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Δεν το απαίτησα. Είπα, κύριε Υφυπουργέ, ότι εμείς βάλαμε ένα λιθαράκι. Συνεχίστε. Ας δείξουμε ότι έχουμε σκοπό να την αξιοποιήσουμε για τους αγρότες, για την εκπαίδευση των αγροτών, να γίνει ένα κέντρο καινοτομίας.

Δυστυχώς, όμως, αντί αυτού άκουσα να μεταφέρεται η βούληση του κ. Βορίδη, ο οποίος δεν ασχολείται, ότι ναι, γενικά θα αξιοποιηθεί.

Ελπίζω στη δευτερολογία να ακούσω συγκεκριμένα πράγματα, συγκεκριμένες προθέσεις, συγκεκριμένες πολιτικές.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε. Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υφυπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων):** Βεβαίως, στη θέση σας, κύριε συνάδελφε, θα ήμουν πολύ φειδωλός στην κριτική που θα ασκούσα από τη θέση σας στη σημερινή Κυβέρνηση για αυτό το σημαντικό θέμα που αφορά και τον τόπο σας.

Είπατε ότι βάλατε ένα λιθαράκι. Επιτρέψτε μου να έχω σοβαρό προβληματισμό αν πραγματικά έχει μπει ακόμα και ένα μικρό - μικρό πετραδάκι, όχι λιθαράκι, εκτός από μερικά δελτία Τύπου, τα οποία είχατε εκδώσει και τα οποία θα σας διαβάσω.

Κατ’ αρχάς, θέλω να σας πω ότι η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και ο Υπουργός ο ίδιος, ενδιαφέρεται πάρα πολύ. Φυσικά και γνωρίζει -αυτό αποδεικνύεται κάθε μέρα- και νοιάζεται, όπως νοιάζεται όλη η κυβέρνηση και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, για τον πρωτογενή τομέα της χώρας, για τους αγρότες και τις αγρότισσες. Γιατί δεν μπορούμε να μιλάμε για οικονομική ανάπτυξη, για επισιτιστική ασφάλεια και για κοινωνική συνοχή, ιδίως στις περιοχές της υπαίθρου, αν δεν δώσουμε ιδιαίτερη σημασία στους ανθρώπους που διαμένουν εκεί και παλεύουν, αγωνίζονται πάνω στα χωράφια τους για να μείνουν εκεί, να μεγαλώσουν τις οικογένειές τους, αλλά και να διασφαλίσουν την επάρκεια ποιοτικών αγροδιατροφικών προϊόντων στη χώρα μας.

Να πω τι έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση, μία και αναφερθήκατε στο μεγαλύτερο κομμάτι της δευτερολογίας σας σε αυτά τα οποία κάνατε.

Πράγματι, έγινε μια Ομάδα Εργασίας Αξιοποίησης Αβερωφείου Σχολής -έτσι την ονομάσατε- από το 2018, η οποία μετά από, υποτίθεται, μεγάλη σπουδή και σοβαρή δουλειά, κατέληξε σε ένα πόνημα μόλις δώδεκα σελίδων. Αυτό το πόνημα θα το καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής, για να είναι στη διάθεση των Βουλευτών. Από τις δώδεκα σελίδες, οι έντεκα σελίδες είναι διαπιστώσεις τι είναι η Αβερώφειος Σχολή, τι κάνει και ποια είναι η ιστορία της. Εκεί εμπεριέχονται και μόλις τρεις σελίδες πινακάκια από τις προτάσεις που σας έκαναν οι διάφοροι φορείς που ήθελαν να κάνουν κάποιες προτάσεις. Εκεί υπάρχουν γενικές προτάσεις, θεωρητικού, θα έλεγα, επιπέδου, χωρίς σχέδιο, χωρίς ένα επιχειρησιακό πλάνο και πάνω από όλα χωρίς χρηματοδότηση -τρόπους και πηγές χρηματοδότησης- για να εφαρμοστεί οτιδήποτε αναφέρεται σε αυτές τις γενικές -επαναλαμβάνω- καλές προθέσεις, προτάσεις που σας κατέθεσαν οι φορείς που ένιωσαν την ανάγκη να αλληλογραφήσουν μαζί σας.

Η πρόταση, τα συμπεράσματα της ομάδας που συστήσατε, θα έλεγα ότι συμπεριλαμβάνονται σε μία παράγραφο. Θα σας διαβάσω ακριβώς αυτά τα οποία αναγράφονται στη πρόταση, τη δήθεν εμπεριστατωμένη, την οποία εκπόνησε η ομάδα εργασίας που εσείς είχατε συστήσει. «Συνεπώς το μεγαλύτερο πρόβλημα για την αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής είναι η εύρεση χρηματοδότησης, η οποία δεν προκύπτει από τις υποβληθείσες προτάσεις». Αυτό το λέτε εσείς, η δική σας επιτροπή.

Και ποια είναι η πρόταση; Δώδεκα σελίδες παρατηρήσεις, τρεις γραμμές πρόταση για αυτό το οποίο λέτε εσείς πολύ σημαντικό κομμάτι της ιστορίας της πόλης, που πρέπει να αξιοποιηθεί για να γίνει ένα κέντρο καινοτομίας και κατάρτισης των αγροτών. Αυτό, κατ’ εσάς, θα γίνει με τρεις γραμμές «κατόπιν όλων των παραπάνω εκτιμούμε και προτείνουμε ως τη μοναδική διέξοδο για την αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής τη σύσταση ενός φορέα διαχείρισης». Συγχαρητήρια! Φοβερή ανακάλυψη! Και νομίζω ότι είναι μία πρόταση η οποία καλύπτει τα πάντα!

Αν βέβαια διαβάσω και τα site της εποχής, το συμπέρασμα είχε ολοκληρωθεί εντός του πρώτου τριμήνου του 2019 και μάλιστα στις 12 Απριλίου του 2019 γράφτηκε -διαβάζω στο site «Τα νέα της Λάρισας»- ότι αμέσως μετά το Πάσχα θα ψηφιστεί από τη Βουλή ο φορέας διαχείρισης. Εννοεί μετά το Πάσχα του 2019 που ήσασταν κυβέρνηση εσείς. Παρακάτω διαβάζω: «Ο Υφυπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων…» -εσείς- «…το επόμενο βήμα που αφορά τον οδικό χάρτη αξιοποίησης της Αβερωφείου Σχολής εντός του Μαρτίου θα νομοθετηθεί».

Από τότε πέρασαν μήνες και χρόνια, τεσσεράμισι χρόνια εσείς δεν νομοθετήσατε και έρχεστε τώρα και λέτε στη σημερινή Κυβέρνηση «εσείς γιατί δεν προχωράτε στον φορέα διαχείρισης».

Θα σας πω ότι, από τη μεριά μας, ο Υπουργός ο ίδιος έχει έρθει σε επαφή με τον Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, τον κ. Αγοραστό. Συζητούν για να βρουν πραγματικούς τρόπους χρηματοδότησης, πραγματικά χρήματα δηλαδή, ώστε να μπορέσουμε να ανασυστήσουμε αυτή τη σημαντική -συμφωνώ και εγώ μαζί σας- γεωργική σχολή, η οποία μπορεί να προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες στη βελτίωση και στην ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα όχι μόνο της Λάρισας, όχι μόνο της Θεσσαλίας αλλά και ολόκληρης της Ελλάδας, γιατί από όλη την Ελλάδα μπορούν να συντρέχουν εκεί άνθρωποι και να εκπαιδεύονται.

Αυτό θα κάνουμε. Το επόμενο διάστημα θα σας έχουμε συγκεκριμένο επιχειρησιακό πλάνο, το οποίο θα περιγράφει τα βήματα που θα κάνουμε για να αξιοποιήσουμε αυτό το πολύ σημαντικό κληροδότημα του ευεργέτη μας Αβέρωφ.

Ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων κ. Κωνσταντίνος Σκρέκας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Παρακαλώ να τηρούμε λίγο τους χρόνους γιατί ακολουθεί νομοθετική εργασία.

Προχωρούμε στην με αριθμό 1943/14-11-2019 του κύκλου αναφορών - ερωτήσεων ερώτηση του Α΄ Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Α΄ Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας κ. Νικήτα Κακλαμάνη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Εγκαταλελειμμένα παιδιά στα παιδιατρικά νοσοκομεία».

Κύριε Αντιπρόεδρε, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας για να αναπτύξετε την ερώτησή σας.

**ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ (Α΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υφυπουργέ, πριν από δεκαοκτώ μήνες έθεσα στην προηγούμενη κυβέρνηση το ζήτημα των ασυνόδευτων παιδιών στα παιδιατρικά νοσοκομεία της Αθήνας, παιδιά που μεταφέρονται με εισαγγελική εντολή σε αυτά, προκειμένου να υποβληθούν στις απαραίτητες ιατρικές εξετάσεις, αλλά χωρίς να συντρέχει ιατρικός λόγος μετά από τις εξετάσεις παραμένουν σε αυτά λόγω έλλειψης διαθέσιμων προνοιακών δομών φιλοξενίας.

Πρόκειται για τρεις κατηγορίες παιδιών: πρώτον, εκείνα που προέρχονται από οικογένειες που δεν μπορούν να καλύψουν τις βασικές τους ανάγκες, δεύτερον, τα παιδιά που έχουν υποστεί παραμέληση ή κακοποίηση και, τέλος, τα ασυνόδευτα ανήλικα προσφυγόπουλα.

Στην ερώτησή μου είχε απαντήσει ο κ. Ξανθός, ο οποίος μου ανέφερε ότι κατόπιν συσκέψεων αρμοδίων φορέων συμφωνήθηκαν τα εξής:

Να μετακινηθούν άμεσα σε κατάλληλες δομές τα παιδιά που ανήκουν στην κατηγορία του ασυνόδευτου πρόσφυγα.

Να αρχίσουν άμεσα οι διαδικασίες για τη στελέχωση μιας ενδιάμεσης δομής φιλοξενίας του Υπουργείου Εργασίας, η οποία βρίσκεται στο Καλαμάκι Αττικής και θα έχει δυναμικότητα σαράντα πέντε θέσεων. Αυτή τη δομή την γνωρίζω πολύ καλά, όταν δεν είχε γίνει το τραγικό λάθος του κ. Λοβέρδου και πήραν το κομμάτι της Πρόνοιας από το Υπουργείο Υγείας.

Να προωθηθούν όλες οι απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις, έτσι ώστε την εποπτεία του εγχειρήματος να την έχει το Εθνικό Κέντρο Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Ενάμιση χρόνο μετά, σε ολοσέλιδο ρεπορτάζ -που θα καταθέσω μετά στα Πρακτικά- του «ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΤΥΠΟΥ», μετά από έρευνα, τι αποδεικνύεται; Ότι πενήντα δύο παιδιά συνεχίζουν να περιφέρονται στους διαδρόμους των δύο νοσοκομείων παίδων. Ακριβώς όπως σας το λέω και το διαπίστωσα και εγώ με επιτόπια έρευνα που έκανα.

Το ζήτημα, επίσης, ανέδειξαν οι εκπρόσωποι της Παιδοψυχιατρικής Εταιρείας Ελλάδος, οι οποίοι καταγγέλλουν σοβαρότατα πράγματα -ελλείψει χρόνου θα το καταθέσω στα Πρακτικά- και ελπίζω ότι έχει φτάσει στο γραφείο σας η καταγγελία αυτή της Παιδοψυχιατρικής Εταιρείας.

Κατόπιν τούτων, θέλω σήμερα συγκεκριμένες απαντήσεις από μία Κυβέρνηση, την οποία στηρίζω και η οποία τουλάχιστον στο πρόγραμμά της είχε δώσει ιδιαίτερη έμφαση για τα ασυνόδευτα παιδιά:

Ποια συγκεκριμένα μέτρα θα λάβετε, προκειμένου τα ανήλικα παιδιά να φιλοξενηθούν σε κατάλληλους χώρους;

Πώς θα διασφαλίσετε την εύρυθμη λειτουργία των δύο παιδιατρικών νοσοκομείων; Αυτό ξεφεύγει εν μέρει των αρμοδιοτήτων σας.

Πρόκειται να ιδρύσετε κατάλληλες δομές για τη φιλοξενία αυτών των παιδιών;

Θέλω παρακαλώ ξεκάθαρες απαντήσεις και σφιχτό χρονοδιάγραμμα.

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

Πριν δώσω τον λόγο στην κυρία Υφυπουργό για να απαντήσει, γίνεται γνωστό 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 έξι μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Παλαιού Φαλήρου.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει και σας εύχεται καλή πρόοδο!

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το Παλαιό Φάληρο ταλαιπωρείται σήμερα. Εύχομαι να πάνε όλα καλά!

Στον κ. Κακλαμάνη θα απαντήσει η Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κ. Δόμνα Μιχαηλίδου.

Ορίστε, κυρία Μιχαηλίδου, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΔΟΜΝΑ – ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ, κύριε Κακλαμάνη, που θέτετε ένα τέτοιο ζήτημα, πολύ σημαντικό, το οποίο ήδη τις τελευταίες εβδομάδες επεξεργαζόμαστε με πολύ μεγάλη σοβαρότητα. Το ζήτημα που θέτετε με την ερώτησή σας αφορά την εξέλιξη της ζωής ανηλίκων εντός νοσοκομείων -και άρα την πολύ ευάλωτη αυτή ομάδα μέσα στον κρατικό μηχανισμό υγείας- αλλά και τη λειτουργία των μεγαλύτερων παιδιατρικών νοσοκομείων της χώρας μας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που μας διαβιβάσθηκαν προχθές -γιατί ζητήσαμε τα πιο updated στοιχεία από το Υπουργείο Υγείας, μέσω της 1ης Υγειονομικής Περιφέρειας Αττικής- στο τέλος Ιανουαρίου φιλοξενούσαμε συνολικά στα νοσοκομεία της Περιφέρειας Αττικής τριάντα οκτώ –όχι πενήντα δύο- ανήλικα παιδιά, αλλά και πάλι το ζήτημα είναι πολύ σημαντικό.

Συγκεκριμένα, στο νοσοκομείο «Αγία Σοφία» υπάρχουν δέκα εννέα ασυνόδευτα παιδιά, εκ των οποίων τα δώδεκα έχουν γίνει ήδη δεκτά σε κάποιες δομές φιλοξενίας, ενώ τα υπόλοιπα επτά παραμένουν στο νοσοκομείο για λόγους υγείας.

Στο νοσοκομείο «Αγλαΐα Κυριακού» αυτή τη στιγμή υπάρχουν δεκαέξι παιδιά. Δώδεκα αναμένεται να μετακινηθούν σε δομές φιλοξενίας, ένα αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα υγείας, ενώ για τρία αναμένεται εισαγγελική παραγγελία για την τοποθέτησή τους σε κατάλληλο πλαίσιο φιλοξενίας.

Τέλος, στο νοσοκομείο Παίδων Πεντέλης υπάρχουν τρία παιδιά, τα οποία έχουν ήδη οικογενειακό περιβάλλον.

Επειδή όμως ακριβώς το ζήτημα αυτό αφορά και το Υπουργείο μας, αλλά όπως είπατε πολύ σωστά και το Υπουργείο Υγείας, αυτό που κάναμε είναι ότι πήραμε την πρωτοβουλία και στις 20 Ιανουαρίου του τρέχοντος έτους οργανώσαμε μία συνάντηση εργασίας μέσα στο γραφείο μου, όπου είχαμε και τον Υφυπουργό Υγείας, τον κ. Κοντοζαμάνη, την εισαγγελέα ανηλίκων κ. Σταλίδου, τον διοικητή του Νοσοκομείου Παίδων «Αγία Σοφία», αλλά και τους αρμόδιους υπηρεσιακούς από το Υπουργείο μου.

Το σημαντικό που προέκυψε από τη συνάντηση αυτή ήταν ότι σε πολλές περιπτώσεις και παρά τις κρούσεις εκ μέρους των νοσοκομείων -και συγκεκριμένα των κοινωνικών υπηρεσιών των νοσοκομείων-, αυτό που φαινόταν είναι ότι οι δομές, ιδιωτικές και δημόσιες, έλεγαν ότι δεν υπάρχουν θέσεις για τη φιλοξενία αυτών των τριάντα οκτώ παιδιών.

Κατόπιν αυτού, εγώ έψαξα και ζήτησα στις δικές μας δομές, στα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, να μας πουν πόσες κενές θέσεις υπάρχουν. Οπότε υπάρχουν τριάντα οκτώ παιδιά στα νοσοκομεία και πενήντα έξι κενές θέσεις. Τι καταλαβαίνουμε; Καταλαβαίνουμε ότι εκεί υπάρχει ένα έλλειμμα αποτελεσματικού συντονισμού, το οποίο βεβαίως επηρεάζει δυσμενώς τα παιδιά τα οποία είναι μέσα στα νοσοκομεία.

Για το λόγο αυτό και δώσαμε μία λύση την οποία καταλαβαίνω ότι κι εσείς υποστηρίζετε. Αυτή τη στιγμή συζητούμε τη δυνατότητα ανάληψης από φορέα του Υπουργείου μας, συγκεκριμένα του Εθνικού Κέντρου Κοινωνικής Αλληλεγγύης, να έχει και να αναλάβει τη δυνατότητα να παραπέμπει το ίδιο τα παιδιά αυτά, δεδομένου ότι έχει εικόνα και πόσα είναι τα παιδιά αυτά μέσα στα νοσοκομεία, αλλά και πόσες άδειες θέσεις υπάρχουν σε δομές κυρίως δημοσίου.

Σημειώνω, επίσης, ότι στις 14-6-2019 είχε υπογραφεί μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εργασίας, του Υπουργείου Υγείας και του Εθνικού Κέντρου Κοινωνικής Αλληλεγγύης για παραχώρηση κτηρίου κατοχής του Υπουργείου μας, συγκεκριμένα του ΕΚΑ, στο Υπουργείο Υγείας έτσι ώστε με την ανάληψη καθηκόντων μιας ΜΚΟ -των «Πλόων», στη συγκεκριμένη περίπτωση- θα δημιουργηθεί μία δομή για δύο έτη είκοσι θέσεων, έτσι ώστε να φιλοξενούνται ανήλικοι με ψυχοκοινωνικά προβλήματα που σήμερα φιλοξενούνται προσωρινά σε παιδιατρικά νοσοκομεία. Από τις 20-1-2020 ξεκίνησε η λειτουργία της δομής αυτής. Κι έχουν ήδη πάει τέσσερις έφηβοι ανήλικοι από νοσοκομεία στη δομή αυτή.

Θα σταματήσω εδώ και στη δευτερολογία μου θα τα συζητήσουμε ακόμη περισσότερο.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Κακλαμάνη, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας για τη δευτερολογία σας.

**ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ (Α΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Κυρία Υφυπουργέ, αυτή τη σύσκεψη που κάνατε εσείς την είχαν κάνει και οι προηγούμενοι. Εγώ δεν πιστεύω στις συσκέψεις. Εγώ πιστεύω στην αποτελεσματικότητα των Υπουργών. Εάν δεν πάρετε το θέμα στα χέρια σας και συνεχίσετε να κάνετε συσκέψεις, λύση δεν θα προκύψει.

Στις προηγούμενες συσκέψεις της προηγούμενης κυβέρνησης ακούστε ποιοι μετείχαν: Ο Υπουργός Υγείας, η κ. Φωτίου, ο κ. Μαντάς -είναι συνάδελφός μας, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά δεν ξέρω με ποια ιδιότητα μετείχε- ο Υποδιοικητής της 1ης ΥΠΕ Αττικής και ο αιωνόβιος πρόεδρος και διοικητής των δύο νοσοκομείων της Αθήνας. Στη δε δεύτερη, που έγινε την επόμενη ημέρα, συμμετείχαν όλοι οι προηγούμενοι που σας είπα εκ νέου συν η εισαγγελέας του Αρείου Πάγου, η κ. Δημητρίου. Κατέληξαν στα συμπεράσματα που κι εσείς μου είπατε σήμερα. Και μετά από δέκα εννέα μήνες αποδεικνύεται, με βάση αυτά που μου είπατε, ότι δεν είχε γίνει απολύτως τίποτα.

Προσέξτε. Δεν θέλω να έρθω σε έξι μήνες και να σας ξανακάνω ερώτηση και να μου λέτε για συσκέψεις. Γιατί θα επανέλθω σε έξι μήνες εγώ. Σας προειδοποιώ από σήμερα. Θα επανέλθω. Εγώ έχω εμπιστοσύνη και στην Κυβέρνηση που στηρίζω και σε εσάς προσωπικά. Αλλά θα επανέλθω για να δω αν όλα αυτά που μου είπατε, που είναι παρόμοια με αυτά που αποφάσισε η προηγούμενη κυβέρνηση πριν από είκοσι μήνες και δεν έγινε απολύτως τίποτα, αν θα έχουν γίνει πράξη.

Και σας λέω και κάτι άλλο, το οποίο πρέπει να το ψάξετε, όχι από μόνη σας. Εδώ εμπλέκεται ίσως και το Υπουργείο Δικαιοσύνης. Ξέρετε το 2010 πόσα ήταν σε όλο τον χρόνο μέσα τα παιδιά αυτά; Είκοσι. Ξέρετε πόσα έφτασαν το 2018; Διακόσια είκοσι ένα. Μεσοσταθμικά μέσα στα νοσοκομεία είναι οι αριθμοί που είπατε. Είναι από τριάντα πέντε έως πενήντα. Τα υπόλοιπα που φεύγουν, μπορείτε να μου πείτε πού πάνε, αφού δεν υπάρχουν δομές;

**ΔΟΜΝΑ - ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Δεν σας είπα αυτό.

**ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ (Α΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Εγώ ρωτώ, με βάση τα νούμερα που σας λέω. Εσείς δεν μου είπατε αυτό. Εξάλλου, δεν αφορά την παρούσα Κυβέρνηση. Είναι μέχρι το 2018, σας λέω.

Από τα διακόσια είκοσι παιδιά μένουν μέσα πενήντα. Άρα, έχουν φύγει εκατόν εβδομήντα, πιθανώς διότι δεν υπάρχει λόγος να είναι μέσα. Πού πάνε όμως; Ποιος ερευνά το πού πάνε; Έχουν πάει σε δομές; Δυστυχώς δεν είχαν πάει. Κι επειδή μου είπατε για τη δομή που φτιάξατε, εννοείτε τη δομή που υπάρχει στο Καλαμάκι; Αυτή ήταν τουλάχιστον σε εξαιρετική κατάσταση. Ήθελε μόνο στελέχωση και μπορούσε να φιλοξενήσει σαράντα πέντε παιδιά. Γιατί καταλήγουμε πάλι σε ΜΚΟ; Δηλαδή, το κράτος είναι ανίκανο να δώσει προστασία; Δεν το αντιλαμβάνομαι εγώ αυτό. Θέλω να μου πείτε για τη δομή στο Καλαμάκι και γιατί δεν πάνε εκεί και αναθέσατε κι εσείς σε ΜΚΟ. Για ποιο λόγο; Ολόκληρο κράτος, ολόκληρο Υπουργείο δεν έχει τη δυνατότητα;

Και όταν σας πρωτογνώρισα σας είχα πει και κάτι. Και κλείνω κύριε Πρόεδρε, με αυτό. Δεν είναι της σημερινής ερώτησης, αλλά σας κρούω από τώρα ότι θα έρθω για αυτή την ερώτηση. Ακούστε το κι εσείς, κύριε Βρούτση, που ξέρετε καλά τα οικονομικά. Όταν αποσχίστηκε το Υπουργείο Πρόνοιας από το Υπουργείο Υγείας, εγώ είχα κάνει καταγραφή της ακίνητης περιουσίας του Υπουργείου Πρόνοιας, που ήταν το παλαιό ΠΙΚΠΑ. Ξέρετε για τι μιλάμε; Υπήρχε αξιολόγηση οικονομική από το τότε Υπουργείο Οικονομικών. Υπολόγισαν σε τρία δισεκατομμύρια ευρώ την ακίνητη περιουσία. Φεύγοντας το Υπουργείο Πρόνοιας από το Υπουργείο Υγείας, πήρε μαζί και την περιουσία και την πήγε στο Υπουργείο το δικό σας. Εγώ ενημέρωσα την τότε πολιτική ηγεσία ως όφειλα να κάνω, γιατί αυτό δεν μπαίνουν σε σκοπιμότητες. Και είπα, προσέξτε την περιουσία αυτή γιατί αν την αξιοποιήσετε, όλο το προνοιακό κομμάτι καλύπτεται από τα έσοδα της αξιοποίησης, χωρίς να μπαίνει ούτε ένα ευρώ από τον κρατικό κορβανά.

Αλλά φοβάμαι, κύριε Βρούτση -και ψάξτε το- επειδή υπήρχαν «φιλέτα» εκεί μέσα. Αρκεί να σας πω ένα μόνο, και κλείνω, κύριε Πρόεδρε: Το ΠΙΚΠΑ Βούλας ήταν σε μια έκταση 250 στρεμμάτων, που εκτείνεται παραλιακά επί της θάλασσας από τα «Αστέρια» και πέρα. Αντιλαμβάνεστε τώρα για τι μιλάμε με σημερινές τιμές. Φοβάμαι ότι έχουν μπει -από την προηγούμενη, βεβαίως, κυβέρνηση- στο ΤΑΙΠΕΔ ή στο υπερταμείο. Και αυτή η απίστευτη περιουσία δεν είναι πλέον στο Υπουργείο το δικό σας. Ψάξτε το αυτό διότι αξίζει τον κόπο. Θα λύσει τα χέρια της κ. Μιχαηλίδου. Πάρα πολλές δομές μόνο από τα ενοίκια που θα εισπράττει θα μπορεί να τις χρηματοδοτεί.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

Κυρία Δόμνα Μιχαηλίδου, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας για να απαντήσετε στον κύριο Αντιπρόεδρο.

**ΔΟΜΝΑ – ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πολλά θέματα μας εκθέσατε, κύριε Κακλαμάνη. Θα προσπαθήσω να είμαι σύντομη, περιεκτική και όσο πιο καλοπροαίρετη γίνεται στο ζήτημα αυτό.

Ούτε εμένα μου αρέσει να κάνω συσκέψεις. Θα είμαι ειλικρινής. Είναι το χειρότερό μου να κάνω συσκέψεις. Προτιμώ να διεκπεραιώνω τα ζητήματα. Όμως, πολλές φορές για να διεκπεραιώσεις τα ζητήματα, χρειάζονται. Και δεδομένου ότι δεν υπήρχαν ούτε πρακτικά από την προηγούμενη σύσκεψη της προηγούμενης ηγεσίας, αλλά ούτε και κάποια πρωτογενής ή δευτερογενής νομοθετική απόφαση, η οποία να ήταν αποτέλεσμα της σύσκεψης αυτής, είχα τα χέρια δεμένα και δεν μπορούσα να κάνω τίποτα. Οπότε αναγκάστηκα να φέρω όλους τους εμπλεκόμενους φορείς στο τραπέζι για να συζητήσουμε αυτό το πολύ σημαντικό ζήτημα. Είπατε δέκα οκτώ μήνες έχει κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση και δεν έκανε τίποτα. Από τις 20 Ιανουαρίου μέχρι σήμερα είναι δέκα πέντε ημέρες. Νομίζω ότι είναι λίγο ασύμμετρη η σύγκριση μεταξύ των δύο. Αλλά εύχομαι κι εγώ σε έξι μήνες να είστε εδώ και μην μπορείτε να μου πείτε τα ίδια πράγματα.

Τι αποφασίζουμε; Αποφασίζουμε με μια χρονική δυνατότητα του πώς θα θέσουμε αυτό το πράγμα σωστά ότι δεν πρέπει να είναι πλέον οι κοινωνικές υπηρεσίες των νοσοκομείων που κάνουν τις παραπομπές αυτές, αλλά κεντρικά ένας φορέας. Το ΕΚΑ ήδη κάνει για τα ανήλικα προσφυγόπουλα. Επίσης κάνει και για τα κακοποιημένα παιδιά. Οπότε, δεδομένου το τι έχει το σύστημα αυτό, μπορεί να το μεγαλώσει και να βάλει μέσα και τα παιδιά στα νοσοκομεία.

Αυτό που επίσης αλλάζουμε είναι το κομμάτι της προτεραιοποίησης και της ευαλωτότητας των παιδιών αυτών. Και μπορεί να γνωρίζετε ότι αυτή τη στιγμή υπάρχουν τριάντα οκτώ παιδιά. Και να τονίσω εδώ ότι από τα διακόσια είκοσι παιδιά το 2018, το να έχουμε φτάσει στα τριάντα οκτώ σήμερα, μετά από ενάμιση χρόνο, είναι μια πρόοδος, είναι κάτι. Σίγουρα δεν είναι τα είκοσι που υπήρχαν το 2010, αλλά από τα διακόσια είκοσι στα τριάντα οκτώ υπάρχει μια σχετική πρόοδος.

Τι θέλουμε να κάνουμε; Υπάρχει η λίστα ευαλωτότητας του ΕΚΑ για τα ανήλικα ασυνόδευτα, τα οποία είναι τα μισά από αυτά τα τριάντα οκτώ παιδιά. Και το 100% των μεγαλύτερων παιδιών είναι ανήλικα προσφυγόπουλα. Θα μπει, λοιπόν, στη λίστα ευαλωτότητας του ΕΚΑ πιο πάνω το αν είναι παιδί παρατημένο σε νοσοκομείο, πράγμα το οποίο σήμερα δεν γίνεται. Και το άλλο, το οποίο θα γίνει, είναι να δημιουργήσουμε ένα πρωτόκολλο και σε συνεργασία, βέβαια, με το Υπουργείο Δικαιοσύνης, το οποίο θα προτεραιοποιεί και θα θέτει τις διαδικασίες που προτείνουμε εμείς στην εισαγγελία, έτσι ώστε να υπάρχει μια λογική του πώς φέρνει τα παιδιά πού. Διότι αυτή τη στιγμή οι εισαγγελείς, και με δεδομένο ότι έχουν τόσο μεγάλο φόρτο εργασίας, αυτό που κάνουν, επειδή δεν υπάρχει κρατική διαδικασία ή τουλάχιστον κρατική προτροπή του πώς να το κάνουν, απλά σηκώνουν τηλέφωνα.

Οπότε εμείς τι θα πούμε; Πρώτα δημόσιες δομές, μετά ιδιωτικές δομές, έτσι ώστε να υπάρχει και μια λογοδοσία και να ξέρουμε κι εμείς ότι οι δομές μας δεν λένε όχι. Μου είπε ο διοικητής του «Αγία Σοφία» ότι, εμείς στέλνουμε e-mail σε δημόσιες δομές, στέλνουμε και σε ιδιωτικές, αλλά μας λένε ότι δεν έχουν θέσεις. Κι εγώ λέω, μα πώς γίνεται να μην έχουν θέσεις; Αφού εγώ ξέρω ότι έχουν σαράντα οκτώ θέσεις, είναι τριάντα οκτώ παιδιά, άρα δέκα θέσεις κενές. Αυτό που ζήτησα, λοιπόν, είναι να μου στείλει τα e-mail των δημοσίων δομών που έχουν πει ότι δεν έχουν θέσεις, για να καταλάβω πού υπάρχει εκεί πέρα το θέατρο του παραλόγου.

Οπότε, μεγάλη λεζάντα και οριζόντια: Η λύση σε αυτό είναι οι αναδοχές και οι υιοθεσίες. Είναι η πρώτη αγκαλιά. Και είναι αυτό το πλαίσιο. Όμως, μέχρι να φτάσουμε στο πλαίσιο αυτό τι κάνουμε; Παίρνουμε τις παραπομπές από τα νοσοκομεία στο ΕΚΑ, δημιουργούμε ένα πρωτόκολλο για τους εισαγγελείς, ώστε να ξέρουν πώς να κινούνται οι ίδιοι με μια κρατική μέριμνα, αλλά και από τις ίδιες τις δομές να υπάρχει μια λογοδοσία, γιατί θα ξέρουν οι κρατικές δομές ότι εκεί θα πάνε πρώτα τα παιδιά, και ανεβάζουμε στη λίστα προτεραιοποίησης του ΕΚΑ τα ανήλικα ασυνόδευτα που είναι μέσα στα νοσοκομεία, έτσι ώστε να τα δέχονται οι δομές.

Και μετά παίρνουμε τις δομές μία μία. Γιατί, ξέρετε τι μου λένε; Ότι δεν δέχονται τα παιδιά από τα νοσοκομεία οι δομές που χρηματοδοτεί το ΑΜΙΦ και προτεραιοποιεί το ΕΚΚΑ, γιατί τα παιδιά αυτά έχουν παραβατική συμπεριφορά. Και τι; Είναι λύση τα παιδιά με την παραβατική συμπεριφορά να μην είναι σε δομές φιλοξενίας και να είναι μέσα σε νοσοκομεία;

Οπότε κάνουμε και αυτό, αλλά αυτό θέλει διαπροσωπικές σχέσεις. Όσο και να νομοθετήσουμε δεν θα αλλάξει τίποτα. Θέλει διαπροσωπικές σχέσεις, τηλέφωνο «πάρτε τα παιδιά», γιατί στην προτεραιοποίηση αυτής της παραβατικής συμπεριφοράς και της φιλοξενίας είναι καλύτερο να είναι σε δομές φιλοξενίας παρά να είναι στα νοσοκομεία, όπου οι εξωτερικότητες που προκαλούν είναι πολύ μεγαλύτερες.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών «Κύρωση της από 24-12-2019 Π.Ν.Π. ‘’Κατεπείγουσες ρυθμίσεις για την αύξηση του ποσού του κοινωνικού μερίσματος για το έτος 2019, την παράταση ισχύος του εξωδικαστικού μηχανισμού ρύθμισης οφειλών και την παράταση της προθεσμίας κατάργησης υποθηκοφυλακείων και κτηματολογικών γραφείων (Α΄ 212) και άλλες διατάξεις’’».

Περνάμε στην πέμπτη με αριθμό 468/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένηπρος τον ΥπουργόΕργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Αναγκαιότητα για μέτρα και δράσεις για την υποστήριξη ατόμων στο φάσμα του αυτισμού».

Ορίστε, κύριε Αρσένη, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Ποιος θα απαντήσει στην ερώτησή μου;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Η κ. Μιχαηλίδου, η Υφυπουργός.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ.

Κυρία Υφυπουργέ, το θέμα είναι πάρα πολύ σημαντικό και αφορά την αγωνία -αν θέλετε- και των γονιών που έχουν παιδιά που είναι στο φάσμα του αυτισμού ή παιδιά που είναι άτομα με αναπηρία. Αυτά τα παιδιά όσο ζουν οι γονείς τους μπορούν να τα φροντίζουν, αλλά λείπουν οι δομές από την πολιτεία, ώστε να μπορούν αυτοί οι άνθρωποι να ξέρουν τι θα γίνει, να ξέρουν ότι μπορούν αυτά τα παιδιά να έχουν μια αυτόνομη στην πράξη ή ημιαυτόνομη ή υποστηριζόμενη από την πολιτεία διαβίωση.

Τον περασμένο Οκτώβρη η Σύμβαση του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα ΑΜΕΑ -ατόμων με αναπηρία- η CRPD, έστειλε συστάσεις προς την Ελλάδα. Επισημαίνει ελλείψεις σε εκπαιδευτικούς ειδικής αγωγής, καθυστερήσεις στις αποζημιώσεις των θεραπειών - συνεδριών ειδικής αγωγής, περίπλοκη, γραφειοκρατική διαδικασία, καταχρηστικά αυστηρούς όρους για τη σύνταξη.

Στην ίδια επιστολή επισημαίνει, επίσης, ότι η χώρα πρέπει να μεριμνήσει για την ταχεία αποϊδρυματοποίηση των παιδιών με αναπηρία και να λάβει αποτελεσματικά μέτρα, ώστε να εγγυηθεί το δικαίωμά τους να φροντίζονται από τους γονείς τους και να παρέχει στα παιδιά με αναπηρία ποιοτική, έγκαιρη παρέμβαση και επίσης, όλες τις άλλες υπηρεσίες υγειονομικής περίθαλψης και εκπαίδευσης.

Παράλληλα, η επιτροπή εκφράζει την ανησυχία της για την έλλειψη ενημέρωσης από τη μεριά της χώρας μας για τα νομοθετικά, διοικητικά και οικονομικά μέτρα και τις υπηρεσίες για να καλυφθούν οι παραπάνω ανάγκες.

Τέλος, η ειδική επιτροπή ζητά από τη χώρα μας να υιοθετήσει μια ολοκληρωμένη εθνική στρατηγική με σαφή και χρονικά δεσμευτικά μέτρα και διάθεση επαρκών πόρων για αποτελεσματική αποϊδρυματοποίηση των ατόμων με αυτισμό και νοητική υστέρηση σε όλα τα επίπεδα και να διασφαλίσει την ενεργό εμπλοκή των ατόμων με αναπηρία μέσω των αντιπροσωπευτικών τους οργανώσεων στην εκπόνηση στρατηγικών και προγραμμάτων αυτόνομης διαβίωσης, που θα παρέχουν προσβάσιμες κοινοτικές υπηρεσίες σε τοπικό επίπεδο.

Δεδομένου ότι το ζήτημα παροχής υπηρεσιών για την αυτόνομη και ημιαυτόνομη διαβίωση για άτομα με αυτισμό και νοητική υστέρηση αποτελεί θεμελιώδες ανθρώπινο δικαίωμα και δεδομένου ότι τους τελευταίους μήνες έχει παρατηρηθεί μια στασιμότητα στην υλοποίηση της κοινής υπουργικής απόφασης για την ίδρυση και λειτουργία Στεγών Υποστηριζόμενης Διαβίωσης και επειδή είναι και αίτημα πολιτών που μας έχει έρθει, θα ήθελα να σας ρωτήσω τι μέτρα θα πάρετε πραγματικά για να είμαστε -αν θέλετε- σύννομοι και με αυτά που προτείνει η επιτροπή και με τη σύμβαση που έχουμε υπογράψει με τον ΟΗΕ για τις υποχρεώσεις μας και τι μέτρα θα λάβετε για την αποϊδρυματοποίηση των ατόμων με αυτισμό και νοητική υστέρηση και ειδικότερα για τις Στέγες Υποστηριζόμενης Διαβίωσης.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Θα απαντήσει η Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κ. Δόμνα Μιχαηλίδου.

Κυρία Μιχαηλίδου, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΔΟΜΝΑ - ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ, κύριε Αρσένη.

Επιτρέψτε μου να εκθέσω μερικά από τα βασικά στοιχεία του Υπουργείου μας για μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις της δεκαετίας στον χώρο της πρόνοιας και στον χώρο της αναπηρίας.

Το Υπουργείο μας ήδη στο πλαίσιο της αποϊδρυματοποίησης εφαρμόζει αρκετές σχετικές πιλοτικές δράσεις στο Παράρτημα ΑΜΕΑ Λεχαινών του Κέντρου Κοινωνικής Πρόνοιας Δυτικής Ελλάδας και στο Παράρτημα ΑΜΕΑ του Κέντρου Κοινωνικής Πρόνοιας Αττικής.

Στο πλαίσιο των δράσεων αυτών οι διαμένοντες στις δομές αυτές προβλέπεται να μεταστεγαστούν σε ασφαλιστική υποστηρικτική δομή ή σε δομή οικογενειακού τύπου ή θα επιστρέψουν στην οικογένειά τους με ταυτόχρονη στήριξη από την πλευρά του κράτους.

Η πολιτική του Υπουργείου σε αυτό τον τομέα περιλαμβάνει την ανάπτυξη δομών φιλοξενίας των ατόμων με αναπηρία, την ανάπτυξη πιλοτικού προγράμματος επαγγελματικής αναδοχής, την ανάπτυξη μονάδας βραχείας υποδομής ατόμων με αναπηρία, τη δημιουργία κινητής μονάδας παροχής υποστηρικτικών υπηρεσιών σε οικογένειες με άτομα με αναπηρία -είτε βιολογικές είτε θετές είτε ανάδοχες- την ανάδειξη κέντρων δημιουργικής απασχόλησης και τη δημιουργία κέντρων ημέρας για άτομα με αναπηρία.

Αυτά τα μέτρα σε συνδυασμό με την πλήρη εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου για την υιοθεσία και την ανάδοχη διαμορφώνουν ένα νέο πλαίσιο για τη φροντίδα και τη διαβίωση των παιδιών με αναπηρία.

Το Υπουργείο λαμβάνει υπ’ όψιν τις τελικές παρατηρήσεις, όπως σωστά είπατε, που έγιναν από την Επιτροπή του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ανθρώπων με Αναπηρία. Συγκεκριμένες πολιτικές και δράσεις που αφορούν την υλοποίηση του προγράμματος αποϊδρυματοποίησης είναι στην κατεύθυνση της υιοθέτησης των προτάσεων αυτών.

Το Υπουργείο μας σε συνεργασία με τη Γενική Διεύθυνση Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αλλά και με την τεχνική υποστήριξη από το EASPD διαμορφώνει τη στρατηγική και το σχέδιο δράσης με συγκεκριμένους άξονες για την υλοποίηση του προγράμματος αποϊδρυματοποίησης.

Βρισκόμαστε σε συνεχή διαβούλευση με τους φορείς αυτούς και μάλιστα μόλις προχθές πραγματοποιήσαμε στο Υπουργείο Εργασίας μια συνάντηση εργασίας με όλους τους φορείς και εκπροσώπους από ένα πολύ ευρύ φάσμα φορέων, νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου και ιδιωτικού δικαίου, με αντικείμενο τον σχεδιασμό της εθνικής στρατηγικής για την αποϊδρυματοποίηση.

Δεν συμφωνώ μαζί σας ως προς το ότι παρατηρείται μια στασιμότητα στη δημιουργία και ενίσχυση των Στεγών Υποστηριζόμενης Διαβίωσης. Απεναντίας, παρατηρούμε ως Υπουργείο -και προσπαθούμε να δράσουμε ενεργά στην κατεύθυνση αυτή- μια ιδιαίτερη δυναμική ως προς την ίδρυση και λειτουργία νέων ΣΥΔ.

Συγκεκριμένα να σας πω ότι από τον Ιούλιο του 2019 μέχρι σήμερα έχουμε εγκρίνει δώδεκα αιτήσεις σκοπιμότητας για την ίδρυση και λειτουργία ΣΥΔ. Η λειτουργία Στεγών Υποστηριζόμενης Διαβίωσης αποτελεί μέρος της πολιτικής αποϊδρυματοποίησης και ως εκ τούτου τη στηρίζουμε, αξιολογώντας, μελετώντας και βρίσκοντας τι μπορεί να πάει ακόμα πιο μπροστά στη λειτουργία των δομών αυτών.

Η αποϊδρυματοποίηση, όμως, ενισχύεται και με τη στήριξη του οικογενειακού περιβάλλοντος. Εκεί πέρα ενισχύουμε τα ΚΔΑΠ - ΑΜΕΑ, ένα πρόγραμμα το οποίο χρηματοδοτείται τόσο από το πρόγραμμα εναρμόνισης οικογενειακής και επαγγελματικής ζωής όσο και από την ΕΕΤΑΑ, αλλά και από πόρους του Υπουργείου Εσωτερικών.

Ειδικά για τα παιδιά με αυτισμό τώρα, σύμφωνα με στοιχεία που μας διαβίβασε χθες κιόλας το Υπουργείο Υγείας βρίσκεται σε φάση λειτουργίας η ανάπτυξη τεσσάρων οικοτροφείων για αυτισμό, καθώς και η επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών από τα υφιστάμενα κέντρα ημέρας, με σκοπό την έγκαιρη παρέμβαση για παιδιά προσχολικής ηλικίας που πάσχουν από αυτισμό. Και εδώ πέρα να σημειώσω ότι ήδη λειτουργούν δώδεκα κέντρα σε αυτή την κατεύθυνση.

Σε κάθε περίπτωση, θεωρώ ότι συμφωνούμε ότι η αποϊδρυματοποίηση είναι μια διαδικασία που δεν αφορά μόνο τους ίδιους τους ωφελούμενους, αφορά τους γονείς τους, τις οικογένειές τους, τους εργαζόμενους σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου και στο τέλος, αφορά όλους μας.

Απαιτεί, όμως, αλλαγή νοοτροπιών βαθιά ριζωμένων στους άμεσα εμπλεκόμενους, αλλά και πέραν αυτών μια ριζική αναθεώρηση του τρόπου αντίληψης της θέσης ενός ατόμου, ακόμη και με βαριά μορφή αναπηρίας, μέσα στην κοινωνία.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Αρσένη, έχετε και εσείς τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, χαίρομαι που ανακοινώνετε νέες Στέγες Υποστηριζόμενης Διαβίωσης. Θα ήθελα να είστε λίγο πιο συγκεκριμένη όσον αφορά το τι δυναμική θα έχουν και με ποιο χρονοδιάγραμμα θα υλοποιηθούν. Είπατε ότι είναι δώδεκα που έχετε ξεκινήσει από τον Ιούλιο. Πείτε μας, παρακαλώ πολύ, μέχρι πότε μπορούν οι γονείς να προσβλέπουν ότι θα είναι ενεργές αυτές οι στέγες και για πόσα παιδιά.

Τώρα υπάρχει το κομμάτι της ερώτησης που δεν απαντήσατε και αφορά στις ελλείψεις σε εκπαιδευτικούς ειδικής αγωγής -ξέρω ότι ξεφεύγει της αρμοδιότητάς σας, αλλά είναι στη γενικότερη εποπτεία- στις καθυστερήσεις στις αποζημιώσεις των θεραπειών ειδικής αγωγής, στην απλούστευση της γραφειοκρατικής διαδικασίας και στους καταχρηστικά αυστηρούς όρους για τις συντάξεις.

Καταλαβαίνω ότι δεν είναι όλα άμεσα στην αρμοδιότητά σας, αλλά μερικά είναι. Όσον αφορά τα υπόλοιπα, είμαι σίγουρος ότι ανήκουν στο ευρύτερο πλαίσιο των πολιτικών σας και θα συνεργάζεστε γι’ αυτά τα θέματα με τα συναρμόδια Υπουργεία.

Οπότε, θα ήθελα λίγο να δούμε και τα σαφή χρονοδιαγράμματα ως προς την υλοποίηση των συστάσεων της επιτροπής του CRPD, της σύμβασης του ΟΗΕ για τα δικαιώματα των ΑΜΕΑ, αλλά και όσον αφορά τα αιτήματα των γονέων για τις ελλείψεις και τις δυσχέρειες που υπάρχουν στο να έχουν εκπαιδευτικούς που να βοηθούν τα παιδιά τους, στο να μπορούν να έχουν πρόσβαση στους οικονομικούς πόρους και στις συντάξεις που συνεπάγεται η αναπηρία, αλλά και στις θεραπείες. Πρέπει να δούμε, γενικά, τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν κάθε φορά που είναι να συνδιαλλαγούν για όλα αυτά με το δημόσιο, με αντιφατικές απόψεις, με πολύ δύσκολη γραφειοκρατική διαδικασία και πολλές φορές όπως έχουμε συζητήσει ξανά, με Υπηρεσίες οι οποίες δεν έχουν ενημερωθεί για την ερμηνεία των νόμων και οι πολίτες πρέπει να παλεύουν για τα αυτονόητα και πολλές φορές να χάνουν τη μάχη.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πάρα πολύ.

Ορίστε, κυρία Μιχαηλίδου, έχετε τον λόγο κι εσείς για τρία λεπτά.

**ΔΟΜΝΑ - ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Ευχαριστώ και πάλι.

Αναφορικά με το κομμάτι του πώς εγκρίνονται και τι γίνεται με τις Στέγες Υποστηριζόμενης Διαβίωσης, ναι, είχαμε δώδεκα εγκρίσεις των εκθέσεων σκοπιμότητας των Στεγών Υποστηριζόμενης Διαβίωσης από τον Ιούλιο μέχρι σήμερα. Η διαδικασία είναι η εξής: Πρώτα έρχονται στο Υπουργείο, έτσι ώστε η μελέτη σκοπιμότητας να εγκριθεί. Μετά, η έγκριση αυτή που έχουν από το Υπουργείο λειτουργεί ως ένα καλό τεκμήριο για τον υποψήφιο κάτοχο της Στέγης Υποστηριζόμενης Διαβίωσης για να ζητήσει χρηματοδότηση. Το πλείστον, εμπειρικά, η χρηματοδότηση που ζητάει αυτός ο υποψήφιος είναι η χρηματοδότηση ΕΣΠΑ. Οπότε έρχεται με τη δική μας έγκριση, πηγαίνει για τη χρηματοδότηση ΕΣΠΑ και μετά αφού πάρει τη χρηματοδότηση ΕΣΠΑ και χτίσει τη δομή του, έχει τον έλεγχο της περιφέρειας. Μετά μπορούν μέσα και μπαίνουν οι δικαιούχοι στη ΣΥΔ, είτε είναι παιδιά, είτε είναι ηλικιωμένοι με αναπηρία, είτε είναι συμπολίτες γενικότερα με αναπηρία και παίρνουν είτε 40 ευρώ, είτε 70 ευρώ αντίστοιχα με τον βαθμό αναπηρίας τους χρηματοδότηση από το κράτος. Οπότε αυτό είναι το «timeline» τού πώς πηγαίνει αυτό σαν διαδικασία.

Όπως γνωρίζετε και εσείς, οι ΣΥΔ μπορούν να έχουν μέχρι εννέα άτομα και αυτός ακριβώς είναι ο σκοπός της ημιαυτόνομης και υποστηριζόμενης διαβίωσης. Είναι μία μικρή δομή, η οποία προσομοιώνει ένα οικογενειακό περιβάλλον και δεν είναι μία δομή ιδρυματοποιημένη όπου υπάρχουν πολλά παιδιά. Οπότε μιλάμε για εννέα άτομα σε κάθε ΣΥΔ, με το χρονοδιάγραμμα και τις διαδικασίες τις οποίες περιέγραψα.

Αναφορικά με το κομμάτι της ειδικής αγωγής, θα μου επιτρέψετε να κάνω ένα βήμα πίσω, διότι δεν είμαι το καθ’ ύλην αρμόδιο Υπουργείο και δεν θα ήθελα να πω κάτι το οποίο είτε είναι πολύ αισιόδοξο και δεν θα πιστοποιηθεί, είτε είναι κάτι πιο πίσω από αυτό που κάνει το Υπουργείο Παιδείας, οπότε θα εκθέσω μία κατάσταση η οποία δεν είναι αληθής.

Στο κομμάτι των συντάξεων, ναι, είμαστε σε συνεννόηση και σε πολύ καλή επικοινωνία με τον Υπουργό μου, διότι καταλαβαίνουμε ότι υπάρχει ένα κενό ως προς τις συντάξεις αναπηρίας, για το οποίο σύντομα θα υπάρξει νομοθετική παρέμβαση, έτσι ώστε να προσπαθήσουμε από πλευράς μας να διορθώσουμε την αδικία -αν θέλετε- η οποία υπάρχει και πολλές φορές αναπηρικά επιδόματα είναι υψηλότερα από αυτά των αναπηρικών συντάξεων και κάποιος συμπολίτης μας ενώ έχει καταθέσει κιόλας τις ασφαλιστικές του εισφορές, μετά λαμβάνει μία σύνταξη αναπηρίας, η οποία είναι χαμηλότερη από το επίδομα που του δίνει το Υπουργείο Πρόνοιας.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα συζητηθεί η τέταρτη με αριθμό 465/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Κέρκυρας του Κινήματος Αλλαγής κ. Δημητρίου Μπιάγκη προς τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων με θέμα: «Το μέλλον των ναυπηγείων της Ελευσίνας και των εξακοσίων εργαζομένων σε αυτά μετά την 31η Μαρτίου του 2020».

Ορίστε, κύριε Μπιάγκη, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ευχαριστώ που ανταποκριθήκατε στην ερώτησή μας. Εμείς ως Κίνημα Αλλαγής θεωρούμε πολύ σημαντική τη συνέχιση της λειτουργίας των ναυπηγείων της Ελευσίνας. Στο πλαίσιο αυτό και με δεδομένη την ανυπαρξία συγκεκριμένης πολιτικής τα προηγούμενα χρόνια με την προηγούμενη κυβέρνηση, ερχόμαστε σήμερα ουσιαστικά μέσα από την ερώτησή μας να ακούσουμε για το όραμα και τη στρατηγική που έχει η Κυβέρνησή σας και το Υπουργείο σας.

Στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, απλώς θα σας αναγνώσω την ερώτησή μου και επιφυλάσσομαι μετά την τοποθέτησή σας –που θεωρώ ότι θα είναι σε θετική κατεύθυνση- να τοποθετηθώ.

Ο ναυπηγικός κλάδος μπορεί να έχει στρατηγική σημασία για την ανάκαμψη της εθνικής οικονομίας, τόσο λόγω της σημαντικής συνέργειάς του με την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία, όσο και λόγω της προστιθέμενης αξίας που μπορεί να προσφέρει στο Πολεμικό Ναυτικό. Δυστυχώς τα τελευταία χρόνια η βιωσιμότητα του ναυπηγικού κλάδου είναι συνυφασμένη σχεδόν αποκλειστικά και με στρεβλό τρόπο με την εκτέλεση έργων για το Πολεμικό Ναυτικό.

Ειδικά για τα ναυπηγεία της Ελευσίνας, στις 31 Μαρτίου 2020 λήγει, κύριε Υπουργέ, η τριμερής συμφωνία Πολεμικού Ναυτικού, της εταιρείας «Ναυπηγικές Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνα Α.Ε.» και των εργαζομένων στα ναυπηγεία για την ολοκλήρωση των τορπιλακάτων 6 και 7 που κυρώθηκε με το άρθρο 32 του ν.4361/2016 και παρατάθηκε με το άρθρο 216 του ν.4335/2019.

Εν όψει του διαφαινόμενου αδιεξόδου που μπορούν να βρεθούν τα ναυπηγεία Ελευσίνας και κατ’ επέκταση οι διακόσιοι εξειδικευμένοι εργαζόμενοι σε αυτά, ερωτάμε, κύριε Υπουργέ, πρώτον, αν υπάρχει υπηρεσιακό σχέδιο για την αντιμετώπιση της κρίσιμης κατάστασης και τη διασφάλιση των άμεσων απαραίτητων κεφαλαίων και της ομαλής μακροπρόθεσμης χρηματοδότησης για την απρόσκοπτη λειτουργία των ναυπηγείων Ελευσίνας μετά τις 31 Μαρτίου και, δεύτερον, ποιοι είναι οι βασικοί άξονες ουσιαστικά ενός εθνικού στρατηγικού σχεδίου για τη συνολική εξυγίανση του στρατηγικού κλάδου της ναυπηγοεπισκευαστικής, εντός του οποίου θα διασφαλιστεί η βιωσιμότητα και των ναυπηγείων Ελευσίνας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλώ.

Θα απαντήσει ο Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων κ. Σπυρίδων - Άδωνις Γεωργιάδης.

Κύριε Γεωργιάδη, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Κατ’ αρχάς, κύριε συνάδελφε, καλορίζικος! Είναι η πρώτη φορά που συνομιλούμε στη Βουλή.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** Μάλιστα.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Βεβαίως και είναι υποχρέωσή μου να έρθω να απαντήσω στην ερώτησή σας. Οφείλω δε να σας πω ότι αν και ήταν μία δύσκολη εβδομάδα αυτή για μένα στη σχέση μου με το ΚΙΝΑΛ, αυτό που έχετε κάνει σήμερα είναι πάρα πολύ ωραίο, δηλαδή που τρεις Βουλευτές έχετε κάνει επίκαιρες ερωτήσεις για τα ναυπηγεία Ελευσίνος σε τρεις διαφορετικούς Υπουργούς, προκειμένου και εμείς να μπορούμε να παράσχουμε την πλήρη ενημέρωση, τη σφαιρική, κοινοβουλευτικά. Ήταν έξυπνο και ωραίο. Άρα πιστεύω ότι θα έχουμε μία εποικοδομητική συζήτηση.

Κατ’ αρχάς, όσα είπατε στην ερώτησή σας ήταν σωστά. Και η δική μας πεποίθηση είναι ότι έχει έρθει η ώρα σε μία Ελλάδα που εξέρχεται της κρίσεως και λέμε όλοι ότι θέλουμε να γίνει περισσότερο φιλική για τις επενδύσεις και μπορεί να διεκδικήσει ένα καλύτερο ρόλο στον 21ο αιώνα, η ναυπηγική βιομηχανία η οποία είχε πέσει για διάφορους λόγους σε τεράστια παρακμή, να επανακάμψει.

Άρα, σας λέω πρωτόλεια, επειδή παρακολούθησα με προσοχή την προηγούμενη συζήτηση μεταξύ του κ. Κεγκέρογλου και του κ. Παναγιωτόπουλου εις την οποίαν ο κ. Κεγκέρογλου είπε ότι πρέπει το Υπουργείο Ανάπτυξης να βρει λύση, ότι το δέχομαι και ότι είναι σωστό αυτό που είπε. Σας λέω ότι εργαζόμαστε πάρα πολύ για να βρούμε λύση πάνω στη γραμμή, στο μοντέλο που είχε χρησιμοποιήσει και η προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και που τελικά ολοκληρώθηκε επί της δικής μας διακυβερνήσεως, εξυγίανσης -χρησιμοποιήσατε τη σωστή λέξη- των ναυπηγείων Σύρου.

Θα ήθελα να πω ορισμένα πράγματα, για να ξέρουμε πού βρισκόμαστε αναφορικά με την Ελευσίνα, αφού έχουμε συμφωνήσει ότι και εμείς εργαζόμαστε για να διατηρηθεί σε λειτουργία το ναυπηγείο, για να διατηρηθούν οι θέσεις εργασίας και για να ανθίσει το ναυπηγείο. Είμαστε στην ίδια βάρκα, από την ίδια πλευρά.

Πάντως, πρέπει να ξέρουμε για τι μιλάμε, ποια είναι η κατάσταση που μιλάμε σήμερα. Το ναυπηγείο Ελευσίνος, μέχρι πριν από λίγες εβδομάδες –σύμφωνα με την τελευταία ενημέρωση που είχα, γιατί αυτά τα νούμερα αλλάζουν- είχε συνολικές υποχρεώσεις 261.000.000 ευρώ! Μιλάμε για 261.000.000 ευρώ! Σε αυτά τα 261.000.000 ευρώ δεν συμπεριλαμβάνονται οι απαιτήσεις του Πολεμικού Ναυτικού που ενδεχομένως φθάνουν τα 100.000.000 ευρώ. Λέω «ενδεχομένως», γιατί δεν έχουν οριστεί επακριβώς. Άρα θα μπορούσαμε να μιλάμε δυνητικά για ένα χρέος από 300.000.000 ευρώ μέχρι 350.000.000 ευρώ στο σύνολο. Άρα είναι μία επιχείρηση βαριά προβληματική.

Σήμερα, λοιπόν, τα ναυπηγεία μπορούν και λειτουργούν εν μέρει γιατί το Πολεμικό Ναυτικό πληρώνει το 70% της μισθοδοσίας των εργαζομένων, για να παραλάβει τις δύο τορπιλακάτους, για τις οποίες μιλούσε πριν ο κ. Παναγιωτόπουλος στον κ. Κεγκέρογλου και οι οποίες έπρεπε να έχουν παραδοθεί εδώ και πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα, αλλά δεν έχουν παραδοθεί ακόμα και δεν είναι και έτοιμες.

Να σας πω για να ξέρετε ότι η μία τορπιλάκατος έχει ποσοστό ολοκλήρωσης 91,8% και η δεύτερη 75,2%. Τι σημαίνει αυτό; Έχουμε μία επιχείρηση, ένα ναυπηγείο, που συμφωνούμε ότι πρέπει να διατηρηθεί και -προσέξτε- να μην μπει σε καθεστώς εκκαθάρισης, αλλά να γίνει η εξυγίανση εν λειτουργία, να μην κλείσει δηλαδή, να μη χαθούν οι θέσεις εργασίας, που έχει όμως αυτά τα χρέη που σας είπα, που έχει υποχρεώσεις προς το Πολεμικό Ναυτικό, αλλά που έχει και πλεονεκτήματα. Ποια πλεονεκτήματα; Μια καταπληκτική θέση, εργαζόμενους που ξέρουν καλά τη δουλειά τους και ένα ισχυρό συμβόλαιο με το Πολεμικό Ναυτικό.

Για το σχέδιό μας περαιτέρω και την εμπλοκή της εταιρείας ONEX –γιατί σας είπα ότι έχουμε σκοπό να αξιοποιήσουμε την εμπειρία από τη Σύρο και τι έγινε εκεί για τα ναυπηγεία Ελευσίνος- θα σας μιλήσω στη δευτερολογία μου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

Κύριε Μπιάγκη, έχετε και εσείς τρία λεπτά στη διάθεσή σας για τη δευτερολογία σας.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, το Κίνημα Αλλαγής είναι ξεκάθαρο όσον αφορά στις θέσεις του και τη φιλοσοφία του. Εμείς θεωρούμε αναγκαία και στηρίζουμε με όλες μας τις δυνάμεις τη λειτουργία του ναυπηγείου Ελευσίνας, αλλά και γενικότερα μία στρατηγική, μία φιλοσοφία, η οποία να στηρίζει τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, στο σύνολο δηλαδή.

Σε αυτή την κατεύθυνση θεωρούμε ότι μία παραγωγική μονάδα σαν αυτή της Ελευσίνας, με την τεχνογνωσία που έχουν οι εξακόσιοι υπάλληλοι, με τη γνώση τους, μπορεί να προσφέρει τα μέγιστα και το Πολεμικό Ναυτικό και στην τοπική κοινωνία με τις θέσεις εργασίας αλλά και στα ποντοπόρα πλοία.

Σε αυτή τη λογική βλέπουμε τη συνέχιση αυτής της παραγωγικής μονάδας, με ό,τι αυτό μπορεί να συνεπάγεται. Τι θέλω να πω; Είδαμε προηγουμένως και στην τοποθέτηση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας την αγωνία του για την ολοκλήρωση αυτού του σχεδίου που αφορά τις δύο πυραυλακάτους.

Μέσα, λοιπόν, και από την τοποθέτηση του ίδιου του Υπουργού και σε συνδυασμό και με την ερώτηση που σας έκανα, προκύπτει αδιέξοδο από τον Μάρτιο και μετά. Στο πλαίσιο αυτό και μέσα από τη φιλοσοφία σας, πώς βλέπετε να συνεχίζεται η λειτουργία; Είστε διατεθειμένοι να συνεχίσετε με τον οποιονδήποτε επενδυτή θέλετε να μιλήσετε, αφού δείτε την προοπτική και την πρότασή του, να μην ασκείτε πίεση σε σχέση με τον στόχο που έχουμε για τις πυραυλακάτους και τη συνεργασία των συγκεκριμένων ναυπηγείων με το Πολεμικό Ναυτικό; Το ένα είναι αυτό. Και το ξεκαθαρίζουμε. Σε καμμία περίπτωση δεν θα πρέπει, κατά τη γνώμη μας, στις όποιες προσπάθειες κάνετε, να είναι μέτρο πίεσης για τον επενδυτή το πρόγραμμα της συνεργασίας με το Πολεμικό Ναυτικό. Κατά τη γνώμη μας το πιο σημαντικό είναι αυτό.

Αφ’ ετέρου είναι στα σχέδιά μας να συνεχίσουμε τη συνεργασία αυτή; Μετά τις 20 Μάρτη που τελειώνει η συγκεκριμένη σύμβαση, πώς θα συνεχίσουν να λειτουργούν αυτά τα ναυπηγεία; Πώς θα συνεχίσουμε να χρηματοδοτούμε αυτή την προσπάθεια; Πώς θα συνεχίσουμε να κρατάμε ζωντανούς αυτούς τους εξακόσιους ανθρώπους οι οποίοι ουσιαστικά έχουν τεχνογνωσία την οποία αποδεχόμαστε άπαντες; Σε αυτή την λογική, στη λογική του επενδυτή, αύριο θα χρησιμοποιήσουμε και τους εργαζόμενους για να πιέσουμε τον οποιονδήποτε επενδυτή;

Θα τελειώσω λέγοντας και περιμένοντας από εσάς, μετά από τα τεσσεράμισι χρόνια που εμείς δεν είδαμε ουσιαστικά κάποια συγκεκριμένη πολιτική από την προηγούμενη κυβέρνηση στο συγκεκριμένο θέμα, να μας πείτε ποιο είναι το σχέδιό σας για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, ποιο είναι το σχέδιο για τα συγκεκριμένα ναυπηγεία, πώς θα χρηματοδοτηθούν τα ναυπηγεία μετά το τέλος Μαρτίου, και, τέλος, αν μετά το τέλος της συγκεκριμένης σύμβασης είστε διατεθειμένοι για μια περιορισμένη και με σκληρές προϋποθέσεις παράταση της συγκεκριμένης συνεργασίας και πως βλέπετε να τρέχει ο χρόνος. Αγωνιούν εξακόσιοι εργαζόμενοι που μας παρακολουθούν σήμερα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

Θα απαντήσει ο κ. Άδωνις Γεωργιάδης.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ – ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Κατ’ αρχάς να πω τι είχε κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση. Έχουμε παρόντες και Βουλευτές της Αντιπολίτευσης, για να ξέρουμε για τι μιλάμε.

Στις 21 Ιανουαρίου του 2019, επί κυβερνήσεως κ. Τσίπρα δηλαδή, η Τράπεζα Alpha, που είναι ο βασικός πιστωτής, μέσω της εταιρείας «ΚPMG» έλαβε τις πρώτες μη δεσμευτικές προσφορές για τα ναυπηγεία Ελευσίνας. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε στις 2 Μαΐου του 2019 ως άγονη. Δεν βρέθηκε, δηλαδή, κανένας επενδυτής που να προσκόμισε τελικώς λεφτά -proof of funds, όπως λέγονται- που να θέλει να πάρει αυτά τα ναυπηγεία με την παρούσα κατάσταση, στην οποία βρίσκονται, παρά τις προτάσεις κουρέματος των πιστώσεων και από τις τράπεζες και από τα ασφαλιστικά ταμεία ως προς τις προσαυξήσεις και τους τόκους, αλλά και ως προς τα χρέη προς την εφορία.

Προσέξτε: Μίλησα πριν για ένα χρέος το οποίο ενδεχομένως ξεπερνάει τα 300 εκατομμύρια ευρώ, βγήκε η τράπεζα με την «KPMG», παρουσίασε μία πρόταση γύρω -χονδρικά το λέω- στα 100 εκατομμύρια, σημαντική μείωση του χρέους -200 εκατομμύρια σχεδόν μείωση-, δεν βρέθηκε κανένας που να προσήλθε για να δώσει χρήματα για να συνεχίσει αυτό το ναυπηγείο τη λειτουργία του. Άρα να καταλάβουμε για τι μιλάμε. Δεν μιλάμε για κανένα πράγμα για το οποίο γίνεται σκοτωμός στον πλανήτη για το ποιος θα το πάρει.

Πάμε στο σχέδιό μας. Σας είπα ότι θέλουμε να αξιοποιήσουμε το ενδιαφέρον της εταιρείας «ΟΝΕΧ». Για ποιον λόγο το λέμε αυτό; Γιατί και η προηγούμενη κυβέρνηση χρησιμοποίησε -βλέπω εδώ και τον συνάδελφο από τις Κυκλάδες, ο οποίος το ξέρει- αυτή την εταιρεία στα ναυπηγεία Σύρου. Όταν παραλάβαμε τη διακυβέρνηση, είχε κολλήσει περίπου αυτή η διαδικασία, αλλά, με πολύ στενή συνεργασία και με την εταιρεία και με τους εργαζομένους, τα προβλήματα που είχαν ανακύψει τα λύσαμε. Ξέρετε ότι έγινε μεταβίβαση του ναυπηγείου οριστικά στην «ΟΝΕΧ» τον Νοέμβριο. Έχει παρουσιάσει εκπληκτικά αποτελέσματα στη Σύρο. Τον πρώτο χρόνο λειτουργίας υπό τη διεύθυνση της «ΟΝΕΧ» είχε έναν τζίρο περίπου 22 εκατομμύρια ευρώ, τον δεύτερο χρόνο ξεπέρασε τα 35 εκατομμύρια ευρώ και όχι μόνον δεν χάθηκαν θέσεις εργασίας, αλλά οι εργαζόμενοι στη Σύρο αυξήθηκαν και οι παραγγελίες είναι συνεχείς.

Σήμερα που μιλάμε -σήμερα έτυχε, τώρα, αυτή τη στιγμή- έχουμε τα ναυπηγεία του Ισραήλ, τα οποία κάνουν joint venture συνεργασία με τα ναυπηγεία Σύρου και την «ΟΝΕΧ» για κοινές ναυπηγήσεις, και έχουμε σήμερα εβδομήντα ελληνικές εταιρείες που συμμετέχουν σε συνεργασία σήμερα στη Σύρο για το πώς θα ενώσουν τις δυνάμεις τους για την άνοδο της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα.

Άρα αυτό που λέτε ως αγωνία, να πάρει μπρος η ναυπηγική βιομηχανία, εμείς το έχουμε ήδη ξεκινήσει, έχει πάρει μπρος και γίνεται. Και για να το πω ολόκληρο, για να μη φανεί ότι καπηλεύομαι τις προσπάθειες των προηγούμενων -εγώ δεν θέλω να μου κάνω αυτά που έκαναν σε εμένα με την υγεία και τους ανασφάλιστους που τον δικό μου νόμο τον παρουσίασαν ως δικό τους- να πω ότι είχε συμβάλει και ο ΣΥΡΙΖΑ, παρ’ όλο που είχε κολλήσει και το ξέρουν και οι ιδιοκτήτες και τα είπαν και δεν χρειάζεται να επανέλθω τώρα. Εν πάση περιπτώσει, υπάρχει μια διακυβερνητική συνεργασία σε αυτό.

Ο ίδιος επενδυτής, η «ΟΝΕΧ», έχει εκφράσει το ενδιαφέρον της, με την ίδια διαδικασία, δηλαδή μέσω της δικαστικής προσφυγής και μέσω της δικαστικής απόφασης, για τελική μεταβίβαση του ναυπηγείου εν λειτουργία στην εταιρεία «ΟΝΕΧ» υπό τους όρους που θα κρίνει το δικαστήριο και τις προτάσεις που θα παρουσιάσουν προς το δικαστήριο όλοι οι πιστωτές.

Προσέξτε τώρα: Το θέμα αυτό ετέθη ως ενδιαφέρον ζήτημα της Ελλάδας από τον κύριο Πρωθυπουργό στον πρόεδρο Τραμπ στη συνάντησή μας στον Λευκό Οίκο στις Ηνωμένες Πολιτείες στις αρχές Ιανουαρίου, ορίστηκε ο ομόλογός μου Υπουργός, ο κ. Γουίλμπορ Ρος ως εκείνος που θα εξετάσει αυτό το ζήτημα και ήδη υπάρχει ζωηρό αμερικάνικο ενδιαφέρον, από την αμερικανική κυβέρνηση, για να ολοκληρωθεί αυτή η συμφωνία. Δεν θέλω να πω τώρα περισσότερες λεπτομέρειες γιατί καλό είναι αυτά να ανακοινώνονται όταν κλείνουν. Πάντως σας λέω ότι το ενδιαφέρον από την αμερικάνικη κυβέρνηση έμπρακτα είναι μεγάλο.

Προσέξτε, όμως, θέλω να σας πω, για να καταλαβαίνουμε τι μου λέτε και τι σας λέω, το εξής: Τα ναυπηγεία Ελευσίνας δεν ανήκουν στο δημόσιο. Δεν μπορώ να κάνω διαγωνισμό. Δεν μου ανήκουν. Τα ναυπηγεία Ελευσίνας ανήκουν και σήμερα σε ιδιώτη ο οποίος χρωστάει. Για να ξεκινήσει η διαδικασία, εάν εμείς πάμε να εκτελέσουμε στον ιδιώτη για τα χρέη του, κλείνουν τα ναυπηγεία, απολύονται εργαζόμενοι. Άρα εμείς δεν έχουμε ως πρώτη επιλογή αυτήν, γιατί εμείς συμφωνήσαμε ότι θέλουμε να διατηρηθούν οι θέσεις εργαζομένων.

Άρα πώς ξεκινάει η διαδικασία; Την έναρξη της διαδικασίας την έχει στα χέρια του ο κ. Ταβουλάρης, ο νυν ιδιοκτήτης ο οποίος ή θα βρει χρήματα για να πληρώσει τα χρέη του και θα προχωρήσουν τα ναυπηγεία υπό τον κ. Ταβουλάρη και εάν βρει δικά του είναι, καλώς να ορίσει ή, αν δεν βρει, θα πρέπει να ακολουθήσει το κυβερνητικό σχέδιο που είναι το ίδιο -επαναλαμβάνω- με αυτό της Σύρου, δηλαδή η μεταβίβαση των μετοχών των ναυπηγείων σε μια ενδιάμεση εταιρεία, που μαζί με τους πιστωτές θα πάμε στο δικαστήριο, θα βγει η δικαστική απόφαση και θα συνεχίσει με τη λειτουργία υπό την «ΟΝΕΧ» μέχρι την τελική μεταβίβαση.

Να σας πω ότι αυτό το σχέδιο, για να ξεκινήσει, πρέπει να υπογράψει ο κ. Ταβουλάρης. Εάν δεν υπογράψει ο κ. Ταβουλάρης -το λέω αυτό για να είμαστε όλοι εδώ πέρα συνεννοημένοι- τα ναυπηγεία θα κλείσουν και οι εργαζόμενοι θα χάσουν τη δουλειά τους. Διότι η περίπτωση να ανανεώνουμε διαρκώς τα συμβόλαια του Πολεμικού Ναυτικού και να πληρώνει το κράτος για να μένουν ημίκλειστα ή ημιανοικτά τα ναυπηγεία, χωρίς το Ναυτικό να παίρνει τις τορπιλακάτους που θέλει στην ώρα τους, μόνο και μόνο για να λέμε όλοι πόσο αγαπάμε τα ναυπηγεία, δεν υπάρχει. Θέλω να είμαι σε αυτό ξεκάθαρος.

Περίπτωση παράτασης θα μπορούσε να υπάρξει σε ποια περίπτωση; Αν ξεκίναγε η εφαρμογή ενός σχεδίου και μπορούσαμε να εγγυηθούμε στο Πολεμικό Ναυτικό ότι από εδώ και μπρος θα μπορούσε να εμπιστευθεί ένα χρονοδιάγραμμα και να παραλάβει τα πλοία του. Αλλά να αναμένει το Πολεμικό Ναυτικό εις το διηνεκές, να πάρει πλοία, να μην τα παίρνει, να τα χρειαζόμαστε τα πλοία, να πληρώνουμε, και τα ναυπηγεία να υποκρινόμαστε όλοι ότι δουλεύουν, αυτό αγαπητέ συνάδελφε, δεν μπορεί να συνεχιστεί και θέλω σε αυτό να είμαι ξεκάθαρος. Εφόσον ο κ. Ταβουλάρης όμως υπογράψει και ακολουθήσει το μοντέλο της Σύρου και πάμε σε αυτό που σας είπα, εργαζόμαστε πάρα πολύ εντατικά για να προχωρήσουν τα ναυπηγεία σε ενδιάμεση λειτουργία, όπως έγινε στη Σύρο, και με τελική μεταβίβαση.

Τώρα να πω και ένα τελευταίο, που σας ενδιαφέρει. Συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, για τον χρόνο που παίρνω, έχει σημασία όμως για τους εργαζομένους.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Έχει πολύ ενδιαφέρον, γι’ αυτό σας αφήνω.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Απαράβατος όρος που έχει θέσει η Κυβέρνηση προς τον ενδιαφερόμενο επενδυτή είναι ότι στην ενδιάμεση αυτή λειτουργία θα πρέπει να βάλει χρήματα, τα πρώτα για την πληρωμή των μισθών των εργαζομένων, περίπου 18 εκατομμύρια σήμερα -αυτά πρέπει να πληρωθούν αμέσως, στην ενδιάμεση περίοδο, πριν τη μεταβίβαση, για να πάρουν οι εργαζόμενοι τα χρήματά τους και θα μείνει στην τελική μεταβίβαση, όπως έγινε στη Σύρο, το να πάρουν τις αποζημιώσεις τους. Γιατί έχουν να πάρουν και άλλα χρήματα στη συνέχεια- και να βάλει ο επενδυτής χρήματα αρκετά -υπολογίζουμε περίπου 15 εκατομμύρια- για να μπορέσουν τα ναυπηγεία Ελευσίνας να ολοκληρώσουν τις δύο τορπιλακάτους του Πολεμικού Ναυτικού, όπως έχουν δεσμευθεί. Ξέρετε ότι έχουν συμβόλαιο για άλλα δύο, εάν είναι συνεπή τα ναυπηγεία στις υποχρεώσεις τους, και αυτό είναι άλλο ένα περιουσιακό στοιχείο των ναυπηγείων. Αλλά πρώτα πρέπει να ξέρει το Ναυτικό ότι θα πάρει τις τορπιλακάτους του έτοιμες, αξιόμαχες, όπως τις χρειάζεται το Ναυτικό μας για λόγους που και εσείς γνωρίζετε και καταλαβαίνετε.

Άρα συγκεφαλαιώνω και κλείνω: Εάν ο κ. Ταβουλάρης υπογράψει σήμερα, αύριο, μεθαύριο αναλαμβάνουμε εμείς τις διαπραγματεύσεις με την εταιρεία «ONEX», με την υποστήριξη της ελληνικής Κυβερνήσεως και το πετυχημένο παράδειγμα της Σύρου, να κάνουμε μία συμφωνία που θα τύχει δικαστικής έγκρισης και προστασίας και που θα εξασφαλίσει τη συνέχεια της λειτουργίας των ναυπηγείων, με πληρωμή των δεδουλευμένων των εργαζομένων και ικανοποίηση της παραγγελίας του Πολεμικού Ναυτικού και μετά να έχουμε ένα λαμπρό μέλλον των ναυπηγείων -γιατί με αυτό θέλω να κλείσω. Όλο αυτό που λέμε τώρα είναι η διαχείριση μίας μίζερης κατάστασης: χρέη, υποχρεώσεις, δικαστήρια. Εμείς δεν βλέπουμε έτσι το μέλλον της ναυπηγικής βιομηχανίας και της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα. Η Ελλάδα με το παράδειγμα της Σύρου απέδειξε ότι μπορεί να είναι ανταγωνιστική. Και, ξέρετε, είναι κρίμα: μόνο οι Έλληνες πλοιοκτήτες ξοδεύουν τον χρόνο παγκοσμίως για ναυπηγοεπισκευή περίπου 3 δισεκατομμύρια δολάρια. Από αυτά τα 3 δισεκατομμύρια στην Ελλάδα δεν έρχονται ούτε τα 170 εκατομμύρια.

Πάμε, λοιπόν, με αναγεννημένη την Ελευσίνα, όπως και τη Σύρο, να ανταγωνιστούμε στα ίσα τα άλλα ναυπηγεία της Μεσογείου στη ναυπηγοεπισκευή. Τα ναυπηγεία της Ελευσίνος δεν θα στηρίζονται στα κρατικά συμβόλαια, δεν θα στηρίζονται στο Πολεμικό Ναυτικό. Θα στηρίζονται στην ιδιωτική αγορά, που έχει πολύ περιθώριο και πολλά πλοία και που πράγματι -σωστά το είπατε- οι εργάτες των ναυπηγείων έχουν μεγάλη τεχνογνωσία, καλή φήμη και πλέον όλοι δουλεύουν ανταγωνιστικά.

Γιατί, ξέρετε, για πολλές δεκαετίες –και αυτό να το καταλάβουμε όλοι- έχουμε κι εμείς τις ευθύνες μας ως λαός στο σύνολο για το ότι φθάσανε όλα μας τα ναυπηγεία να χρεοκοπήσουν. Πρέπει πάντα να έχουμε στο μυαλό μας ότι είναι μια ανταγωνιστική βιομηχανία. Ναυπηγεία υπάρχουν και στην Κροατία, ναυπηγεία υπάρχουν και στην Τουρκία και στη Βουλγαρία, ναυπηγεία υπάρχουν και στην Ρουμανία. Άρα όλοι να ξέρουμε ότι δουλεύουμε σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον και πρέπει να παρέχουμε ένα ανταγωνιστικό προϊόν ως προς την ποιότητα και ως προς το κόστος. Αλλά, επαναλαμβάνω, η μεγάλη επιτυχία των ναυπηγείων Σύρου αποδεικνύει ότι αυτό μπορούμε να το κάνουμε. Όπως το κάναμε στη Σύρο πάμε να το κάνουμε και στην Ελευσίνα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Η επόμενη ερώτηση που θα συζητηθεί είναι ίδια, αλλά απευθύνεται στο Υπουργείο Εργασίας. Πρόκειται για τη δεύτερη με αριθμό 462/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Βοιωτίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Γεωργίου Μουλκιώτη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Το μέλλον των Ναυπηγείων της Ελευσίνας και των εξακοσίων εργαζομένων σε αυτά μετά την 31η Μαρτίου 2020».

Κύριε Μουλκιώτη, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το ζήτημα στο οποίο αναφερόμαστε, εξετάζουμε και θίγεται σήμερα στη Βουλή με τρεις ερωτήσεις -η τρίτη είναι η δική μου- από το Κίνημα Αλλαγής και με τις απαντήσεις που μέχρι τώρα έχουν δοθεί είναι ένα μείζονος σπουδαιότητας ζήτημα το οποίο αφορά την εθνική οικονομία, με ό,τι αυτό συμπεριλαμβάνει. Δεν αφορά μόνο δηλαδή την ανάπτυξη, δεν αφορά μόνο την Εθνική Άμυνα, δεν αφορά μόνο τους εργαζόμενους. Είναι μείζον ζήτημα που αφορά την εθνική οικονομία.

Το πλαίσιο στο οποίο εγώ ερωτώ, κύριε Πρόεδρε, τον κύριο Υπουργό αφορά αποκλειστικά και μόνο τους εργαζόμενους. Να μην πω περισσότερα, δεν υπάρχει λόγος, έχουν ακουστεί διάφορα πράγματα. Το ζήτημα, λοιπόν, είναι ότι η εταιρεία «Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α.Ε.» με τη συμφωνία και την σύμβαση που είχε γίνει με το Πολεμικό Ναυτικό και με τους εργαζόμενους και η οποία έχει κυρωθεί χρωστάει περίπου 18 εκατομμύρια στους εργαζόμενους.

Ακούστηκαν και κάποιες ενδιαφέρουσες απόψεις τώρα από τον κύριο Υπουργό Ανάπτυξης, πολύ σημαντικές, και δεν υπάρχει καμμία αμφισβήτηση σε σχέση με τις οφειλές. Τίθεται ένα μείζον ζήτημα: Εάν δεν τελεσφορήσει η όλη διαδικασία τι γίνεται και πώς διασφαλίζονται οι εργαζόμενοι σε σχέση με αυτά τα οποία τούς οφείλονται, αλλά επιπλέον και πώς διασφαλίζεται και πώς αξιοποιεί το ελληνικό δημόσιο, και η Κυβέρνηση εν προκειμένω, την τεχνογνωσία και την τεράστια εμπειρία την οποία έχουν αυτοί οι άνθρωποι, που είναι ένα προστιθέμενο κεφάλαιο σε σχέση με την όλη επενδυτική δραστηριότητα, αλλά και για τη χώρα. Υπάρχει ένα μείζον ζήτημα ζωτικού ενεργητικού κεφαλαίου το οποίο αφορά τους εργαζόμενους. Επίσης, ρωτώ, κύριε Υπουργέ, τι πρωτοβουλίες θα αναλάβει η Κυβέρνηση προκειμένου να πληρωθούν οι εξακόσιοι εργαζόμενοι και να διασφαλιστούν οι θέσεις εργασίας τους και οι συμβάσεις οι οποίες υφίστανται.

Μένω σε αυτά και στη δευτερολογία μου θα αναφέρω ίσως κάποια πράγματα, αφού ακούσω και την πρωτολογία σας.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Μουλκιώτη. Ο κ. Άδωνις Γεωργιάδης απάντησε στο δικό του κομμάτι και έδωσε απαντήσεις σε πολλά θέματα. Σε εσάς θα απαντήσει ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κ. Ιωάννης Βρούτσης.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Κύριε Μουλκιώτη, θεωρώ ευτυχές το γεγονός ότι οι ερωτήσεις εκ μέρους του Κινήματος Αλλαγής τέθηκαν σε μία χρονική συγκυρία ταυτόχρονα στο Υπουργείο Ανάπτυξης και στο Υπουργείο Άμυνας και διαδοχικά η μία ερώτηση μετά την άλλη, μετά τον Υπουργό Άμυνας στον Υπουργό Ανάπτυξης και στον Υπουργό Εργασίας, για το ίδιο κρίσιμο θέμα. Είναι ίσως η πρώτη φορά, όμως, που ενώπιον του εθνικού Κοινοβουλίου μπορούν οι Υπουργοί να μιλήσουν με όρους αισιοδοξίας και ελπίδας. Και το λέω αυτό γιατί, όπως ακούσατε λίγο πριν από τον Υπουργό Ανάπτυξης, έχουν δρομολογηθεί διαδικασίες και για την Ελευσίνα. Και εξηγούμαι.

Το μέλλον -και αυτό θέλω να το κρατήσουμε όλοι- των ναυπηγείων Ελευσίνας όσον αφορά την οικονομική τους προοπτική και τις θέσεις των εργαζομένων προσανατολίζεται και κατευθύνεται από αυτό το οποίο συνέβη στη Σύρο, στο ναυπηγείο του Νεωρίου. Στο Νεώριο της Σύρου αυτή τη στιγμή όσον αφορά τετρακόσιες πενήντα θέσεις εργασίας, οι οποίες κινδύνευαν να χαθούν -ήδη είχαν απολεσθεί-, οι άνθρωποι βρήκαν δουλειά. Και όχι μόνο αυτό, αλλά υπάρχει ζήτηση για εργασία στο ναυπηγείο του Νεωρίου της Σύρου και δυστυχώς δεν υπάρχουν εξειδικευμένα άτομα να τις υπηρετήσουν.

Αυτή τη στιγμή στο Νεώριο της Σύρου μέσα από την ιδιωτική πρωτοβουλία βλέπει κανείς το εξής φαινόμενο -ήμουν προχθές στη Σύρο- να υπάρχουν πλοία αρόδου, δηλαδή απέξω για να πάρουν σειρά να μπουν να κάνουν επισκευές -αυτό δεν υπήρχε ποτέ-, ενώ ταυτόχρονα ο τζίρος της εταιρείας μέσα σε δύο χρόνια έχει αυξηθεί πάνω από 20%. Τι ήταν το μαγικό το οποίο έγινε και άλλαξε τα πράγματα; Πάμε και επισκεπτόμαστε και ως Υπουργός έχω δει κατ’ επανάληψη τους εργαζόμενους στο Νεώριο της Σύρου, οι οποίοι νιώθουν ικανοποιημένοι για τη δουλειά που έχουν, τις αμοιβές που έχουν και για το ότι έχουμε ένα ναυπηγείο το οποίο δεν χρωστάει πλέον υποχρεώσεις ούτε σε ασφαλιστικές εισφορές -πληρώνει- ούτε σε φόρους. Αυτό που συνέβη ήταν μία αποφασιστικότητα που υπήρξε από μία επιχείρηση να μπει να εξυγιάνει τον τόπο, να κάνει σωστά τη δουλειά της, και από ένα υγιές συνδικαλιστικό κίνημα -θέλω να το πω αυτό- εργαζομένων, οι οποίοι είπαν «πρώτα η δουλειά μας και το συμφέρον μας και μετά οι μικροκομματικές σκοπιμότητες».

Αυτό το τελευταίο ήταν που υπονόμευσε όλη την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη από τη Σύρο μέχρι την Ελευσίνα και το Πέραμα διαχρονικά. Μικροκομματικές σκοπιμότητες οι οποίες υπονόμευαν το συμφέρον των εργαζομένων.

Και να, λοιπόν, στη Σύρο σήμερα τετρακόσιοι πενήντα εργαζόμενοι όχι μόνο έχουν δουλειά, όχι μόνο δεν χάθηκαν θέσεις εργασίας, πληρώνονται και πολύ καλά. Και αν δει κάποιος το συνδικάτο της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης και τους συναντήσει, κύριοι συνάδελφοι όλων των κομμάτων, θα δει μια απέραντη ικανοποίηση.

Για το συγκεκριμένο θέμα, λοιπόν, στην πρωτολογία μου σας λέω: Η λύση για τους εξακόσιους εργαζόμενους και η θέση της Κυβέρνησης είναι να μη χαθεί ούτε μία θέση εργασίας στην Ελευσίνα. Δεν μπορεί να λυθεί το συγκεκριμένο ζήτημα με την υπάρχουσα παθογένεια.

Το Υπουργείο Ανάπτυξης έχει δρομολογήσει την προοπτική της απάντησης για την εξέλιξη του ναυπηγείου της Ελευσίνας και την πληρωμή των 18 εκατομμυρίων ευρώ.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Μουλκιώτη, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κατ’ αρχάς επειδή ήταν συγκεκριμένη η ερώτηση και υπάρχει κάτι το οποίο δεν ήταν σωστό -ξέρετε, διοικητικά δεν λύνονται κάποια θέματα-, καθώς μιλήσατε για «υγιές συνδικαλιστικό κίνημα», ας τα αφήσουμε αυτά τουλάχιστον. Επειδή είναι πολύ σοβαρό το ζήτημα και σε κάθε περίπτωση μιλάμε με έναν άλλο τρόπο σήμερα , ας το κρίνει αυτό το συνδικαλιστικό κίνημα, να λύσει τα προβλήματά του όπως θέλει και ας το αφήσουμε να μην το λέμε μέσα στη Βουλή. Έτσι όπως το λέτε, δεν θεωρώ ότι συμβάλλετε σε κάτι.

Σε κάθε περίπτωση, ένα ζήτημα είναι το μείζον. Υπάρχουν ναυπηγεία, υπάρχουν θέσεις εργασίας, υπάρχει μια συγκεκριμένη δουλειά. Αυτή είναι η κατάσταση, λοιπόν, σύμφωνα με τις απαντήσεις οι οποίες δόθηκαν μέχρι και τώρα συνολικά και από τον Υπουργό Άμυνας και από τον Υπουργό Ανάπτυξης, και πράγματι υπάρχει μια συγκεκριμένη διαδικασία, αλλά δεν υπάρχει κάτι δεδομένο αυτή τη στιγμή. Θα υπάρξει και αναμένουμε.

Αυτή η αβεβαιότητα σε σχέση με την όλη σπουδαιότητα του ζητήματος είναι αυτό που μας προβληματίζει. Δεν θα αναφερθούμε στα προηγούμενα χρόνια τι υπήρχε, αν υπήρχε ένα τέλμα στην όλη διαδικασία που αφορά τα ναυπηγεία Ελευσίνας. Πράγματι υπήρχε μια κατάσταση τελματώδης. Έρχεται η Κυβέρνηση σήμερα, λαμβάνει πολιτικές αποφάσεις, οφείλετε να τις πείτε και στη Βουλή, να αναδείξετε ποιο είναι το πρόβλημα το οποίο αναδεικνύεται και πώς κινείται η διαδικασία.

Κύριε Υπουργέ Εργασίας, δεν μπορεί, όπως είπε και ο κ. Γεωργιάδης -και πράγματι αναφέρθηκε και σε συνέδριο τον προηγούμενο μήνα που αφορούσε τη ναυτιλία και τη ναυπηγοεπισκευαστική-, οι Έλληνες εφοπλιστές να επενδύουν και να μιλάνε στο εξωτερικό με δισεκατομμύρια ευρώ και να αγνοείται η χώρας μας.

Και δεν μπορεί επίσης, κύριε Υπουργέ, το 2006 οι διάφορες ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες στη χώρα μας να άγγιζαν τα 600 εκατομμύρια ευρώ και σήμερα να φτάνουν τα 100 εκατομμύρια ευρώ και αν φτάνουν μετά βίας.

Όμως εδώ είναι και το μείζον ζήτημα. Όταν είμαστε και μιλάμε και με τους εφοπλιστές, επειδή ασκούμε πολιτική, μπορούμε να βάλουμε και ζητήματα τέτοια: Τι θα γίνει την επόμενη μέρα, πώς βρίσκουμε λύσεις και γιατί, κύριοι, μπορείτε να κάνετε τις όποιες εργασίες σας έξω και όχι μέσα στη χώρα μας, προκειμένου το συνάλλαγμα να είναι μέσα στη χώρα, να υπάρχει και η τεχνογνωσία να αξιοποιηθεί και να προχωρήσει και οι εγκαταστάσεις να έχουν μια άλλη υπεραξία και σε κάθε περίπτωση, να έχουμε μια ομαλή κατάσταση. Και βρίσκονται τα θύματα, γιατί πράγματι θύματα στην όλη διαδικασία είναι οι εργαζόμενοι.

Εμείς ως Κίνημα Αλλαγής, κύριοι Υπουργοί, δεν μπορούμε να δεχθούμε, ασχέτως των όποιων προβλημάτων υπήρξαν μέχρι χθες, την «εργαλειοποίηση» -ας μου επιτραπεί η προσφιλής αυτή έκφραση, αν και δεν μου αρέσει και τη χρησιμοποιώ εντός εισαγωγικών- όπως και της αμυντικής βιομηχανίας και των πυραυλάκατων, να υπάρχει «εργαλειοποίηση» για το όλο θέμα και των εργαζομένων.

Δεν μπορεί να βάλουμε τους εργαζόμενους μέσα σε αυτό το παιχνίδι. Οι εργαζόμενοι έχουν προσφέρει, οι εργαζόμενοι έχουν βάλει χέρι γι’ αυτή τη διαδικασία, έχουν θυσιάσει δικαιώματα και υποχρεώσεις, έχουν υποστεί την κρίση που υπάρχει. Είναι εξακόσιοι στον αριθμό και υπάρχουν μεγάλα προβλήματα και μεγάλες οφειλές. Αυτά οφείλουμε να τα δούμε και πρέπει, κύριε Υπουργέ, να τα λάβετε υπ’ όψιν σας.

Και το μείζον ζήτημα είναι εάν δεν τελεσφορήσει, αφήνουμε αυτή την επιχείρηση, αυτόν τον τομέα έρμαιο; Και στην περίπτωση που δεν προχωρήσει η διαδικασία, μπορεί να λάβει πολιτική απόφαση το Υπουργείο; Μπορούμε να πούμε ότι με δεδομένες τις οφειλές προς το δημόσιο και είναι μεγάλα τα ποσά- ότι μπορεί να αξιοποιήσει αυτές τις οφειλές το ελληνικό δημόσιο και να κινήσει μία άλλη διαδικασία; Έχει δει κάποιο άλλο μοντέλο; Έχει προσομοιώσει, ας το πω έτσι, κάτι άλλο; Ας μην είναι σαν τη Σύρο. Να είναι κάτι διαφορετικό το οποίο να μπορεί να δώσει το έναυσμα να προχωρήσει μια διαδικασία.

Μη φτάσουμε στο τέλμα και απογοητευτούμε όλοι, γιατί η απογοήτευση θα είναι συνολική. Δεν θα είναι κυβερνητικό το ζήτημα. Θα αφορά όλους, θα είναι πρόβλημα για τη χώρα αυτή η οποιαδήποτε αρνητική εξέλιξη σε αυτόν τον τομέα.

Κύριοι Υπουργοί, θεωρώ ότι μπορεί με πολιτική απόφαση να λυθεί το ζήτημα. Με πολιτική απόφαση μπορούμε να έχουμε όχι deadline 31 Μαρτίου, αλλά να έχουμε συνέχιση μιας διαδικασίας επωφελούς για όλους και για την Εθνική Άμυνα. Γιατί δεν μπορώ να πω ότι με 92% ετοιμότητα η μία πυραυλάκατος να μας στοιχίσει το 8% και να μη φτιάξουμε πυραυλάκατο για την Εθνική Άμυνα.

Θέλει υπεύθυνη αντιμετώπιση το ζήτημα και δεν μπορεί να δίνονται λύσεις έτσι για μια εκκρεμότητα τέτοιου είδους. Θα πρέπει λοιπόν να υπάρχει συνέχιση της λειτουργίας, συνέχιση σε όλους τους τομείς επ’ ωφελεία και της πολιτείας και της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης και στο εξωτερικό, αλλά και της Εθνικής Άμυνας και των εργαζομένων.

Και σε κάθε περίπτωση, θα ήθελα να ακούσω την απάντησή σας εδώ ή τη θέση σας. Και να μας πείτε αν έχει γίνει ενέργεια προς τους Έλληνες εφοπλιστές σε σχέση με αυτό που είπε ο κύριος Υπουργός -και συμφωνώ απόλυτα, γιατί το διαβάσαμε κι έχει γίνει δημόσια γνωστό- δηλαδή τι κάνουν με τη λογική της επένδυσης και της βοήθειας στη χώρα που εξήλθε ίσως μιας δύσκολης οικονομικής περιόδου και πάμε σε μια άλλη μέρα. Βάζουν χέρι ή δεν βάζουν;

Και σε κάθε περίπτωση, κύριε Υπουργέ Ανάπτυξης, μιας που είστε εδώ και μου επιτρέπετε, βάλτε κι εσείς πλάτη να τους υποχρεώσετε. Ξέρετε πώς μπορεί πολιτικά να γίνει μια τέτοια διαδικασία. Και ας έρθουν στη χώρα μας να κάνουν την επένδυση για να δώσουν ζωή και να χαμογελάμε όλοι. Γιατί τώρα δεν χαμογελάμε. Σκεφτόμαστε τι θα γίνει αύριο. Και δεν μιλάμε απλά έτσι για να μιλήσουμε.

Είναι μείζονος σπουδαιότητας το θέμα -πιστεύω το ξέρουν όλες οι πτέρυγες- και βεβαίως, η περιοχή αυτή με την τεχνογνωσία που έχει και με ό,τι άλλο background έχει, πρέπει να αξιοποιηθεί και να μην πάει στα αζήτητα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Βρούτση, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας για τη δευτερολογία σας και να απαντήσετε στον κ. Μουλκιώτη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Κύριε Μουλκιώτη, η ευαισθησία που δείχνετε για τους εξακόσιους εργαζόμενους και την προοπτική για τα ναυπηγεία Ελευσίνας νομίζω ότι καταλαβαίνετε ότι είναι ίδια και για εμάς.

Εννοείται ότι κοινός τόπος είναι να βρούμε λύση, ώστε πρώτον να διατηρηθούν οι εξακόσιες θέσεις εργασίας -και όχι μόνο, αλλά να αυξηθούν-, δεύτερον οι εργαζόμενοι να πληρώνονται καλά, και τρίτον να επανέλθει ο στόλος της ναυπήγησης των Ελλήνων εφοπλιστών και πάλι στα ελληνικά ναυπηγεία, τα ελληνικά χέρια.

Ερώτηση ρητορική: Μίλησα λίγο πριν με αφορμή αυτό που είπατε για τους εφοπλιστές, γι’ αυτό που εγώ ονομάζω πατριωτικός εφοπλισμός. Ρωτήσατε λίγο πριν γιατί οι Έλληνες εφοπλιστές δεν έρχονται να κατασκευάσουν εδώ τα πλοία τους. Η απάντηση νομίζω δόθηκε. Κοιτάξτε, ήρθε η ώρα που δεν μπορούμε να κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας, κύριοι συνάδελφοι.

Εάν δεν δούμε τις παθογένειες της ελληνικής οικονομίας, της λειτουργίας σε όλα τα επίπεδα, δεν μπορούμε να βρούμε την απάντηση για το μέλλον. Πράγματι, οι εφοπλιστές δεν έρχονταν στην Ελλάδα. Για να δούμε τι συνέβαινε.

Υπήρχαν καταλήψεις σε πλοία τα οποία κατασκευάζονταν. Συνδικαλιστικά σωματεία έμπαιναν μέσα και απαγόρευαν την ομαλή λειτουργία και επισκευή των πλοίων, με αποτέλεσμα να υπάρχουν χρέη και έτρεχαν προθεσμίες σε κατασκευαστικές διαδικασίες. Οπότε μετά από μία, δυο, τρεις, όλοι έφευγαν από την Ελλάδα. Λες και το έκαναν σκόπιμα να υπονομεύσουν την εθνική οικονομία κάποιες μικροκομματικές μη υγιείς συνδικαλιστικές οργανώσεις!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Αυτά έλεγε η Χρυσή Αυγή! Ο Λαγός τα έλεγε!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλώ, κύριε Κατσώτη!

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Καλά, καλά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Αυτά έλεγε η Χρυσή Αυγή! Ο Λαγός τα έλεγε! Ντροπή σου!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας παρακαλώ. Δεν απευθύνετε σε εσάς.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Και τότε η απάντηση δόθηκε από τη Σύρο. Για πρόσεξε τι γίνεται στη Σύρο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ:** Λάθος σας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Δεν μιλάω για τους εργαζόμενους. Μιλάω για κάποιες μικρές ομάδες. Οι εργαζόμενοι θέλουν δουλειά. Οι εργαζόμενοι θέλουν την αμοιβή τους. Οι εργαζόμενοι θέλουν να αμειφθούν καλά. Για ακούστε τι έγινε στη Σύρο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ:** Λάθος σας. Μεγάλο λάθος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Στη Σύρο οι εφοπλιστές επέστρεψαν τα πλοία τους στην Ελλάδα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ:** Λάθος σας. Μεγάλο λάθος.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Μουλκιώτη, δεν σας διέκοψε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ:** Συγγνώμη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Κύριε Μουλκιώτη, όχι συγγνώμη. Διακόπτετε. Δεν θέλετε να ακούσετε την απάντηση τώρα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Μουλκιώτη, σας παρακαλώ. Δεν σας διέκοψε. Ο κόσμος βγάζει συμπεράσματα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Στη Σύρο οι εφοπλιστές επέστρεψαν. Πάνω από εκατόν είκοσι πλοία εφοπλιστών βρίσκονται αρόδου στη Σύρο για να κάνουν επισκευές σε ένα ναυπηγείο, το οποίο τούς δίνει εγγυήσεις ότι το πλοίο θα μπει μέσα, το πλοίο θα δουλέψει, το πλοίο θα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις του, είτε θα γίνουν αλλαγές στα θέματα τα οποία έχει και εμπρόθεσμα, μέσα στο περιβάλλον στο οποίο έχει υπάρξει σύμβαση, θα υλοποιηθεί η σύμβαση και το πλοίο θα φύγει.

Αυτό έγινε στη Σύρο, το αυτονόητο δηλαδή. Δηλαδή στη Σύρο σήμερα έχουμε ένα κανονικό ναυπηγείο, χωρίς να υπάρχουν οι εργαζόμενοι εκείνοι οι οποίοι υπονόμευαν τη λειτουργία του. Εργαζόμενοι και σωματείο σήμερα και επιχείρηση μαζί πάνε μαζί, χέρι-χέρι. Οι εργαζόμενοι πληρώνονται καλά, οι εργαζόμενοι απέτρεψαν προτροπές από την Αθήνα που τους έλεγαν «Κάντε κατάληψη, έτσι για την κατάληψη», και το συνδικαλιστικό κίνημα της Σύρου σήμερα εκπροσωπεί τετρακόσιους πενήντα εργαζομένους, που όλοι μαζί πηγαίνουν ικανοποιημένοι στη δουλειά τους, τους έχουμε δει, τους έχουμε αγκαλιάσει, πηγαίνουν μαζί με την επιχείρηση, νιώθουν χαρούμενοι γιατί πάνε και βρίσκουν δουλειά, είναι χαρούμενοι γιατί βλέπουν και έξω από το ναυπηγείο δεκάδες πλοία να περιμένουν.

Το ίδιο όραμα έχουμε και για την Ελευσίνα και το σχέδιό μας αναπτύχθηκε λίγο πριν από τον Υπουργό Ανάπτυξης. Θα κάνουμε το ίδιο σχέδιο. Βεβαίως δεν είναι κρατική επιχείρηση η Ελευσίνα, ανήκει στον κ. Ταβουλάρη. Εάν ο κ. Ταβουλάρης δεν υπογράψει, δυστυχώς δεν μπορεί να χορηγηθεί από το ελληνικό δημόσιο ούτε ένα ευρώ στα ναυπηγεία, διότι είναι κρατική επιχορήγηση και αυτό είναι αντιθεσμικό, μη κανονικό. Αυτό δεν μπορούμε να το κάνουμε. Τι κάνουμε λοιπόν ως ελληνική πολιτεία; Ξεκίνησε επί ΣΥΡΙΖΑ το θέμα του Νεωρίου, το είπαμε πριν. Δεν είμαστε μικρόψυχοι, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ. Πήραμε τη σκυτάλη από εκεί που την αφήσατε και το προχωρήσαμε. Έχουμε πλέον μπροστά μας τον σωστό δρόμο που πρέπει να ακολουθήσουμε.

Αυτό λοιπόν είναι για εμάς το όραμα, είναι η υλοποίηση ενός σχεδίου από το Υπουργείο Ανάπτυξης, το οποίο θα δώσει λύση, αντίστοιχη με αυτή του Νεωρίου της Σύρου, και στην Ελευσίνα. Υπάρχει μία ενδιαφερόμενη επιχείρηση, η «ONEX». Δυστυχώς ο διαγωνισμός, που έγινε επί ΣΥΡΙΖΑ, απέβη άκαρπος. Δεν υπήρξε κανένας που να ενδιαφέρεται να πάρει την Ελευσίνα και τώρα είμαστε στην τελική ευθεία, να υπογράψει ο κ. Ταβουλάρης, και να ακολουθήσουμε την ίδια διαδικασία. Οι εξακόσιοι εργαζόμενοι θα γίνουν χίλιοι εξακόσιοι εάν υλοποιηθεί αυτό το σχέδιό μας και θα ξαναδούμε και πάλι χιλιάδες πλοία των Ελλήνων εφοπλιστών, και όχι μόνο, να επιστρέφουν στην Ελλάδα.

Το μόνο που θα σας πω, κλείνοντας, είναι πως αυτό το οποίο εισέπραξα μέσα από τις συζητήσεις με τους εργαζόμενους στο Νεώριο της Σύρου είναι ότι τα μηνύματα που περνούν από την Τουρκία και από τη Ρουμανία είναι πολύ αντίθετα σε επίπεδο συναισθημάτων. Λυπούνται που άνοιξε το Νεώριο της Σύρου, διότι πλέον επιστρέφουν τα πλοία πίσω και μειώνεται η δουλειά στην Τουρκία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατία)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα συνεχίσουμε με την πρώτη με αριθμό 463/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Τριανταφυλλίδη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Ενίσχυση και αναβάθμιση του θεσμού Επαγγελματικές Σχολές (ΕΠΑΣ) Μαθητείας του ΟΑΕΔ».

Κύριε Τριανταφυλλίδη, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας και επειδή είστε και σπίρτο αναμμένο σάς θέλω ψύχραιμο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, μέλημα του εκάστοτε Υπουργείου Εργασίας είναι η αντιμετώπιση του εφιάλτη της ανεργίας. Διαχρονικά, στα χρόνια των μνημονίων, κτύπησε ταβάνι στο 28%, παραδόθηκε τον Ιούλιο του 2019 στο 18% και είναι μέλημα κάθε Υπουργού, στον βαθμό που θέλει να αντιμετωπίσει και να δώσει δημιουργική προοπτική σε κάθε νέο παιδί, σε κάθε άνεργο, μακροχρόνια άνεργο, να βρει μία θέση δουλειάς και να αντιμετωπίσει τις στοιχειώδεις βιοτικές ανάγκες του ιδίου και της οικογένειάς του, όπως και ο στόχος της βελτίωσης του εισοδήματος.

Μοχλός, εργαλείο, διαχρονικά καταξιωμένο στη συνείδηση των Ελλήνων πολιτών αλλά και της παραγωγικής οικονομίας είναι ο θεσμός του ΟΑΕΔ, του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού. Το λέμε εμείς γιατί έτσι βολεύει στο επιχείρημά μας; Όχι, είναι ένας διαχρονικά επιτυχημένος θεσμός, που βαστάει ιστορικά κοντά στα εξήντα οκτώ χρόνια, από το 1952, και με βάση έρευνα, που έγινε και ανακοινώθηκε τον Νοέμβριο του 2015, οι μισοί απόφοιτοι των σχολών μαθητείας του ΟΑΕΔ των τελευταίων τριών ετών, 2011-2014 -σημειώνω, κύριε Υπουργέ, για το καλώς έχειν- εργάζονται, ενώ το 50% αυτών βρήκαν εργασία σε διάστημα μικρότερο των έξι μηνών. Δηλαδή ένας στους δύο που πέρασε από σχολές μαθητείας, και όταν λέμε «σχολές μαθητείας» εννοούμε μαγειρική, ζαχαροπλαστική, ηλεκτρολόγοι, μηχανικοί αυτοκινήτων, ψυκτικοί κ.λπ., βρήκε εργασία. Αυτό το καταθέτω στα Πρακτικά, έτσι για να υπάρχει μία ρητή καταγραφή αξιολόγησης, που επιβάλλεται πάντα να γίνεται, γιατί οι θεσμοί δεν κρίνονται από τους στόχους τους και τις εξαγγελίες τους αλλά από τα αποτελέσματα.

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

Κρατάμε τα στοιχεία για τον έναν στους δύο απόφοιτους που βρήκε εργασία, για τη διετή μάθηση και τη διετή πρακτική άσκηση και η σύζευξη αυτή, απ’ τη μια της μάθησης και από την άλλη της πρακτικής εξάσκησης, για δύο χρόνια είναι που έδινε αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα στον ΟΑΕΔ. Το λέει μόνο η συγκεκριμένη έρευνα; Δεν το λέει μόνο η συγκεκριμένη έρευνα. Το λένε και οι κοινωνικοί εταίροι και κυρίως η ΓΣΕΒΕΕ και ΓΣΕΕ, οι οποίοι θεωρούν ότι, όπως ανέπτυξαν σε ημερίδα για τη μάθηση στον χώρο εργασίας στις 4 Δεκεμβρίου του 2019, στην Αθήνα, το πιο αξιόπιστο και αποτελεσματικό σύστημα μαθητείας είναι του ΟΑΕΔ. Κι αυτό γιατί έχει μακρύ χρόνο πρακτικής άσκησης, δύο έτη, είναι ρυθμισμένο με συμβάσεις εργασίας, δοκιμασμένο και οι επιχειρήσεις μπορούν να επενδύσουν σε αυτό για να έχουν άμεσα, εξασφαλισμένα, μελλοντικούς εργαζόμενους, που θα κουμπώσουν στις ανάγκες της επιχείρησής τους. Έχουμε λοιπόν δύο στοιχεία, τα οποία σάς τα κατέθεσα και νομίζω ότι γίνονται κοινώς αποδεκτά.

Το ερώτημα είναι, κύριε Υπουργέ, πρώτα απ’ όλα γιατί το Υπουργείο Παιδείας δήλωσε αναρμοδιότητα, η κ. Κεραμέως, και εξ αυτού του λόγου η επίκαιρη ερώτηση απευθύνθηκε σε εσάς και όχι στο Υπουργείο Παιδείας, αλλά στο Υπουργείο Εργασίας. Αλλά αυτό είναι κάτι που θα το λύσετε στο εσωτερικό της Κυβέρνησης. Έχουμε τις δηλώσεις του κ. Πρωτοψάλτη στην εφημερίδα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», που αναφέρεται σε ζητήματα της προοπτικής του ΟΑΕΔ: «Η νέα διοίκηση του ΟΑΕΔ επενδύει στην ποιοτική μαθητεία, με δράσεις που στοχεύουν στη συνολική αναβάθμιση των προγραμμάτων και στην εξασφάλιση επαγγελματικής επιτυχίας για τους μαθητές.», εφημερίδα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» τον Νοέμβριο του 2019 επίσης.

Από την άλλη πλευρά, η κ. Κεραμέως δηλώνει, και μέσα από το πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας, ότι ουσιαστικά ο στόχος είναι η απαξίωση, η μείωση, η αποφλοίωση του ΟΑΕΔ και η δημιουργία, η επιστροφή στο πρόγραμμά τους ΣΕΚ, των σχολών επαγγελματικής κατάρτισης, του 2013 και η κατεύθυνση της μεταγυμνασιακής -όχι μεταλυκειακής- κατάρτισης προς αυτή την κατεύθυνση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλώ, ολοκληρώστε, κύριε Τριανταφυλλίδη.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ:** Φοβάμαι, κύριε Υπουργέ, ότι μέσα στην ίδια Κυβέρνηση κωπηλατείτε προς διαφορετικές κατευθύνσεις και ξέρετε όταν σε ένα σκάφος άλλος κωπηλατεί προς τα εμπρός, άλλος προς τα πίσω, κι άλλος στο πλάι ποια είναι η κατεύθυνση. Δεν υπάρχει, παραμένει στο ίδιο σημείο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι εργαζόμενοι στον ΟΑΕΔ, χίλιοι επτακόσιοι δέκα στον αριθμό, ωρομίσθιοι, αναπληρωτές και μόνιμοι, να αναρωτιούνται τελικά ποιος είναι ο στόχος. Είναι ο στόχος της διεύρυνσης, της περαιτέρω αξιοποίησης, αυτού του θεσμού, που όπως σας απέδειξα, είναι καταξιωμένος στη συνείδηση του κόσμου, ή ουσιαστικά να στρέψετε όλο αυτό και μάλιστα ποιους; Οικογένειες που δεν έχουν τα αναγκαία εισοδήματα, δεν μπορούν να πληρώσουν τα ακριβά ΙΕΚ, κύριε Υπουργέ. Δεν έχουν τη δυνατότητα να στείλουν το παιδί τους για ψυκτικό, για ηλεκτρολόγο, για ζαχαροπλάστη, για εστιάτορα σε κάποιο ακριβό ΙΕΚ. Επιλέγουν τον ΟΑΕΔ ακριβώς και για αυτόν τον λόγο.

Τι θα κάνετε λοιπόν; Ποια είναι η κατεύθυνση; Είναι και αυτό, στο πλαίσιο ενός άκρατου νεοφιλελευθερισμού, να οδηγήσετε σε απαξίωση τον ΟΑΕΔ; Περιμένουμε -και δεν θέλω να κάνω δίκη προθέσεων- περιμένω όχι εγώ, γιατί η φωνή μου είναι η φωνή αυτών των εργαζομένων, που περιμένουν να ακούσουν, αλλά και των νέων παιδιών, που επειδή δεν έχουν περάσει στο πανεπιστήμιο, δεν έχουν περάσει στο λύκειο, περιμένουν να δουν αν η σημερινή κυβερνητική βούληση είναι η περαιτέρω αξιοποίηση, όπως το θέλουν και εκείνοι και οι κοινωνικοί φορείς, ΓΣΕΒΕΕ και ΓΣΕΕ, και οι εργαζόμενοι, χίλιοι οκτακόσιοι περίπου.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

Θα σας απαντήσει ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, ο κ. Ιωάννης Βρούτσης.

Κύριε Βρούτση, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Κύριε συνάδελφε, σκέφτομαι αν είχατε και δίκη προθέσεων τι θα λέγατε! Διότι εσείς στην τοποθέτησή της και στο ερώτημά σας όχι μόνο είπατε έναν προβληματισμό και μια ερώτηση, αλλά προείπατε για μας το κυβερνητικό μας σχέδιο, την προοπτική μας, νεοφιλελευθερισμός, κλείσιμο του ΟΑΕΔ. Φτάσατε στο τέλος σε μια φαντασιακή εικόνα για έναν ΟΑΕΔ που εμείς τουλάχιστον δεν έχουμε ούτε στο μυαλό μας ούτε στην κυβερνητική πολιτική που έχουμε χαράξει.

Εν πάση περιπτώσει, για να συνθέσουμε και ορισμένα ζητήματα, συμφωνώ μαζί σας και ως Υπουργός και ως πολιτικές. Ο ΟΑΕΔ, πρώτον, αποτελεί έναν πολύ σημαντικό βραχίονα όχι μόνο για το Υπουργείο Εργασίας, αλλά συνολικά για το κράτος, για να δώσει κατευθύνσεις επαγγελματικής κατάρτισης και απασχόλησης την επόμενη μέρα και δεύτερον, είναι και μια πραγματικότητα η οποία πλέον είναι γνωστή στη χώρα μας: Η ανάγκη να βρούμε ανθρώπινο δυναμικό με δεξιότητες, το οποίο απουσιάζει.

Για να υπάρξει αυτό το ανθρώπινο δυναμικό με δεξιότητες, κύριε Τριανταφυλλίδη, πολύ σωστά λέτε ότι πρέπει να υπάρχουν τα ονομαζόμενα ΕΠΑΣ, να υπάρχει ο ΟΑΕΔ, να υπάρχουν επαγγελματικές κατευθύνσεις, οι οποίες θα έρθουν μέσα από τον ΟΑΕΔ. Δεν βλέπω δηλαδή πού να διαφωνήσω μαζί σας. Το ερώτημά σας, η αγωνία σας και αυτά τα οποία λέτε με βρίσκουν απόλυτα σύμφωνο.

Για το Υπουργείο Εργασίας και την πολιτική του ηγεσία ο προσανατολισμός είναι σαφής και θα πω και στη δευτερολογία μου για τους πόρους που θα διαχειριστούμε το επόμενο διάστημα τι πρέπει να κάνουμε εθνικά, γιατί οι πόροι είναι πολλά δισεκατομμύρια και πρέπει στρατηγικά και αυτή η Κυβέρνηση και η επόμενη και η μεθεπόμενη να έχει κάποια συγκεκριμένη κατεύθυνση για την αξιοποίησή τους προς όφελος των Ελλήνων εργαζομένων.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ**)

Άρα, λοιπόν, κλείνω, λέγοντας ότι ο προβληματισμός σας και η αγωνία σας ως ερώτημα απαντάται με το «ναι, συμφωνώ μαζί σας». Ο ΟΑΕΔ θα είναι στην πρωτοπορία αυτής της εθνικής προσπάθειας και θα διατηρήσει αυτόν τον πρωταγωνιστικό ρόλο για την επαγγελματική κατάρτιση της χώρας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Τριανταφυλλίδη, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Άρα, να καταλάβω, κύριε Υπουργέ, ότι ισχύουν οι δηλώσεις του διοικητή του ΟΑΕΔ, του κ. Πρωτοψάλτη και δεν ισχύουν οι προεκλογικοί σχεδιασμοί για την υποβάθμιση του ΟΑΕΔ. Εμένα αυτό μου αρκεί, όπως μου αρκεί το γεγονός -το καταθέτω και αυτό στα Πρακτικά- ότι ως κυβερνητική βούληση η προηγούμενη κυβέρνηση, αποτιμώντας θετικά το έργο των σχολών μαθητείας του ΟΑΕΔ, προχώρησε στην παράταση της λειτουργίας τους μέχρι το 2022 και με τον ν.4386/2016 άρθρο 66 παράγραφος 19 και με πρόβλεψη για αξιολόγηση του συστήματος μετά από πενταετή εφαρμογή, σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο για την επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση.

Ο πρώην συνάδελφός σας, ο κ. Νάσος Ηλιόπουλος, μιλώντας τον Νοέμβριο του 2018 προς τους εργαζόμενους, είπε τα εξής: «Αξιολογούμε τον θεσμό ως απολύτως θετικό και δεν χρειάζεται να περιμένουμε το 2022 για να προχωρήσουμε σε αυτό το συμπέρασμα. Επιδιώκουμε την ουσιαστική αναβάθμιση και διεύρυνση των σχολών και τα απαραίτητα μέτρα στήριξης των εργαζομένων σε αυτές».

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

Να καταλάβω, επομένως, κύριε Υπουργέ, ότι το 2021 δεν θα είναι η τελευταία χρονιά που θα εγγραφούν μαθητές στις σχολές μαθητείας του ΟΑΕΔ, ότι υπάρχει ένα σημείο στο οποίο μπορούμε να συμφωνήσουμε. Είναι σημαντικό αυτό που λέτε ότι συμφωνούμε σε αυτή την κατεύθυνση -το ακούν και οι εργαζόμενοι- και ότι προς αυτή την κατεύθυνση, που κανένας εργαζόμενος, είτε ωρομίσθιος είτε αναπληρωτής είτε μόνιμος από τους χίλιους επτακόσιους δέκα, δεν πρέπει να ανησυχεί για την επόμενη μέρα της σχέσης του. Διότι μιλάμε για ανθρώπους οι οποίοι έχουν οικοδομήσει σχέση ζωής με τον ΟΑΕΔ. Μέσος όρος είναι από δώδεκα έως δεκαοκτώ έτη απασχόλησης στον ΟΑΕΔ.

Να καταλάβω, λοιπόν, ότι πιστεύετε τον θεσμό, ενισχύετε τον θεσμό, θα συνεχίσετε να τον στηρίζετε, δεν θα περιμένετε και εσείς το 2022 και θα χαράξετε ένα μεσομακροπρόθεσμο πρόγραμμα για να αποτελέσει αυτός ο θεσμός τον τρόπο με τον οποίον και οι κοινωνικοί φορείς ΓΣΕΒΕΕ, ΓΣΕΕ, αλλά και ο κόσμος, οι πολίτες, οι ίδιοι οι μαθητές αξιολογούν, αλλά και κυρίως οι επιχειρήσεις, το επιχειρείν, όταν ένας στους δύο αποφοίτους της διετούς θεωρητικής και πρακτικής εξάσκησης στον ΟΑΕΔ βρίσκει άμεσα δουλειά, ψυκτικοί, ζαχαροπλάστες, εστιάτορες, ηλεκτρονικοί, ηλεκτρολόγοι, μηχανικοί αυτοκινήτων κ.λπ. και άλλες ειδικότητες.

Το λέω αυτό, γιατί είπατε «δεν μπορώ να καταλάβω για ποιον λόγο, πού εδράζεται». Όταν το επιχειρήσατε το 2013, είχαμε ένα ρεύμα εγγραφών στα ΙΕΚ. Και εσείς το ξέρετε από τη Νάξο, από τους φτωχούς ανθρώπους, τις φτωχές οικογένειες ότι στα ακριβά ΙΕΚ δεν έχουν τη δυνατότητα να πάνε. Από τις είκοσι οκτώ χιλιάδες πήγαν το 2014 στις εξήντα δύο χιλιάδες και σήμερα είναι στις εβδομήντα χιλιάδες. Δεν είναι μόνο ιδιωτικά, είναι και δημόσια. Είναι μισά-μισά. Μισοί κατευθύνονται προς τα ιδιωτικά και μισοί προς τα δημόσια ΙΕΚ. Αυτό είναι υποχρεωτικό.

Αν, λοιπόν, εμείς απαξιώσουμε τον ΟΑΕΔ, καταλαβαίνετε τι θα γίνει στη μεταγυμνασιακή και τη μεταλυκειακή -κυρίως τη μεταλυκειακή- εκπαίδευση. Ποια ελληνική οικογένεια δεν θέλει το παιδί της να βγάλει το λύκειο; Άρα μιλάμε κυρίως για τη μεταλυκειακή. Θα κατευθυνθεί στον ΟΑΕΔ, αφού από εκεί θα έχει -και έχει ήδη- εκ των πραγμάτων πρακτικό φως να βρει δουλειά, να βρει ένα κομμάτι ψωμί, να φτιάξει οικογένεια. Είναι πάρα πολύ σημαντικό αυτό.

Και μιας που μιλάμε για το ψωμί -και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε- σας είπα ότι το πρώτο ζήτημα είναι η ανεργία. Οφείλετε μετά από ένα εξάμηνο και επτάμηνο να δώσετε και κάποια πραγματικά στοιχεία πόσο ρίξατε τον δείκτη ανεργίας, πόσες θέσεις δημιουργήσατε. Όταν ήμασταν στη Συμπολίτευση, κάθε μέρα τα στελέχη της Νέας Δημοκρατίας έλεγαν «πείτε μας μια επιχείρηση που φτιάξατε».

Να σας πω και εγώ, λοιπόν, να μας πείτε μια επιχείρηση που φτιάξατε, το ύψος προϋπολογισμού στον ιδιωτικό τομέα. Όχι, δεν μιλώ για τους μετακλητούς που διπλασιάστηκαν και τριπλασιάστηκαν. Μιλώ για τον ιδιωτικό τομέα, όπου πραγματικά δημιουργήθηκαν θέσεις εργασίες, έγιναν επενδύσεις κ.λπ..

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

Το δεύτερο είναι το εξής: Γιατί βγάλατε αυτή την ανακοίνωση, κύριε Υπουργέ, σε σχέση με την αύξηση του κατώτερου εισοδήματος; Εμείς ανακοινώσαμε ότι καταθέτουμε συγκεκριμένο σχέδιο νόμου που θα προβλέπει το 2021 7,5% αύξηση στον κατώτερο μισθό και το 2022 7,5% αύξηση στον κατώτερο μισθό. Αυτό δεν είπε και ο Πρωθυπουργός σας, ο κ. Μητσοτάκης; Δεν είπε, δηλαδή, ότι το διπλάσιο της αύξησης του ΑΕΠ, δηλαδή προβλέπεται 4% επί 2, μας κάνει 8.

Πάλι είμαστε καλύτεροι, κύριε Υπουργέ. Γιατί το αμφισβητήσατε και είπατε…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε. Μιλάτε έντεκα λεπτά.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ:** Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ για την ανοχή σας και την κατανόησή σας.

Γιατί, λοιπόν, αντιδράσατε έτσι, κύριε Βρούτση; Το 2 επί 4 μας κάνει 8. Περίπου ο Μητσοτάκης είπε ότι «θα σας δίνουμε αύξηση το διπλάσιο της αύξησης του ΑΕΠ». Δεν προβλέπεται αύξηση του ΑΕΠ 4%; Επί διπλάσιο επί δύο είναι 8. Αυτό είπαμε και εμείς: Αύξηση 7,5% το 2021, 7,5% το 2022. Γιατί αντιδράσατε με αυτούς ότι δεν γίνεται; Δηλαδή, τι θέλετε να πείτε; Ότι ο κ. Μητσοτάκης προεκλογικά, όταν έλεγε το διπλάσιο του ΑΕΠ, δεν ήταν τεκμηριωμένος, δεν ήταν επιστημονικά ταξινομημένος; Έλεγε αστοχίες; Έλεγα πράγματα που δεν ισχύουν;

Παρακαλώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Πριν δώσω τον λόγο στον κύριο Υπουργό, 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 τρεις μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γενικό Λύκειο Μάνδρας (πρώτο τμήμα).

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήρι Δημοκρατίας», που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, δεκαεννιά μαθητές και μαθήτριες και μια εκπαιδευτικός συνοδός τους από το 16ο Δημοτικό Σχολείο Αμαρουσίου.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με δύο εισαγωγικές παρατηρήσεις, αναγκαίες πιστεύω και για την καλή λειτουργία του Κοινοβουλίου.

Παρατήρηση πρώτη προς όλους τους συναδέλφους, καινούργιους και παλαιούς. Αυτή η εικόνα που βλέπετε τον Υπουργό Εργασίας και όλους τους Υπουργούς να είναι εδώ, στα έδρανα των Υπουργών και να απαντούν σε δεκάδες επίκαιρες ερωτήσεις των Βουλευτών της Αντιπολίτευσης και της Συμπολίτευσης, είναι μία καινούργια εικόνα.

Θυμίζω ότι στο παρελθόν δεν είχε την ευκαιρία -και εγώ ως Βουλευτής- να ρωτάει ο Βουλευτής τους Υπουργούς Εργασίας του ΣΥΡΙΖΑ. Δεν απαντούσαν πότε, κύριε Πρόεδρε. Δεν ερχόντουσαν και απαξίωναν τη Βουλή και τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες.

Αυτό, κύριε Τριανταφυλλίδη, είναι μία αλήθεια.

Το λέω αυτό, γιατί σήμερα εσείς…

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ:** Αναφέρεστε στην κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Μη διακόπτετε σας παρακαλώ. Εσάς δεν σας διέκοψε κανείς.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Μη διακόπτετε, γιατί είναι αγένεια. Βλέπετε και τους Υπουργούς να σας απαντάνε, μιλάτε και διακόπτετε κιόλας.

Το λέω αυτό, γιατί και η ανοχή του Προεδρείου δεν είναι καλοδεχούμενη, κύριε Πρόεδρε. Διότι όταν ο ερωτών Βουλευτής έχει τρία λεπτά να ρωτήσει -και δεν θέλω να παρέμβω στη διαδικασία- δεν μπορεί να κάνει γενική πολιτική τοποθέτηση και να ξεφεύγει από την ερώτησή του, κύριε Πρόεδρε, και το Προεδρείο να το ανέχεται. Διότι αναγκάζετε τώρα τον Υπουργό να απαντήσει επί γενικής πολιτικής, κάτι που δεν είναι σωστό.

Ακούσατε τον κ. Τριανταφυλλίδη όχι μόνο να ρωτάει, όχι μόνο να δευτερολογεί, αλλά επί έντεκα λεπτά αντί για τρία να κάνει γενική πολιτική τοποθέτηση. Ερωτώ, λοιπόν, γιατί το δέχεται το Προεδρείο.

Κλείνω τις παρατηρήσεις και πάω στην ουσία.

Κύριε Τριανταφυλλίδη, επαναλαμβάνω το εξής: Συμφωνούμε απόλυτα ότι ο ΟΑΕΔ αποτελεί κεντρικό βραχίονα του κράτους. Δεν πρόκειται να υποβαθμιστεί. Μην ανησυχείτε. Αναβάθμιση θα κάνουμε. Και αυτό δεν το κάνουμε στη λογική ότι υπάρχουν χίλιοι εξακόσιοι εργαζόμενοι και πρέπει να υπάρχουν θέσεις εργασίας για αυτούς. Δεν είναι αυτό το πρωτεύον. Το πιο σημαντικό είναι ότι αυτή η δουλειά που παράγεται στον ΟΑΕΔ, είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη χώρα. Έχει αποδειχθεί με τα στοιχεία που δείξατε και μεταγενέστερα και την περίοδο του ΣΥΡΙΖΑ, ότι αυτοί οι εργαζόμενοι που πέρασαν από τα ΕΠΑΣ του ΟΑΕΔ, βρήκαν δουλειά. Γιατί βρήκαν δουλειά; Να το πούμε, για να το καταλάβουμε.

Είχα πρόσφατα συνάντηση με τον Γενικό Διευθυντή Απασχόλησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον κ. Κόρτε, και μου μίλησε για δύο δείκτες. Ξέρουμε πλέον στην Ελλάδα ποιοι είναι αυτοί οι δείκτες. Είναι οι δύο δείκτες οι οποίοι αποτελούν τον εφιάλτη στην αγορά εργασίας για τη χώρα μας. Πρώτον, έχουμε το χαμηλότερο δείκτη στην Ευρώπη ένταξης γυναικών στην αγορά εργασίας -το ξέρουμε- το οποίο υπονομεύει την ανάπτυξη και είναι εναντίον των γυναικών. Δεύτερον, έχουμε το χαμηλότερο δείκτη σε δεξιότητες στην Ελλάδα.

Τι σημαίνει αυτό; Αυτό σημαίνει ότι η Ελλάδα βρίσκεται μπροστά σε ένα μεγάλο σταυροδρόμι. Το 2021 - 2027 το Υπουργείο Εργασίας διά μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου -η Ελλάδα δηλαδή, εμείς όλοι, το πολιτικό σύστημα- θα διαχειριστεί μόνο για τα εργασιακά 5,7 δισεκατομμύρια ευρώ. Είμαστε υποχρεωμένοι, κύριε Τριανταφυλλίδη -και νομίζω ότι και εσείς δεν μπορείτε να αποκλίνετε από αυτό που θα πω τώρα- να κατευθυνθούμε σε αυτούς τους δύο τομείς.

Άρα θα πρέπει, πρώτον, να ενισχύσουμε τις δεξιότητες των Ελλήνων, γιατί αυτό ακριβώς έχει ανάγκη η αγορά εργασίας -δεξιότητες που σήμερα λείπουν- και, δεύτερον, να εντάξουμε όσο το δυνατόν περισσότερες γυναίκες στην αγορά εργασίας με τα χρήματα τα οποία θα έρθουν.

Άρα τα προγράμματα που πρέπει να γίνουν τα επόμενα χρόνια, μετά από μένα, τις επόμενες κυβερνήσεις, θα πρέπει να είναι σε αυτή την κατεύθυνση, να δημιουργήσουμε, δηλαδή, δεξιότητες. Και ο χώρος που μπορούν να παραχθούν οι δεξιότητες -ένα κύριο μέρος- είναι o ΟΑΕΔ.

Άρα για το μέλλον ο ΟΑΕΔ έχει ένα λαμπρό περιβάλλον μπροστά του, το οποίο θα αξιοποιηθεί -και πρέπει να αξιοποιηθεί- για το καλό της χώρας, των εργαζομένων, για να αποκτήσουν δεξιότητες και να ενταχθούν αρμονικά στην αγορά εργασίας που σήμερα διψάει από ειδικές δεξιότητες, που δεν υπάρχουν στον ελληνικό χώρο.

Συμφωνούμε, λοιπόν, κύριε Τριανταφυλλίδη -να υπάρχουν και θέματα στα οποία συγκλίνουμε- ότι ο χώρος των δεξιοτήτων είναι εθνική προτεραιότητα για τη χώρα στη λειτουργία κατευθύνσεων και πολιτικών. Και ο ΟΑΕΔ θα παίξει ένα λαμπρό μέλλον.

Τώρα, όσον αφορά την ανεργία: Κοιτάξτε, ως Βουλευτής της Αντιπολίτευσης κράτησα υψηλά το επίπεδο της κριτικής. Εμείς δεν λειτουργήσαμε στη λογική ότι θα εκτινάξουμε τον κατώτατο μισθό στα 751 ευρώ. Ο κ. Τσίπρας τα έλεγε και εξαπάτησε τους εργαζόμενους. Εμείς δεν λέγαμε ότι θα πατήσουμε το κουμπί, όπως λέγατε το 2014, και θα εξαλείψουμε τη μερική απασχόληση, γιατί χωρίς ευέλικτες μορφές απασχόλησης δεν μπορεί να υπάρξει μία αναπτυγμένη οικονομία αγοράς. Ο κ. Τσίπρας -και ο ΣΥΡΙΖΑ- έλεγε ότι θα καταργήσει τις ευέλικτες μορφές απασχόλησης και ήταν, τελικά, ο Πρωθυπουργός -και η κυβέρνησή του- που έφερε το 1/3 των εργαζομένων κάτω από το επίδομα ανεργίας σε μισθό και με πλειοψηφία των νέων προσλήψεων με ευέλικτες μορφές απασχόλησης. Το αντιπαρέρχομαι.

Σήμερα πρέπει να σας πω, λοιπόν, κύριε Τριανταφυλλίδη, ότι είμαστε στον τέταρτο μήνα που η ανεργία συνεχώς μειώνεται. Πέρυσι, τον αντίστοιχο μήνα Οκτώβριο -αυτά είναι τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και, επαναλαμβάνω, ότι η ανεργία μετριέται μόνο με την ΕΛΣΤΑΤ- είχαμε 18,6%, ενώ φέτος είμαστε στο 16,6%, δύο μονάδες από πέρυσι. Kαι η αποκλιμάκωση της ανεργίας συνεχίζεται. Οι πολιτικές μας -που είναι πολλές- πιάνουν τόπο και πιο ειδικά θα τις ακούσετε στη συζήτηση που θα κάνει ο Πρωθυπουργός στην απάντηση του κ. Τσίπρα και του κ. Κουτσούμπα για τα εργασιακά θέματα την επόμενη Παρασκευή, όπως έχει ήδη ανακοινωθεί.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Συνεχίζουμε με την τρίτη, με αριθμό 473/4-2-2020, επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Β3΄ Νοτίου Τομέα Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χρήστου Κατσώτη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των μεταναστών εργατών γης».

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Κατσώτη θα απαντήσει ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, ο κ. Ιωάννης Βρούτσης.

Κύριε Κατσώτη, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βέβαια, θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο για όσα είπε ο κύριος Υπουργός προηγουμένως: Καλύτερο εκπρόσωπο ο ΣΕΒ δεν θα μπορούσε να είχε από τον Υπουργό και αυτά που είπε σήμερα εδώ -δελτίο Τύπου του ΣΕΒ ήταν- όσον αφορά τις ευέλικτες μορφές, τους μισθούς, τις συνθήκες δουλειάς, αλλά και τη στάση του απέναντι στο εργατικό κίνημα. Θέλει τον κυβερνητικό συνδικαλισμό. Αυτός είναι καλός, όπως μας είπε προηγουμένως και για τα ναυπηγεία της Σύρου. Και αυτό θέλει να ενισχύσει συνολικά με την πολιτική του.

Είναι γνωστό ότι οι εργάτες γης δουλεύουν σε όλη την Ελλάδα. Είναι στήριγμα της αγροτικής οικονομίας, είναι στήριγμα της κτηνοτροφίας. Οι όροι αμοιβής και εργασίας των μεταναστών-εργατών γης είναι άθλιοι. Αυτοί πρωτίστως διαμορφώνουν τους άθλιους όρους διαμονής και συνθηκών ζωής γενικά. Όλες οι κυβερνήσεις, υλοποιώντας αυτή τη στρατηγική της καπιταλιστικής ανάπτυξης, διαμορφώνουν τους όρους ικανοποίησης των αναγκών των επιχειρηματικών ομίλων για φτηνή εργατική δύναμη και όχι μόνο ανέχονται, αλλά στηρίζουν τις μεσαιωνικές συνθήκες δουλειάς και ζωής τους.

Οι εργάτες γης βιώνουν το απάνθρωπο πρόσωπο του εκμεταλλευτικού συστήματος με εικόνες από τη δουλοκτητική εποχή.

Αυτό το περιβάλλον θέλουν και οι εφοπλιστές, αυτό προωθεί και η Κυβέρνηση με τις αντεργατικές πολιτικές. Οι εφοπλιστές, βέβαια, επιχείρησαν να αξιοποιήσουν και τη Χρυσή Αυγή σε αυτή τη λογική που ο Υπουργός προηγουμένως μιλούσε για τα ναυπηγεία.

Ενίοτε, όταν η απανθρωπιά απογειώνεται και δεν μπορεί να αποσιωπηθεί, προβάλλονται από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης εικόνες που αναδεικνύουν τις άθλιες συνθήκες που εργάζονται και διαβιούν όλοι αυτοί, που -όπως είπα- στηρίζουν τον πρωτογενή τομέα της οικονομίας.

Τα παραπήγματα, τα θερμοκήπια είναι οι χώροι διαβίωσης της μεγάλης πλειοψηφίας των εργατών γης, χωρίς ακόμα και τις ελάχιστες συνθήκες υγιεινής. Υποχρεώνονται σε δουλειά από το πρωί μέχρι το βράδυ, χωρίς διαλείμματα, κάτω από όλες τις κλιματολογικές συνθήκες, χωρίς μέτρα προστασίας από τη χρήση των φυτοφαρμάκων. Κυριαρχεί η απλήρωτη εργασία. Η όποια απαίτηση για καταβολή των δεδουλευμένων, αντιμετωπίζεται με την τρομοκρατία των όπλων, όπως πριν λίγες μέρες στον Μαραθώνα -στις 27 Ιανουαρίου- και με εκβιασμούς σε όσους δεν έχουν χαρτιά για αποδοχή της κατάστασης δουλείας που τους επιβάλλουν.

Δεν μιλάμε για μεμονωμένο περιστατικό, όπως ισχυρίζεται η Κυβέρνηση και διάφοροι άλλοι παράγοντες. Η συντριπτική πλειοψηφία των μεταναστών - εργατών γης εργάζεται και ζει κάτω από αυτές τις συνθήκες, χωρίς δικαιώματα, με χαμηλά μεροκάματα και σε συνθήκες τρομοκρατίας και επιθέσεων βίας όταν διεκδικούν τα αυτονόητα.

Η αθώωση από την ελληνική δικαιοσύνη πριν λίγα χρόνια των ανθρώπων της εργοδοσίας που προχώρησαν σε δολοφονική επίθεση, με πυροβολισμούς, στους εργάτες γης στη Νέα Μανωλάδα, όπλισε το χέρι του εργοδότη και στον Μαραθώνα.

Η κατάσταση αυτή είναι γενικευμένη στον αγροτικό τομέα, όπου η Κοινή Αγροτική Πολιτική ξεριζώνει τους μικρομεσαίους αγρότες, συγκεντρώνει τη γη και την παραγωγή σε μεγάλες αγροτικές επιχειρήσεις, επιβάλλοντας απάνθρωπους όρους εργασίας με θύματα τους εργάτες γης και τους αυτοαπασχολούμενους αγρότες.

Σας ερωτάμε, κύριε Υπουργέ: Προτίθεστε να πάρετε μέτρα για τη χορήγηση άδειας παραμονής και την εξασφάλιση επαρκών και υγιεινών χώρων διαμονής στους μετανάστες-εργάτες γης; Προτίθεστε να πάρετε μέτρα για την υπογραφή συλλογικής σύμβασης εργασίας με μισθούς και δικαιώματα που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες τους, καθώς και για την πλήρη ιατροφαρμακευτική και ασφαλιστική κάλυψη για όλους και μεταφορά των ασφαλιστικών δικαιωμάτων, με την υπογραφή διακρατικών συμφωνιών, στις χώρες καταγωγής τους;

Αυτά είναι τα ερωτήματα στα οποία θα περιμένουμε την απάντησή σας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητέ συνάδελφε, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι ούτε κυβερνητική συμμαχία υπάρχει με τις μεγάλες επιχειρήσεις ενάντια στους εργαζόμενους, ούτε το Υπουργείο και η Κυβέρνηση στηρίζουν αντεργατικές συμπεριφορές, αλλά ούτε και επικρατεί μία χαοτική και ανεξέλεγκτη κατάσταση παντού, όπως την περιγράφετε, όπως αυτή που μόλις τώρα είπατε. Και αυτό γιατί υπάρχουν νόμοι. Είμαστε μία ευνομούμενη χώρα, η δημοκρατία λειτουργεί, υπάρχουν νόμοι που διασφαλίζουν όλα όσα αναφέρατε.

Στην πράξη, λοιπόν, σας λέω ότι η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Εργασίας είναι θεματοφύλακας του Εργατικού Δικαίου και των εργασιακών δικαιωμάτων. Περιφρουρούν τα εργασιακά δικαιώματα, γεγονός που αποτελεί μάλιστα και την κορυφαία προτεραιότητά μας. Το λέμε συνεχώς και το επαναλαμβάνουμε: Κορυφαία προτεραιότητα της Κυβέρνησής μας είναι η νομιμότητα στην αγορά εργασίας.

Στα θέματα που μου θέτετε, οφείλω να σας πω ότι μπορώ να απαντήσω μόνο σε όσα πράγματι ως Υπουργός Εργασίας έχω αρμοδιότητα. Τι εννοώ; Στο πρώτο ερώτημα, ειδικά για τα ζητήματα υγιεινής, διαβίωσης και διαμονής των αλλοδαπών εργατών γης, δεν είναι αρμόδιο το Υπουργείο Εργασίας.

Συνεπώς θα επικεντρωθώ αναλυτικά στη δευτερολογία μου στο δεύτερο ερώτημα, σχετικά με την υπογραφή συλλογικής σύμβασης εργασίας, στους μισθούς, την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και τη σύναψη διακρατικών συμφωνιών και τα άλλα θέματα που προκύπτουν από αυτά.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ορίστε, κύριε Κατσώτη, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ήσασταν Υπουργός και πριν και τώρα. Και πριν και τώρα λέτε ακριβώς το ίδιο πράγμα, ότι εφαρμόζετε την εργατική νομοθεσία, το Υπουργείο είναι εδώ και διασφαλίζει τα δικαιώματα των εργαζομένων. Ωστόσο, η κατάσταση χειροτερεύει σε όλους τους χώρους εργασίας. Η αυθαιρεσία και ασυδοσία είναι αυτή που κυριαρχεί και αυτή κυριαρχεί με την ανοχή σας ή την στήριξή σας.

Η οργή βέβαια αυτών των εργατών γης περισσεύει, ξεχειλίζει. Το περιστατικό αυτό με τον πυροβολισμό δεν είναι για να το ξεπερνάτε έτσι. Τι ζήτησαν οι εργάτες; Ζήτησαν τα δεδουλευμένα τους, όπως ζητούν και άλλοι εργάτες για τους οποίους, βέβαια, δεν λέτε κουβέντα. Πόσοι είναι σήμερα οι απλήρωτοι εργαζόμενοι; Πόσοι είναι; Έχει κάποιο στοιχείο το Υπουργείο Εργασίας; Συμφωνεί με αυτά τα στοιχεία που λένε τα συνδικάτα για την απλήρωτη εργασία που υπάρχει σήμερα; Πόσοι είναι απλήρωτοι μετανάστες εργάτες γης, γνωρίζετε; Έχετε κάποιο στοιχείο από αυτά; Συζητάτε με τους εκπροσώπους τους, με τα συνδικάτα τους; Όχι, δεν είναι στις προτεραιότητές σας.

Είναι γνωστό ότι το κράτος αυτό, το οποίο στηρίζει, αν θέλετε, τους λίγους, αντί εδώ να πράξουν τα αυτονόητα η Αστυνομία και οι κρατικές αρχές απέναντι σε αυτόν που πυροβόλησε, πήγαν στους εργάτες και τους εκβίαζαν με φυλακή γιατί λέει δεν έχουν χαρτιά, τα οποία τους στερεί αυτός που τους έχει δούλους, σκλάβους! Αυτά είναι απαράδεκτα, είναι προκλητικά!

Επίσης, κύριε Υπουργέ, είναι δική σας ευθύνη η ασφάλιση των εργατών. Είναι γνωστό ότι αυτοί απασχολούνται με εργόσημο. Ξέρετε ποια είναι η ασφάλισή τους; Μέχρι τώρα υπήρχε ο ΟΓΑ, το εργόσημο στον ΟΓΑ, υπήρχε ασφαλιστική κάλυψη. Τώρα, από όταν έγινε ο ΕΦΚΑ, από το 2017 και μετά, δεν μετράει ο χρόνος ασφάλισης, δεν τον μετρούν. Υπήρχε η δεύτερη κλάση, ήταν εκεί ασφαλισμένοι. Τώρα δεν υπάρχουν κλάσεις, εκτός και αν το διαμορφώσετε μέσα από το νέο ασφαλιστικό που θα φέρετε, πάλι τον νόμο-λαιμητόμο, την επανανομοθέτηση του νόμου Κατρούγκαλου.

Πάει, λοιπόν, ο εργοδότης, πληρώνει στα ΕΛΤΑ 400 ευρώ που είναι το μίνιμουμ για να έχουν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη -αυτό αντιστοιχεί σε 4.000 ευρώ τον χρόνο τα εργόσημα τους- και δεν τους δίνει φράγκο! Πληρώνει ο εργοδότης τα 400 ευρώ. Αυτή είναι η κατάσταση που κυριαρχεί στους εργάτες μετανάστες, στους εργάτες γης.

Κι εσείς λέτε ότι οι συνθήκες δουλειάς δεν είναι δική σας υπόθεση. Δηλαδή, τα φυτοφάρμακα, αυτά που ρίχνουν, που είναι αναγκαία, τέλος πάντων, για την αγροτική παραγωγή, ποιος θα τα ελέγξει; Δεν είναι ο μηχανισμός που έχει το Υπουργείο, το ΣΕΠΕ, για την υγιεινή και ασφάλεια στους χώρους εργασίας; Δεν είναι δική τους ευθύνη να ελέγξουν τουλάχιστον αυτό, δηλαδή τα φυτοφάρμακα; Δεν είναι ευθύνη σας όταν λέτε -από τις ρυθμίσεις που υπάρχουν μέχρι τώρα- ότι καλούνται μετανάστες τρίτων χωρών να δουλέψουν σαν εργάτες γης, υπάρχει η προσωρινή άδεια διαμονής και εργασίας και σίτιση και στέγαση; Ποια είναι η στέγαση; Κάτω από ποιους όρους; Ποιος έχει την ευθύνη γι’ αυτό; Δεν την έχει το Υπουργείο Εργασίας; Δεν είναι εργάτες; Τι είναι αυτοί; Τι είναι, σκλάβοι; Ανήκουν κάπου αλλού;

Νομίζω ότι αυτά που είπατε τώρα προηγουμένως, δηλαδή ότι δεν είναι δική σας ευθύνη οι όροι υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων, είναι πρωτάκουστα. Περιμένουμε από σας να μας πείτε τι θα κάνετε και για την ασφάλισή τους και για την υγιεινή και ασφάλεια και για τη συλλογική σύμβαση, που είναι ένα ζήτημα που διασφαλίζει, αν θέλετε, τους ελάχιστους όρους αξιοπρεπούς διαβίωσης αυτών των εργατών.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με τρεις παρατηρήσεις πάνω σε αυτά που είπε ο συνάδελφος από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

Θέλω, λοιπόν, κύριε συνάδελφε, να σας πω ότι το ζήτημα που θέσατε ως παρατήρηση ότι εκπροσωπώ το ΣΕΒ εγώ και η Κυβέρνηση, όχι μόνο είναι ανυπόστατο και ανεύθυνο αλλά το γυρίζω πίσω προς εσάς. Διότι προτεραιότητα για τη δική μας Κυβέρνηση είναι να λειτουργούμε τον ονομαζόμενο «κοινωνικό διάλογο» με τους κοινωνικούς εταίρους. Και οι κοινωνικοί εταίροι, κύριοι συνάδελφοι, είναι το πιο υψηλό στη διαβάθμιση μιας πολιτείας, συνομιλώντας με την ίδια την κοινωνία με τους εκπροσώπους της και με τους εργοδότες και τους εργαζόμενους.

Εσείς όμως, κύριε συνάδελφε του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, εμποδίσατε να υπάρχει εργατική εκπροσώπηση. Εμποδίσατε να γίνουν τα δημοκρατικά συνέδρια των εργαζομένων…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Τι είναι αυτά που λέτε;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** …και σήμερα στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων και των συνομιλητών δεν υπάρχει η πλευρά της ΓΣΕΕ!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Τι είναι αυτά που λέτε;

(Θόρυβος - διαμαρτυρίες από την πτέρυγα του ΚΚΕ)

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Εσείς «τι λέτε»!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Παρακαλώ, μη διακόπτετε!

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Όπως εσείς απαντάτε, δεν έχετε το μονοπώλιο της αλήθειας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Το κίνημα δεν αποδέχεται την παρέμβασή σας. Να συζητούν, δηλαδή, εργοδότες με εργοδότες; Ντροπή σας!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Κατσώτη, σας παρακαλώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Δεν πειράζει, δεν πειράζει!

Κύριε Κατσώτη, σας πονάει! Δεν θέλετε να υπάρχουν στο τραπέζι εργαζόμενοι!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ντροπή σας! Ντροπή σας!

(Θόρυβος - διαμαρτυρίες από την πτέρυγα του ΚΚΕ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Κατσώτη, σας παρακαλώ!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Το εργατικό κίνημα δεν δέχεται την παρέμβασή σας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Κατσώτη, αφήστε να ολοκληρώσει.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, για να συνεχίσω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Κατσώτη, δεν σας διέκοψε κανείς, σας παρακαλώ. Ο Υπουργός έχει τις απόψεις του. Όλοι κρινόμαστε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Βεβαίως και όλοι κρινόμαστε, κύριοι συνάδελφοι, αλλά η πολιτική του κ. Κατσώτη εμπόδισε να είναι στο τραπέζι των συζητήσεων…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Είναι προκλητικά αυτά που λέει, κύριε Πρόεδρε!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Κατσώτη, δίνει έμμεση απάντηση στην ερώτησή σας, αφήστε τον!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ενενήντα εννέα σελίδες έχει η δικαστική εξουσία με όλα αυτά που έχουν τεθεί από τα συνδικάτα!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Παρακαλώ πολύ. Αυτή είναι η απάντηση του Υπουργού. Αυτός είναι ο κοινοβουλευτικός έλεγχος.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Εκτός αν θέλετε να λέω αυτά που λέτε και να αποδέχομαι αυτά που λέτε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Όχι, λέτε αυτά που λένε οι βιομήχανοι!

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Στην πολιτική τη δική σας και στο μυαλό το δικό σας δεν υπάρχει άλλη άποψη. Διεκδικείτε το μονοπώλιο της αλήθειας και της δημοκρατίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Στηρίζετε μόνο αυτούς που αποδέχονται την πολιτική σας!

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Αν επικρατούσε η άποψή σας, κύριε Κατσώτη, το μέλλον των εργαζομένων θα ήταν η εξαθλίωση. Ευτυχώς που δεν επικρατούν οι απόψεις σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ενώ τώρα ζουν ευημερώς!

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Πάω, λοιπόν, στην ουσία του ερωτήματος.

Δυστυχώς σήμερα επίσημα στο τραπέζι του κοινωνικού διαλόγου δεν μπορεί να κάτσει η ΓΣΕΕ με τον επίσημο τρόπο, διότι θυμάστε τα γεγονότα και στην Καλαμάτα και στη Ρόδο που εμποδίστηκε να γίνει το συνέδριο για να υπάρχει νόμιμη εκπροσώπηση των εργαζομένων. Ας αναρωτηθεί ο κόσμος που μας ακούει, οι εργαζόμενοι, ποιος εμπόδισε να υπάρξει συνομιλητής του κράτους και της Κυβέρνησης εκ μέρους των εργαζομένων.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Να διασφαλίσετε να μην κάνει απεργία η ΓΣΕΕ, για να τους στηρίξετε. Μπράβο σας!

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Δεύτερον, ως προς το θέμα του ασφαλίστρου των εργαζομένων με εργόσημο, υπάρχει ήδη στο ασφαλιστικό νομοσχέδιο, το οποίο είναι το πρώτο νομοσχέδιο μετά από έντεκα χρόνια, η μεγάλη ασφαλιστική μεταρρύθμιση που θα έρθει στη Βουλή την επόμενη εβδομάδα, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, που θα έχει αυξήσεις και καμμία μείωση στις συντάξεις. Είναι το πρώτο ασφαλιστικό νομοσχέδιο που θα έρθει στη Βουλή μετά από έντεκα χρόνια! Είναι το πρώτο ασφαλιστικό νομοσχέδιο, η πρώτη ασφαλιστική μεταρρύθμιση που θα δουν οι Έλληνες Βουλευτές και η ελληνική πολιτεία στη Βουλή που θα συνοδεύεται από πλήρη αναλογιστική μελέτη, που θα επιβεβαιώνει τη βιωσιμότητα του συστήματος μέχρι το 2070.

Άρα, λοιπόν, αυτά τα περί ταφόπλακες, πριόνια, μαχαίρια, που εκστομίζει το ΚΚΕ, εντάξει, είναι μια φτηνή αντιπολιτευτική καραμέλα του Κομμουνιστικού Κόμματος. Αλλά, δυστυχώς για εσάς, κύριε Κατσώτη, αυτό το νομοσχέδιο είναι ένα καλό νομοσχέδιο, το οποίο έχουν αγκαλιάσει όλοι οι παραγωγικοί φορείς. Κάντε όσες απεργίες θέλετε. Κάντε διαδηλώσεις. Ο κόσμος είναι υπέρ του ασφαλιστικού νομοσχεδίου, διότι είναι ένα νομοσχέδιο που δίνει αυξήσεις. Είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο απελευθερώνει τις δημιουργικές δυνάμεις του τόπου για πρώτη φορά μετά τον καταστροφικό νόμο Κατρούγκαλου. Γιατροί, δικηγόροι, μηχανικοί, ελεύθεροι επαγγελματίες, αυτοαπασχολούμενοι, αγρότες, το έχουν αγκαλιάσει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Εκατό δισ. ευρώ…

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Αυτή η ανεπίτρεπτη παρέμβασή σας, η ανεπίτρεπτη παρέμβαση του ΚΚΕ, υποδηλώνει….

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Σας παρακαλώ, κύριε Κατσώτη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Μπήκε στο ασφαλιστικό, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Αυτή την απάντηση δίνει ο κύριος Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Δεν απαντάει στην ερώτησή μου!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Όλοι κρίνονται. Εντάξει. Θα το κρίνει ο λαός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Η ανεπίτρεπτη παρέμβαση του κ. Κατσώτη αποδεικνύει και την αντιδημοκρατική του αντίληψη διότι έρχεται ο Υπουργός να του απαντήσει…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ενώ εσείς δημοκρατική…

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Με έχει διακόψει δέκα φορές. Θέλει να επιβάλει δικτατορικά την άποψή του. Γι’ αυτό είμαστε διαφορετικοί!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** …

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Βεβαίως. Όταν εγώ μιλάω για το ασφαλιστικό που αναφέρατε, θα σας αφήσω εγώ να περάσετε τα μαχαίρια και τα τσεκούρια και τα δρεπάνια; Είστε εκτός πραγματικότητας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Τι είναι αυτά που λέτε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Άλλοι είχαν τα τσεκούρια!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Να σας πω, αυτός είναι ο κοινοβουλευτικός έλεγχος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Μηχανισμοί της δεκαετίας του 1950, κύριε Πρόεδρε! Δεν απαντάει στην ερώτησή μου!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Κατσώτη, στον κοινοβουλευτικό έλεγχο διευρύνονται τα όρια και των ερωτήσεων και των απαντήσεων. Τι να κάνουμε; Αυτή είναι η διαδικασία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Στην ερώτηση θα απαντήσει;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Υπουργέ, συνεχίστε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Συνεχίζω, κύριε Πρόεδρε, γιατί δεν θα αφήσω αναπάντητη την πρόκληση περί ασφαλιστικού. Διότι όταν ζητάει ο συνάδελφος να απαντήσω και μου κάνει ερώτηση για το ασφαλιστικό, το οποίο το κατακρίνει με ψευδή επιχειρήματα, είμαι υποχρεωμένος να απαντήσω στη Βουλή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Έκανα ερώτηση για το ασφαλιστικό;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ:** Γιατί διακόπτεις;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ακούσατε εσείς ερώτηση για το ασφαλιστικό;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ:** Είσαι απαράδεκτος!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Εγώ είμαι απαράδεκτος;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Δαβάκη, σας παρακαλώ.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, αυτό δεν έχει ξαναγίνει! Διακόπτει συνέχεια!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Εκείνος είναι ο ερωτών και απαντάει ο Υπουργός. Εσείς δεν νομιμοποιείστε. Σας παρακαλώ!

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ:** Τότε να διακόπτει…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Δίνει απαντήσεις ο Υπουργός. Σας παρακαλώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Θα επαναλάβω πάλι κάτι, το οποίο είμαι υποχρεωμένος να κάνω: Αυτή την εικόνα, κύριοι συνάδελφοι, να έρχονται οι Υπουργοί να απαντούν τη βλέπουμε για πρώτη φορά με αυτή την Κυβέρνηση. Δυστυχώς ο κ. Κατσώτης δεν το σέβεται. Και ενώ κάνει ερώτηση, με διακόπτει δέκα φορές την ώρα που προσπαθώ να τοποθετηθώ και στην πρωτολογία μου και στη δευτερολογία μου. Αυτή είναι η δημοκρατική σας αντίληψη!

Δεν είμαστε το ίδιο, κύριε Κατσώτη. Έχετε άλλα "δημοκρατικά" πρότυπα. Εγώ έχω άλλη αντίληψη. Εγώ με σεβασμό παρακολουθώ τις συζητήσεις. Σας άκουσα με σεβασμό. Δεν σας διέκοψα. Αλλά δεν μπορώ να μην απαντήσω στη «λαιμητόμο-ασφαλιστικό» που είπατε, στην «ταφόπλακα» που είπατε για το ασφαλιστικό. Εφόσον το θέτετε, θα πάρετε απάντηση.

Λέω, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, ότι είναι ένα καινοτόμο ασφαλιστικό, το οποίο έρχεται για πρώτη φορά στην ελληνική Βουλή μετά από έντεκα χρόνια, που θα φέρει αυξήσεις και καμμία μείωση στις συντάξεις. Αυτό είναι το σημαντικό.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Δεύτερον, θα είναι το πρώτο ασφαλιστικό, η πρώτη ασφαλιστική μεταρρύθμιση στη χώρα που θα παρουσιαστεί στην ελληνική Βουλή, συνοδευόμενη από δύο πρωτοφανείς μελέτες: Η πρώτη μελέτη θα είναι η μελέτη της επάρκειας, που τη διεξάγει το Οικονομικό Πανεπιστήμιο, ενώ η δεύτερη θα είναι η αναλογιστική μελέτη του ασφαλιστικού, που θα συνοδεύει το ασφαλιστικό και θα δείχνει βιωσιμότητα μέχρι το 2070.

Και το τρίτο ζήτημα: Κύριε συνάδελφε, κοιτάξτε. Έχω ξεπεράσει τον χρόνο με τις διακοπές σας, με ευθύνη δική σας. Εδώ είναι τέσσερις σελίδες, οι απαντήσεις των υπηρεσιών για το ερώτημά σας. Μπορώ να καθυστερήσω, διαβάζοντας τις τέσσερις σελίδες. Δεν θέλω να το κάνω αυτό. Θα σας παρακαλέσω να κάνουμε το εξής, για να μην καθυστερήσω τον χρόνο γιατί υπάρχουν και άλλες ερωτήσεις. Κάντε μου γραπτή ερώτηση, για να μη διαβάσω τις τέσσερις σελίδες των ελέγχων του ΣΕΠΠΕ και της πλευράς του Υπουργείου Εργασίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Γραπτή ήταν και δεν απαντήσατε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Δεσμεύομαι ότι θα απαντήσω, όπως απαντάω σε όλες τις ερωτήσεις.

Το μόνο που θέλω να σας πω συμπληρωματικά είναι το εξής. Εσείς, σύμφωνα με το πνεύμα της ερώτησής σας, παραπέμπετε σε κάτι το οποίο δεν μπορεί να απαντηθεί. Δηλαδή, εμείς σήμερα έχουμε τους εργαζόμενους, οι οποίοι είναι νόμιμοι στην Ελλάδα. Εάν υπάρχουν καταχρηστικές συμπεριφορές από τον επιχειρηματικό κόσμο της Ελλάδος, βεβαίως το ΣΕΠΠΕ παρεμβαίνει. Η τήρηση του εργατικού δικαίου είναι προτεραιότητα. Εγώ που είμαι εδώ σας λέω ότι δεν είναι αγγελικά φτιαγμένος ο επιχειρηματικός κόσμος της Ελλάδος. Όχι όλοι. Υπάρχουν και επιχειρηματίες, οι οποίοι είναι συνεπείς.

Εσείς, όμως, μέσω της ερώτησής σας μου λέτε ότι ο οποιοσδήποτε μη νόμιμος μετανάστης, πρόσφυγας, όπως θέλετε πείτε το, έρθει στην Ελλάδα, την ίδια στιγμή -αυτό μου λέτε- πρέπει η πολιτεία να του βρει σπίτι να μείνει, δεύτερον, η πολιτεία να του παρέχει ιατροφαρμακευτική περίθαλψη σε όλα, τρίτον, να παίρνει όλα τα επιδόματα ανεργίας, εργασίας, ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα, τα πάντα, και, τέταρτον, να μπει σε ένα ειδικό περιβάλλον πολύ καλύτερο από των Ελλήνων, που είναι νόμιμοι και εργάζονται στην Ελλάδα ή των νόμιμων μεταναστών που έχουν πάρει χαρτιά στην Ελλάδα.

Αυτό δεν μπορεί να γίνει, κύριε Κατσώτη. Η Ελλάδα έχει ένα πλαίσιο λειτουργίας. Δηλαδή, αν κάποιος έρθει σήμερα από το Αφγανιστάν, εσείς μου λέτε «πάρτε τον, δώστε του σπίτι, δώστε του τα επιδόματα, δώστε του δουλειά, περιφρουρήστε τον, αγκαλιάστε τον». Βεβαίως. Η Ελλάδα είναι μια φιλόξενη χώρα. Αυτό λέτε αυτή τη στιγμή μέσω της ερώτησής σας. Διότι δεν διαχωρίζετε τη νόμιμη εργασία από τους νόμιμους εργαζόμενους, αλλά μου λέτε γενικά για τους μετανάστες, οι οποίοι έρχονται εδώ με παράτυπο τρόπο και απαιτείτε από την ελληνική πολιτεία να έχουν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, απαιτείτε να δίνονται ενοίκια, απαιτείτε να δίνονται επιδόματα. Αυτό δεν μπορεί να γίνει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Διαστρεβλώνει αυτά που είπαμε, κύριε Πρόεδρε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Όμως, εάν δούμε παραβατικές συμπεριφορές εναντίον του οποιουδήποτε προσώπου, ανθρώπου, βεβαίως και η πολιτεία…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: …** (δεν ακούστηκε)

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Μιλάτε τώρα για γεγονότα πριν από μια δεκαετία. Τι να απαντήσω σε αυτό, κύριε Κατσώτη;

Εν πάση περιπτώσει, έχω εδώ την απάντηση εκ μέρους του Υπουργείου Εργασίας. Δεν θέλω να καθυστερήσω τη διαδικασία της Βουλής. Κάντε γραπτώς την ερώτηση να σας απαντήσω, κύριε Κατσώτη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Μα γραπτώς την έκανα και δεν απαντήσατε!

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Θέλετε να διαβάσω, λοιπόν, τα κείμενα;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Μπορείτε, κύριε Υπουργέ, αν θέλετε να τα καταθέσετε και στη Βουλή αυτά τα θέματα, στο Προεδρείο, να λάβουν γνώση και αν δεν ικανοποιεί, να επανέλθουν. Να κλείσουμε τη διαδικασία, η οποία προβλέπεται. Είναι διαδικασία που προβλέπεται από τον Κανονισμό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Κύριε Κατσώτη, κάντε την ερώτηση και θα σας στείλω την απάντηση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Την κάναμε και δεν απαντήσατε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Πότε την κάνατε, κύριε Κατσώτη; Εγώ ήρθα να την απαντήσω σε επίκαιρη ερώτηση και μου λέτε ότι κάνατε ερώτηση;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Υπουργέ…

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε, να συνεννοηθούμε.

Το Υπουργείο Εργασίας δέχεται έναν καταιγισμό ερωτήσεων, επίκαιρων, γραπτών, καθημερινά. Δεν υπάρχει ερώτηση που να κατατίθεται στο Υπουργείο Εργασίας γραπτή που να μην απαντάω. Εάν τώρα την κάνατε σε χρόνο που δεν μου έχει έρθει ακόμα να απαντήσω, προηγήθηκε η επίκαιρη ερώτησή σας. Εγώ και τώρα είμαι έτοιμος να απαντήσω, με βάση τα κείμενα του Υπουργείου Εργασίας. Σας το λέω. Όμως, δεσμεύομαι ενώπιον της Βουλής ότι αν μου την κάνετε γραπτώς, που λέτε ότι την έχετε κάνει και δεν έχω λόγο να μη σας πιστέψω, θα ανατρέξω να τη βρω και θα σας απαντήσω. Ή, αν έχετε την καλοσύνη, σας παρακαλώ πάρα πολύ, κύριε Κατσώτη, κάντε ξανά την ερώτηση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού προηγουμένως ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», τριάντα εννιά μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το δεύτερο τμήμα του Γενικού Λυκείου Μάνδρας.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Προχωρούμε τώρα στην τρίτη με αριθμό 474/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του ΣΤ΄ Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη, προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Καταβολή οφειλών στους πρώην εργαζόμενους των Ενώσεων Αγροτικών Συνεταιρισμών (ΕΑΣ) Λάρισας - Φαρσάλων - Αλμυρού».

Στην επίκαιρη ερώτηση θα απαντήσει ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων.

Κύριε Αντιπρόεδρε, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως είπατε και εσείς, κύριε Πρόεδρε, η ερώτηση αφορά την καταβολή των δεδουλευμένων και των οφειλών σε επίπεδο αποζημιώσεων των πρώην εργαζομένων που απολύθηκαν από τις Ενώσεις Αγροτικών Συνεταιρισμών Λάρισας, Φαρσάλων και Ελασσόνας -που δεν αναφέρεται μέσα- και του Αλμυρού, αλλά και άλλων ενώσεων στην επικράτεια.

Το 2012 αποφασίστηκε -μετά από συνελεύσεις και με βάση την κατάσταση των συγκεκριμένων ενώσεων- το κλείσιμο αυτών, η ένταξη στο καθεστώς εκκαθάρισης και συγχρόνως η απόλυση των εργαζομένων.

Έκτοτε και ενώ ξεκίνησαν οι διαδικασίες πλειστηριασμών του εκκαθαριστή που ανέλαβε -τέλος πάντων- να διεκπεραιώσει όλη αυτή τη διαδικασία, ενώ είναι σε διαδικασία πλειστηριασμών και είσπραξης χρημάτων, έρχεται με νομοσχέδιο η προηγούμενη κυβέρνηση, το 2016 συγκεκριμένα και αλλάζει τη σειρά, την προτεραιότητα καταβολής του πλειστηριάσματος. Αντί πρώτοι να είναι οι εργαζόμενοι και μετέπειτα δημόσιο, ασφαλιστικά ταμεία, τράπεζες και τα λοιπά, βάζει τους εργαζόμενους τέταρτους στη σειρά, με αποτέλεσμα οκτώ χρόνια μετά, έως τώρα, από όλα αυτά που έχουν πλειστηριαστεί οι εργαζόμενοι να έχουν πάρει πολύ ελάχιστα από τα περίπου 6 εκατομμύρια ευρώ που τους οφείλονται. Και μιλάμε για οκτώ χρόνια και μιλάμε για διακόσιους και πλέον εργαζόμενους -για τις συγκεκριμένες πάντα ενώσεις- οι οποίοι αντιμετωπίζουν, πέρα από το φάσμα της ανεργίας, τη μη δυνατότητα να βρουν θέσεις εργασίας, να δουλέψουν, προκειμένου και αυτοί να ζήσουν, αλλά να ζήσουν και τις οικογένειές τους. Φυσικά, βρίσκονται σε αδιέξοδο, σε απόγνωση. Και δεν ξέρουν με αυτό το καθεστώς -δηλαδή των πλειστηριασμών αντίστοιχα ή και της είσπραξης χρημάτων- και με τη νομοθετική παρέμβαση του 2016 πότε θα εξοφληθούν τα οφειλόμενά τους, τα δεδουλευμένα τους.

Άρα, λοιπόν, το ερώτημα προς τον Υπουργό, προς το Υπουργείο, προς την Κυβέρνηση είναι σε τι ενέργειες θα προχωρήσει το Υπουργείο για να ικανοποιηθούν τα αιτήματα των εργαζομένων στη βάση αυτών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η κατά προτεραιότητα καταβολή των δεδουλευμένων, των οφειλομένων στους εργαζόμενους προ παντός πιστωτού.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Κύριε συνάδελφε, κύριε Λαμπρούλη, κύριε Αντιπρόεδρε, το θέμα που θίγετε είναι αναμφίβολα σοβαρό. Ωστόσο, θα ήθελα να σας ρωτήσω γιατί υποβάλλετε σήμερα -ρητορικό το ερώτημα- αυτή την ερώτηση και μάλιστα με τόση καθυστέρηση και δεν το κάνατε πιο νωρίς. Γνωρίζετε ότι ο νόμος που επικαλείστε, ο ν.4384/2016 -το είπατε και εσείς- ψηφίστηκε από αρκετούς Υπουργούς από την προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Εκείνοι, πράγματι, οφείλουν να σας δώσουν την απάντηση στο ερώτημά σας, καθώς, όπως πολύ σωστά αναφέρετε, το άρθρο 27 παράγραφος 2 του ν.4384/2016 αντικατέστησε, όπως είπατε, τον ν.2810/2000 και τον ν.4215/2011. Οι Υπουργοί της κυβέρνησης της περιόδου εκείνης, που ψήφισαν τον συγκεκριμένο νόμο, είναι υπεύθυνοι για τα προβλήματα που μου αναφέρετε και οφείλουν να σας αναφέρουν τους λόγους για τους οποίους έπραξαν ό,τι έπραξαν.

Είμαι σίγουρος ότι γνώριζαν τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν οι εργαζόμενοι και ως κοινωνικά -υποτίθεται- ευαίσθητοι -πιο ευαίσθητοι από εμάς- έπρεπε να δώσουν λύσεις τις οποίες για τους δικούς τους λόγους δεν έδωσαν.

Σε κάθε περίπτωση, καλώς αναφέρετε το θέμα. Όμως, σήμερα δεν μπορώ να σας απαντήσω κάτι συγκεκριμένο. Είναι κάτι το οποίο εξετάζεται από πλευράς Υπουργείου Εργασίας, όσον αφορά το ερώτημα που θέσατε.

Θέλω, όμως, να δώσω μερικές πληροφορίες οι οποίες αφορούν τα στοιχεία που πολύ καλά παραθέσατε. Οι βεβαιωμένες οφειλές του ΕΑΣ, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΚΕΑΟ έχουν ως ακολούθως: Η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Φαρσάλων έχει συνολική οφειλή προς τον ΕΦΚΑ 12.957.676,66 ευρώ για τη χρονική περίοδο από 1-10-1997 έως 30-9-2017.

Δεύτερον, η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Λάρισας – Τυρνάβου - Αγιάς -για την οποία ενδιαφέρεστε κιόλας- οφείλει προς τον ΕΦΚΑ 9.508.801,50 ευρώ για τη χρονική περίοδο από 1-8-2008 έως 31-12-2013.

Και, τρίτον, η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Αλμυρού οφείλει προς τον ΕΦΚΑ συνολικά 6.507.405,38 ευρώ για τη χρονική περίοδο από 1-5-1999 έως 31-12-2014, δηλαδή συνολικά οι τρεις συνεταιρισμοί οφείλουν στον ΕΦΚΑ περίπου 29 έως 30 εκατομμύρια ευρώ. Από τα χρήματα αυτά δεν έχει πληρωθεί τίποτα και πρέπει να πληρωθεί.

Όσον αφορά τώρα τις ενέργειες, που έχουν γίνει μέχρι σήμερα από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Εργασίας για το συγκεκριμένο θέμα, δηλαδή για τους εργαζόμενους, αρχικά η συνεταιριστική οργάνωση με την επωνυμία «Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Λάρισας - Τυρνάβου - Αγιάς», που δραστηριοποιείται στην περιοχή αρμοδιότητας του Τμήματος Επιθεώρησης Εργασιακών Σχέσεων Λάρισας, αντιμετώπισε σημαντικά προβλήματα στη λειτουργία της από χρέη και τον Νοέμβριο του 2012 οι αντιπρόσωποι της οργάνωσης -έπειτα από γενική συνέλευση- αποφάσισαν την εκκαθάρισή της. Πράγματι, μέχρι σήμερα δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία της εκκαθάρισης και στους εργαζόμενους δεν έχουν εξοφληθεί τα δεδουλευμένα και τις αποζημιώσεις απόλυσης.

Ωστόσο, το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασιακών Σχέσεων Λάρισας, παρακολουθώντας όλα τα ζητήματα εργασιακών σχέσεων και εφαρμογής των διατάξεων της εργατικής νομοθεσίας στην ανωτέρω συνεταιριστική οργάνωση, είχε διενεργήσει από το έτος 2011 επιτόπιους ελέγχους συνεχώς, κατά τους οποίους είχε διαπιστωθεί η καθυστέρηση καταβολής δεδουλευμένων αποδοχών στους εργαζομένους της.

Συγκεκριμένα, το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασιακών Σχέσεων Λάρισας, λαμβάνοντας γνώση για τα προβλήματα καθυστέρησης δεδουλευμένων στους εργαζόμενους της ένωσης, προέβη στις ακόλουθες ενέργειες: Στις 25-11-2011 διενήργησε επιτόπιο έλεγχο στην επιχείρηση, κατά τον οποίο διαπίστωσε καθυστέρηση καταβολής δεδουλευμένων αποδοχών στους εκατόν εξήντα επτά εργαζόμενους των μηνών Αυγούστου, Σεπτεμβρίου και Οκτωβρίου έτους 2011, συνολικά ποσού 622.710,63 ευρώ.

Κατά του υπεύθυνου νόμιμου εκπροσώπου της ένωσης υπεβλήθη στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Λάρισας μήνυση. Στις 8-2-2012, έπειτα από έλεγχο στο Συσκευαστήριο Ελαιών της Συνεταιριστικής Οργάνωσης στον Ευαγγελισμό Λάρισας, διαπιστώθηκε καθυστέρηση καταβολής δεδουλευμένων αποδοχών από τον μήνα Σεπτέμβριο του 2011 έως και τον μήνα Ιανουάριο του 2012, μη καταβολή αποζημίωσης μη ληφθείσας αδείας και αποδοχών επιδόματος αδείας έτους 2011 συνολικού ποσού 1.226.418,67 ευρώ.

Κατά του υπεύθυνου νόμιμου εκπροσώπου της ένωσης υπεβλήθη, επίσης, στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Λάρισας μήνυση, καθώς επίσης επιβλήθηκε και βεβαιώθηκε πράξη επιβολής προστίμου ύψους 15.000 ευρώ.

Στις 18-5-2012, κατόπιν νέου ελέγχου, νέας διενέργειας ελέγχου στα γραφεία της συνεταιριστικής οργάνωσης, υπεβλήθη στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Λάρισας μήνυση για καθυστέρηση καταβολής δεδουλευμένων αποδοχών των μηνών Φεβρουαρίου 2012 έως και Απριλίου 2012 συνολικού ύψους 632.139,61 ευρώ.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να προσθέσω ότι εκατόν σαράντα τέσσερις πρώην εργαζόμενοι της εταιρείας ΕΑΣ Λάρισας έλαβαν εφάπαξ οικονομική ενίσχυση ύψους 1.000 ευρώ ανά άνεργο πρώην εργαζόμενο, δηλαδή συνολικά έλαβαν 144.000 ευρώ, σύμφωνα με το ΦΕΚ 3293/10-8-2018 από την προηγούμενη κυβέρνηση.

Συνακόλουθα, ως προς τα ζητήματα αμοιβής των εργαζομένων της Ένωσης Αγροτικών Συνεταιρισμών Φαρσάλων, το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασιακών Σχέσεων Λάρισας διενήργησε έλεγχο στις 18-9-2014 και υπέβαλε μήνυση στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Λάρισας για παράβαση των διατάξεων της εργατικής νομοθεσίας που αφορούσαν τη μη χορήγηση στοιχείων για την αμοιβή και το ύψος των οφειλομένων αποδοχών στους εργαζόμενους. Επίσης, η μήνυση αφορούσε και την καθυστέρηση στη μη καταβολή της αποζημίωσης απόλυσης δεδουλευμένων αποδοχών από 1-1-2012 έως 2-9-2014, επιδόματος αδείας 2014 και δώρου Χριστουγέννων 2014, ενώ μέσω της διαδικασίας επίλυσης εργατικών διαφορών υπέβαλε μηνυτήρια αναφορά στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Λάρισας για πέντε εργαζόμενους.

Διακόπτω εδώ και συνεχίζουμε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Φαντάζομαι ότι εξαντλήσατε και τη δευτερολογία σας με την αναφορά, κύριε Υπουργέ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Υπάρχουν κάποια στοιχεία ακόμα, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ορίστε, κύριε Αντιπρόεδρε, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σας άκουσα με προσοχή.

Κατ’ αρχάς, να ενημερώσετε τις υπηρεσίες σας ότι το ενδιαφέρον μας για το συγκεκριμένο θέμα δεν είναι όψιμο.

Στο παρελθόν, στην προηγούμενη κυβέρνηση, έχουμε καταθέσει ουκ ολίγες ερωτήσεις γι’ αυτό ακριβώς το θέμα και, μάλιστα, σε μία ερώτηση τότε, η αναπληρώτρια ή η Υφυπουργός Οικονομικών -συγχωρέστε με, αν κάνω λάθος- η κ. Παπανάτσιου είχε απαντήσει συγκεκριμένα. Μάλιστα, είχε δεσμευτεί εδώ μέσα, στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου, ότι θα έφερνε με κάποιον τρόπο νομοθετική ρύθμιση, αφού εξέταζαν το θέμα συνολικά ανά την επικράτεια και αντίστοιχα τέτοια προβλήματα των Ενώσεων Αγροτικών Συλλόγων που ήταν σε εκκαθάριση, που έκλεισαν και αντίστοιχα προβλήματα με τις οφειλές των εργαζομένων.

Μάλιστα, τότε είχαμε ζητήσει ως κόμμα, πέρα από τις έκτακτες ενισχύσεις, να δοθεί αυτό που αναφέρεται ως «1.000 ευρώ» που με πίεση και των ίδιων των εργαζομένων η Κυβέρνηση τα χορήγησε μέσω του ΟΑΕΔ, αν δεν κάνω λάθος -και καλώς τα χορήγησε- ως ένα έκτακτο βοήθημα.

Όμως, δείτε τώρα. Έχουν περάσει τόσα χρόνια. Εγώ δεν αμφισβητώ τα στοιχεία. Κάνατε μία αναφορά στο ιστορικό. Καλώς. Αυτό δεν είναι κακό, προκειμένου να ακούν και να μαθαίνουν όσοι μας ακούν και μας βλέπουν, για το τι έχει συμβεί. Η επίκαιρη ερώτηση έχει συγκεκριμένο αντικείμενο, δηλαδή τι μέτρα θα πάρει η Κυβέρνηση. Μάλιστα, προς αυτή την κατεύθυνση υπάρχει υπόμνημα των εργαζομένων, το οποίο το έχουν καταθέσει και στον κ. Βορίδη και σε ένα «σκασμό» Υπουργεία -θα το καταθέσω στα Πρακτικά- όπου προτείνουν κάτι απλό. Προτείνουν να αλλάξει με μία νομοθετική παρέμβαση από την πλευρά, βεβαίως, της Κυβέρνησης -και το λέμε και από εδώ, από αυτό το Βήμα- το καθεστώς που διέπει τις εκκαθαρίσεις, τις εκποιήσεις και τον καταμερισμό των χρημάτων που συλλέγονται από τους πλειστηριασμούς και οι εργαζόμενοι από τέταρτοι στη σειρά να έρθουν πρώτοι. Μιλάμε για ένα καθεστώς το οποίο δεν υπήρχε για τις συγκεκριμένες ενώσεις -δεν γνωρίζω για άλλες ενώσεις- κατά την έναρξη της εκκαθάρισης του κλεισίματος και της εκκαθάρισης. Όμως, στην πορεία, με τον νόμο του 2016 της προηγούμενης κυβέρνησης ανατράπηκε αυτή η σειρά και οι εργαζόμενοι ενώ είχαν πάρει έως τότε έστω αυτά τα λίγα χρήματα σε σχέση με το σύνολο του ποσού που τους οφείλεται, βρέθηκαν ξαφνικά τέταρτοι στη σειρά με αποτέλεσμα να παίρνουν από το όποιο εκπλειστηρίασμα ελάχιστα χρήματα, έως και μηδαμινά.

Μέχρι τώρα, κύριε Υπουργέ, αυτή την οκταετία δηλαδή, οι εργαζόμενοι -με δικά τους στοιχεία, εγώ αυτό μεταφέρω- έχουν πάρει περίπου 500.000 ευρώ. Μιλάμε για διακόσιους και πλέον εργαζόμενους. Σας είπα, μάλιστα, ότι τους οφείλονται άλλα 6.000.000 ευρώ.

Άρα, λοιπόν, εμείς αυτό που ζητούμε -και κλείνω, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ για την ανοχή- είναι η αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου, ούτως ώστε οι εργαζόμενοι με πιο γρήγορους ρυθμούς και σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα να εισπράξουν τα οφειλόμενα και τις αποζημιώσεις τους.

Όλα τα άλλα που είπατε είναι κατανοητά και δεκτά. Αυτό είναι το ιστορικό. Βεβαίως υπήρχαν προβλήματα στη λειτουργία -όπως θέλετε πείτε το- και αυτό χαρακτηρίζει και ανθρώπους που διοικούσαν κ.λπ..

Όμως, κύριε Πρόεδρε, το ερώτημα της επίκαιρης ερώτησης είναι συγκεκριμένο και περιμένουμε συγκεκριμένη απάντηση. Προτίθεται το Υπουργείο, ο Υπουργός, να φέρει τέτοιου τύπου νομοθετική ρύθμιση, ούτως ώστε οι εργαζόμενοι κατά προτεραιότητα έναντι παντός άλλου πιστωτή να αποζημιώνονται;

Καταθέτω για τα Πρακτικά το έγγραφο που σας προανέφερα.

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

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Ευχαριστώ.

Κύριε συνάδελφε, κύριε Αντιπρόεδρε, ευχαριστώ για την όμορφη συζήτηση που κάνουμε για το συγκεκριμένο ζήτημα, το οποίο είπα και εγώ από την αρχή ότι είναι σοβαρό.

Παρέθεσα, λοιπόν, μία σειρά από στοιχεία, διότι αυτά παίρνω από τις υπηρεσίες μου. Δεν γνώριζα ούτε είπα ότι είναι όψιμο το ενδιαφέρον σας. Απλά είπα ως παρατήρηση ότι η αλλαγή του συγκεκριμένου νόμου, όπως είπατε και εσείς, που άλλαξε τη σειρά αυτών που έχουν προτεραιότητα στην εκκαθάριση είναι νόμος του ΣΥΡΙΖΑ. Εδώ συμφωνούμε. Άρα δεν είπα ότι είναι όψιμο. Σχήμα λόγου ήταν που είπα ότι έπρεπε να γίνει ερώτηση προς τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Όφειλα να το διευκρινίσω γι’ αυτούς που μας βλέπουν και μας ακούν.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** Καλά κάνατε. Κι εγώ διευκρινίζω ότι δεν είναι όψιμο το ενδιαφέρον σας. Απλά, σχήμα λόγου ήταν. Ρητορική ήταν η παρατήρησή μου στο ερώτημα που θέσατε ότι το ερώτημα έπρεπε να πάει προς την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ γιατί άλλαξε ο ΣΥΡΙΖΑ τη διαδικασία των εργαζομένων από πρώτη σε τελευταία.

Τώρα, όσον αφορά μία αποκατάσταση της εικόνας που έχω -για να κλείσω το ερώτημα- οι εργαζόμενοι συνολικά μέσα από τις διαδικασίες που έχουν γίνει όλο αυτό το διάστημα έχουν πάρει 900.000 ευρώ από οφειλές 5,5 εκατομμυρίων ευρώ. Δηλαδή, έχουν πάρει το 1/5 συνολικά. Τους οφείλονται τα άλλα 4/5. Συμφωνώ μαζί σας ότι αυτά τα χρήματα πρέπει να αποδοθούν. Θέλω να σας πω ότι δεν είμαι το αρμόδιο Υπουργείο που μπορεί να δεσμευτεί και δεν είναι ούτε στο χαρακτήρα μου ούτε στην πολιτική μου παιδεία να βγαίνω και να κάνω εξαγγελίες δεσμεύσεων, όπως είπατε λίγο πριν για την προηγούμενη Υπουργό Οικονομικών που δεσμευόταν εδώ και δεν έφερνε ποτέ λύσεις. Δεν μπορώ να δεσμευτώ για κάτι το οποίο δεν ξέρω αν μπορεί να γίνει. Είναι κάτι, όμως, που όπως σας είπα και στην πρωτολογία μου, εξετάζεται. Υπάρχουν μία σειρά από συναρμοδιότητες για την αλλαγή του νόμου. Πρώτο είναι το Υπουργείο Δικαιοσύνης, δεύτερο το Υπουργείο Οικονομικών, τρίτο το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και τελευταίο το Υπουργείο Εργασίας.

Εάν και εφόσον υπάρξουν πρωτοβουλίες…

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Οι πρωτοβουλίες από πού είναι, κύριε Υπουργέ; Από τον Άννα στον Καϊάφα πάμε!

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων):** …με μεγάλη χαρά σάς λέω ότι θα βάλω την υπογραφή μου φαρδιά-πλατιά πάνω σε μία τέτοια αλλαγή του νόμου. Καλό θα είναι να απευθυνθείτε και στα άλλα Υπουργεία.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ ΛΟΓΩ ΑΛΛΑΓΗΣ ΘΕΜΑΤΟΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων στη συνεδρίασή της στις 30 Ιανουαρίου 2020 αποφάσισε η συζήτηση του νομοσχεδίου να γίνει σε μία συνεδρίαση, ενιαία, επί της αρχής, επί των άρθρων και των τροπολογιών.

Συμφωνεί το Σώμα:

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Το Σώμα συμφώνησε.

Πριν δώσω τον λόγο στον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, θα ήθελα να κάνω μία ανακοίνωση προς το Σώμα.

Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ και οι Βουλευτές του κόμματός του κατέθεσαν στις 5-2-2020 πρόταση νόμου «Αύξηση κατώτατου μισθού».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ Ευστράτιος Σιμόπουλος.

Εννοείται ότι θα ανοίξει το σύστημα ηλεκτρονικής εγγραφής και μέχρι το τέλος των δύο πρώτων εισηγητών, δηλαδή των εισηγητών της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ, μπορείτε να εγγραφείτε ως ομιλητές.

Ορίστε, κύριε Σιμόπουλε, έχετε τον λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, είχαμε μία εξαιρετικά γόνιμη και εξαντλητική συζήτηση στις επιτροπές. Είχαμε μία συζήτηση η οποία απέδειξε ότι τα κόμματα -τουλάχιστον στα μικρά, αν όχι στα μεγάλα- μπορούν να συμφωνήσουν. Και, βέβαια, αυτό οφείλεται στο ότι κυρίως η εισηγήτρια από την Αξιωματική Αντιπολίτευση γνώριζε πολύ καλά το θέμα και προσήλθε και με εποικοδομητική διάθεση, κάτι το οποίο δεν είναι πολύ συχνό, γιατί βλέπουμε άλλους συναδέλφους -κυρίως από την Αξιωματική Αντιπολίτευση- να κάνουν «copy-paste» ομιλίες από άσχετα νομοσχέδια και να κατηγορούν την Κυβέρνηση για αδιαφανείς διαδικασίες προκειμένου να φέρνουν μέσα στο δημόσιο «ημετέρους» ή για τους μετακλητούς, δηλαδή για θέματα χωρίς ουσία. Βλέπουμε, δηλαδή, μία στείρα αντιπολίτευση, ακόμα και σε θέματα διαχειριστικά, σε θέματα μέσα από τα οποία θα μπορούσε να υπάρχει συναίνεση.

Τη συναίνεση αυτή φυσικά τη ζητάμε και τη ζητά και η Κυβέρνηση. Βέβαια, μιλάμε για μία συναίνεση η οποία προφανώς δεν μπορεί να έρθει από το ΚΚΕ. Το ΚΚΕ, όπως είδα και στην προηγούμενη συζήτηση, έχει μάθει να ισχυρίζεται ότι κατέχει την απόλυτη αλήθεια και όποιος έχει διαφορετική άποψη τον κατηγορεί για αντικομμουνισμό. Βέβαια, ο πολιτικός αντικομμουνισμός δεν είναι κάτι κακό. Εμένα, αν με κατηγορήσουν ότι είμαι φιλελεύθερος, δεν θα πω σε κάποιον ότι είναι αντιφιλελεύθερος. Πολιτικά μπορεί να είμαστε και αντιφιλελεύθεροι και αντικομμουνιστές, αρκεί να μπορούμε να συζητάμε.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή προέκυψαν διαφορές προσέγγισης σε μεγάλα θέματα των κομμάτων. Μία μεγάλη διαφορά είναι η διαφορά που έχουμε στο πώς βλέπουμε την επιχειρηματικότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης και κυρίως, βέβαια, της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, εμείς, η Νέα Δημοκρατία, η Κυβέρνηση, η Κοινοβουλευτική Ομάδα, πιστεύουμε ότι ο κύριος μοχλός ανάπτυξης για τη χώρα αυτή είναι η επιχειρηματικότητα και γι’ αυτό οποιοδήποτε νομοσχέδιο έρχεται, το οποίο μπορεί να διευκολύνει την άσκηση της επιχειρηματικότητας, μας βρίσκει θετικούς.

Το προηγούμενο νομοσχέδιο, που είχατε φέρει, απαγόρευε την ίδρυση υδατοδρομίων από ιδιώτες. Μπορούσαν μόνο οι δημόσιοι φορείς -άκουσον, άκουσον!- στην Ελλάδα του 2019 και του 2020 να ιδρύουν υδατοδρόμια. Σε αυτή τη λογική προχωρήσαμε και εντάξαμε την ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων στις στρατηγικές επενδύσεις. Ταυτόχρονα επεκτείναμε -λογικό είναι αυτό- τη δυνατότητα ίδρυσης και σε ΠΟΤΑ και στους τουριστικούς λιμένες. Τουριστικοί λιμένες πλέον αρχίζουν και δημιουργούνται και από ιδιώτες. Επιχειρηματικότητα, λοιπόν, σε κάθε προσπάθεια αυτής της Κυβέρνησης να φέρει την ανάπτυξη.

Μία δεύτερη διαπίστωση -πάλι από την επιτροπή- ήταν ότι υπήρχε προσπάθεια -και αυτή είναι και η λογική, αν θέλετε, η ιδεολογία, ο τρόπος που σκέφτεστε- οποιαδήποτε βήματα να υπόκεινται στον αποκλειστικό, στον μεγάλο, στον ασφυκτικό έλεγχο του κράτους. Δεν έχετε κατανοήσει ότι αυτό ουσιαστικά δεν διευκολύνει την ανάπτυξη. Σε μία προσπάθεια δική σας -καλοπροαίρετη θα έλεγα- να κλείσετε οποιαδήποτε τρύπα μπορεί να υπάρχει σε μία διαδικασία, ουσιαστικά κωλυσιεργείτε όσον αφορά τις διαδικασίες, βάζετε εμπόδια στο να αναπτυχθούν καινούργια πεδία δραστηριότητας. Γι’ αυτό με τις πάρα πολλές διαδικασίες τις οποίες είχατε θεσπίσει μέσα από επιτροπές, μέσα από δημιουργία πολλών κοινών υπουργικών αποφάσεων, τις οποίες στο τέλος δεν εκδώσατε, ουσιαστικά βάζατε εμπόδια στην ίδρυση των υδατοδρομίων.

Ένα άλλο θέμα το οποίο προέκυψε και είναι σημαντικό, είναι ότι δεν θα είχατε αντίρρηση σε έναν χάρτη, παραδείγματος χάριν, της Ελλάδος να υπήρχαν όλες οι πιθανές θέσεις όπου μπορεί να γίνουν υδατοδρόμια και μετά ο κάθε επενδυτής να μπορεί να ξέρει πού θα επενδύσει.

Εμείς έχουμε την άποψη ότι η αγορά καλύπτει αυτές τις ανάγκες. Και οι δήμοι, οι οποίοι μπορούν να ιδρύσουν υδατοδρόμια και οι ιδιώτες, οι οποίοι επιθυμούν να εμπλακούν στη διαδικασία, θα βρουν εκείνον τον μέσο όρο, ώστε εκεί που υπάρχει πραγματικά ανάγκη, που υπάρχει πεδίο αγοράς, να ιδρυθούν τα υδατοδρόμια. Βέβαια δεν αναφέρομαι σε περιπτώσεις απομακρυσμένων νησιών, όπου εκεί είναι υποχρέωση και του κράτους να συμβάλει στην προσπάθεια ίδρυσης των υδατοδρομίων.

Στην προσπάθεια που κάνουμε να απεμπλέξουμε όλη αυτή τη διαδικασία από τη γραφειοκρατία φροντίσαμε και η διαδικασία όσον αφορά τις πιστοποιήσεις για τα υδατοδρόμια να μπορεί να δοθεί και σε ιδιώτες. Ταυτόχρονα δημιουργήσαμε και την υποδομή μέσα από τα υδάτινα πεδία να καθορίζονται πιο εύκολα, να μπορούμε να αναπτύξουμε και τον τουρισμό σε περιοχές οι οποίες είναι εξαιρετικά απομακρυσμένες.

Αυτά που ανέφερα αφορούν στο πρώτο σκέλος του νομοσχεδίου, το σκέλος το οποίο αναφέρεται στα υδατοδρόμια. Έχουμε, όμως, και ένα δεύτερο, πολύ σημαντικό κατά τη γνώμη μου, το οποίο ξεκινάει από την προσπάθεια της Κυβέρνησης, από την πεποίθηση της Κυβέρνησης, από τη θέληση της Κυβέρνησης να διευκολύνει το καθεστώς χορήγησης αδειών οδήγησης.

Γνωρίζουμε ότι οι πολίτες, με το υφιστάμενο σύστημα, είναι για κάποιους μήνες όμηροι. Με το παρόν νομοσχέδιο θεσπίζεται η δυνατότητα έκδοσης προσωρινής άδειας, η οποία μάλιστα θα μπορεί να δίνεται και ηλεκτρονικά. Αυτό είναι σημαντικό, γιατί κάποιοι από μας που έχουμε αυτή τη δυνατότητα μπορούμε ακόμη να την έχουμε και στο κινητό μας.

Αυτή η προσπάθεια εντάσσεται σε μία γενικότερη κυβερνητική προσπάθεια να γίνουν ηλεκτρονικές οι διαδικασίες στο κράτος, μία προσπάθεια η οποία είναι οριζόντια, μία προσπάθεια η οποία άρχισε να αποδίδει καρπούς και στους επόμενους μήνες θα βλέπουμε τους καρπούς αυτούς με έναν επιταχυνόμενο ρυθμό.

Μέσα στο νομοσχέδιο, το οποίο είναι αρκετά μεγάλο και σημαντικό, υπάρχουν και ρυθμίσεις για τα φορτηγά δημοσίας χρήσης, για τα ΚΤΕΛ και φυσικά για τα ταξί και τα τουριστικά λεωφορεία.

Στην κατεύθυνση αυτή πάλι θεωρώ ότι φιλελευθεροποιούμε κάποιες καταστάσεις. Παραδείγματος χάριν, σε όλη την Ευρώπη και στην Ελλάδα πια, ήρθε η δυνατότητα ασφάλισης επαγγελματικού κινδύνου. Αυτή τη δυνατότητα την υιοθετούμε. Έτσι, οι αυτοκινητιστές δεν θα χρειάζεται να καταβάλλουν την εγγυητική ή ουσιαστικά να αφαιρούν ρευστότητα από το επάγγελμά τους. Μέσα από την ασφάλιση επαγγελματικού κινδύνου θα καλύπτεται και το κράτος.

Ένα πεδίο, για το οποίο έγινε εκτενής συζήτηση, είναι το πεδίο των μεικτών κλιμακίων ελέγχου. Εκεί υπάρχει τεράστιο πρόβλημα. Το γνωρίζουμε κυρίως από την κεντρική Μακεδονία. Υπάρχουν φορτηγά από άλλες χώρες τα οποία μπαίνουν κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες, καταπατώντας εργατικές νομοθεσίες, φορολογικές νομοθεσίες, νομοθεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και κάνουν μεταφορές. Μέσα από τη νομοθέτηση αυτή διευκολύνουμε τη διεξαγωγή πιο ουσιαστικών ελέγχων. Έχουμε, όμως, και άλλον δρόμο προς την κατεύθυνση αυτή. Όλα τα μέλη της επιτροπής, όλοι οι εισηγητές έχουμε συμφωνήσει ότι πρέπει να υπάρχει και ένας εκπρόσωπος του ΣΕΠΕ και της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων και για να υπάρχει ισονομία προφανώς το πρόστιμο πρέπει να πληρώνεται επιτόπου. Είναι κάτι κρίσιμο το οποίο πρέπει ως Κυβέρνηση, ως Υπουργείο να το δείτε άμεσα. Διαφορετική, θα έλεγα, αντιμετώπιση των φορτηγών τα οποία έχουν ξένες πινακίδες σε σχέση με αυτά που έχουν ελληνικές.

Σε μία προσπάθεια να βοηθήσουμε τους επαγγελματίες του κλάδου -και μάλιστα τους μικρούς επαγγελματίες- αποδεσμεύουμε τη δυνατότητα να αποχαρακτηρίζουν τα φορτηγά τους, δηλαδή ουσιαστικά να σταματούν να εργάζονται από την ανάγκη να προσκομίσουν φορολογική ενημερότητα. Αυτό είναι μία από τις παθογένειες του ελληνικού κράτους, μία από τις παθογένειες οι οποίες για πάρα πολλά χρόνια κρατούν ομήρους πολίτες.

Βέβαια, εφόσον είμαστε υπέρ της επιχειρηματικότητας, δίνουμε τη δυνατότητα σε εταιρείες να εισάγουν έναν στόλο οχημάτων και μετά να τον ενοικιάζουν.

Φυσικά προχωρήσαμε και σε πολλές φιλοπεριβαλλοντικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ανανέωση του στόλου. Αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό. Έχουμε πει ότι στην κορυφή της ατζέντας της Κυβέρνησης Μητσοτάκη είναι το περιβάλλον και σε κάθε νομοσχέδιο το αποδεικνύουμε με ορθή νομοθέτηση στην κατεύθυνση αυτή.

Ένα άλλο θέμα το οποίο λύνεται και είναι σημαντικό είναι ουσιαστικά το θέμα της εκχώρησης γραμμών του ΟΑΣΘ και του ΟΣΕΘ στα ΚΤΕΛ. Είναι τώρα σημαντικό γιατί στη Θεσσαλονίκη παραλάβαμε μία πολύ άσχημη κατάσταση και θα πρέπει άμεσα και μέσα στον Φεβρουάριο εκατόν είκοσι λεωφορεία να μπουν στις βασικές γραμμές, γιατί κάποιες γραμμές θα εκχωρηθούν στο ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης.

Και στα μηχανήματα έργων κάνουμε μία πολύ μεγάλη μεταρρύθμιση. Η κυβέρνηση κάνει μία μεγάλη μεταρρύθμιση χρησιμοποιώντας τον ιδιωτικό τομέα. Και εκεί οι εισαγωγείς για χρόνια ήταν όμηροι του κράτους, γιατί η υπηρεσία δεν είχε την υποδομή να δώσει τα πιστοποιητικά τεχνικής επάρκειας. Πλέον τα πιστοποιητικά αυτά, όπως κάναμε και σε άλλες περιπτώσεις, θα μπορούν να δίνονται και από πιστοποιημένους φορείς.

Από την άλλη, επειδή πραγματικά ενδιαφερόμαστε για την οδική ασφάλεια αλλά και για το περιβάλλον, στο άρθρο 57 για τα μηχανήματα έργων υπάρχει ρύθμιση η οποία αναγκάζει όλους τους ιδιοκτήτες κάθε πέντε χρόνια να περνούν τα μηχανήματα έργων από έλεγχο. Αυτό δεν υπήρχε μέχρι σήμερα και τώρα πια που νομοθετούμε και ψηφίζουμε θα υπάρχει και αυτή η διάταξη.

Έχουμε βέβαια και διατάξεις που επιτρέπουν στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» να προχωρήσει στις επενδύσεις της. Είναι γνωστό ότι το κράτος παλαιότερα έχτιζε από γήπεδα μέχρι κτήρια για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ή οπουδήποτε αλλού, για τα αεροδρόμια, χωρίς άδειες. Αυτό τώρα ξεπερνιέται με τον παρόντα νόμο.

Βέβαια δεν θεωρώ ότι είναι ήσσονος σημασίας και άλλες ρυθμίσεις που αφορούν το ΙΤΣΑΚ, την «ΕΡΓΟΣΕ» ή τον Οργανισμό Ανάπτυξης Κρήτης, διατάξεις που θα τους επιτρέψουν να λειτουργήσουν με πολύ καλύτερο τρόπο.

Όσον αφορά, βέβαια, τα δύο τελευταία, στα οποία θα αναφερθώ για ένα λεπτό ακόμη, κύριε Πρόεδρε, είναι η δυνατότητα όταν διακόπτεται με υπαιτιότητα των ιδιωτών -όχι λόγω απεργιών προφανώς- η λειτουργία στις εθνικές οδούς, όπως έγινε πρόσφατα, να μπορεί το κράτος να επιβάλει πρόστιμα.

Και, τέλος, όσον αφορά το Ελληνικό, για το οποίο τρώγεστε, είναι μία 100% θετική παρέμβαση, η οποία επιτρέπει με έξοδα του επενδυτή να αρχίσουν οι κατεδαφίσεις.

Τελειώνοντας να πω ότι θεωρώ πως πραγματικά αυτό το πολυνομοσχέδιο, το οποίο ρυθμίζει πάρα πολλά θέματα των μεταφορών, πέρα από το αναπτυξιακό σκέλος των υδατοδρομίων, κινείται σε μία πάρα πολύ θετική κατεύθυνση και από ό,τι κατάλαβα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης θα το ψηφίσουν, εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις που αφορούν το εργατικό δίκαιο, παραδείγματος χάριν, για τα ΚΤΕΛ. Προσωπικά δεν καταλαβαίνω γιατί όσον αφορά τα ΚΤΕΛ, που είναι ανώνυμες εταιρείες, το εργατικό τους δίκαιο ή η δυνατότητα εξουσιοδοτήσεων των μετόχων για τις γενικές συνελεύσεις να μη συμβαδίζει με το δίκαιο και των άλλων ανωνύμων εταιρειών.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση «Βουλή των Ελλήνων: Οι σταθμοί μιας διαδρομής σχεδόν διακοσίων ετών», που διοργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι τρεις μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 26ο Γυμνάσιο Αθηνών.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, μόλις τώρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισήλθαν στα άνω δυτικά θεωρεία και παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», δεκατρείς σπουδαστές και δύο συνοδοί τους από το Drury University των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η Βουλή καλωσορίζει τους σπουδαστές από τις Ηνωμένες Πολιτείες.

(Χειροκροτήματα απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Φαντάζομαι να υπάρχει διερμηνεία και να διερμήνευσε αυτά τα οποία είπαμε.

Θα ήθελα επίσης να κάνω γνωστό στους συναδέλφους και στις συναδέλφισσες που μπήκαν τώρα στη Βουλή ότι μετά την εισήγηση της κ. Πέρκα θα κλείσει το σύστημα εγγραφών. Συνεπώς έχετε τον χρόνο να εγγραφείτε μέχρι το τέλος της εισηγήτριας του ΣΥΡΙΖΑ, της κ. Θεοπίστης Πέρκα, την οποία καλώ τώρα στο Βήμα.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Καλησπέρα και από εμένα.

Κύριοι Υπουργοί και κύριοι συνάδελφοι, παίρνοντας τον λόγο μετά τον αγαπητό συνάδελφο κ. Σιμόπουλο, θέλω να τον ευχαριστήσω γιατί πράγματι προσπαθήσαμε εποικοδομητικά να συμβάλουμε σε αυτό το νομοσχέδιο, όπως γενικώς εποικοδομητικά θεωρούμε ότι κάνουμε αντιπολίτευση. Όπου συμφωνούμε και ψηφίζουμε και καταθέτουμε και θετικές προτάσεις και όπου διαφωνούμε, βέβαια, διαφωνούμε έντονα.

Σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, ξεκινάω από το πρώτο μέρος που αφορά στα υδατοδρόμια. Άκουσα και τις δηλώσεις του κ. Κεφαλογιάννη ότι θα πετάξουν το καλοκαίρι υδροπλάνα. Εύχομαι -και χαίρομαι- να πετάξουν υδροπλάνα. Και εγώ πριν μερικά χρόνια είχα κάνει μία τέτοια ευχή, με ένα άλλο τύπου βέβαια νομοσχέδιο, που πολεμούσαμε. Να υπενθυμίσω ότι όταν αναλάβαμε την κυβέρνηση υπήρχαν επενδυτές που είχαν μείνει χρόνια στη χώρα και φεύγανε γιατί δεν υπήρχε το πλαίσιο και ο νόμος για να αδειοδοτηθούν. Βγάλαμε δύο άδειες -και μία που υπήρχε- Κέρκυρα, Παξούς και Πάτρα, με τον παλιό νόμο και με πολύ μεγάλη δυσκολία. Ακριβώς επειδή καταλάβαμε αυτή τη δυσκολία προβήκαμε στην εκπόνηση ενός νέου νόμου. Και έρχεστε εσείς τώρα με ένα άλλο νομοσχέδιο.

Θα αναφερθώ όμως σε βασικές διαφορές. Η κύρια διαφορά από τον προηγούμενο νόμο είναι ότι η άδεια ίδρυσης μπορεί να δίνεται και σε ιδιώτη, ενώ η άδεια λειτουργίας ούτως ή άλλως δίνεται σε ιδιώτη, και με το προηγούμενο νομοσχέδιο. Εδώ εμείς προβλέψαμε δημόσιο. Γιατί δημόσιο; Δεν πρόκειται για ιδεοληψία. Αυτό που έχει μεγάλη σημασία -το είπαμε και στις επιτροπές- όταν βάζεις ένα καινούργιο μεταφορικό μέσο, ένα μέσο το οποίο βοηθάει και το τουριστικό προϊόν και την αεροδιακομιδή πιθανά, όλο αυτό πρέπει να γίνεται με έναν στρατηγικό σχεδιασμό, κάπως να εντάσσεται. Δεν μπορεί να είναι σε μία λογική «first come first served», δηλαδή όποιος ιδιώτης πάει πρώτος, παίρνει την άδεια. Αυτή είναι η βασική μας διαφορά σε αυτό το νομοσχέδιο.

Συνεχίζω όμως. Είχαμε και την άδεια ίδρυσης επ’ αόριστον. Ευτυχώς ο κύριος Υπουργός έλαβε υπ’ όψιν του την παρατήρησή μας. Πραγματικά θα μπορούσε ένας επενδυτής να δεσμεύσει επ’ αόριστον έναν χώρο και να μη γίνει ποτέ υδατοδρόμιο και για λόγους ανταγωνισμού. Παραμένει όμως το έλλειμμα για την άδεια λειτουργίας, που αν δεν έχει δυόμισι χρόνια πτητικό έργο θα έπρεπε και αυτή κάπως να ανακαλείται, για τους ίδιους λόγους. Και, βεβαίως, με τη δυνατότητα να παίρνει ο ιδιώτης άδεια ίδρυσης έχουμε και υδατοδρόμια σε τουριστικά καταλύματα, ΠΟΤΑ, κ.λπ.. Εδώ επισημαίνω για άλλη μία φορά ότι εκεί θα έπρεπε να γίνει επαναχωροθέτηση. Χωροθετήσεις σε αυτά τα τουριστικά καταλύματα γίνονται με προεδρικό διάταγμα. Δεν είναι απλώς ότι βγαίνει μία άδεια, δεν είναι πολύ απλό. Θα έπρεπε να υπάρχει μία πρόβλεψη.

Επίσης, η πρόβλεψη για λίμνες, βεβαίως, μας βρίσκει σύμφωνους, πόσω μάλλον εμένα ως Βουλευτή Φλώρινας με έξι λίμνες στον νομό μου. Την είχαμε και εμείς. Όμως έρχεστε σε άλλα νομοσχέδια και καταργείτε τους φορείς διαχείρισης των λιμνών. Και εγώ αναρωτιέμαι: αν δεν υπάρχει φορέας διαχείρισης της λίμνης, ποιος θα ασκεί τον έλεγχο και την υπηρεσία που ασκεί το Λιμενικό, για παράδειγμα, στη θαλάσσια περιοχή;

Σε ό,τι αφορά τα περιβαλλοντικά είχαμε ξεκινήσει μία μελέτη. Ήταν ένα πολύ δύσκολο σημείο να αδειοδοτηθούν τα υδατοδρόμια. Δεν έχει τελειώσει, βλέπω ότι και εσείς δεν το έχετε προχωρήσει. Μία κατηγορία Β΄ προβλέπεται, αλλά δεν λέει ακριβώς ποια είναι τα υδατοδρόμια της κατηγορίας Β΄.

Από εκεί και πέρα, οι διαφορές είναι μικρές. Μειώνεται ο χρόνος απόκρισης των υπηρεσιών. Αυτό δεν βρίσκουμε ότι είναι σωστό, πόσω μάλλον με τέτοια δύσκολη αδειοδοτική διαδικασία. Οι ελάχιστες απαιτήσεις δεν φαίνονται, αλλά πάνε με υπουργική απόφαση. Βεβαίως είναι θετικό το ότι η επιτροπή επιθεώρησης γίνεται ολιγομελής.

Στα τεχνικά θέματα, στα θέματα εγχειριδίων ασφαλείας κ.λπ., βεβαίως και συμφωνούμε. Είναι μάλλον οι ίδιες διατάξεις που είχαμε και εμείς.

Υπάρχει μία διαφορά στα τέλη, όπου προβλέπεται όχι πάνω από 10 ευρώ ανά επιβάτη και καταργείται ένα τέλος ανά σκέλος πτήσης, το οποίο προβλεπόταν στο δικό μας νομοσχέδιο, γιατί από τα έσοδά του θα μπορούσαμε να κατασκευάσουμε πιθανόν κάποια υδατοδρόμια με επιδότηση γραμμών κ.λπ.. Εντάξει, αυτό είναι βέβαια και η βασική αντίθεση σε σχέση με τον ιδιώτη ή δημόσιο φορέα.

Από κει και πέρα βέβαια έχουμε και μια αντίρρηση για τις πτήσεις που επιτρέπονται. Εμείς λέγαμε έξι ζεύγη, αλλά εδώ είναι ανά αεροπορική εταιρεία. Τέλος πάντων, δεν είναι τα μείζονα αυτά, γιατί πραγματικά ας πετάξουν. Επομένως μπορούμε να πούμε ότι με τα υδατοδρόμια αυτές είναι οι βασικές διαφορές, κυρίως ο στρατηγικός σχεδιασμός.

Να υπενθυμίσω ότι εμείς είχαμε κάνει και έναν χάρτη και όταν είναι δημόσιος φορέας αυτός που έχει την άδεια ίδρυσης, θα μπορεί πράγματι να συντάξει έναν τέτοιο σχεδιασμό.

Πάμε όμως στο δεύτερο κεφάλαιο. Πραγματικά αυτό το νομοσχέδιο μας ζόρισε αρκετά, δηλαδή έχει διατάξει καλές, διατάξεις που λύνουν προβλήματα, διατάξεις κακές και διατάξεις πάρα πολύ κακές.

Ξεκινάω με το δεύτερο κεφάλαιο. Πραγματικά υπάρχει όλη αυτή η κατηγοριοποίηση και θα φανεί και από την τοποθέτησή μου. Στο άρθρο 28 πολύ ωραία ρυθμίζονται θέματα για τα ρυμουλκούμενα και στο άρθρο 29 για τις επιχειρήσεις υδατοκαλλιέργειας. Πολύ θετικό το άρθρο 30 με τα μεικτά κλιμάκια ελέγχου.

Να πούμε ότι έχουν μεγάλο πρόβλημα οι μεταφορείς μας με την υποκλοπή του μεταφορικού έργου, κυρίως από αλλοδαπά οχήματα. Μπορεί καμμιά φορά να είναι Έλληνες που έχουν την έδρα τους στη Βουλγαρία κ.λπ. με το παράνομο καμποτάζ. Αν δεν υπάρχουν, λοιπόν, μηχανισμοί ελέγχου, αυτό γίνεται όλο και μεγαλύτερο. Γίνεται μια μάχη στους δρόμους και μετά μεταφέρεται εσωτερικά στους δικούς μας μεταφορείς.

Υιοθετήσαμε κι εμείς την πρόταση της ΟΦΑΕ να υπάρχει κι ένας εκπρόσωπος της ΑΑΔΕ για να ελέγχει και το μεταφορικό έργο, αλλά και του ΣΕΠΕ. Και, βεβαίως, επαναφέρουμε ένα πάγιο αίτημα του χώρου για την επιτόπου πληρωμή του προστίμου, διότι αλλιώς φεύγουν οι παραβάτες και άντε να τους βρεις. Είπε ο κύριος Υπουργός ότι θα ληφθεί μια μέριμνα γι’ αυτό. Πραγματικά θα θέλαμε πάρα πολύ να το δούμε. Λύνει μεγάλο πρόβλημα.

Πολύ θετικά και τα αποδεικτικά για την ασφαλιστική ενημερότητα, η μίσθωση των ανάριθμων που διευκολύνει τις επιχειρήσεις, η σύνδεση Ακτίου-Πρέβεζας εφόσον υπόκειται στη συμφωνία των δύο αντιπεριφερειαρχών και των δύο ΚΤΕΛ. Κανένα πρόβλημα.

Θετικές οι ρυθμίσεις για τα τουριστικά που ανανεώνουν τον στόλο, οπότε είναι υπέρ και της οδικής ασφάλειας, αλλά και του περιβάλλοντος και, βεβαίως, και η χωροθέτηση των θέσεων στάσης-στάθμευσης των ταξί που θα γίνεται κατόπιν μιας μελέτης που θα εκπονεί ο ΟΑΣΑ ή ο ΟΑΣΘ. Και αυτό είναι πάρα πολύ καλό, γιατί πραγματικά όλα αυτά πρέπει να γίνονται με κάποιες μελέτες. Δεν γίνονται με το μάτι.

Πάμε, όμως, λίγο στα αρνητικά τα οποία ξεκινούν από το άρθρο 33 το οποίο είναι πολύ αρνητικό. Αφορά στα ΚΤΕΛ, όπου καταργείται ένα προεδρικό διάταγμα που ρύθμιζε τη λειτουργία, προβλέπεται εσωτερικός κανονισμός για κάθε ΚΤΕΛ κι αυτό εμείς εκτιμάμε -κι έχει σηκώσει και θύελλα αντιδράσεων- ότι ανοίγει την πόρτα και για απολύσεις εργαζομένων, αλλά και μετακινήσεις υπαλλήλων χωρίς τη σύμφωνη γνώμη τους.

Επίσης, διαφωνούμε με την εκπροσώπηση στις γενικές συνελεύσεις των μετόχων διά αντιπροσώπου, γιατί και από εκεί έχουν παρουσιαστεί αρκετά προβλήματα. Πρόβλημα και η χρήση της εμπρόσθιας θέσης στα ΚΤΕΛ από επιβάτη για λόγους καθαρά οδικής ασφάλειας και κάποια άρθρα τα οποία πραγματικά μας προβληματίζουν.

Μιλάω για το άρθρο 36 που αφορά ποινές που επιβάλλονται σε οχήματα που διενεργούν επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο που έχουν ανατεθεί σε άλλον φορέα. Μέσω αυτού του άρθρου δίνεται μεταφορικό έργο στα ταξί γιατί επιτρέπεται πια η μεταφορά ατόμων ανάμεσα σε διαφορετικές περιφερειακές ενότητες, ένα στοιχείο που μέχρι τώρα επέφερε πρόστιμο. Ποια είναι η διαφωνία; Δεν θα μπω στην ουσία.

Όλο το μεταφορικό, το πώς μοιράζεται, το πώς διανέμεται υπόκειται σε κάποιες διατάξεις. Δεν μπορείς με μια διόρθωση σε μια διάταξη να μοιράσεις αλλιώς το μεταφορικό έργο. Νομίζω ότι αυτό ειδικά έγινε και την τελευταία στιγμή, διότι αν είχε μπει όταν ήταν όλοι οι φορείς στην ακρόαση των φορέων, θα ακούγαμε και τις αντίστοιχες αντιδράσεις. Είναι προβληματικό. Βεβαίως συμφωνούμε με την κατάργηση της φυλάκισης.

Για την παραχώρηση στα ΚΤΕΛ αστικών γραμμών, καταλαβαίνω ότι είναι λόγοι έκτακτης ανάγκης. Είχαμε δώσει κι εμείς κάποιες γραμμές. Ήταν πολύ λίγες. Για την προσωρινή άδεια οδήγησης, ξαναείπαμε μόνο μια επιφύλαξη έχουμε. Όλο το Κεφάλαιο 3 είναι θετικό, γιατί θα μπορεί ο πολίτης πολύ γρήγορα να έχει την άδειά του. Φοβόμαστε όμως ότι μέχρι να γίνει το πληροφοριακό σύστημα θα υπάρχει χαρτί, που σημαίνει ότι υπάρχει ο κίνδυνος για πλαστά διπλώματα.

Τώρα πάμε στο Κεφάλαιο 4 που είναι οι λοιπές διατάξεις. Κι εδώ υπάρχουν κάποια θετικά άρθρα. Είναι κάποιες αποζημιώσεις για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας της ΑΠΑ και της ΥΠΑ, οι ρυθμίσεις στην υπηρεσία οδικών τελών, πρατήριο υγρών καυσίμων στους σταθμούς αυτοκινήτων δημοσίας χρήσης.

Η επιστροφή των απαλλοτριώσεων εφόσον συμφωνεί και ο ιδιοκτήτης είναι ένα θετικό μέτρο. Η αδειοδότηση των εγκαταστάσεων που εκμισθώνει η «ΓΑΙΑΟΣΕ» επίσης είναι μια θετική διάταξη και οι ρυθμίσεις, βεβαίως, των κοινοχρήστων.

Το ΙΤΣΑΚ δεν είναι ακριβώς αυτό που θα έπρεπε να γίνει, αλλά αποκτά κάποια αυτονομία και εξακολουθεί βέβαια να υπάγεται στον ΟΑΣΠ. Οι δαπάνες του Υπουργείου εντάξει.

Πάμε όμως στα αρνητικά τώρα. Ξεκινάμε από την ΑΠΑ. Έχει γίνει μια διαδικασία από την προηγούμενη κυβέρνηση. Έχει υπάρξει μια επιτροπή εγνωσμένοι κύρους -είναι και το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους μέσα- έχει προχωρήσει στην επιλογή του διοικητή ΑΠΑ και ήταν έτοιμο να έρθει στη Βουλή και τώρα καταργείτε την επιτροπή, ξανακάνετε επιτροπή, ξαναμπαίνει διαδικασία, αλλάζουν τα προσόντα και ξαναπάμε από την αρχή.

Κι εγώ θα το ξαναπώ. Ακόμη εξακολουθούμε να μην έχουμε την ΑΠΑ. Ο κύριος Υπουργός είχε πει σε κάποια ακρόαση για τους διοικητές της ΥΠΑ ότι τώρα προχωράμε. Έχουν περάσει επτά μήνες και δεν υπάρχει αυτή η αρχή. Κι επίσης να πω ότι στο νομοσχέδιο, στο κομμάτι για τα υδατοδρόμια, λέει το νομοσχέδιο ΥΠΑ, ενώ έπρεπε να λέει ΑΠΑ. Αυτή είναι η αρχή. Άμα γίνει ΑΠΑ, θα ξαναλλάξει ο νόμος ή δεν θα γίνει ΑΠΑ.

Το άρθρο 53 για τις απαιτήσεις για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας είναι μια άκριτη κατάργηση δικών μας διατάξεων που έχρηζαν μεν βελτιώσεων, αλλά δεν έπρεπε να πάμε πίσω, όπως και η κατάργηση της ειδικής επιτροπής γιατρών.

Τα μηχανήματα έργου, ναι μεν πάνε να μπουν σε μία τάξη, να ελέγχονται, αλλά, πρώτον, φεύγει η ύλη από το δημόσιο και πάει σε έναν πιστοποιημένο φορέα. Εμείς διαφωνούμε με αυτό. Εάν κάτι δεν πάει, λοιπόν, καλά σε κάποια δημόσια υπηρεσία, πριν τη φτιάξουμε δεν την καταργούμε. Θα το πούμε μετά και στις τροπολογίες αυτό.

Κι ένα περίεργο που μου φάνηκε και το λέω και το ξαναλέω και δεν έχω πάρει απάντηση είναι το εξής. Ξέρουμε ότι όλα τα οχήματα οφείλουν να έχουν εξοφλήσει τέλη προηγούμενων είκοσι ετών και εδώ έχουμε δέκα. Είναι λίγο χαριστικό.

Για την ανάπλαση της Αθήνας έχουμε το εξής περίεργο. Είχαμε τον νυν δήμαρχο να κατηγορεί αυτό το project, την ανάπλαση της Αθήνας, και τώρα τον βλέπουμε να γίνεται πρόεδρος. Περίεργο.

Για τους δικηγόρους, για την κινητικότητα με παρέκκλιση κάθε γενικής και ειδικής διάταξης, εννοείται δεν συμφωνούμε. Για το καταστατικό τους, πάλι έχουμε αλλαγή.

Πάμε όμως τώρα στα χειρότερα και μιλάω για τα άρθρα που αφορούν στο Ελληνικό. Το άρθρο 66 αφορά τη μονάδα υποβρύχιων αποστολών. Δεν έχουμε αντίρρηση. Αυτή ήταν ούτως ή άλλως μια μονάδα που έπρεπε να μετεγκατασταθεί δέκα μήνες μετά τη μεταβίβαση των μετοχών.

Αλλά επί τη ευκαιρία -και κάθε φορά που έχω την ευκαιρία θα το λέω- θέλω να πω για τις μετεγκαταστάσεις ότι ενώ το 2012 έπρεπε να έχουν μετεγκατασταθεί όλοι οι φορείς μέσα από το Ελληνικό, δεν είχε φύγει κανένας. Και εξήντα εννέα φορείς του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα έφυγαν με δικές μας προσπάθειες.

Το άρθρο 68 δείχνει απλώς την κακή νομοθέτηση. Την επαναλαμβάνετε. Φέρνετε μια ΠΝΠ για τα κοινόχρηστα και τα κοινωφελή. Ξαναφέρνετε μια διάταξη για να διορθώσετε την ΠΝΠ και τώρα έρχεται τρίτη διάταξη για να δούμε και για τους δικαιούχους κυριότητας των όμορων. Είναι πολύ πρόχειρο και ήταν λάθος προφανώς η ΠΝΠ.

Το πρόβλημα όμως είναι το άρθρο 67. Έχουμε έναν νόμο περί αυθαιρέτων. Δεν είμαστε μια χώρα -και τώρα απαντάω και σε εσάς, αγαπητέ κύριε Σιμόπουλε, για την επιχειρηματικότητα- κατά της επιχειρηματικότητας. Είμαστε κατά της επιχειρηματικότητας που κάνουν τα κράτη του τρίτου κόσμου, που λέγαμε παλιά, που δεν έχουν νομοθεσία, που δεν τηρούν περιβαλλοντική νομοθεσία, κοινοτική νομοθεσία, νόμο περί αυθαιρέτων, χωροταξία. Αυτά τα πράγματα ρυθμίζονται.

Είναι επίπονη δουλειά -εγώ το έζησα- γι’ αυτά τα αυθαίρετα, γιατί τα κατηγοριοποιούσαμε και πηγαίναμε κομμάτι-κομμάτι με τον νόμο περί αυθαιρέτων, με συνεννόηση με τον επενδυτή για να συμφωνήσουμε πώς θα πάει μετά. Έτσι γίνονται οι δουλειές. Δεν μπορούμε να δεχτούμε μια ad hoc ρύθμιση για νομιμοποίηση αυθαιρέτων έξω από τον νόμο, η οποία μάλιστα θα εγκρίνεται στο τέλος με μια διαπιστωτική πράξη την οποία θα κάνει ο Υπουργός Ανάπτυξης.

Το Γραφείο Ελληνικού, που είναι στο Υπουργείο Οικονομικών, πρέπει να ελέγχει όλα αυτά τα στοιχεία και πρέπει να ελέγχει και την εξέλιξη του έργου, που είναι σε βάθος εικοσαετίας, αν τηρούνται οι περιορισμοί του προεδρικού διατάγματος και των ΚΥΑ περί της δόμησης. Να υπενθυμίσω ότι με αυτή τη διάταξη με περίγραμμα κτηρίων γίνεται η νομιμοποίηση. Άρα τη δόμηση δεν μπορεί να την ελέγξει ποτέ, αν θα υπερβεί ή όχι. Αυτά τα θεωρούμε απαράδεκτα. Τώρα πάμε και στο επικοινωνιακό, γιατί δεν λείπει. Θα γκρεμιστούν σε πρώτη φάση τα κτήρια που είναι στην περιοχή που είναι το καζίνο και το πάρκο. Πρώτη ερώτηση: ποιος; Θα μπει ο επενδυτής στο δημόσιο -γιατί δεν έχουν αλλάξει χέρια οι μετοχές, να μας το ξεκαθαρίσουν όμως- για να πούμε ότι μπήκαν μπουλντόζες στο Ελληνικό; Γιατί περί αυτού πρόκειται. Διότι κατεδαφίσεις αυθαίρετων, και στην αρχική σύμβαση, και στην τροποποιητική σύμβαση, και στο business plan, έχει και κονδύλι που είναι υποχρέωση του επενδυτή, καθαρά. Άρα αλλάζουν χέρια οι μετοχές και αρχίζει η κατεδάφιση. Είναι επικοινωνιακό και νομίζω ότι έχει παίξει αρκετά και δεν θα γίνει έτσι. Δεν θέλω φυσικά να υιοθετήσω την άποψη ότι υπάρχει περίπτωση να γίνουν οι κατεδαφίσεις με δημόσιο χρήμα. Θεωρώ ότι δεν θα γίνουν.

Θα ήθελα να πω κι άλλα για την επιχειρηματικότητα. Εμείς όλα αυτά λοιπόν, αγαπητοί μας, τα λέμε γιατί θέλουμε να έχουμε ασφάλεια δικαίου στις επενδύσεις μας. Διότι το Ελληνικό έχει κάθε τόσο πρόσφυγες και όλες οι επενδύσεις έχουν προσφυγές. Εάν δεν πηγαίνεις «by the book», γιατί είμαστε μια χώρα που έχει ή όφειλε να έχει σχεδιασμό και νομοθεσία που τηρείται παντού.

Έχουμε τώρα τις τροπολογίες. Η πρώτη τροπολογία αφορά πάλι μισθολογικά της ΥΠΑ κ.λπ.. Εδώ εγώ κατάλαβα -και ξέρω και λίγο τον χώρο- ότι πρέπει να κάνεις ολόκληρο μεταπτυχιακό και να καταλάβεις πώς πληρώνεται ο κάθε υπάλληλος στην ΥΠΑ. Τη μία παίρνουν οι ελεγκτές, ζητάνε και οι ηλεκτρονικοί. Είναι πολύ λογικά, αιτήματα εργαζομένων είναι. Δεν μπορούμε να πούμε όχι σε αυτά, αλλά σε καμμία περίπτωση δεν μπορεί να έρχονται με τροπολογία της τελευταίας στιγμής. Πρέπει να γίνει μία κουβέντα. Γιατί να σας πω και κάτι; Διακυβεύεται η εργασιακή ειρήνη. Εγώ έχω πληροφορίες ότι ξεκινάνε απεργία οι άλλες ειδικότητες στην ΥΠΑ. Πιο λογικό είναι να καθίσει σε μία κουβέντα στο τραπέζι, να δούμε τι γίνεται ανάλογα με τα προσόντα κ.λπ.. Δεν θα μπω στην ουσία αλλά πραγματικά δεν γίνεται έτσι.

Ακούστε τώρα σε τι αφορά η δεύτερη τροπολογία. Όταν πρωτοβγήκε το νομοσχέδιο στη διαβούλευση είχε διάφορες διατάξεις που τις είχαμε πει και «φωτογραφικές» και κακές κ.λπ.. Κάποιες από αυτές τονίζεται στην επιτροπή ότι αποσύρθηκαν και είπαμε «μπράβο, καλώς». Μία από αυτές ξαναέρχεται με τροπολογία. Είναι ίδια. Αυτή που αποσύρθηκε δηλαδή και δεν τη συζητήσαμε, ξαναέρχεται με τροπολογία και αφορά στα ΚΤΕΛ τα πρατήρια καυσίμων όχι για ίδια χρήση αλλά πια δημοσίας χρήσης. Έχει ξεσηκωθεί κι εδώ μια κουβέντα μεγάλη. Εγώ λέω πάλι να μην μπω επί της ουσίας αλλά να πω ότι όταν ήταν η ακρόαση των φορέων θα είχε πολύ ενδιαφέρον να συζητήσουμε και αυτή την τροπολογία να δούμε τι λένε και οι υπόλοιποι.

Μία ακόμα τροπολογία της τελευταίας στιγμής, η οποία έχει να κάνει με αφαίρεση ύλης από ένα δημοτικό συμβούλιο, από έναν δήμο, όπου ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών θα εγκρίνει τα υψόμετρα. Επειδή ξέρουμε και την ιστορία, αφορά προφανώς το ακίνητο στην Κασσιόπη. Βεβαίως γίνεται οριζόντια για όλα τα ακίνητα που έχουν πάει στο ΤΑΙΠΕΔ, που υπόκεινται στον ν.4689. Επομένως θεωρούμε ότι είναι απαράδεκτο. Διότι να σας πω κάτι; Είναι αυτά που λέμε ότι η διαβούλευση, πέραν του ότι προστατεύει και τη διοίκηση και την πολιτεία κ.λπ., έχει κι ένα νόημα συνεννόησης. Και είμαστε πολύ πρόθυμοι σε αυτό. Αν έχουμε μάθει όλοι ότι χθες στην Κέρκυρα, στο δημοτικό συμβούλιο, η τοπική κοινωνία σκοτώθηκε, πρέπει να το σεβαστούμε και να μην αντιμετωπίσουμε αυτό το θέμα με μια τέτοια τροπολογία.

Αυτά ήθελα να πω. Ευχαριστώ. Κάτι τελευταίο. Εμείς έχουμε πει ότι θα σταθούμε σε αυτό το νομοσχέδιο, που όπως είδατε είναι άλλα θετικά, άλλα αρνητικά, με το «παρών», αλλά θέλω να κάνω και μία προειδοποίηση. Επειδή υπάρχουν φήμες ότι ενδέχεται να κατατεθεί τροπολογία που αφορά στο ξεπούλημα της ΛΑΡΚΟ, εάν συμβεί αυτό λυπούμαστε πάρα πολύ, αλλά ούτε «παρών» δεν μπορούμε να ψηφίσουμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Ας ελπίσουμε ότι δεν θα έρθουν άλλες τροπολογίες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Έχω τρεις τροπολογίες εδώ.

Καλείται στο Βήμα ο κ. Χρήστος Γκόκας, ειδικός αγορητής από το Κίνημα Αλλαγής.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου αποτελούμενο από τέσσερα μέρη, με περιεχόμενο σύνθετο ανά κλάδο και ανά κεφάλαιο. Το πρώτο του μέρος αφορά στις διατάξεις περί άδειας, ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων, ενός τομέα που μπορεί να συμβάλλει, με τη χρήση αυτού του νέου μεταφορικού μέσου στη χώρα μας, στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη, με νέες δυνατότητες πρόσβασης σε όλες τις νησιωτικές περιοχές και τους τουριστικούς τους προορισμούς αλλά και στην εξυπηρέτηση των ίδιων των κατοίκων πολλών νησιωτικών περιοχών, που πολλές φορές είναι αποκλεισμένοι από την εύκολη και γρήγορη μετακίνηση και φυσικά και περιοχές της στεριάς. Έχει επομένως και χαρακτηριστικά κοινωνικής ανάπτυξης.

Η αναπτυξιακή προοπτική για τον τομέα αυτό, δηλαδή των αερομεταφορών σε υδάτινες επιφάνειες, ξεκίνησε το 2003 με την τότε κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και τον Υπουργό κ. Βερελή. Το 2013 με τον ν.4146/2013, μεσούσης της οικονομικής κρίσης, επιχειρήθηκε να δημιουργηθεί ένα φιλικό επενδυτικό περιβάλλον. Πριν δύο χρόνια υπήρξε άλλος νόμος, ο ν.4568/2018, από την προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, που θεσμοθέτησε ένα πλαίσιο που στην ουσία ήταν απαγορευτικό για τις επενδύσεις, με πολλούς περιορισμούς στις διατάξεις των άρθρων του, συμμετοχή μόνο του δημόσιου τομέα, ενώ τώρα -και σωστά- δίνονται άδειες ίδρυσης και στον ιδιωτικό τομέα. Το πλαίσιο εκείνο χαρακτηριζόταν από μεγάλη γραφειοκρατία, απαιτούνταν στην υπογραφή πολλών διαφορετικών φορέων για τις διαδικασίες αδειοδότησης, προβλέπονταν δέκα κοινές υπουργικές αποφάσεις κ.λπ., με αποτέλεσμα τη στασιμότητα και στην πραγματικότητα ο νόμος Σπίρτζη παρέμεινε ανενεργός. Ψηφίζουμε, λοιπόν, νόμους αλλά δεν βλέπουμε μέχρι σήμερα αεροδρόμια, εκτός της πρώτης λειτουργίας στα Ιόνια νησιά, με υδατοδρόμια στους Παξούς, στην Κέρκυρα και την Πάτρα. Λειτούργησαν για λίγο διάστημα μετά το 2013.

Σε αυτόν τον τομέα η γραφειοκρατία είναι ο μεγαλύτερος κίνδυνος αλλά όχι ο μοναδικός. Υπάρχουν εμπόδια και από άλλους εμπλεκόμενους σε αυτόν τον τομέα μεταφοράς επιβατών για τους ίδιους προορισμούς. Στόχος πρέπει να είναι η επιτυχία στην πράξη με τη λειτουργία αυτού του σημαντικού τομέα εκσυγχρονισμού των αερομεταφορών. Θεωρούμε ότι για την περαιτέρω βελτίωσή του θα πρέπει να υπάρξει ιδιαίτερη προσοχή και πρόβλεψη σε θέματα ασφάλειας στη λειτουργία των υδατοδρομίων, στη διατήρηση της ισορροπίας των οικοσυστημάτων με την προστασία από εκπομπές ρύπων αλλά και στις επιπτώσεις σε διάφορες παραγωγικές δραστηριότητες από τυχόν χωροθέτηση γειτονικών υδατοδρομίων, όπως για τις ιχθυοκαλλιέργειες, που πρέπει να απέχουν οκτώ χιλιόμετρα από τα υδατοδρόμια ή αντίστροφα. Πρέπει να δούμε την κατά περίπτωση προσθήκη ενός ή δύο μελών στην επιτροπή επιθεώρησης και να αξιολογηθεί η κατάργηση του κέντρου παρακολούθησης στην πράξη.

Έγινε συζήτηση και έγινε δεκτό να υπάρχει χρόνος ισχύος της άδειας ίδρυσης ή ίδρυσης και λειτουργίας μέχρι πέντε χρόνια. Ωστόσο πρέπει να προβλεφθεί η αιτιολογημένη δυνατότητα παράτασης, ανάλογα με την πρόοδο του έργου ή από καθυστερήσεις λόγω απρόβλεπτων αιτιών ή αστάθμητων παραγόντων. Ένα άλλο κεφάλαιο αφορά στα υδάτινα πεδία, που είναι μια επιπλέον δυνατότητα επικοινωνίας για σημεία, κυρίως στα νησιά, όπου η κατασκευή υδατοδρομίου είναι είτε δύσκολη είτε οικονομικά ασύμφορη. Πρέπει, κατά τη γνώμη μας, να διευκολύνεται η χρήση των υδάτινων πεδίων και για αεροσκάφη που εκτελούν τακτική πτήση, όπως προβλέπεται στις διατάξεις του νομοσχεδίου, αλλά και με την προσθήκη για αεροσκάφη που εκτελούν μη τακτική πτήση από ένα πεδίο σε ένα άλλο. Επομένως, στις διατάξεις, μαζί βέβαια με αυτές τις παρατηρήσεις, είμαστε θετικοί επί της αρχής.

Ως προς το Δεύτερο Μέρος, εδώ υπάρχει μια προσπάθεια να ρυθμιστούν θέματα εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, οι διαδικασίες χορήγησης αδειών για φορτηγά και λεωφορεία, τόσο ιδιωτικής όσο και δημόσιας χρήσης, ενώ τροποποιείται το οργανωτικό πλαίσιο των ΚΤΕΛ και προβλέπονται ρυθμίσεις για τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών Αττικής και Θεσσαλονίκης.

Τα θέματα αυτά θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με γνώμονα την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των πολιτών, των εργαζομένων, της αγοράς, του εμπορίου και των παραγωγικών φορέων. Έχουμε αρκετές παρατηρήσεις, αντιρρήσεις αλλά και διαφωνίες. Υπάρχουν ασάφειες και έχουμε συγκεκριμένες προτάσεις στις οποίες θα αναφερθούμε.

Όσον αφορά στον κλάδο των ιδιοκτητών φορτηγών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 28, ήδη κατά τις συζητήσεις στην επιτροπή επισημάναμε την πρόταση για εξαίρεση από την καταβολή ασφαλιστικών εισφορών, όταν ένα όχημα βρίσκεται σε ακινησία, αλλά και το πάγωμα ληξιπρόθεσμων οφειλών. Προτείναμε, επίσης, η μη έγκαιρη καταβολή μιας δόσης ληξιπρόθεσμων οφειλών να μη συνεπάγεται την απώλεια της ρύθμισης.

Στο άρθρο 30, η πρότασή μας είναι να διευρυνθεί η σύνθεση των μικτών κλιμακίων ελέγχου με μέλη και από άλλες υπηρεσίες, ΑΑΔΕ, υπηρεσίες δημόσιας υγείας, ελέγχου τροφίμων, ΣΕΠΕ κ.λπ.. Θεωρούμε ότι πρέπει να θεσπιστεί η επιτόπου καταβολή του προστίμου, ιδιαίτερα για τα ξένα οχήματα, και να προβλεφθεί ότι δεν θα αφαιρούνται τα στοιχεία κυκλοφορίας ενός δημόσιας χρήσης οχήματος σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όσον αφορά στο άρθρο 33, που προβλέπει την τροποποίηση του οργανωτικού πλαισίου των ΚΤΕΛ, κατ’ αρχάς, σε σχέση με τις ζώνες για τα κόμιστρα των αστικών γραμμών προτείνουμε να καθορίζονται, όπως και των υπεραστικών γραμμών, με απόφαση του περιφερειάρχη, μετά την ενιαία κατά ζώνη απόφαση του Υπουργού.

Όσον αφορά στον κανονισμό προσωπικού των ΚΤΕΛ, δηλαδή το π δ 246/2006, νομοθετήθηκε ο ν.2963/2001, που έθεσε το νομικό πλαίσιο των ΚΤΕΛ ως ανώνυμες εταιρείες. Ο νόμος αυτός ισχύει και εφαρμόζεται επί είκοσι χρόνια και συνέβαλε καθοριστικά στον εκσυγχρονισμό και στην ανάπτυξη των αστικών και υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών της χώρας. Τα ΚΤΕΛ όλα αυτά τα χρόνια διατήρησαν τον δημόσιο χαρακτήρα τους και αποτελούν το βασικό μέσο μετακίνησης όλων των πολιτών της χώρας. Ως αποτέλεσμα αυτού του νόμου είχαμε το π δ 246/2006.

Οι επικλήσεις, λοιπόν, ότι πλέον τα ΚΤΕΛ είναι ανώνυμες εταιρείες και πρέπει να λειτουργούν ελεύθερα είναι άνευ ουσίας, δεδομένου ότι όταν εκδόθηκε ο ισχύων κανονισμός, τα ΚΤΕΛ ήδη είχαν μετατραπεί σε ανώνυμες εταιρείες. Ακόμα και οι ισχυρισμοί ότι στην επόμενη διετία-τριετία θα ανατεθεί το έργο μετά από διαγωνιστικές διαδικασίες κατ’ εφαρμογή της εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας, επίσης, δεν έχει νόημα, δεδομένου ότι θα είναι ενιαίοι οι κανόνες που θα ισχύσουν και για τις ΚΤΕΛ ανώνυμες εταιρείες αλλά και για κάθε άλλη ενδιαφερόμενη μεταφορική επιχείρηση.

Άρα, λοιπόν, αν θέλουμε έναν πραγματικό εκσυγχρονισμό, θα πρέπει ο κανονισμός προσωπικού να αναμορφωθεί και να προσαρμοστεί στις υφιστάμενες ή και μελλοντικές συνθήκες, χωρίς να δημιουργείται καθεστώς ανασφάλειας για τους εργαζόμενους και χωρίς να θεσπίζονται διατάξεις που επιτρέπουν την αυθαίρετη των εκάστοτε διοικήσεων και διοικητικών συμβουλίων απόφαση, όπως παραδείγματος χάριν, για τη μεταβολή θέσης άσχετα με την ιδιότητα και χωρίς τη συναίνεση των εργαζομένων ή να προκαλούν μέσα από αυτή την εξέλιξη απολύσεις για τους εργαζόμενους.

Προτείνουμε, λοιπόν, η Κυβέρνηση να τροποποιήσει τον ισχύοντα κανονισμό προσωπικού, δηλαδή το π δ 246/2006 και όχι να το καταργήσει.

Όσον αφορά στα μεταχειρισμένα τουριστικά οχήματα του άρθρου 37 και τη θεσμοθέτηση της ηλικίας κάτω των πέντε ετών για να τεθούν σε κυκλοφορία τα μεταχειρισμένα τουριστικά λεωφορεία, δεν συμφωνούμε με αυτό. Προτείνουμε να υπάρχουν οπωσδήποτε προδιαγραφές και παράμετροι που να αφορούν στην κατηγορία των ρύπων, να αφορούν στον τεχνικό έλεγχο των τουριστικών λεωφορείων και υπάρχουν και τα ΚΤΕΟ, υπάρχουν πιστοποιημένοι φορείς που μπορούν να ορίζουν την καταλληλότητα κυκλοφορίας. Δεν μπορούμε να επιβαρύνουμε και άλλο ιδίως τις μικρομεσαίες τουριστικές επιχειρήσεις της επαρχίας.

Με τα ίδια κριτήρια θα πρέπει να προβλέπεται και το ανώτατο όριο κυκλοφορίας για τα τουριστικά λεωφορεία. Δεν συμφωνούμε με τα είκοσι επτά χρόνια που προβλέπεται στο νομοσχέδιο.

Σχετικά με την αστική γραμμή ΚΤΕΛ Ακτίου - Πρέβεζας, είναι απαραίτητη, διότι υπάρχει αυξημένη τουριστική κίνηση, η Πρέβεζα είναι πολύ κοντά στο Άκτιο. Να λυθούν, βέβαια, τα προβλήματα αρμοδιότητας των τοπικών μεταφορικών μέσων, δηλαδή των τοπικών ΚΤΕΛ.

Σε σχέση με την παραχώρηση του μεταφορικού έργου σε έναν φορέα, ενώ αρμόδιος είναι άλλος φορέας, θα πρέπει να είμαστε προσεκτικοί και θα πρέπει αυτό να μην είναι αντίθετο στο υπάρχον γενικό πλαίσιο, διότι θα προκύψουν τα προβλήματα στην εφαρμογή του.

Στο άρθρο 38, σχετικά με την ανάθεση και παραχώρηση έργου αστικών δρομολογίων από τους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, τα ΚΤΕΛ, είναι γεγονός ότι υπάρχουν μεγάλα προβλήματα και οι ευθύνες της προηγούμενης κυβέρνησης, του ΣΥΡΙΖΑ, είναι τεράστιες ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη. Η Αθήνα έχει μικρότερο έλλειμμα πληρότητος δρομολογίων αλλά και εναλλακτικές επιλογές με το μετρό.

Εμείς προτείνουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα ποσά αυτά που προορίζονται για τα ΚΤΕΛ Αττικής, Θεσσαλονίκης, αλλά και περιφερειακά ΚΤΕΛ, Κιλκίς, Χαλκιδικής και Σερρών, να αξιοποιηθούν από τους ίδιους τους οργανισμούς για τη συντήρηση ακινητοποιημένων λεωφορείων, αφού διαθέτουν υποδομές, συνεργεία, αμαξοστάσια, αλλά να χρησιμοποιηθούν οι πόροι αυτοί και για τη μίσθωση μεταχειρισμένων λεωφορείων από τους ίδιους τους οργανισμούς.

Για εμάς είναι αυτονόητος ο δημόσιος χαρακτήρας των αστικών συγκοινωνιών και θα πρέπει να υπάρξει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για παροχή ασφαλών και σύγχρονων υπηρεσιών με τα απαιτούμενα οχήματα, προμήθεια νέων δηλαδή, αλλά και όπου χρειάζεται αξιολογική και αξιοκρατική στελέχωση των οργανισμών με προσωπικό.

Φυσικά, μας κάνει εντύπωση που σήμερα η διάταξη αυτή, που είχε καταψηφιστεί από τη Νέα Δημοκρατία, δηλαδή το άρθρο 54 του ν.4568/2018, έρχεται σήμερα ως πρόταση για εκχώρηση συγκοινωνιακού έργου από την Κυβέρνηση. Άρα, λοιπόν, σε αυτό το κεφάλαιο διατηρούμε επιφυλάξεις.

Στο Μέρος Γ΄ είμαστε θετικοί στις διατάξεις του, γιατί είναι μια θετική εξέλιξη όσον αφορά στη χορήγηση προσωρινής άδειας, ιδίως άδειας οδήγησης, κυρίως μετά τις καθυστερήσεις και την ταλαιπωρία των πολιτών το τελευταίο διάστημα. Ελπίζουμε, βέβαια, αυτή η προσωρινή άδεια να είναι προσωρινή μέχρι τη θεσμοθέτηση του νέου πλαισίου χορήγησης αδειών οδήγησης.

Όσον αφορά στο τελευταίο μέρος του νομοσχεδίου, περιλαμβάνονται διατάξεις οι περισσότερες των οποίων δεν τέθηκαν στη δημόσια διαβούλευση. Έχουμε αρκετές επιφυλάξεις για ορισμένες από αυτές. Μας έχουν προβληματίσει αρκετά και ορισμένες μόνο το επιτελικό κράτος δεν υποστηρίζουν.

Και σε αυτό το κεφάλαιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας, υπάρχουν διατάξεις που καταψηφίσατε ως αντιπολίτευση. Κατ’ αρχάς, με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας ορίζονται τα προσόντα διοικητή με ασάφεια, χωρίς να διευκρινίζονται και να εξειδικεύονται τα κριτήρια επιλογής και, κυρίως, χωρίς να υπάρχει εξέλιξη όσον αφορά στην καθυστέρηση της συγκρότησης και λειτουργίας στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων αυτής της υπηρεσίας. Δεν βοηθάει η μεταβολή του προσώπου που θα γίνει διοικητής στον ΟΑΚ, αν δεν λυθεί το θέμα των αρμοδιοτήτων.

Είπαμε και στην επιτροπή σχετικά με την «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.», τα μέλη που συγκροτούν το διοικητικό συμβούλιο, θα πρέπει να αντιστοιχούν στη σημασία των αναπλάσεων που καθορίζουν τη φυσιογνωμία αυτής της πόλης, το μέλλον της και την ανταγωνιστική της θέση.

Προτείνουμε, λοιπόν, στη διοίκηση να εκπροσωπούνται και άλλοι φορείς, όχι μόνο τα Υπουργεία και η πλειοψηφία του δήμου. Να εκπροσωπείται και η Περιφέρεια Αττικής, αλλά και άλλοι φορείς, όπως το ΤΕΕ, επιστημονικοί σύλλογοι αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων-χωροτακτών και μάλιστα, με αποφασιστικό λόγο. Η σύνδεση αυτή καλείται να ανταποκριθεί στη διαχείριση μεγάλων και εμβληματικών έργων ανάπλασης της πρωτεύουσας, κάτι που δεν διασφαλίζεται με υπηρεσιακές και κομματικές εκπροσωπήσεις.

Επίσης, υπάρχει ένα άλλο θέμα. Μιλάμε για επιτελικό κράτος, αλλά κατά παρέκκλιση του ν.4482/2017, που αφορά στην κινητικότητα δημοσίων υπαλλήλων, προβλέπεται ενδοϋπουργική κινητικότητα για μετακίνηση δικηγόρων που τελούν σε καθεστώς πάγιας αντιμισθίας. Οι υφιστάμενες διατάξεις αναφέρονται σε μετατάξεις και μεταφορές μόνο εντός των φορέων γενικής κυβέρνησης, όχι στους εκτός. Αυτές οι περιπτώσεις θα καλύπτουν και θα καλύπτουν απλώς κάποιες υποχρεώσεις;

Το επιχείρημα ότι θα εφαρμόζεται το άρθρο 33 του ν.4482 είναι αυτό ακριβώς που δεν μπορεί να ισχύσει, αφού η διάταξη αυτή αφορά πρώτον, υπαλλήλους και δεύτερον, εποπτευόμενους από το Υπουργείο φορείς που υπάγονται στη γενική κυβέρνηση. Επομένως, υπάρχει πρόβλημα με αυτό το άρθρο.

Θεωρούμε ότι σε συνέχεια της πρόβλεψης για την παράταση στα πρατήρια υγρών καυσίμων, πρέπει να υπάρξει παράταση λειτουργίας για όλα τα πρατήρια ώστε να τακτοποιηθούν και να προσαρμοστούν, ευρισκόμενα σε λειτουργία, μέχρι τις 30 Ιουνίου του 2021.

Τώρα, σε σχέση με το άρθρο 65, όπου θεσπίζονται πρόστιμα για τη διακοπή κυκλοφορίας των εθνικών οδών, θέλω να πω τα εξής: Πρόκειται για αυστηρές κυρώσεις. Προφανώς αυτή η ανάγκη προέκυψε με αφορμή την περίπτωση της Μαλακάσας, όπου τίποτα δεν λειτούργησε σωστά από την πλευρά του κράτους, των υπηρεσιών συντονισμού, με αποτέλεσμα την απίστευτη ταλαιπωρία χιλιάδων πολιτών.

Τα βασικά, όμως, ζητήματα είναι πρώτον, αν υπάρχει σχέδιο πρόληψης και αντιμετώπισης -λίγο έως πολύ είναι γνωστό τι μπορεί να συμβεί για να υπάρξει μία τέτοια διακοπή από ατύχημα ή καιρικές συνθήκες- και, δεύτερον, αν υπάρχει συντονισμός. Να μην ψάχνουμε εξιλαστήρια θύματα.

Σχετικά με τις διατάξεις των άρθρων 66 και 67, που αφορούν στο Ελληνικό, κατ’ αρχάς με το άρθρο 66, αναγνωρίζουμε την αναγκαιότητα της μεταστέγασης της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών στο ναυτικό οχυρό Σκαραμαγκά.

Όσον αφορά στη διάταξη του άρθρου 67, οι ρυθμίσεις αυτές αποτελούν ένα ακόμη δείγμα για καθυστερήσεις στην τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που εμποδίζουν, πράγματι, την έναρξη υλοποίησης της επένδυσης, η οποία εμείς θέλουμε να προχωρήσει. Όμως, υπάρχει προβληματισμός, πρώτον, όσον αφορά στις αρμοδιότητες και τον κίνδυνο να υπάρξουν αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που επιδιώκει η ρύθμιση με την έκδοση της διαπιστωτικής πράξης του Υπουργού Ανάπτυξης και, δεύτερον, για το κόστος κατεδάφισης -τα είπαμε και στην επιτροπή- όπου θα προηγηθεί η κατεδάφιση της μεταβίβασης. Θα πρέπει να διασφαλιστεί, λοιπόν, ότι σίγουρα δεν θα επιβαρυνθεί το δημόσιο.

Αυτά θα πρέπει να διευκρινιστούν, για να μη χρειαστεί να καλύψουμε απλά επικοινωνιακές ανάγκες, αφού παρά τις προεκλογικές εξαγγελίες δεν έγινε τίποτε επί ένα εξάμηνο, καμμία πρόοδος στο Ελληνικό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως προανέφερα, θεωρούμε θετικές τις διατάξεις που αφορούν στα υδατοδρόμια και στις άδειες οδήγησης. Η λειτουργία των υδατοδρομίων μπορεί να ενισχύσει με πτήσεις εσωτερικού - εξωτερικού –και, μάλιστα, σε δύσκολα προσβάσιμες περιοχές- τη γρήγορη επικοινωνία και να δώσει άλλη προοπτική στον τομέα των αερομεταφορών και του τουρισμού. Για αυτό τη στηρίζουμε.

Ο τομέας μεταφορών -φορτηγά, τουριστικά οχήματα, αστικές συγκοινωνίες, υπεραστικές συγκοινωνίες- έχει πολλά ζητήματα, στα οποία η αποσπασματική αντιμετώπιση δεν μπορεί να απαντήσει ολοκληρωμένα. Έτσι, έχουμε κάποιες επιφυλάξεις στις διατάξεις που ανέφερα για αυτά τα κεφάλαια.

Θα δούμε τη συνέχεια της συζήτησης και όπου χρειαστεί, θα παρέμβουμε και με επιπλέον προτάσεις.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Σας παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να κάνω και μία αναφορά στις τροπολογίες.

Η υπ’ αριθμόν 151 τροπολογία αφορά στην εσωτερική ανακατανομή ποσών για το προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από τις εισπράξεις του EUROCONTROL. Δεν θα μπω στη λεπτομέρεια της πρόβλεψης. Θεωρούμε ότι για να υπάρξει μία πραγματική λύση στο ζήτημα των αποζημιώσεων των ειδικοτήτων αυτών, θα πρέπει, κατ’ αρχάς, να υπάρξει ένας διάλογος με τα αρμόδια μέρη.

Σε κάθε περίπτωση, δεν μπορούμε να αγνοήσουμε ότι η τροπολογία δημιουργεί τριβές μεταξύ των εργαζομένων, σε διάφορες ειδικότητες, με απώλεια εισοδημάτων για τους εργαζόμενους, όπως, για παράδειγμα, στους τηλεπικοινωνιακούς περισσότερο αλλά και σε άλλους κλάδους λιγότερο, και αύξηση εισοδημάτων για τον τομέα ηλεκτρονικών.

Δεν μπαίνουμε στην ουσία. Προτείνουμε, όμως, να υπάρξει μία συνολική μεταρρύθμιση μέσα από τον διάλογο μεταξύ όλων και να προκύψει ένα ενιαίο και σταθερό πλαίσιο, από το οποίο να προσδιορίζονται συγκεκριμένα ποσά αποζημίωσης και επιδόματος για κάθε κλάδο και να μη χρειάζεται κάθε λίγο και λιγάκι να κάνουμε διευθετήσεις κατά περίπτωση.

Προτείνουμε να αποσυρθεί η τροπολογία και να μη δώσουμε την εντύπωση συγκυριακών διευθετήσεων. Θα πρέπει να ακουστούν όλες οι απόψεις. Όλοι οι κλάδοι έχουν τα επιχειρήματα τους και ο καθένας έχει τις ιδιαιτερότητές του.

Έρχομαι τώρα στην τροπολογία με αριθμό 152, που αφορά στα πρατήρια των ΚΤΕΛ. Πράγματι αυτό μπήκε, βγήκε, ξαναμπήκε. Δεν έχουμε αντίρρηση να υπάρξει παράταση λειτουργίας των δεξαμενών μέχρι 31-12-2022. Στη συνέχεια, όμως, θα πρέπει να λειτουργήσουν σαν πρατήρια υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης, με όλες τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις και εφαρμογή της νομοθεσίας.

Όσον αφορά στη δυνατότητα λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων δημοσίας χρήσης από νόμιμους υφιστάμενους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, επίσης εφόσον τηρηθούν οι προϋποθέσεις και οι κανονισμοί που αφορούν τέτοιου είδους δραστηριότητες, όπως ισχύει και για άλλες επιχειρήσεις που μπορούν να αναπτύξουν δραστηριότητα πρατηρίου υγρών καυσίμων δημόσιας χρήσης, και εδώ δεν θα έχουμε αντίρρηση, αρκεί αυτά να τηρηθούν.

Ήρθε και μία τροπολογία τελευταία στιγμή, χθες το βράδυ. Θα ήθελα απλά να κάνω μία ερώτηση, κύριε Υπουργέ. Επανέρχομαι λίγο στην τροπολογία 151. Επειδή μας προβληματίζει πολύ τι γίνεται με αυτό το σύστημα διανομής ποσών από το EUROCONTROL, ποια είναι αυτά τα συνολικά ποσά και τι πόσα από αυτά διατίθενται σε υποδομές και εκσυγχρονισμό για τα συστήματα αεροναυσιπλοΐας και αεροδρομίων;

Για την τροπολογία 153, επειδή ήρθε αργά χθες το βράδυ θα κάνω μία πρώτη παρατήρηση. Αφαιρεί αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης για την έγκριση υψομετρικής μελέτης, για διανοίξεις, διαμορφώσεις οδών που απαιτούνται για την έγκριση οικοδομικής άδειας. Και αυτή την αρμοδιότητα την παίρνει το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών για τις συγκεκριμένες επενδύσεις που προβλέπει ο ν.3982/2011. Θεωρούμε ότι αν ο λόγος είναι η καθυστέρηση και υπάρχει υπέρβαση του προβλεπόμενου ορίου για να δοθεί η οποία έγκριση, το πρόβλημα λύνεται. Αυτό είναι άλλο θέμα και είναι άλλο θέμα η ουσία της άσκησης της αρμοδιότητας, την οποία θα πρέπει να συζητήσουμε. Θα επανέλθουμε σε αυτό στη συνέχεια της συζήτησης.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ και για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Καλείται τώρα στο Βήμα η ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, η κ. Μανωλάκου Διαμάντω.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ**)

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Χαιρετίζουμε τις σημερινές συγκεντρώσεις που γίνονται το απόγευμα σε πόλεις σε όλη τη χώρα από ομοσπονδίες, εργατικά κέντρα και συνδικάτα, μαζί με συνταξιούχους και τις οργανώσεις τους και αγρότες, ενάντια στον «νόμο Κατρούγκαλου - Βρούτση» που κλιμακώνει την αντιασφαλιστική επίθεση αλλά και την κοροϊδία, που με αλχημείες προπαγανδίζετε για δήθεν αυξήσεις στις συντάξεις, όταν έχουμε μειώσεις κατά 200 εκατομμύρια ευρώ σε σχέση με πέρυσι και όταν στη μεγάλη πλειοψηφία -πάνω από το 80%- υπάρχει αύξηση εισφορών.

Ναι, αναδεικνύουμε την κοροϊδία και εκμετάλλευση των εργαζομένων. Σας πονάει. Αυτή είναι η απόλυτη αλήθεια, όχι, όμως, μόνο για το ΚΚΕ. Αναγνωρίζεται και από ευρύτερες μάζες κόσμου.

Αυτή την αντιλαϊκή πολιτική υπηρετεί και το παρόν νομοσχέδιο. Προωθεί συνολικά την παραπέρα απελευθέρωση του θεσμικού πλαισίου στον τομέα των μεταφορών, με επιπλέον απλουστεύσεις αλλά και επιτάχυνση των απαιτούμενων διαδικασιών στις διάφορες αδειοδοτήσεις, όπως αυτή των υδατοδρομίων, την τακτοποίηση εκκρεμοτήτων -κυρίως σε ιδιώτες επενδυτές- της κρατικής περιουσίας, όπως της ιδιωτικοποιημένης ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή της εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» κ.λπ..

Ακόμα, δίνει χρονικές παρατάσεις και συνολικά επιπλέον ευεργετήματα, αφού το κεφάλαιο ευεργετείτε και όχι τις λαϊκές ανάγκες, ενισχύοντας έτσι την απρόσκοπτη κερδοφορία από την εκμετάλλευση κρατικής περιουσίας. Μάλιστα, τα προκλητικά δώρα σας συνεχίζονται και με τις υπουργικές τροπολογίες. Φτάνετε στο σημείο να φέρνετε φωτογραφικές διατάξεις για συγκεκριμένη επένδυση, καταπατώντας τις αποφάσεις και το αντικείμενο της τοπικής διοίκησης. Εάν δεν εξυπηρετεί ο νόμος σας τα συγκεκριμένα συμφέροντα, τόσο το χειρότερο για τον νόμο.

Ουσιαστικά, μία τροπολογία του κ. Γεωργιάδη -το πνεύμα του πλανάται, όχι η παρουσία του- και με ύφος «αποφασίζουμε και διατάζουμε» πετάει στα σκουπίδια τις αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου Βόρειας Κέρκυρας που είναι αρμόδιο. Ταυτόχρονα, αρπάζετε το αντικείμενο και την αρμοδιότητα και τα μεταφέρετε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να υπάρξει απόφαση-έγκριση, αυτή που θέλετε.

Αυτή είναι η δικτατορία του κεφαλαίου. Είναι ντροπή και σκάνδαλο και πρέπει να αποσυρθεί τώρα η συγκεκριμένη υπουργική τροπολογία και να γίνει σεβαστή η απόφαση των κατοίκων και του δημοτικού συμβουλίου που θέλουν να προστατέψουν την περιοχή Ερημίτης στην Κασσιόπη και οι παραλίες να είναι για τον κερκυραϊκό λαό και όχι για τα σαγόνια των καπιταλιστών.

Το νομοσχέδιο σας, λοιπόν, είναι καθαρά υπέρ των επιχειρηματικών σχημάτων, δηλαδή των ιδιωτών, με τις πλάτες του δημοσίου. Ακόμα μία φορά καταρρέει το παραμύθι περί ιδιωτικής πρωτοβουλίας, αφού το αστικό κράτος μπαίνει μπροστά για να ανοίξει πόρτες και παράθυρα για τα ιδιωτικά κεφάλαια και τα κέρδη του.

Πιο ειδικά, στο πρώτο κεφάλαιο για τα υδατοδρόμια, είναι η συνέχεια της πολιτικής απελευθέρωσης των μεταφορών της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Έχετε συνέχεια για την ανάπτυξη της καπιταλιστικής κερδοφορίας που οραματίζεστε και οι δύο. Ο στόχος είναι ενιαίος. Η εξασφάλιση νέων κερδοφόρων πεδίων για τους επιχειρηματικούς ομίλους, προσαρμοσμένων στις νέες απαιτήσεις που δημιουργεί η αύξηση της τουριστικής βιομηχανίας.

Φυσικά το θέμα των υδατοδρομίων, αν και υπήρξε νομοθεσία από το 2013 και δόθηκαν περισσότερες διευκολύνσεις και με τον νόμο του 2018 από τον ΣΥΡΙΖΑ στους επιχειρηματικούς ομίλους, δεν περπάτησε. Γιατί υπάρχει αφ’ ενός ανταγωνισμός και με τους ακτοπλόους-εφοπλιστές, αλλά και οι επιχειρηματίες επενδυτές θέλουν ακόμα περισσότερες διευκολύνσεις-προνόμια και εσείς τους τα δίνετε, προκειμένου να εξασφαλίσουν μεγαλύτερο και ευκολότερο κέρδος. Ωστόσο, δίνετε και προνόμια που φοβόμαστε ότι υπονομεύουν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος.

Ταυτόχρονα, δεσμεύονται υδάτινες εκτάσεις και βυθοί, σε μια περίοδο που η περιοχή μυρίζει μπαρούτι. Επεκτείνεται η ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων ακόμα και σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, που σε συνδυασμό με τη μείωση στον αριθμό των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου και κυρίως αυτά που έχουν να κάνουν με το πρόγραμμα ασφάλειας, αλλά και η κατάργηση της δημιουργίας Κέντρου Παρακολούθησης Υδατοδρομίου για την εποπτεία της υδάτινης περιοχής, μαζί με την αύξηση στον αριθμό των ζευγών κινήσεων στις αεροπορικές εταιρίες, δεσμεύουν ακόμα μεγαλύτερες υδάτινες εκτάσεις και υπονομεύεται η ασφάλεια στη θάλασσα.

Μπορεί να υποστηρίζετε ότι πρόκειται για απλές κατασκευές, αλλά αυτό που κάνετε είναι ότι εμπρός στο κέρδος του επιχειρηματικού ομίλου διακυβεύεται η ασφάλεια κίνησης των αεροσκαφών και η αποφυγή ατυχήματος, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Μάλιστα, ιδιωτικοποιείται ακόμα και αντικείμενο της Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας που το δίνετε και σε ιδιώτες, δηλαδή, την εκπαίδευση προσωπικού αεροδρομίου.

Με την ευκαιρία, θέλω να σας πω για την τροπολογία, που, πραγματικά, όπως είπαν και οι προηγούμενοι εισηγητές έχει δημιουργήσει εμφύλιο στους εργαζόμενους των ΥΠΑ γιατί δεν τα συζητήσατε πριν μαζί τους, ότι σε άλλες ομάδες τους μειώνετε αυτά που έπαιρναν, τα δίνετε σε άλλους. Ίσως έχετε και στόχους χειραγώγησης για την παραπέρα ιδιωτικοποίηση. Όμως, το σίγουρο είναι ότι αυτή η τροπολογία έχει δημιουργήσει πρόβλημα.

Από την αρχή εμείς σας λέμε ότι η κατασκευή των υδατοδρομίων δεν ξεκινά για κοινωνικές ανάγκες αλλά από ανάγκες επένδυσης συσσωρευμένων κεφαλαίων και αύξηση κερδοφορίας και, κυρίως, στον τομέα του τουρισμού.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, θα έβλεπε την ανάπτυξη σε υδατοδρόμια και υδροαεροπλάνα σε συγκεκριμένες γραμμές και ως συμπληρωματικά στις θαλάσσιες μεταφορές, που κι αυτές πρέπει να αναπτυχθούν και να καλύπτουν όλο τον χρόνο για να μην ξεμένουν ειδικά τα απομακρυσμένα νησιά.

Στο δεύτερο κεφάλαιο για τα φορτηγά και τις μεταφορικές επιχειρήσεις, έχουν περάσει δέκα χρόνια από τον ν.4387/2010 που τον τροποποιείτε. Σε αυτή τη δεκαετία έχει δικαιωθεί η πλειοψηφία του κλάδου που αντιδρούσε και, κυρίως, οι αυτοαπασχολούμενοι ιδιοκτήτες φορτηγών δημοσίας χρήσης, αφού οι περισσότεροι έχουν εκτοπιστεί και έχει ενισχυθεί η συγκέντρωση του μεταφορικού έργου στα μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα.

Μόνο στον κλάδο των υπεραστικών συγκοινωνιών με ετήσιο τζίρο 550 εκατομμύρια ευρώ και περίπου τριάντα χιλιάδες αυτοαπασχολούμενους μικροϊδιοκτήτες και υπαλλήλους θεωρείται κρίσιμο ζήτημα και για την Κυβέρνηση και για την Ευρωπαϊκή Ένωση και για το κεφάλαιο, ώστε να ανοίξει ο κλάδος ακόμα πιο πολύ, να μοιραστεί εκ νέου η τράπουλα στους υπάρχοντες ή σε νέους μεγαλύτερους παίκτες. Αυτό κάνετε.

Στα διάφορα, λοιπόν, άρθρα που επαναδιατυπώνονται, διορθώνονται ορισμένες δυσλειτουργίες που προέκυψαν, χωρίς όμως να αλλάζει η ουσία προσαρμογής στους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον στόχο της συγκεντροποίησης. Εξάλλου, σε ό,τι αφορά τη ρύθμιση οφειλών σε φορείς κοινωνικής ασφάλισης κ.λπ., γίνονται ορισμένες αλλαγές για το αποδεικτικό της ασφαλιστικής ενημερότητας και μεταβίβαση αυτοκινήτου δημοσίας χρήσης. Το προέβλεπε ο νόμος και οι προηγούμενοι νόμοι, αφού υπάρχει τεράστιο πρόβλημα σε χιλιάδες αυτοαπασχολούμενους που είναι καταχρεωμένοι και δεν μπορούν να μεταβιβάσουν άδεια.

Με τις προτεινόμενες αλλαγές, δεν αντιμετωπίζεται το πρόβλημα στο σύνολό του. Πρόκειται για μπαλώματα, για ημίμετρο που θα συνεχίσει να κρατάει εγκλωβισμένους πολλούς αυταπασχολούμενους που δεν έχουν άλλη λύση από τη μεταβίβαση.

Εμείς σας λέμε ότι θα μπορούσατε να δώσετε παράταση για πέντε χρόνια στους επαγγελματίες με άδεια φορτηγών δημοσίας χρήσης που την είχαν πριν από το 2010, τροποποιώντας το άρθρο 18 παράγραφος 1 του ν.3888/2010. Κάντε το για να ευνοηθούν, να πάρουν μία ανάσα και αυτοί οι άνθρωποι.

Ωστόσο, με το νέο μέτρο που είναι στα μέτρα της απελευθέρωσης -μιλάω για αγορά μίσθωση αναρίθμητων οχημάτων- διευκολύνετε τους εισαγωγείς αλλά και τους μισθωτές που, κυρίως, είναι μεγάλες εταιρείες και βεβαίως δεν αφορά τους αυτοαπασχολούμενους.

Σε ό,τι αφορά τα ΚΤΕΛ, στην κυριολεξία ικανοποιείτε τα συμφέροντα της εργοδοσίας σε βάρος των εργαζομένων. Η αύξηση της κερδοφορίας των επιχειρηματιών πάει χέρι-χέρι με τη μείωση των δικαιωμάτων των εργαζομένων αλλά και των αυτοαπασχολούμενων μικροϊδιοκτητών που εργάζονται και οι ίδιοι ως οδηγοί. Διευκολύνετε, λοιπόν, τις διαδικασίες προσλήψεων-απολύσεων στο προσωπικό του ΚΤΕΛ, τις μετακινήσεις, την αλλαγή ειδικότητας.

Τελικά, η εργοδοσία μπορεί να χειρίζεται τον εργαζόμενο όπως εξυπηρετείται το εκάστοτε ΚΤΕΛ, λες και είναι αντικείμενο και όχι άνθρωπος με ανάγκες.

Και, βέβαια, εξασφαλίζονται και ξεχωριστές ρυθμίσεις για επιδοτήσεις, ανανέωση οχημάτων, για διευκόλυνση αγοροπωλησίας και λοιπά.

Με λίγα λόγια, στο νομοσχέδιο η Κυβέρνηση ισοπεδώνει και εξαφανίζει τις εργασιακές σχέσεις σε όλους τους κλάδους των μεταφορών και ειδικά στα ΚΤΕΛ. Έτσι, καταργείται ο σημερινός κανονισμός προσωπικού, που αποτελεί ειδικό και σημαντικό εργαλείο διασφάλισης της ποιότητας υπηρεσιών αλλά και προστασίας της οδικής ασφάλειας για μια σειρά λόγους, όπως τα χρονικά όρια εργασίας ιδιαίτερα των οδηγών. Αυτά αποτελούν ασπίδα απέναντι στην εργοδοτική αυθαιρεσία για υπέρβαση του οκτάωρου, προστατεύουν τη δημόσια συγκοινωνία και την ασφαλή μετακίνηση του επιβατικού κοινού.

Η κατάργηση, λοιπόν, του κανονισμού προσωπικού και τα νέα αντεργατικά μέτρα θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και μακάρι να διαψευστούμε.

Όμως και η χρήση της θέσης του συνοδηγού από επιβάτη, όπως απαίτησαν και πίεσαν οι ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ, θα έχει επιπτώσεις, γιατί αυτή η θέση δεν έχει προδιαγραφές ασφαλείας θέσεων, είναι πτυσσόμενη και σε περίπτωση ατυχήματος η έξοδος που λειτουργεί και ως έξοδος κινδύνου θα φρακάρει.

Τελικά, ο ΣΥΡΙΖΑ άνοιξε την πόρτα και εκχώρησε τις αστικές γραμμές στα ΚΤΕΛ και η σημερινή Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας παίρνει τη σκυτάλη και αναθέτει απευθείας το έργο στους ιδιώτες, παρακάμπτοντας και τις σχετικές διατάξεις νόμων και ευρωπαϊκών οδηγιών, για τις οποίες οι εργαζόμενοι του ΟΑΣ Θεσσαλονίκης είχαν καταθέσει γνωμοδοτικό.

Αποφασίζετε και διατάσσετε και κατά τα άλλα παριστάνετε τους διαλεκτικούς και με σεβασμό στην αστική δημοκρατία. Όταν δεν σας συμφέρει, ούτε αυτό κάνετε.

Η ουσία είναι ότι υποβαθμίζετε και εκφυλίζετε τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Δεν είναι τυχαίο το χάλι συγκοινωνιακών φορέων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Μεθοδεύεται επί χρόνια από όλες τις κυβερνήσεις, ώστε κατ’ εφαρμογή του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης να ανοίξει ο δρόμος για την ιδιωτικοποίηση και μάλιστα σε τιμή ευκαιρίας.

Σε ό,τι αφορά το Γ΄ Κεφάλαιο για τις άδειες οδήγησης, δεν διαφωνούμε με την προσωρινή άδεια, αλλά χρειάζεται συνολικά να προχωρήσει η απλοποίηση των διαδικασιών έκδοσης άδειας οδήγησης, η ενοποίηση διαδικασιών και παραβόλων και, βέβαια, η θεσμοθέτηση της προσωρινής άδειας, έτσι όπως ζητούσαν και οι εκπρόσωποι των εργαζομένων. Έτσι θα υπάρχει παράλληλη εξοικονόμηση ανθρώπινων πόρων, ταυτόχρονα, θα χτυπηθούν τα κυκλώματα που βασανίζουν τους υποψήφιους οδηγούς να έχουν γρήγορα το δίπλωμα οδήγησης.

Όσον αφορά τα άρθρα 67 και 68, είναι απαράδεκτα. Κάνετε δώρα τα έξοδα κατεδάφισης στον επιχειρηματικό όμιλο. Τελικά, πάλι ο λαός θα πληρώσει. Δεν φτάνει που μια μεγάλη περιοχή πάει για την κερδοφορία του ιδιώτη -και το ψηφίσατε όλοι μαζί και ο ΣΥΡΙΖΑ- τώρα τους μειώνετε και τους απαλλάσσετε και από τις δαπάνες κατεδάφισης. Μιλάω για το «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.».

Την ίδια ώρα οι λαϊκές ανάγκες είναι πολλές και μεγάλες. Να πω ότι μικρά παιδιά της προσχολικής αγωγής τα καταδικάζετε σε ανθυγιεινά κοντέινερς ή ότι τα σχολεία ειδικής αγωγής είναι χωρίς προσωπικό ή ότι τα κέντρα υγείας είναι υποστελεχωμένα από ειδικότητες γιατρών και ούτε καθεξής.

Τελειώνοντας, θέλω να πω ότι σε αρκετά άρθρα θα εκφραστούμε με το «παρών». Είναι διαχειριστικά, χωρίς να αλλάζουν τον στρατηγικό σας στόχο, δηλαδή την απελευθέρωση των μεταφορών και όχι μόνο, δίνετε και άλλα πλεονεκτήματα στο κεφάλαιο.

Καταψηφίζουμε γι’ αυτό, λοιπόν, το νομοσχέδιο. Ταυτόχρονα, θεωρούμε ότι για να ικανοποιηθούν οι πραγματικές ανάγκες μετακίνησης του λαού σε όλη την επικράτεια χρειάζεται η δημιουργία ενός ενιαίου κρατικού φορέα μεταφορών με κεντρικό σχεδιασμό, λαμβάνοντας υπ’ όψιν τις ανάγκες μετακίνησης και όχι με γνώμονα την κερδοφορία των κοινοπραξιών και των επιχειρηματικών ομίλων. Μόνο έτσι μπορούν να εξασφαλιστούν απρόσκοπτες, φθηνές, σύγχρονες, ασφαλείς τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες τον χρόνο μεταφορές, που θα καλύπτουν πραγματικά τις λαϊκές ανάγκες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Ο Ρήγας και η Επανάσταση» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 3ο Γυμνάσιο Αργυρούπολης.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Ελληνικής λύσης κ. Βιλιάρδος Βασίλειος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, πριν ξεκινήσω την εισήγησή μου θα αναφερθώ επιγραμματικά σε τρία θέματα που κατά τη γνώμη μου είναι εξοργιστικά, ζητώντας συγγνώμη που δεν έχουν σχέση με το νομοσχέδιο.

Πρώτον, στο θέμα της προχθεσινής άθλιας ακροδεξιάς –φασιστικής, καλύτερα- συμπεριφοράς Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ απέναντι στον ειδικό αγορητή της παράταξής μας, η οποία τεκμηρίωσε πως πρόκειται, πραγματικά, για ένα κατ’ επίφαση αριστερό κόμμα. Λυπάμαι ειλικρινά που το λέω, ελπίζοντας να μην επαναληφθεί.

Δεύτερον, στο θέμα των τραπεζών, τις οποίες ενώ στηρίξαμε με 44 δισεκατομμύρια ευρώ τρεις φορές, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του δημοσίου χρέους μας κατά αυτό το θηριώδες ποσό, τελικά χάσαμε την ιδιοκτησία τους. Ακόμη χειρότερα, τις στηρίξαμε μια τέταρτη φορά με 17 δισεκατομμύρια ευρώ αναβαλλόμενους φόρους που θα πληρώσουμε εμείς στη θέση τους και τώρα ξανά με 12 δισεκατομμύρια ευρώ με το σχέδιο «ΗΡΑΚΛΗΣ», χωρίς να γνωρίζουν οι περισσότεροι Έλληνες πως όχι μόνο θα ξεπουλήσουν τα δάνειά τους σε ξένους κερδοσκόπους, αλλά επιπλέον θα δρομολογήσουν εταιρικούς σχηματισμούς «hive down». Δηλαδή, αφού δεν το αρνήθηκε χθες ο Υφυπουργός στην επιτροπή, θα μεταφέρουν τα πιο πολύτιμα στοιχεία τους σε θυγατρικές, με εξαίρεση μόνο την «ΕΘΝΙΚΗ», οι οποίες μετά θα μπορούν να πωληθούν, με αποτέλεσμα η μητρική να μείνει κενό κέλυφος.

Έτσι, θα χάσουμε και τα 17 δισεκατομμύρια ευρώ, κυρίως όμως την οποιαδήποτε ελπίδα του δημοσίου να ανακτήσει μέρος της επένδυσής του, τα χρήματά μας.

Θεωρώ εδώ πως πρόκειται για μία απίστευτη κοροϊδία των Ελλήνων, την οποία δυστυχώς δεν έχω εδώ τον χρόνο να εξηγήσω, για να γίνει καλύτερα κατανοητή.

Κυρίως τώρα με αφετηρία τις αρχές Μαΐου συνολικά διακόσιες πενήντα χιλιάδες ακίνητα θα αλλάξουν χέρια, σημειώνοντας πως ενώ με τον νόμο Κατσέλη καλύπτονταν εκατόν εξήντα χιλιάδες δανειολήπτες, στη νέα πλατφόρμα της Κυβέρνησης έχουν γίνει εξήντα χιλιάδες αιτήσεις και μόνο τριακόσιες δεκαπέντε περίπου εκκαθαρίσεις, ενώ έχουν οριστικοποιηθεί λιγότερες από δέκα.

Αντί, λοιπόν, οι κυβερνήσεις μας να δημιουργήσουν μία κρατική εταιρεία διαχείρισης των κόκκινων δανείων, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες το 1933 -κάτι που τονίσαμε δεκάδες φορές στο παρελθόν, ενώ το έχουμε στο πρόγραμμά μας- με πολύ λιγότερα χρήματα και με κατά πολύ μεγαλύτερη επιτυχία, προτίμησαν να δώσουν πολλαπλάσια ποσά, να χάσουν τις τράπεζες, καθώς επίσης να κατασχέσουν και να πλειστηριάσουν τα σπίτια των Ελλήνων, επικαλούμενες διάφορες ανοησίες για λόγους που οι ίδιες γνωρίζουν. Δεν έκαναν ούτε αυτό που δρομολόγησε η Ισλανδία το 2008 με τις τράπεζες, διασώζοντας το κράτος και τους πολίτες από τη χρεοκοπία. Είχε, όμως, έναν πραγματικό πρόεδρο που τάχθηκε με το μέρος των πολιτών, ούτε με το μέρος της κυβέρνησης ούτε της Βουλής.

Και τρίτον, στο θέμα των σκανδάλων ρύπων της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας, όπου το δημόσιο θα μπορούσε να απαιτήσει περί τα 30 εκατομμύρια ευρώ και οι ιδιώτες πάνω από 100 εκατομμύρια ευρώ, ενώ όλα τα Υπουργεία στα οποία απευθύναμε γραπτές και επίκαιρες ερωτήσεις δήλωσαν αναρμόδια και τελευταίο το Υπουργείο Δικαιοσύνης.

Προτιμάει δηλαδή η Νέα Δημοκρατία να χαθούν τόσα χρήματα παρά να τα ζητήσει από τη «VOLKSWAGEN», όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς, η Πολωνία και η ίδια η Γερμανία.

Είναι μια πρωτοφανής δουλοπρέπεια, εκτός, βέβαια, αν συμβαίνει κάτι άλλο. Αρμόδιος πάντως συνεργάτης του Υπουργού μου επιβεβαίωσε πως πρόκειται για πολιτικό σκάνδαλο, αλλά ο ίδιος δεν μπορούσε να κάνει τίποτα.

Κλείνοντας, πιστεύω πως κάποια στιγμή οι πολίτες θα συνέλθουν από το δεκαετές σοκ και από την οδύνη δίχως τέλος που τους καταδίκασαν οι κυβερνήσεις μας, οπότε θα απαιτήσουν τη λογοδοσία όλων των υπευθύνων από μια πραγματικά ανεξάρτητη δικαιοσύνη.

Στο νομοσχέδιο τώρα, στο κεφάλαιο που αφορά τα υδροδρόμια, με τα οποία συμφωνούμε απόλυτα.

Στο άρθρο 2, δεν αναφέρεται η αδειοδότηση των ειδικών εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τη συντήρηση των υδροπλάνων, ούτε οι ειδικές κατασκευές τους στο πλαίσιο της εφαρμογής της νομοθεσίας για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Το αναλύσαμε με κάθε λεπτομέρεια στις επιτροπές. Εκτός αυτού, η ασφάλεια της χώρας από παράνομα εμπορεύματα, όπως τα ναρκωτικά, και από ανεπιθύμητους επιβάτες που έρχονται κατευθείαν από προορισμούς του εξωτερικού δεν επιτυγχάνεται με τις αναφερόμενες υποδομές των υδροδρομίων, ειδικά σε ιδιωτικά, αφού οι υπηρεσίες ασφαλείας, ο εξοπλισμός, τα μέσα επιτήρησης και ελέγχων δεν είναι σε θέση ή δεν μπορούν να αντικαταστήσουν αυτούς που υπάρχουν στα διεθνή αεροδρόμια της χώρας. Η μοναδική ενδεδειγμένη λύση εδώ είναι να μην επιτρέπονται πτήσεις υδροπλάνων από και προς το εξωτερικό, αλλά μόνο πτήσεις εσωτερικού, όπου ο συνοριακός έλεγχος έχει ήδη πραγματοποιηθεί από τις καθορισμένες πύλες εισόδου της χώρας μας που τηρούν τα πρότυπα ασφαλείας. Επιπλέον, δεν αναφέρεται πουθενά με ποιους όρους δόμησης σε λιμένες θα κατασκευαστούν υποστηρικτικές εγκαταστάσεις των υδροδρομίων, αφού δεν έχουν καθοριστεί νομοθετικά οι χρήσεις γης σε λιμένες.

Στο άρθρο 6: Δυστυχώς, και σε αυτό το νομοσχέδιο η υπηρεσία αδειοδότησης των υδροδρομίων δεν διασφαλίζει την αποφυγή χρονοβόρων, γραφειοκρατικών διαδικασιών, αφού στην αδειοδότηση και στη λειτουργία εμπλέκονται πλήθος υπηρεσίες του δημοσίου, ενώ η εν λόγω υπηρεσία δεν λειτουργεί αυτόνομα και ανεξάρτητα από την έγκριση άλλων σχετικών δημοσίων υπηρεσιών. Το σωστό θα ήταν να θεσμοθετηθεί πρώτα από όλα ένας ενιαίος ψηφιακός χάρτης της χώρας με τις απαγορευμένες περιοχές δημιουργίας υδροδρομίων, έτσι ώστε ο ενδιαφερόμενος επενδυτής να γνωρίζει από την αρχή σε ποια υδάτινη περιοχή μπορεί να επενδύσει στην κατασκευή τους, χωρίς να μεσολαβούν δεκάδες εγκρίσεις από άλλες υπηρεσίες, όπως από το Λιμενικό, από τις Ένοπλες Δυνάμεις, από την Υδρογραφική Υπηρεσία, κ.λπ..

Στο άρθρο 7 τώρα: Στον τεχνικό φάκελο δεν γίνεται καθόλου αναφορά στον τύπο του υδροπλάνου, το οποίο θα εξυπηρετεί το εκάστοτε υδροδρόμιο, ούτε στην επιβατική κυκλοφορία του.

Στο άρθρο 11: Δεν υπάρχει πρόβλεψη στην Επιτροπή Επιθεωρήσεων όσον αφορά έναν εκπρόσωπο από το Σώμα Επιθεωρητών Περιβάλλοντος.

Στο άρθρο 19, προτείναμε να απαλλάσσονται από το ειδικό τέλος όλοι οι Έλληνες μόνιμοι κάτοικοι των ακριτικών νησιών του Αιγαίου. Θα ήταν το ελάχιστο, άλλωστε.

Στο άρθρο 24: Ο συνολικός αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο αναφέρει ότι δεν μπορεί να υπερβαίνει τα έξι ζεύγη, όσον αφορά δηλαδή την προσθαλάσσωση και την αποθαλάσσωση, κατά τη διάρκεια της ίδιας αεροπορικής ημέρας. Εδώ πρόκειται για έναν αυθαίρετο περιορισμό των πτήσεων που δεν θα έπρεπε να υπάρχει, πόσω μάλλον όταν προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών ή ακόμη και των αεροπορικών εταιρειών, καθώς επίσης των εταιρειών που εκμεταλλεύονται τα υδροπλάνα.

Τέλος, αναφερθήκαμε στα πολύ σοβαρά προβλήματα που υπάρχουν όσον αφορά την ΥΠΑ και την ανεξάρτητη ΑΠΑ, όπου φαίνεται πως ο Υπουργός είτε αγνοεί βασικά νομικά ζητήματα είτε παρακάμπτει ηθελημένα το ν.4427/2016. Οφείλει, όμως, να γνωρίζει πως εάν ψηφιστεί το νομοσχέδιο ως έχει, θα αναγκαστεί να το τροποποιήσει πολύ σύντομα. Η αιτία θα είναι το ότι η ΥΠΑ δεν έχει Διεύθυνση Αερολιμένων με αρμοδιότητα γνωμοδότησης επί υδατοδρομίων για να εκδοθεί η άδεια. Έχει μόνο, με το άρθρο 58 του αναφερόμενου νόμου, Γενική Διεύθυνση Λειτουργίας Υδατοδρομίου. Την εποπτεία και την αδειοδότηση την έχει η ΑΠΑ, επειδή διαφορετικά δεν θα υπήρχε λόγος δημιουργίας ανεξάρτητης αρχής ως ελεγκτή της αεροπορίας εν γένει.

Στο δεύτερο κεφάλαιο τώρα, που αφορά ρυθμίσεις οδικών, εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών: Οφείλουμε να τονίσουμε ξανά πως τα τελευταία χρόνια έχουν μεταναστεύσει πολλές μεταφορικές εταιρείες στη Βουλγαρία, ενώ εκτιμάται πως οκτώ χιλιάδες Έλληνες μεταφορείς συμμετέχουν σε εταιρείες με έδρα τη συγκεκριμένη χώρα προφανώς για φορολογικούς κυρίως λόγους, καθώς επίσης για χαμηλότερες εισφορές, τέλη και ασφάλεια οχημάτων, ενώ ένα ανάλογο φαινόμενο διαπιστώνεται στη Σερβία, στα Σκόπια και στην Αλβανία.

Εν προκειμένω βρισκόμαστε αντιμέτωποι με έναν μεγάλο πρόβλημα της ελληνικής οικονομίας που θα πρέπει να λυθεί άμεσα, σημειώνοντας πως έχουν μεταναστεύσει συνολικά δεκαπέντε χιλιάδες πεντακόσια φορτηγά που μεταφέρουν εμπορεύματα και στην Ελλάδα, με μεταφορικό τζίρο πάνω από ενάμισι δισεκατομμύριο ευρώ ετησίως και με χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Σχετικά με τα άρθρα τώρα του δεύτερου Κεφαλαίου, στο άρθρο 32 που αφορά τη μίσθωση ανάριθμων οχημάτων έχουμε την εντύπωση πως προετοιμάζεται η εισαγωγή λεωφορείων «Euro 5» από τη Γερμανία από την οποία αποσύρονται, όπως και αυτοκινήτων βέβαια. Η υποψία μας στηρίζεται στο ότι η «VOLKSWAGEN» ανακοίνωσε πρόγραμμα για την αντικατάσταση των «Euro 4» και «Euro 5», με κίνητρο ανταλλαγής από 500 ευρώ έως 7.000 ευρώ, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

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

Εδώ δεν μπορούμε να μην υπενθυμίσουμε ξανά το γεγονός της μη διεκδίκησης αποζημιώσεων για την απάτη της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας, πόσω μάλλον όταν η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είναι υπέρ των μέτρων του κινήματος της κλιματικής αλλαγής, όπου οι αποζημιώσεις θα μπορούσαν να διατεθούν σε κίνητρα για την αγορά νέων καθαρών αυτοκινήτων –κάτι τέτοιο κάνουν οι Ηνωμένες Πολιτείες- και όχι για να γίνει η Ελλάδα νεκροταφείο αυτών που αποσύρει η Γερμανία, στηρίζοντας τη χώρα που μας καταδίκασε στα μνημόνια.

Σε σχέση τώρα με το άρθρο 33 για την οργάνωση και τη λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, πιστεύουμε πως μεγάλο μέρος των επιμέρους άρθρων του αφορούν τα προβλήματα στον ΟΑΣΘ και τις ελλείψεις του στόλου του που θα καλυφθούν από τα ΚΤΕΛ.

Εν προκειμένω διαπιστώσαμε πως υπάρχει προβληματισμός για τον ανταγωνισμό μεταξύ των τουριστικών συγκοινωνιών του ΚΤΕΛ που έχουν και δημοτικές συγκοινωνίες και των ιδιωτικών εταιρειών. Με κριτήριο το παράδειγμα του ΟΑΣΘ έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις, σχετικά με το πώς θα λειτουργήσουν στην πράξη ορισμένα από αυτά που αναφέρονται και αναλύσαμε στην επιτροπή.

Συνεχίζοντας, στο άρθρο 35, θεωρούμε πως διευκολύνεται και μάλιστα θεσμοθετημένα η διακίνηση λαθραίων καυσίμων, ενώ δημιουργούνται οι προϋποθέσεις αύξησής τους, παρά το ότι όλες οι κυβερνήσεις ισχυρίζονται πως προσπαθούν να περιορίσουν το λαθρεμπόριο και τη νοθεία καυσίμων.

Εν προκειμένω δίνεται η δυνατότητα στα γήπεδα των εγκαταστάσεων των ΚΤΕΛ και των τουριστικών λεωφορείων να εγκαθίστανται ανεξέλεγκτα, χωρίς καμία απολύτως έγκριση ή έκδοση άδειας λειτουργίας από κανέναν φορέα, δεξαμενές καυσίμων απεριόριστης χωρητικότητας. Προφανώς, κάτι τέτοιο θα αποτελέσει το πρώτο βήμα έτσι ώστε να υπάρχει αντίστοιχα απελευθέρωση και στις υπόλοιπες ιδιωτικές εγκαταστάσεις επιχειρήσεων που διαθέτουν οχήματα.

Στο άρθρο 37 τώρα, στις ρυθμίσεις για τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία τοποθετείται ως όριο ηλικίας τους τα είκοσι επτά έτη λειτουργίας. Σε επαρχιακές περιοχές, όμως, σε αντίθεση με τις τουριστικές που απευθύνονται σε άλλα δεδομένα κίνησης και εισοδημάτων, ίσως να μην υπάρχει οικονομική δυνατότητα αντικατάστασης των παλαιότερων αυτοκινήτων. Επομένως, θα πρέπει να υπάρξει κάτι γι’ αυτές τις περιπτώσεις, όπως θα ήταν οι επιχορηγήσεις άγονων γραμμών ή άλλου είδους μέτρα.

Τοποθετούνται επιπλέον περιορισμοί, όσον αφορά τα μεταχειρισμένα, τα οποία πρέπει να είναι από το εσωτερικό ή από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ως πέντε έτη. Κατά την άποψή μας είναι λάθος, αφού ενδεχομένως να είναι πιο φθηνά τα λεωφορεία δεκαετίας ή από τρίτες χώρες. Αυτό είναι αναμενόμενο.

Συνεχίζοντας, στο τρίτο Κεφάλαιο που αφορά την προσωρινή άδεια οδήγησης, στα άρθρα 42 έως 48, ουσιαστικά απαιτείται άδεια για όλες σχεδόν τις κατηγορίες των μηχανοκίνητων. Εν προκειμένω, επειδή υπάρχουν πια νέες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα που αναπτύσσουν σημαντικές ταχύτητες, θα πρέπει να διευκρινιστεί τι σημαίνει «μοτοποδήλατο» σε σχέση με το ηλεκτρικό ποδήλατο. Επιπλέον, πώς θα εφαρμοστεί πρακτικά ο νόμος με τα ενοικιαζόμενα σε τουρίστες; Δηλαδή, εάν δεν απαιτείται στις χώρες τους άδεια για τέτοιες μικρές κατηγορίες, ίσως να μην έχουν και να μην μπορούν να νοικιάσουν.

Στο τέταρτο Κεφάλαιο τώρα, στο άρθρο 50 αναφέρεται πως ο διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει να είναι γενικά και αόριστα κάτοχος πτυχίου Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος της ημεδαπής ή της αλλοδαπής. Δηλαδή, κάποιος που έχει πτυχίο από το Τμήμα Θεατρικών Σπουδών του Πανεπιστημίου Αθηνών θα μπορούσε να ανταπεξέλθει με το παραπάνω γνωστικό αντικείμενο ως επικεφαλής κατά την Κυβέρνηση. Θεωρούμε πως θα έπρεπε να απαιτείται τουλάχιστον πτυχίο σχετικό με την αεροπορική τεχνολογία και με την αεροπορική επιστήμη.

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

Στο άρθρο 67 για τις ρυθμίσεις στα υφιστάμενα κτήρια και στις εγκαταστάσεις εντός του Ελληνικού Αγίου Κοσμά θα πρέπει να γνωρίζουμε με ποια ποσά θα επιβαρυνθεί το κράτος για την επένδυση στο Ελληνικό, ενώ αναρωτιόμαστε πότε θα υπάρξει ένα τελικό σχέδιο με τη διανομή της έκτασης και όχι περιοδικές τροπολογίες ή δημοσιεύματα στα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

Ένα από τα πιο πρόσφατα σχήματα εδώ που αλλάζουν συνεχώς είναι αυτό που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά

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

Εύλογα, λοιπόν, αναρωτιόμαστε κλείνοντας, εάν γίνονται αποσπασματικά και ανάλογα με τις συζητήσεις που διεξάγονται με τους επενδυτές, κάτι που θα ήταν φυσικά απαράδεκτο. Πρόκειται για ένα άρθρο που, φυσικά, θα το καταψηφίσουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του «ΜέΡΑ25», ο κ. Κρίτων - Ηλίας Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ένα βασικό ζήτημα που προκύπτει από αυτό το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια είναι η άναρχη χωροθέτηση. Θα ξεκινήσω, λοιπόν, από αυτό. Έχουμε στην ουσία μία απορρύθμιση, όπου οποιοσδήποτε κανόνας όσον αφορά το δικαίωμα των ιδιωτών να κάνουν μόνοι τους υδατοδρόμια, καταλύεται και προκύπτει τελικά ένα σκηνικό που ο καθένας μπορεί όπου θέλει, όποτε θέλει, να χωροθετεί ένα υδατοδρόμιο, να κάνει στην ουσία το δικό του υδατοδρόμιο, είτε έχει ένα μεγάλο ξενοδοχείο, είτε έχει μία μαρίνα και ούτω καθ’ εξής.

Αυτό δημιουργεί ένα πρόβλημα. Σε μία χώρα χωρίς χωροταξία θα έχουμε μία άναρχη χωροθέτηση μιας δραστηριότητας. Αυτή θα τη ρυθμίσουμε όταν δούμε τα αποτελέσματα της άναρχης χωροθέτησης;

Καταργούμε ακόμα και το κέντρο παρακολούθησης που έχει την εποπτεία της υδατικής περιοχής, οτιδήποτε δηλαδή ελέγχει αυτή τη δραστηριότητα για την ανάπτυξη των υδατοδρομίων. Αυτό, αν θέλετε, μας πηγαίνει πολύ μακριά από την ευρωπαϊκή εμπειρία, πολύ μακριά από την Ευρώπη. Γι’ αυτή την Κυβέρνηση που κηρύττει για τη σύγκλιση με τις κεντρικές ευρωπαϊκές χώρες, αυτό μας αποκλίνει.

Υπάρχουν πάρα πολλά ζητήματα, όπως τι γίνεται με λιμάνια τα οποία δεν έχουν ΑΕΠΟ, τι γίνεται με τις εγκαταστάσεις. Στο άρθρο 2, περιγράφονται πάρα πολύ λίγα πράγματα. Στην ουσία όλα ανατίθενται σε υπουργικές αποφάσεις και κοινές υπουργικές αποφάσεις, με πάρα πολύ λίγες προδιαγραφές. Οπότε βλέπουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο έρχεται να γκρεμίσει προκειμένου να διευκολύνει οποιοδήποτε θεσμικό πλαίσιο υπήρχε, ένα νομοσχέδιο που οδηγεί σε απορρύθμιση.

Θα μπω λίγο σε κάποια σημειακά προβλήματα, τα οποία ανέφεραν και άλλοι ομιλητές. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 11 αναφέρονται τα μέλη της επιτροπής υδατοδρομίων, όπου έχουμε εκπροσώπους της Διεύθυνσης Αερολιμένων της ΥΠΑ, που έχει καταργηθεί από τον ν.4427/2016 και πλέον υπεύθυνη είναι η ΑΠΑ, όπως και η Διεύθυνση Ασφαλείας ΥΠΑ που πλέον έχει καταργηθεί και υπεύθυνη είναι η ΑΠΑ.

Υπάρχουν διάφορα τέτοια κενά και λάθη στο νομοσχέδιο, σαν να μην έχει λάβει υπ’ όψιν του ο συγγραφέας τον ν.4427/2016.

Στο άρθρο 20, παρομοίως, όλα όσα ορίζονται από τον διοικητή της ΥΠΑ έχουν μεταφερθεί ήδη στην ΑΠΑ και συγκεκριμένα στη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, τη ΣΠΟΑ.

Σε πιο χοντρά ζητήματα, τώρα, στο άρθρο 49, για την οργάνωση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, έχει γίνει διαγωνισμός και υπάρχουν επιτυχόντες ακριβώς για να στελεχώσουν την ανεξάρτητη αρχή. Και εδώ πέρα έρχεται η Κυβέρνηση να προσθέσει ένα τυπικό προσόν στις προδιαγραφές, στο σημείο Β΄ στην ουσία, την άριστη γνώση μιας ξένης γλώσσας χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως της Αγγλικής. Ειρήσθω εν παρόδω, όλοι όσοι έχουν πετύχει στον διαγωνισμό πληρούν αυτή την προϋπόθεση. Αλλάζοντας όμως τους όρους του διαγωνισμού, στην ουσία, η Κυβέρνηση τον επανακηρύσσει. Οπότε στην πράξη θέλει να κάνει ξανά έναν διαγωνισμό παρ’ όλο που υπάρχουν επιτυχόντες που πληρούν ακόμα και αυτές τις προϋποθέσεις.

Αυτό που μας ανησυχεί ιδιαίτερα είναι η μείωση του χρονικού ασυμβιβάστου. Υπάρχουν δηλαδή ασυμβίβαστα στο ίδιο άρθρο, τα οποία ασυμβίβαστα έχουν σχέση με την αποφυγή διαπλοκής. Τι λένε; Λένε ότι αυτοί οι άνθρωποι που θα ελέγχουν τις αεροπορικές εταιρείες, που θα ελέγχουν όλα αυτά τα ζητήματα, που σημαίνουν και χρήματα, θα πρέπει τουλάχιστον για δέκα χρόνια να μην είχαν αεροπορική εμπλοκή, δηλαδή να μην είχαν συμμετάσχει σε οποιαδήποτε θέση που έχει σχέση με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες θέσεις. Αυτά τα ασυμβίβαστα μειώνονται, με αυτόν τον νόμο, από τα δέκα στα πέντε και άλλοτε στα τρία. Και μας ανησυχεί πάρα πολύ, γιατί ακριβώς μειώνει την προστασία, δημιουργεί προϋποθέσεις, αν θέλετε, και διαπλοκής, από ανθρώπους, οι οποίοι μέχρι πρόσφατα είχαν επαγγελματική σχέση με τον κλάδο και τώρα ξαναμπαίνουν ξαφνικά στην ανεξάρτητη αρχή για να ελέγξουν τον κλάδο. Κι αυτό είναι μεγάλο λάθος.

Στο άρθρο 50, επίσης εντοπίζουμε αρκετά προβλήματα. Αναφέρεται ότι η γνωμοδότησης της Ανώτατης Υγειονομικής Επιτροπής της Αεροπορίας επί σχετικών ερωτημάτων της ΑΠΑ ή της ΥΠΑ για υπαλλήλους του κλάδου ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας της ΑΠΑ ή της ΥΠΑ υποβάλλεται τόσο από τους υπαλλήλους του κλάδου και υποβάλλεται αποκλειστικά στον διοικητή της ΥΠΑ. Έχουμε δηλαδή την ΑΠΑ, η οποία εποπτεύει την ΥΠΑ και άλλους φορείς, και οι υπάλληλοι της ΑΠΑ, οι οποίοι είναι οι ελεγκτές και της ΥΠΑ, θα είναι αυτοί οι οποίοι θα πρέπει να περάσουν από την ΥΠΑ, την οποία ελέγχουν, για να εγκρίνει το αίτημά τους σε περίπτωση που υπάρχει απώλεια ακοής και διαφόρων άλλων ζητημάτων και για το αν θα πάρουν ένα συγκεκριμένο επίδομα, το οποίο είναι αρκετά υψηλό. Ήταν 190.000 και η Κυβέρνηση το αύξησε στις 380.000. Οπότε αυτό θα το αποφασίζει ο ελεγχόμενος, αν ο ελεγκτής δικαιούται αυτό το επίδομα. Καταλαβαίνετε ότι δημιουργείται πάλι κίνητρο διαπλοκής.

Θα πάω στα θέματα του Ελληνικού, όμως, τα οποία όπως ξέρετε πραγματικά για το ΜέΡΑ25 είναι όντως εμβληματική επένδυση, ακριβώς γιατί συμβολίζει την εξυπηρέτηση της παρασιτικής ολιγαρχίας. Εδώ πέρα, δυστυχώς, βλέπουμε την Κυβέρνηση για ακόμη μια φορά να είναι εγκλωβισμένη στις προεκλογικές της διακηρύξεις, ότι αυτή είναι μια εμβληματική επένδυση κι οι μπουλντόζες θα μπουν στο Ελληνικό την επομένη που θα πάρει η Νέα Δημοκρατία την κυβέρνηση.

Τώρα, όπως θα σας εξηγήσω, θέλουν να βάλουν μπουλντόζες στο Ελληνικό με δικά μας χρήματα. Ποιο είναι το πρόβλημα; Γιατί δεν προχωράει η επένδυση στο Ελληνικό; Είναι η οικονομική δυσπραγία της «LAMDA». Για να θυμόμαστε τι έχει συμβεί, όταν κατέθεσε την προσφορά για το Ελληνικό η «LAMDA» είχε ζημία 51 εκατομμυρίων ευρώ, ίδια κεφάλαια μόλις 330 εκατομμύρια ευρώ, δανειακές υποχρεώσεις 593 εκατομμύρια ευρώ και 189 εκατομμύρια σε ακίνητα προσημειωμένα για δάνεια. Σε αυτή την κατάσταση οικονομικής δυσχέρειας ήταν η «LAMDA» όταν κατέθεσε προσφορά για το Ελληνικό. Παλεύει να προχωρήσει σε αύξηση κεφαλαίου, η οποία είναι ανεπιτυχής, και καλεί άλλους υπεργολάβους να αναλάβουν τμήμα των έργων. Όμως υπάρχει μια εμμονή να αποκλειστεί οποιοσδήποτε άλλος επενδυτής εκτός από την ίδια στο να πάρει κομμάτια των έργων και έτσι και σε αυτό αποτυγχάνει. Γνωστή η περίπτωση της «HARD ROCK» για το Καζίνο. Οπότε αυτή τη στιγμή η Κυβέρνηση θέλει να δείξει, έστω με δικά μας χρήματα, ότι μπαίνουν οι μπουλντόζες στο Ελληνικό και για ποιον λόγο θέλει να το κάνει; Γιατί απειλείται η μετοχή της «LAMDA DEVELOPMENT». Απειλείται βέβαια και το αφήγημα της Κυβέρνησης και του κ. Γεωργιάδη για την εμβληματική επένδυση στο Ελληνικό.

Στο άρθρο 67 του πολυνομοσχεδίου για τα υδατοδρόμια περιλαμβάνεται επίσης το Ελληνικό, που αρχικά νομιμοποιεί όλες τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις, με έναν τρόπο που είναι νομικά έωλος, μέσω του Υπουργείου Ανάπτυξης, και μετά την έκδοση διαπιστωτικών πράξεων του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, οι οποίες θα έχουν άδεια και θα έχουνε θέση άδειας κατεδάφισης. Τώρα, τι γίνεται; Θεωρητικά οι κατεδαφίσεις αυτές γίνονται πριν την αγοραπωλησία των μετοχών της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» από επενδυτή. Θεωρητικά αυτά τα πληρώνει η «LAMDA DEVELOPMENT» ή η «HELLINIKON GOLD S.A». Όμως υπάρχει ένας ύποπτος όρος στο νομοσχέδιο. Μετά την παρέλευση συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος, μικρού, ακόμα κι αν δεν έχει κάνει το παραμικρό η «LAMDA DEVELOPMENT» για την κατεδάφιση των κτηρίων στο Ελληνικό, δεν έχει την παραμικρή κύρωση, αλλά η υποχρέωση μεταφέρεται στη δημόσια αυτή εταιρεία, που είναι η «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.», και με δικά της έξοδα, που βάσει του κανονισμού της είναι έξοδα του ελληνικού δημοσίου, θα γίνουν οι κατεδαφίσεις. Άρα χαρίζουμε ακόμα 70 εκατομμύρια ευρώ στον κ. Λάτση.

Στο δε άρθρο 68 τροποποιείται ο ν.4638, όσον αφορά την επικύρωση της δικής σας πράξης νομοθετικού περιεχομένου, ακόμα προς το χειρότερο. Καταργεί την αυτόματη παράδοση κοινόχρηστων χώρων στον έστω και κακό φορέα διαχείρισης κοινοχρήστων του ΣΥΡΙΖΑ και σκοπεύετε, φαίνεται, να δώσετε άνευ όρων τους κοινόχρηστους χώρους στον επενδυτή.

Μιας και μιλάμε, όμως, για αεροδρόμια, θέλω να μιλήσω για ένα θέμα το οποίο καίει αυτή τη στιγμή την Κρήτη και θα έπρεπε να καίει όλη την Ελλάδα. Είναι το αεροδρόμιο του Καστελίου. Είναι ένα μνημείο παραλογισμού πραγματικά. Αυτό που κάνουμε είναι να φτιάξουμε ένα νέο αεροδρόμιο, που θα καταφέρει να φέρει την Κρήτη πιο μακριά από την Ευρώπη, πιο μακριά από την Ελλάδα. Η χρονική διάρκεια της πτήσης θα αυξηθεί κατά δεκαπέντε λεπτά. Οι άνθρωποι θα πρέπει να παίρνουν για σαράντα λεπτά επιπλέον το αμάξι για να φτάσουν στο Ηράκλειο. Η απόσταση είναι σαράντα χιλιόμετρα, κυρίες και κύριοι. Δηλαδή θα αυξήσουμε την απόσταση από το Ηράκλειο για μία ώρα, είτε από την Αθήνα είτε από την Ευρώπη, για να κάνουμε τι; Για ένα αεροδρόμιο που μπορεί να επεκταθεί στη θέση του.

Μιας και ο Πρωθυπουργός έχει πει ότι είναι στόχος μας η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, το κόστος, κύριε Πρωθυπουργέ, για την κλιματική αλλαγή θα είναι τουλάχιστον εκατόν πενήντα χιλιάδες τόνοι διοξειδίου του άνθρακα λόγω αυτών των δεκαπέντε λεπτών, ενώ καταστρέφουμε μοναδικούς οικοτόπους, όπου έχουμε τα τελευταία ζεύγη όρνεων, γυπαετών, στην Ευρώπη. Και δεν έχετε πάρει άδεια από την Ευρωπαϊκή Ένωση για να το κάνετε αυτό. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων περιμένει την υπεύθυνη δήλωση, η οποία θα δηλώνει ότι δεν θα χτυπηθούν οι οικότοποι. Τα αεροπλάνα θα περνάνε ακριβώς από πάνω από τα Αστερούσια, ακριβώς πάνω από τον μοναδικό τελευταίο τόπο αυτών των όρνεων και των ειδών προστασίας, που είναι στο Κόκκινο Βιβλίο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από ό,τι μαθαίνουμε, στο Συμβούλιο της Επικρατείας, όπου εκδικάζεται η απόφαση αύριο, αυτό που δήλωσε το Υπουργείο είναι «δεν πειράζει, θα ενοχληθούν από τον θόρυβο τα όρνεα και θα πάνε σε κάποιο διπλανό βουνό». Αυτά είναι αστεία πράγματα. Ξεριζώνουμε διακόσιες χιλιάδες ελιές, δώδεκα χιλιάδες στρέμματα, ενώ θα μολύνουμε 1,8 εκατομμύρια ελιές, που θα λούζονται με την κηροζίνη.

Καταργείται η έννοια της χωροταξίας για τα υδατοδρόμια. Χωρίς χωροταξικό πλαίσιο στην πράξη χωροθετείται το αεροδρόμιο στο Καστέλι.

Εμείς θα είμαστε κάθετα αρνητικοί σε αυτό το νομοσχέδιο για όλες του τις διατάξεις. Όπου θεωρούμε ότι οι διατάξεις είναι θετικές θα τις υποστηρίξουμε, αλλά επί της αρχής είμαστε «κατά».

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ευχαριστούμε τον κ. Αρσένη.

Ολοκληρώθηκε ο κύκλος των εισηγητών και των ειδικών αγορητών. Θα δώσουμε τον λόγο στον Πρόεδρο της Ελληνικής Λύσης τον κ. Βελόπουλο και μετά θα προχωρήσουμε στον κατάλογο ομιλητών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα δυτικά θεωρία 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» σαράντα εννέα μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 5ο Γυμνάσιο Καρδίτσας.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Βελόπουλε, έχετε τον λόγο.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αναφερθώ στα υδατοδρόμια, αλλά είμαι στη δυσάρεστη θέση -και δεν το περίμενα ποτέ- με Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας να έχω μπροστά μου ένα Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως -δεν θα πω ονόματα για να μην πεταχτούν κάποιοι- το οποίο θα καταθέσω στα Πρακτικά και στο οποίο δημοσιεύτηκε προκήρυξη, όπου για πρόσληψη μεταφραστών ορίζεται ως υποχρέωση «η μακεδονική γλώσσα». Να τα χαίρεστε! Εσείς που θα αλλάζατε τη Συμφωνία των Πρεσπών, σε ΦΕΚ του ΣΥΡΙΖΑ που συνεχίζεται εσείς αναφέρεται η «μακεδονική γλώσσα». Είστε ίδιοι με τους κυρίους από δω. Να το χαίρεστε! Σε ΦΕΚ του ΣΥΡΙΖΑ που συνεχίζεται και επί δικής σας διακυβερνήσεως. Σταματώ εδώ, για να μη γίνει αντικείμενο αντιπαράθεσης η ιστορία.

Εγώ ντρέπομαι απλά, γιατί δεν περίμενα ποτέ από την παράταξη της Νέας Δημοκρατίας να υποστεί και να κάνει ένα τέτοιο εθνικό έγκλημα. Ζητώ συγγνώμη, αλλά αυτή είναι η αλήθεια. Είναι εθνικό έγκλημα. Ξεκίνησε μία ιστορία. Δεν ξέρω τι θα βρούμε μπροστά μας, αλλά οι επόμενες γενιές θα μας αντιμετωπίσουν ως παρίες του εθνικού χρέους. Δυστυχώς. Και φταίτε εσείς. Υποσχεθήκατε πολλά και κάνατε ελάχιστα.

(Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πάμε στα υδατοδρόμια τώρα, που είναι ένα σοβαρό θέμα. Ήμασταν από την πρώτη στιγμή θετικοί σε αυτή την κατεύθυνση, κύριοι Υπουργοί της Κυβέρνησης. Θεωρώ ότι θα έπρεπε να αντιγράψουμε λίγο τον Καναδά, ο οποίος έχει μία διαχρονική και μακρόχρονη παρουσία στα υδατοδρόμια. Έχει μερικά κενά. Όσον αφορά τη γραφειοκρατία που θέλετε να πατάξετε, βλέπω ότι υπάρχει γραφειοκρατία ακόμη και τώρα, γιατί δεν είναι αποσαφηνισμένοι οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες πολλών υπηρεσιών.

Για τον ψηφιακό χάρτη τα είπε πολύ καλά ο εισηγητής μας.

Όσον αφορά το άρθρο 19, σας προτείναμε κάτι πολύ απλό: Αντί για 5% που λέτε, το 2,5% να πηγαίνει στους φορείς διαχείρισης των λιμένων. Είναι κάτι πολύ απλό και μπορεί να γίνει. Προτείνουμε απαλλαγή στο τέλος υπέρ δημοσίου 10 ευρώ για τα νησιά που έχουν κατοίκους κάτω από τρεις χιλιάδες, κύριοι Υπουργοί.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Το κάναμε.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Το βάλατε; Πάρα πολύ ωραία! Είναι μία καλή πρόταση. Χαίρομαι που επιτέλους η εθνική συνεννόηση γίνεται πράξη, γιατί στα λόγια ήσασταν καλοί. Εννοώ, δηλαδή, ότι τα νησιά τα οποία έχουν λίγους κατοίκους θα πρέπει να μην πληρώνουν τα τέλη αυτά, να έχουν και δυνατότητες να πληρώνουν λιγότερο τέλος.

Έρχομαι στα τουριστικά λεωφορεία. Δεν θα πω τίποτα περισσότερο, αλλά θα μιλήσω για τη Θεσσαλονίκη. Η Θεσσαλονίκη αντιμετωπίζει ένα τεράστιο πρόβλημα με τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Είναι μία πόλη εγκαταλελειμμένη συνολικά από όλους σας, από όλες τις κυβερνήσεις. Ενδιαφέρεστε συνεχώς για την Αθήνα. Η Αθήνα απέκτησε ένα μετρό τεραστίων διαστάσεων -θηριώδες θα έλεγα-, με τον προαστιακό να φτάνει στην Κόρινθο, πάει στην Πάτρα, ύστερα θα πάει στην Καλαμάτα. Μετρό ακόμα εμείς δεν βλέπουμε. «Θα» δούμε. Πρόκειται για ένα μετρό, βέβαια, το οποίο δεν είναι μετρό. Είναι για να γελάει ο κόσμος. Είναι δέκα χιλιομέτρων.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ:** …(δεν ακούστηκε)

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Θα πάει και στην Καλαμάτα, κύριε Λαμπρόπουλε. Θα σας το φέρουν και εκεί αυτοί! Ακούστε που σας λέω εγώ. Η Ελλάδα για μερικούς, είναι κάτω από τα Τέμπη. Για μας, η Ελλάδα ξεκινά από το Τριεθνές και τελειώνει στην Κύπρο. Δεν σταματάει στην Κρήτη. Συνεχίζει μέχρι την Κύπρο, γιατί είναι ελληνισμός, είναι Ελλάδα. Όπου υπάρχει ελληνισμός, για εμάς είναι Ελλάδα. Χτυπά η καρδιά των Ελλήνων.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Θέλω να πω δηλαδή ότι στον ΟΑΣΘ υπάρχει ένα τεράστιο πρόβλημα, παθογένειες δεκαετιών. Εύχομαι, κύριε Υπουργέ, να το επιλύσετε, γιατί η Θεσσαλονίκη έχει τρομακτικά προβλήματα. Δρομολόγιο σαράντα πέντε λεπτών και πενήντα λεπτών και αν θα έρθει το λεωφορείο, το οποίο είναι σαράβαλο, το οποίο από παντού μπάζει, δεν υπάρχουν μέσα κλιματιστικά, δεν υπάρχει θέρμανση, δεν υπάρχει τίποτα, στοιβάζονται οι άνθρωποι. Έχουμε κοινούς γνωστούς, οι οποίοι δεν πληρώνουν ποτέ ή λαθρομετανάστες, μετανάστες, πρόσφυγες, έχουμε και τους τζαμπατζήδες τους δικούς μας. Όλα αυτά τα προβλήματα, τα οποία είναι παθογένειες ενός ολόκληρου λαού και δεκαετιών, εύχομαι να τα επιλύσετε, γιατί οι μεταφορές δεν είναι κοινωνικό αγαθό. Όχι. Εγώ διαφωνώ.

Δεν είναι κοινωνικό αγαθό οι μεταφορές. Κάνετε ένα λάθος. Είναι αναγκαίο καλό και κυρίως για τα χαμηλά στρώματα, που δεν έχουν δυνατότητα να έχουν αυτοκίνητα και να πηγαίνουν από δω κι από εκεί και για πόλεις όπως η Θεσσαλονίκη που δεν έχουν μετρό ξέρετε πολύ καλά ότι οι αστικές συγκοινωνίες είναι το άπαν. Ας μην κοροϊδευόμαστε. Χωρίς αυτές, δεν μπορεί να λειτουργήσει η πόλη της Θεσσαλονίκης. Για όσους έχουν πάει Θεσσαλονίκη -φαντάζομαι όλοι έχετε πάει στο κέντρο- για να κατέβεις από το Κορδελιό να πας στη Χαριλάου, χρειάζεσαι δύο λεωφορεία. Για να κατέβεις από τη Νεάπολη να πας στη Χαριλάου, χρειάζεσαι τρία λεωφορεία. Για να καταλάβετε μερικά πράγματα, τα οποία, δυστυχώς, είναι αδιανόητα.

Στο άρθρο 67, κύριοι Υπουργοί της Νέας Δημοκρατίας, διαφωνούμε ριζικά. Νομιμοποιείτε αυθαίρετα για να τα κατεδαφίσετε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ:** Μόλις είπατε ότι διαφωνείτε έφυγε ο Πρόεδρος.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Ο Πρόεδρος είναι ο καλύτερος Πρόεδρος που υπάρχει στη Βουλή τα τελευταία χρόνια. Είναι ευρυμαθής και κυρίως θα έλεγα ότι έχει μια διάθεση χιούμορ και χαριτολογήματος συνεχώς. Ως Ηπειρώτης!

Έχω το εξής ερώτημα: Αυτό το Ελληνικό που θα ξεκινούσε τον Σεπτέμβριο, πήγε τον Οκτώβριο, πήγε τον Δεκέμβριο, πήγε τον Γενάρη. Ολημερίς το χτίζανε, το βράδυ γκρεμιζόταν. Τώρα επιχειρείτε fast track να κατεδαφίσετε τα αυθαίρετα, αφού τα νομιμοποιήσετε. Δεν μας λέτε, βέβαια, ποιοι θα τα πληρώσουν όλα αυτά. Εννιακόσιοι εξήντα ένας κτηριακοί όγκοι αναγνωρίζονται ως νομίμως υφιστάμενοι και μάλιστα λέει θα κατεδαφιστούν. Ποιος θα πληρώσει την κατεδάφιση; Ο Λάτσης; Λίγο χλομό το βλέπω! Ο Λάτσης ενδιαφέρεται για να πάρει πάλι τα γνωστά ΕΛΠΕ, ενδιαφέρεται για να παίρνει τζάμπα δουλειές, όπως έκανε με το Ελληνικό, ενδιαφέρεται για να κάνει κάνα καζίνο με την παρέα του, αλλά επένδυση δεν θα δούμε πότε. Πιστέψτε με.

Αυτοί οι ολιγάρχες, οι «καρχαρίες», όπως τους αποκαλώ εγώ, δεν είναι επιχειρηματίες. Οι Έλληνες ολιγάρχες είναι παρασιτικοί επιχειρηματίες. Είναι έγκλημα αυτό που κάνατε με το Ελληνικό και θα το βρούμε μπροστά μας. Μπορεί κάποιοι εξ ημών να μην το βρουν, αλλά κάποιοι, που είναι πενήντα ή σαράντα ή τριάντα θα το βρούμε μπροστά μας, το τερατούργημα που πάτε να κάνετε στην περιοχή.

Εν πάση περιπτώσει, θα πάμε και στα πολύ πιο σημαντικά, κατά τη δική μου άποψη, γιατί αφορά και την οικονομία. Υπάρχει το θέμα με τα κόκκινα δάνεια. Ξέρετε τι πάτε να κάνετε; Πάτε να κάνετε μια νέα Ισπανία. Να βλέπετε ανθρώπους να τους σέρνουν από τα χέρια και τα πόδια και να τους βγάζουν από τα σπίτια τους. Ειλικρινά το λέω. Πάτε να κάνετε ένα μαζικό ξεσπίτωμα ανθρώπων. Είναι ντροπή. Δεν φταίνε αυτοί οι άνθρωποι γιατί χρεοκόπησαν. Δεν είναι μπαταχτσήδες οι Έλληνες.

Δεν καταλαβαίνω τη νοοτροπία της Νέας Δημοκρατίας. Έχετε φάει ένα παραμύθι, μία καραμέλα περί μπαταχτσήδων. Ξέρετε, στο σπίτι του του κρεμασμένου δεν μπορείς να μιλάς για σχοινί. Όταν το κόμμα σου χρωστάει 300, 400 εκατομμύρια σε δάνεια, πώς λες μπαταχτσή τον άνθρωπο που χρωστάει 100 χιλιάρικα; Όταν το ΠΑΣΟΚ -εσείς και όλοι- χρωστάτε, πώς αποκαλείτε «μπαταχτσή» τον Έλληνα που, επαναλαμβάνω, δεν φταίει αυτός; Δεν είναι όλοι ίδιοι. Όταν έπαιρνε κάποιος 2 χιλιάδες ευρώ μαζί με τη γυναίκα του και τώρα παίρνει 700 ή 800 ευρώ και έχει ένα δάνειο 1.000 ευρώ δεν μπορεί να αντεπεξέλθει. Είναι λογικό.

Δεν είναι τόσο δύσκολο να δώσετε λύση. Αντιγράψτε το πρόγραμμα της Ελληνικής Λύσης, το οποίο δεν είναι τίποτα σημαντικό. Πήραμε την ιστορία του 1933 στην Αμερική με τα κόκκινα δάνεια και την ενσωματώσαμε στην ελληνική πραγματικότητα και έτσι μπορεί να λύσουμε ένα πρόβλημα και να βγει και κέρδος από την ιστορία. Είναι όμως πολύ μεγάλη η εξάρτησή σας από τα funds. Δικοί σας άνθρωποι, της παρατάξεώς σας, έχουν σχέση με αυτά, κορυφαίοι Υπουργοί δικοί σας, αλλά και από αυτήν την πτέρυγα Υπουργοί. Συγγενείς και φίλοι είναι στα funds.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ:** Ποιοι Υπουργοί;

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Η οικογένεια Σιούφα, κύριε ναύαρχε. Σας παρακαλώ πάρα πολύ. Βοά ο τόπος. Ττον συμπαθώ τον Πρόεδρο, γιατί ήταν εξαιρετικός Πρόεδρος της Βουλής. Μην με αναγκάζετε να λέω ονόματα και να κρίνω ανθρώπους. Όχι ότι φοβάμαι. Είναι μια οικογένεια, η οικογένεια Σιούφα, που είχε σχέση με ένα fund – εισπρακτική εταιρεία. Δεν το ξέρετε εσείς, κύριε ναύαρχε; Ψάξτε λίγο παραπάνω. Ή η οικογένεια, συγγενείς του κ. Τσακαλώτου. Θα μου πείτε, δεν υπάρχει οικογενειακή ευθύνη. Συμφωνώ μαζί σας. Καταδίκη δεν είδα όμως από τους ανθρώπους αυτών των πρακτικών. Να βγει και να πει ο Βελόπουλος που έχει ο αδελφός του εισπρακτική:καταδικάζω τον αδελφό μου και την οικογένειά μου που πίνει το αίμα του ελληνικού λαού. Δεν το κάνουν. Αυτό είναι που με εκνευρίζει. Και κάνουν και τις μωρές παρθένες. «Ποιοι είναι αυτοί;» ρωτάνε. Δεν ξέρουν! Δεν διαβάζετε εφημερίδες; Άμα δεν διαβάζετε εφημερίδες τι να σας κάνω; Εγώ φταίω; Ψάξτε λίγο περισσότερο.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Δεν τις εμπιστευόμαστε.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** δεν τις εμπιστευόμαστε και κανένας δεν εμπιστεύεται τις εφημερίδες. Μην κοροϊδευόμαστε, αλλά υπάρχουν στοιχεία. Ξέρετε είναι εύκολο. Με ένα τηλέφωνο μαθαίνεις τα πάντα.

Θα σας πω το εξής: Κάνετε το εξής έγκλημα: Θέλετε να βγάλετε τον κόσμο από μέσα, να τους δίνετε ένα χαρτζιλίκι το οποίο δεν θα είναι ούτε για το ενοίκιο μιας γκαρσονιέρας τριάντα τετραγωνικών. Δηλαδή κάποιος που είχε σπίτι εκατό τετραγωνικών, θα του λένε:πάρε και 200 ευρώ και πήγαινε μείνε σε ένα υπόγειο!. Ωραίοι είστε!

Ξέρετε γιατί κυβερνάτε την Ελλάδα; Κυβερνάτε μία χώρα, που έχει πολίτες και αυτοί οι πολίτες έχουν ανάγκη από λύσεις. Όταν δεν μπορείς να δώσεις λύση λοιπόν σε ένα τέτοιο θέμα που είναι μείζονος σημασίας γιατί και κοινωνικό και πολιτικό θέμα, τότε δεν μπορώ να καταλάβω τι διακυβέρνηση έχουμε. Είστε απλά διαχειριστές εντολών.

Όσο για τα κόκκινα δάνεια, επαναλαμβάνω το εξής πολύ απλό: Πόσο θέλει ένα fund; Με 3% δεν θα το πάρετε το δάνειο; Δώστε το 15% στον δανειολήπτη. Θα μου πείτε ότι δεν γίνεται.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Εμείς το είπαμε, αλλά δεν το στηρίξατε.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Δεν γίνεται έτσι, κύριε Κατρίνη, όπως δεν γίνεται να εισπράξουμε τα 300 και 400 εκατομμύρια, που χρωστάνε τα κόμματά σας. Δεν γίνεται έτσι. Και με τον χωροφύλακα και με τον αστυφύλακα! Τίποτα δεν γίνεται. Σας είπα: Αντιγράψτε το πρόγραμμα το δικό μας. Είναι εύκολο να το κάνετε. Aυτή είναι η πρότασή μας.

Επειδή μιλάμε για κακοπληρωτές, δεν είναι μόνο τα κόμματά σας. Ξέρετε ότι υπάρχουν γνωμοδοτήσεις του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους -τις έχω μπροστά μου, θα τις καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής- και ενώ η Τράπεζα της Ελλάδος διαθέτει οικονομική δυνατότητα, συνεχίζει να μην πληρώνει έκτακτη εισφορά στα κέρδη της; Γιατί η Τράπεζα της Ελλάδος, που έχει κέρδη, δεν πληρώνει έκτακτη εισφορά -ο μεγαλύτερος μπαταχτσής!- και τον ΕΝΦΙΑ για τα ακίνητά της. Δεν πληρώνει τίποτα, ούτε ΕΝΦΙΑ ούτε έκτακτη εισφορά! Όσοι δεν το πιστεύετε, ας έρθετε στο γραφείο μου, να σας δώσω τους νόμους, να σας δώσω και τις αρνήσεις τους και τα έγγραφά τους, τα οποία έχω εδώ μπροστά μου. Σας τα λέω αυτά, για να καταλάβετε ότι, αν θέλετε να βρείτε μπαταχτσήδες, μπορείτε να βρείτε πολλούς μπαταχτσήδες μεταξύ της παρέας που κάνετε. Εδώ τα καζίνο χρωστούν στον ΕΦΚΑ 110 εκατομμύρια ευρώ. Χρωστούν ασφαλιστικές εισφορές και δεν τα κυνηγάτε. Κυνηγάτε τον ψιλικατζή, που ο κακομοίρης μπορεί να προσέλαβε έναν άνθρωπο μία μέρα και τρέχει να πληρώσει πρόστιμο. Δεν καταλαβαίνω τη λογική σας.

Από την άλλη, κύριοι Υπουργοί, είναι αυτό το σκάνδαλο με το «Dieselgate». Ενώ υπάρχουν χώρες, όπως ο Καναδάς, η Πολωνία, η Γερμανία, εισπράξανε εκαοντάδες εκατομμύρια ευρώ για το σκάνδαλο αυτό, είμαστε η μοναδική χώρα που, επειδή είμαστε προτεκτοράτο της Γερμανίας, δεν το κάναμε. Τα έχετε στις τσέπες σας; Είναι το «Dieselgate». Για τους Υπουργούς το λέω αυτό. Είναι τα πρόστιμα που πλήρωσαν για τα «πειραγμένα» των καλών Γερμανών φίλων σας, αυτά με τους ρύπους, που τους κυνηγάει ακόμα η Αμερική και η δικαιοσύνη.

Εμείς τίποτα, κανένας δεν μιλάει, κανένας εισαγγελέας, καμμία κυβέρνηση. Κανείς. Σιωπή όλοι. Μιλάμε για εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ, τα οποία θα μπορούσαμε να τα πάρουμε και να τα δώσουμε στα χαμηλά κοινωνικά στρώματα. Απλά πράγματα είναι. Αλλά δεν το κάνετε ούτε αυτό κάνετε. Κοινώς, εξυπηρετείτε και υπηρετείτε, δυστυχώς -θα το πω- την ολιγαρχία και τους ολιγάρχες, και αυτό είναι που με εκνευρίζει. Και το ότι με εκνευρίζει το λέω αβίαστα, γιατί είναι μια κυβέρνηση η οποία θεωρητικά θα είχε πρόσημο διαφορετικό.

Από την άλλη, θέλω να πω το εξής, επειδή στα κανάλια τα οποία ελέγχετε έχετε μαζέψει όλους τους δήθεν διεθνολόγους, για να μην πω καμμιά άλλη κουβέντα που ξεκινάει από «π», «π……λόγους», γιατί μας λένε ό,τι αηδία κατέβει στο κεφάλι τους.

Επειδή μας έχουν τρελάνει με τον EastMed, θα σας πω κάτι πολύ απλό. Η Τουρκία, κύριοι, διεκδικεί και αν θέλετε να μάθετε, πείτε στους διεθνολόγους τους δικούς σας να μάθουν για τον South Med. Αυτός θα είναι ο αγωγός που θα γίνει και θα αδικηθεί η Ελλάδα. Τρέχετε εδώ, τρέχετε εκεί, τρέχετε εκεί σαν τον Βέγγο, χωρίς να κάνετε τίποτα σοβαρό. Σας το λέω αυτό από τώρα, για να το αντιληφθείτε, γιατί θα είναι αργά σε λίγο καιρό. Ψάξτε την ιστορία του South Med. Το κυριότερο: μην τολμήσετε να πάτε στην Χάγη έτσι. Γιατί η λέξη-κλειδί θα είναι η «επήρεια», κατά πόσον υπάρχει επήρεια των ακτών, των νησιών και της τουρκικής ακτής, σε σχέση με την ΑΟΖ. Να θυμάστε, κύριε Βούτση -είμαστε εδώ, γιατί όσες φορές μιλούσα για πετρέλαια οι κύριοι της Νέας Δημοκρατίας με κορόιδευαν- την λέξη «επήρεια», όταν θα πάνε στην Χάγη οι κύριοι. Τους προειδοποιώ να προσέξουν με τη λέξη «επήρεια», τον διεθνή όρο, που είναι υπέρ των τουρκικών θέσεων. Και έτσι και πάνε στην Χάγη έτσι όπως πηγαίνουν είναι βέβαιο ότι είναι στημένη και αυτή, για να χάσουμε την εθνική μας κυριαρχία στο Αιγαίο και στο Καστελόριζο. Είναι μία προειδοποίηση.

Από την άλλη, είναι ντροπή να ακούω τον Ερντογάν να λέει το εξής. Δεν θέλω να κάνω σπέκουλα πάνω στο θέμα. Εγώ δεν πιστεύω τον Ερντογάν, πιστέψτε με. Είμαι ο τελευταίος εδώ στη Βουλή που θα πιστεύει τον φασίστα, τον σοβινιστή τον Ερντογάν. Βγαίνει, λοιπόν, και λέει ότι καθίσαμε σαν καλά παιδιά, γι’ αυτό και δεν υπήρχε -λέει- πρόκληση στα Ίμια φέτος. Είναι μία σύμπτωση περίεργη, είχαμε ηρεμία. Δεν είναι λίγο περίεργο να έχουμε ηρεμία επειδή ο Ερντογάν σάς προειδοποίησε; Λέω εγώ. Δεν θέλω να πιστέψω ότι ισχύει. Πιστεύω ότι ο Πρωθυπουργός δεν έχει κρυφή ατζέντα, αλλά προειδοποιώ τον Πρωθυπουργό ότι αν υπάρχει κρυφή ατζέντα και δεν ενημέρωσε ούτε το ΠΑΣΟΚ ούτε τον ΣΥΡΙΖΑ ούτε το ΚΚΕ ούτε το ΜέΡΑ25 ούτε εμάς, τότε δεν θα βρει εθνική συμπαράσταση από εμάς, γιατί με κρυφές ατζέντες και κρυφές συμφωνίες η Ελληνική Λύση δεν μπορεί να συμφωνήσει. Γιατί είμαστε κάθετα αντίθετοι σε όποια συμφωνία συνεκμετάλλευσης και συνδιαχείρισης στο Αιγαίο. Τελεία και παύλα. Για να τελειώνουμε με την κρυφή ατζέντα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Βέβαια -για να τελειώσω και να μην τρώω και πολύ τον χρόνο σας- έχετε επενδύσει δυστυχώς στις Ηνωμένες Πολιτείες. Λέω «δυστυχώς» γιατί μάλλον δεν αντιλαμβάνεστε ότι ειλικρινά δεν υπάρχουν φίλοι, υπάρχουν μόνο συμφέροντα. Προκαλώ και προσκαλώ όλους σας να διαβάσετε τον Θουκυδίκη, τον διάλογο Μηλίων και Αθηναίων. Είναι ξεκάθαρος ο διάλογος για το κατά πόσον υπάρχουν φίλοι, κοινή καταγωγή, θρησκείες, θεοί και όλα αυτά. Υπάρχει μόνο συμφέρον.

Σας διαβάζω, λοιπόν, την ανακοίνωση του Μάικλ Πομπέο. Ακόμα περιμένω τον Υπουργό Εξωτερικών να μου φέρει την επιστολή του Πομπέο με την ημερομηνία επάνω. Ξέρω τι λέω εγώ, όταν μιλάω εδώ μέσα, γιατί ο Υπουργός Εξωτερικών «την έκανε με ελαφρά πηδηματάκια». Τον πίεσα να μου δώσει την επιστολή με ημερομηνία και δεν υπήρχε ημερομηνία στην επιστολή του Πομπέο. Λέει, λοιπόν: «Στεκόμαστε στο πλευρό του νατοϊκού συμμάχου μας, της Τουρκίας. Στηρίζουμε πλήρως τις επιχειρήσεις της Τουρκίας, ενέργεια αυτοάμυνας ως αντίποινα». Όλα αυτά για τη Συρία, κύριοι συνάδελφοι.

Θέλω να καταλάβετε ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες και εσείς κάνετε ένα τραγικό λάθος. Φαίνεται η Ελλάς ως η «χρήσιμη ηλίθια» των Αμερικανών. Δυστυχώς, είμαστε ο «χρήσιμος ηλίθιος» της ευρύτερης περιοχής. Λυπάμαι που το λέω. Δυστυχώς, συμπεριφέρεστε έτσι. Και το χειρότερο, όταν ακούω τον Πρωθυπουργό να λέει σε εκδήλωση γι’ αυτό το πανηγυράκι του 1821 ότι η Ελλάς από μία μικρή οθωμανική επαρχία έγινε το σημερινό κράτος, μάλλον έχει κοντή ιστορική μνήμη ο Πρωθυπουργός. Η Ελλάς ήταν Βυζάντιο και αν δεν επιβάλλονταν οι Τούρκοι δεν θα είχαν ποτέ οθωμανική αυτοκρατορία. Η Ελλάς υπήρχε αυτοκρατορία χιλιάδες χρόνια πριν και θα ξαναϋπάρξει, αρκεί να υπάρξει ελληνική ηγεσία που δεν θα αποκαλεί την Ελλάδα ελληνική οθωμανική επαρχία μικρή. Καταλάβετέ το, είναι όχι φραστικά λάθη. Καλλιεργείτε την ηττοπάθεια, δυστυχώς, ακόμη και με τέτοιες εκφράσεις.

Βέβαια, όταν διάβασε το κείμενο που του δώσανε ζορίστηκε ο Πρωθυπουργός, γιατί εγώ βλέπω τον σωματότυπο και πώς κινείται επικοινωνιακά. Όταν διάβαζε το κείμενο δυσκολεύτηκε. Ο κειμενογράφος μάλλον ήταν της σχολής Ντόκου -όχι στόκου, Ντόκου- της γνωστής απόψεως περί συνεκμεταλλεύσεως. Ε, λοιπόν, αυτές οι απόψεις είναι το λιγότερο -θα το πω ευθέως- βλακώδεις και ανόητες, για να μην πω προδοτικές.

Επίσης, πρέπει να σας πω με μεγάλη χαρά ότι επιτέλους η «Βόρεια Μακεδονία», όπως την αποκαλείτε, θα ενταχθεί τον επόμενο μήνα στο ΝΑΤΟ. Χειροκροτήστε. Επιτέλους η Γαλλία έκανε πίσω. Την παρακαλούσε ο κύριος Πρωθυπουργός να κάνει πίσω με το βέτο. Τέλος το βέτο από τη Γαλλία και εσείς θα βάζετε βέτο για άλλα θέματα. Το λέω για να ξέρουμε τον καθένα και τον ρόλο που παίζει εδώ μέσα. Γιατί, άλλα λέγατε προεκλογικά και άλλα κάνετε μετεκλογικά.

Επίσης, κλείνοντας να πω το εξής. Ζητώ από τον Πρόεδρο της Βουλής κάτι που αφορά τους καλούς συναδέλφους εδώ μέσα. Δεν σας λέμε προδότες, ούτε μειοδότες ούτε σταλινοφασίστες. Αναφέρομαι σε κάποιους εδώ μέσα. Δεν σας λέμε ότι είστε οι προδότες της Ελλάδος. Θέλουμε να μας αφήσετε να αγαπάμε την πατρίδα μας, θέλουμε να μας αφήσετε να αγαπάμε την Ελλάδα μας και τους Έλληνες. Εκλεγήκαμε από Έλληνες πολίτες, για να προστατεύουμε το Σύνταγμα της χώρας και κυρίως να αγαπάμε και να είμαστε επ’ ωφελεία του ελληνικού λαού, αυτού που φορολογείται. Γι’ αυτό, το σύνθημά μας είναι «πρώτα η Ελλάδα και πρώτα οι Έλληνες». Αυτή είναι η άποψή μας.

Μπορεί να διαφωνούμε και να λέμε ό,τι θέλουμε πολιτικά, αλλά «απόψεις σταλινοφασισμού, φασισμού, ναζισμού» εδώ μέσα δεν πρέπει να ακούγεται. Είναι ευλογία Θεού που υπάρχει η Ελληνική Λύση, για πολλούς και διάφορους λόγους, γιατί έχει πατριωτική άποψη, ελληνική άποψη. Είμαστε εγκρατείς και συγκροτημένοι και συγκεκριμένοι σε όσα λέμε. Παράκληση, λοιπόν, για την επόμενη φορά που θα συμβεί κάτι παρεμφερές, όπως αυτό που έγινε προχθές: Θα έχει να κάνει ο οποιοσδήποτε που έχει συμπλέγματα, είναι κομπλεξικός ή δεν ξέρω τι άλλο και έχει απωθημένα, με όλο τον ελληνικό λαό πλέον και με τη δική μας πολιτική πλατφόρμα και ατζέντα. Δεν προκαλέσαμε ποτέ, δεν κάναμε κάτι ακραίο εδώ μέσα και δεν θα κάνουμε ποτέ, γιατί είμαστε άνθρωποι σοβαροί, επιχειρηματίες συγκροτημένοι και το κυριότερο, - θα σας το πω ωμά-, είμαστε Έλληνες που αγαπάνε την Ελλάδα. Επιτρέψτε μας αυτό, τίποτε περισσότερο και τίποτε λιγότερο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Κανείς εδώ μέσα δεν είναι περισσότερο φιλάνθρωπος από κάποιον άλλον. Γιατί αν μερικοί από εσάς θεωρείτε ότι είστε περισσότερο φιλάνθρωποι, θα σας πω ένα πράγμα. Πόσους από αυτούς που εσείς αγαπάτε φιλοξενείτε στα σπίτια σας, πόσους από αυτούς που θέλετε να φιλοξενεί η Ελλάδα; Και ποιοι είναι αυτοί; Κλείνω εδώ, για να τελειώνει η ιστορία. Θέλω να βγει ένας, να σηκωθεί ένας εδώ, αυτή τη στιγμή όρθιος και να πει: εγώ φιλοξενώ δεκαπέντε από αυτούς -πείτε μου- και τους πριμοδοτώ και τους πληρώνω και δίνω λεφτά. Ένας να βγει και να το πει. Δεν υπάρχει όμως, δυστυχώς, γιατί όλοι εκ του ασφαλούς γίνεστε φιλάνθρωποι.

Φιλάνθρωπος είναι αυτός, που βγάζει από την τσέπη του τα λεφτά και πληρώνει για τον αδικοχαμένο, κατατρεγμένο, άστεγο, είτε Έλληνα είτε ξένο. Κατά την άποψή μου, δεν είστε εσείς οι φιλάνθρωποι. Θεωρώ ότι έχετε μια ρατσιστική αντίληψη απέναντι στους Έλληνες. Θεωρείτε ότι πρέπει να βοηθήσουμε όλους τους άλλους και να αφήσουμε στο περιθώριο τους Έλληνες. Δεν την εκφράζω με ακραίο τρόπο, την εκφράζω με ήπιο τρόπο, γιατί θέλω να είμαστε ήπιοι και σοβαροί εδώ μέσα.

Κλείνοντας, θα σας δείξω αυτό εδώ: ΜΚΟ «Άρσις». Αυτοί ασχολούνται πάλι με τους πρόσφυγες και τους λαθρομετανάστες. Απολύουν από την ΜΚΟ -αυτή η εταιρεία, μη κυβερνητική οργάνωση, δεν παίρνουν λεφτά- έμμισθους, κύριοι, -είναι αφίσα που κυκλοφορεί στην Αθήνα-, απολύουν κόσμο. Δεν είδα κανέναν από τον ΣΥΡΙΖΑ να διαμαρτύρεται για αυτό το πράγμα. Δεν είδα κανέναν να λέει «τι γίνεται, βρε παιδιά; Γιατί απολύετε κόσμο;». Άρα, αυτή η ΜΚΟ είναι επιχείρηση, γιατί έχει υπαλλήλους, τους οποίους τους πληρώνει και τους απολύει, χωρίς λόγο. Δεν ασχολείστε με αυτά.

Χθες άκουσα τον άνθρωπο από τη Λέσβο να λέει κάτι πολύ απλό, επειδή έχω φίλους από τη Γερμανία, που εργάζονται σε ΜΚΟ. Είναι ποινικά καταδικασμένοι και κάνουν κοινωφελή εργασία στην Ελλάδα, κύριε Πρόεδρε. Το ξέρετε αυτό; Και Ισπανοί και Γερμανοί.

Ο «φίλος μου» ο Χανς μαζί με δύο φίλους του, έχουν καταδικαστεί για κλοπές και δουλεύουν στη Λέσβο για κοινωφελή εργασία. Γερμανικό δικαστήριο το αποφάσισε και τους στέλνει εδώ. Δεν καταλαβαίνω πώς έχουμε ποινικούς ανάμεσα σε αυτούς. Αυτά όμως δεν τα λέτε. Δεν τα λέτε δυστυχώς.

Άκουσα στον «ΣΚΑΪ» σήμερα και χαίρομαι γι’ αυτό -ο οποίος δεν μας καλεί ποτέ- τον κ. Πορτοσάλτε -μεγάλη μορφή, όλα τα βλέπει καλά, τώρα άρχισε να τα βλέπει λίγο στραβά- που είπε «Λαθρομετανάστες σε ακατοίκητα νησιά, για να λυθεί το πρόβλημα και ισόβια σε λαθροδιακινητές». Όταν τα λέγαμε εμείς, ήμασταν υπερβολικοί. Τώρα που τα λένε αυτοί, αλλά αυτοί τώρα είναι βολικοί κι αυτό είναι το πρόβλημά μας.

Κλείνοντας να πω το εξής. Ό,τι και να κάνετε -το λέω ευθέως πλέον- αν δεν ψάξετε μεταξύ σας ποιοι Υπουργοί σας έχουν σχέση με ΜΚΟ ή έχουν σχέση με τέτοια funds, θα είστε ίδιοι με όλους αυτούς που διακυβέρνησαν, θα είστε σάπιοι μέχρι το μεδούλι. Δεν θέλω να το πιστεύω γιατί υπάρχουν νέοι άνθρωποι που έχουν άλλη αντίληψη.

Κλείνοντας να πω το εξής. Είχα πει για τον κ. Χατζηδάκη κι εγώ δημοσίως θα πω άλλη μια φορά κάτι. Ο Υπουργός κ. Χατζηδάκης είχε σχέση κατά το παρελθόν με μια ΜΚΟ, η οποία όμως δεν έχει σχέση με πρόσφυγες. Θα σας πω και κάτι. Όταν κάνεις ένα λάθος, θέλει ειλικρινά μεγάλο κουράγιο να πεις: έκανα λάθος. Από ό,τι φαίνεται και από ό,τι ψάχνω ακόμη και τώρα, αυτή η ΜΚΟ δεν έχει σχέση με πρόσφυγες, αλλά με άλλα θέματα. Ήταν μέλος της ΜΚΟ και είναι, αλλά δεν έχει σχέση με πρόσφυγες.

Γιατί τα λάθη γίνονται -άνθρωποι είμαστε- αλλά χρειάζεται αξιοπρέπεια και περηφάνια να λες ότι μπορεί να έκανα και λάθος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Πριν δώσω τον λόγο στον πρώτο εκ των ομιλητών από τον κατάλογο, ζήτησε τον λόγο ο κ. Βούτσης, ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής για κάποια παρέμβαση.

Έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ:** Επειδή υπήρξε σχετική πρόκληση προηγουμένως, θέλω να πω ότι σε αυτή την Αίθουσα η ρητορική -το είπα και προχθές- περί λαθραίων ανθρώπων -λαθροεισβολείς και λαθρομετανάστες- επί τετραετία και όχι επειδή ήταν άλλος ο συσχετισμός δυνάμεων μέσα στη Βουλή, αλλά κοινή συναινέσει απ’ όλα τα κόμματα του δημοκρατικού τόξου είχε τεθεί εκποδών. Σήμερα, επανέρχεται, βεβαίως, όπως επανέρχεται και η ρητορική -και τα ρητορικά ερωτήματα είναι ακριβώς αυτά τα οποία επί χρόνια διαβάζαμε- «αν θέλετε ξένους, αν θέλετε μετανάστες, πρόσφυγες, να τους πάρετε σπίτι σας».

Αυτά θεωρώ, πέραν του ότι είναι επικίνδυνα πράγματα -με την έννοια της ρητορικής -παράγουν σοβαρούς προβληματισμούς σε μια χώρα η οποία έχει ζήτημα, διότι είμαστε πύλη της Ευρώπης, για ένα θέμα για το οποίο όλος ο κόσμος σήμερα μιλάει και θα μιλάει σε μερικά χρόνια -και για τους κλιματικούς πρόσφυγες κατά δεκάδες και εκατοντάδες εκατομμύρια που θα έχουμε τέτοιο ζήτημα- και θέλω να πω τα εξής.

Η ελληνική κοινωνία, κύριε Πρόεδρε, από τη δεκαετία του ’90 και του 2000, φιλοξένησε και ενσωμάτωσε σε διαφορετικές τότε συνθήκες -όχι επειδή ερχόντουσαν από την Τουρκία- περίπου εξακόσιους χιλιάδες -και το θυμάστε πάρα πολύ καλά- κυρίως γείτονες, Αλβανούς, αλλά και από το πρώην μπλοκ της Ανατολικής Ευρώπης στα σπίτια, σε βοηθητικές δουλειές, σε άλλες δουλειές.

Αλλά και μέσα στην κρίση, τα κύματα αλληλεγγύης -επαναλαμβάνω διακομματικά- όλων των ανθρώπων των ευαίσθητων του δημοκρατικού τόξου -και όχι σε κομματική βάση- και στα νησιά μας και στον ηπειρωτικό κορμό ήταν εξαιρετικά μεγάλα. Υπήρξε πραγματικά για τη χώρα μας μια λαμπερή σε διεθνές επίπεδο παρουσία και εικόνα γι’ αυτή την αλληλεγγύη και στα σπίτια τους και σε κοντινά ξενοδοχεία και σε εγκαταστάσεις και με φαΐ και με συμπαράσταση και στους δρόμους και παντού. Αυτά είναι τα γεγονότα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή και πρώην Προέδρου της Βουλής)

Προφανώς, καθένας έχει δικαίωμα να έχει τη δική του ρητορική και τις δικές του απόψεις. Είναι απολύτως σεβαστές, όταν μάλιστα από τον λαό υπάρχουν κόμματα, τα οποία έχουν ψηφιστεί με ανοικτές αυτές τις θέσεις. Πλην όμως, επαναλαμβάνω, επειδή έγινε μια πρόκληση για το ότι πρέπει να σηκωθεί κάποιος πάνω σε αυτά τα ζητήματα να απαντήσει, απαντάμε ευθύτατα.

Δείτε τη χθεσινή ανακοίνωση της ΕΕΔΑ, της Εθνικής Επιτροπής για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου, η οποία έχει μέσα όλους τους φορείς -διακομματική προφανώς εθνική επιτροπή- που ασχολούνται με τα δικαιώματα στην Ελλάδα. Είναι μια αναλυτική ανακοίνωση που χτυπάει όχι καμπανάκι, αλλά καμπάνα!

Λέει το εξής: Άμεση μετεγκατάσταση στον ηπειρωτικό κορμό με 1% κατά νομό -αυτό το οποίο και επισήμως είναι στο πρόγραμμα της σημερινής Κυβέρνησης- προφανώς σε συνεννόηση και σε συμφωνία και με ανοικτά τα ώτα μας στα προβλήματα με τις τοπικές κοινωνίες για το πώς μπορεί να γίνει να αποφορτιστούν άμεσα τα νησιά μας και να φύγουμε από τις προτροπές, τις έμμεσες προτροπές, το χάιδεμα των αυτιών, για βία.

Διότι είδατε προχθές -κλείνω, κύριε Πρόεδρε και με συγχωρείτε αν ξεπέρασα τον χρόνο μου- ξανά «τάγματα εφόδου», την ίδια ώρα που η δίκη της Χρυσής Αυγής εξελίσσεται και σε δύο μήνες τελειώνει. Είχαν την πατέντα των «ταγμάτων εφόδου» με ογδόντα δύο περιστατικά και μας είχαν έρθει έντεκα, δώδεκα, δεκατρία εδώ μέσα και τότε δεν καταλαβαίναμε τίποτε, αλλά έπρεπε να δολοφονηθεί Έλληνας και έπρεπε και στο παγκόσμιο ισραηλίτικο συμβούλιο στις Ηνωμένες Πολιτείες, όταν ήταν εκεί ο κ. Σαμαράς, να θέσουν ζήτημα για να ξεκινήσει η διαδικασία σε σχέση με την ηγεσία της Χρυσής Αυγής. Εμφανίζονται ξανά «τάγματα εφόδου» ακροδεξιών, τους οποίους δήλωσε και ο Δήμαρχο της Μόριας ότι δεν ήξερε κανέναν.

Είχαν έρθει απέξω και τρομοκρατούσαν, όχι μόνο μετανάστες και πρόσφυγες, αν ήθελαν να κάνουν καμμιά βόλτα από το χωριό -σιγά, μετά από όλα όσα έγιναν- αλλά τους ίδιους τους κατοίκους και απειλούσαν όλα τα μαγαζιά, στα οποία σύχναζαν εκεί και πρόσφυγες και μετανάστες.

Μην δίνουμε με τη ρητορική μας εδώ μέσα -εμείς δεν το κάνουμε, αλλά εγώ πιστεύω ότι όλα τα κόμματα του δημοκρατικού τόξου έτσι θα πρέπει να συμπεριφέρονται- τροφή σε ένα εξαιρετικά σημαντικό ζήτημα, πάνω στο οποίο πονάνε και οι τοπικές κοινωνίες, αλλά το οποίο πρέπει να επιλυθεί με βάση το διεθνές δίκαιο, τους διεθνείς κανόνες και τις δεσμεύσεις της χώρας.

Μη δίνουμε τροφή, σαν αυτά που ακούστηκαν προχθές εδώ ότι «θα χυθεί αίμα». «Θα χυθεί αίμα, θα χυθεί αίμα», ακούστηκε από τον ίδιο. Εγώ μίλησα με τον ίδιο τον συνάδελφο από την Ελληνική Λύση, που είχε αυτή τη ρητορική. Δεν είμαστε πάνελ, δεν είμαστε παρουσιαστές, δεν είναι κανάλια.

Το «θα χυθεί αίμα» όταν ακούγεται μέσα στην Αίθουσα του ελληνικού Κοινοβουλίου βρίσκει αυτιά που το ακούν είτε επειδή είναι σαλεμένα μυαλά είτε διότι έχουν ρατσιστικές αντιλήψεις. Είναι επικίνδυνα πράγματα.

Με συγχωρείτε για την παρέμβαση, αλλά επειδή ο Πρόεδρος ευθέως είπε να σηκωθεί η αντίκρουση της άποψης, θεώρησα υποχρέωσή μου να το κάνω.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ευχαριστούμε τον κ. Βούτση.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Κύριε Βελόπουλε, τι θέλετε ακριβώς;

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Ακούστηκε για «τάγματα εφόδου». Θέλω να απαντήσω, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Έκανε μια αναφορά σε μια πραγματικότητα που την έχουμε ζήσει και στο παρελθόν. Εσείς τώρα για τα «τάγματα εφόδου» ζητάτε τον λόγο;

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Γενικά ζητάω τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Αυστηρά για ένα λεπτό, κύριε Βελόπουλε, σας παρακαλώ πολύ.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Επειδή είμαι ο μοναδικός εδώ μέσα -φαντάζομαι δεν υπάρχουν πολλοί- που έζησε ως μετάστασης στο εξωτερικό, υποδείξεις -ειλικρινά το λέω αυτό- για νομιμότητα και για μετανάστευση δεν μπορώ να δεχθώ. Ο πατέρας μου ανθρακωρύχος ήταν για είκοσι έτη περίπου στη Γερμανία. Γιος μεταναστών μεγάλωσα στη Γερμανία. Μην μου μιλάτε λοιπόν εμένα για ρατσισμούς και όλα αυτά. Για να ξέρουμε και τι λέμε.

Βέβαια, εγώ θα πω στον κύριο Πρόεδρο, με πολλή συμπάθεια, ότι αυτοί οι άνθρωποι δεν έχουν χαρτιά, δεν ξέρουμε ποιοι είναι. Όταν πήγα εγώ και ο πατέρας μου είχαμε χαρτιά, νομιμοποιητικά έγγραφα. Δεν λέω κάτι κακό. Λέω το αυτονόητο.

Λέτε επίσης ότι θέλετε να απαγορεύσετε τη λέξη «λαθρομετανάστευση». Επειδή εγώ σπούδασα φιλοσοφική -δεν ξέρω ποια είναι η επιστήμη σας- η λέξη λαθρομετανάστης είναι υπαρκτή, όπως λαθραναγνώστης, λαθρεπιβάτης. Είναι μια υπαρκτή λέξη. Να σας πω και κάτι ακόμη.

Δεν υπάρχουν κακές ή καλές λέξεις ή βρόμικες λέξεις. Υπάρχουν βρόμικα μυαλά, για να κλείσω εδώ.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** ( δεν ακούστηκε).

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Εντάξει.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Φοβάστε τις λέξεις. Δυστυχώς το λέω αυτό.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** ( δεν ακούστηκε).

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Παρακαλώ.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Εγώ δεν μιλάω μαζί σας.

Κύριε Πρόεδρε, δεν γίνεται έτσι.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Παρακαλώ.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Πάμε, λοιπόν και στη λέξη «φιλοξενία».

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** ( δεν ακούστηκε).

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Δεν μιλάω μαζί σας.

Κύριε Πρόεδρε, δεν γίνεται έτσι.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Πάμε στη φιλοξενία. Να δεχτώ όσους…

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** ( δεν ακούστηκε).

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Πάρτε τους στο σπίτι σας. Παρακαλώ πάρα πολύ, μη με διακόπτετε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Παρακαλώ, παρακαλώ!

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Είμαι ευγενής. Σας λέω να μη με διακόπτετε. Είστε ευγενής άνθρωπος.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** ( δεν ακούστηκε).

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ελάτε, μη διακόπτετε.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Μη με διακόπτετε. Αυτό είναι ακραία στάση. Πότε διακόψαμε εμείς κάποιον εδώ μέσα; Πότε κάναμε τον νταή ή φωνάζαμε από κάτω;

Λέω, λοιπόν, το εξής: Ναι, να βοηθήσουμε όλον τον κόσμο. Η Ελλάδα πτώχευσε, έχουμε αστέγους Έλληνες. Οι Έλληνες χάνουν τα σπίτια τους. Αυτό λέμε. Κακό είναι;

Για να το κλείσω εδώ, λέω το εξής. Η δημοκρατία δεν έχει απαγορεύσεις -ειλικρινά το λέω αυτό- και δεν μπορεί να βγαίνει ο Βελόπουλος και να λέει «απαγορεύεται να είσαι αυτό εσύ». Θα λέει ο καθένας ό,τι θέλει με τρόπο κομψό, χωρίς φασισμούς, χωρίς ναζισμούς.

Όσο για τα τάγματα εφόδου, θα σας πω κάτι: Κανείς εξ ημών δεν φοράει κράνη ούτε κρατάει ρόπαλα και δεν θα κρατήσει ποτέ η Ελληνική Λύση ρόπαλα ούτε κράνη, διότι για μας, η γλώσσα κόκαλα δεν έχει και κόκαλα σπάει. και θα μιλάμε, όσο και αν θέλουν κάποιοι να μας φιμώσουν.

Όσο για τη μετεγκατάσταση, κύριε Πρόεδρε, σας διαφεύγει κάτι: Παραβιάζουμε συμφωνία. Αν κάνουμε εγκατάσταση από τα νησιά στην ηπειρωτική Ελλάδα, η Συμφωνία Τουρκίας-Ελλάδος δεν ισχύει. Δεν θα τους δεχτεί πίσω η Τουρκία. Αυτό είναι το πρόβλημα και το επισημαίνουμε. Το επισημαίνουμε, σας λέω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Καλώς.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Μην κάνουμε το έγκλημα, σας είπα. Έρχονται και άλλοι.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Να συνεχίσουμε με το νομοσχέδιο.

Κύριε Μπουκώρο, τι ακριβώς θέλετε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ζητώ τον λόγο, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Είστε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Για τι πράγμα θέλετε να τοποθετηθείτε; Γι’ αυτά που ειπώθηκαν;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

Εδώ συζητούμε ένα νομοσχέδιο…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Δεν διαφωνούμε σε αυτό. Λέω; Κάτι θέλετε να πείτε σε σχέση με όσα ειπώθηκαν;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Μπορώ να έχω τον λόγο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Για ένα λεπτό αυστηρά; Επαρκεί;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Για ένα-δύο λεπτά. Βεβαίως, επαρκεί.

Συζητούμε ένα νομοσχέδιο που, αν θέλετε, έχει κερδίσει τη συναίνεση των πολιτικών δυνάμεων, που είναι τα υδροπλάνα. Μπαίνουν διάφορα θέματα εδώ, όπως το μεταναστευτικό.

Από πλευράς Νέας Δημοκρατίας έχουμε να δηλώσουμε ότι η Νέα Δημοκρατία πήρε στα χέρια της ένα πρόβλημα σε πλήρη εξέλιξη. Αμέσως τροποποίησε το νομοθετικό πλαίσιο ακριβώς για να αντιμετωπίσει το ζήτημα, που είναι δύσκολο πρόβλημα και το οποίο αντιμετωπίζει η Ελλάδα. Δεν το αντιμετωπίζει κανένα κόμμα ξέχωρα.

Με την επιτάχυνση των διαδικασιών παροχής ασύλου, με το ξεκίνημα των επιστροφών των μεταναστών και των όσων έχουν εισέλθει παράνομα στη χώρα με γρήγορες διαδικασίες, επιχειρούμε να αντιμετωπίσουμε αυτό το πρόβλημα και με τη μετεγκατάσταση, όπου χρειάζεται. Το νομικό πλαίσιο που έφερε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει ακριβώς αυτόν τον διττό στόχο. Πρώτον, να μην αφήσει την ανάπτυξη ακραίων απόψεων, που είδαμε και στο παρελθόν, στις οποίες η παράταξή μας σταθερά αντιτίθεται και δεύτερον, να μη δημιουργεί την αίσθηση ότι ο καθένας μπαίνει στη χώρα και κάνει ό,τι θέλει στη συνέχεια. Άσυλο θα παραχωρείται, με ταχείες διαδικασίες, σε όσους το δικαιούνται και όσοι δεν το δικαιούνται, όπως έχει εκφράσει η Κυβέρνηση και διά των νομοθετικών της πρωτοβουλιών, θα παίρνουν τον δρόμο της επιστροφής.

Από εκεί και πέρα, κύριε Πρόεδρε, να μου επιτρέψετε και μια μικρή αναφορά, γιατί δεν είναι σωστό ούτε για τα εθνικά μας συμφέροντα να υιοθετούνται φράσεις, απόψεις, δηλώσεις ξένων, γειτονικών ή όχι, κρατών σε μια προσπάθεια απόδειξης ότι η Κυβέρνηση δεν κάνει σωστά τη δουλειά της, ότι η χώρα δεν κάνει σωστά τη δουλειά της. Το να έρχονται σε αυτή την Αίθουσα απόψεις άλλων ηγετών άλλων κρατών και κατά έναν τρόπο να υιοθετούνται ή να μπαίνουν ως ερωτήματα στη συζήτηση, νομίζω ότι δεν κάνει καλό στα εθνικά μας συμφέροντα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Καλώς.

Ξεκινάμε τον κατάλογο των ομιλητών, με πρώτο τον κ. Δημοσχάκη Αναστάσιο από τη Νέα Δημοκρατία, τον οποίο καλούμε στο Βήμα. Θα ακολουθήσει ο κ. Ευάγγελος Αποστόλου, ο κ. Κεγκέρογλου και ο κ. Μπούμπας. Αυτή είναι η πρώτη τετράδα.

Έχετε τον λόγο, κύριε Δημοσχάκη.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών συνιστά μια σοβαρή προσπάθεια να ρυθμιστεί νομοθετικά η ίδρυση και η λειτουργία υδατοδρομίων στη χώρα μας, κάτι το οποίο λείπει.

Υπενθυμίζω ότι η Νέα Δημοκρατία με τις κυβερνήσεις κατά καιρούς έκανε σημαντικές προσπάθειες, προκειμένου να καταστεί εφικτή η λειτουργία υδατοδρομίων στην πατρίδα μας. Πραγματοποιήθηκαν δοκιμαστικές πτήσεις με αεροπλάνα από το 2005 έως το 2008, αλλά προέκυψαν κάποια ζητήματα που ανέκοψαν την εξέλιξη.

Από την προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δόθηκαν άδειες μέχρι το 2015 σε τρεις επιχειρήσεις, που αφορούσαν στον Οργανισμό Λιμένος Κέρκυρας, Παξών και Πάτρας. Το 2018, η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, μετά από δύο χρόνια καθυστέρησης, κατέθεσε νόμο-ταφόπλακα για τα υδατοδρόμια. Όχι μόνο δεν ενεθάρρυνε τη λειτουργία τους, αλλά ακύρωνε με κάθε τρόπο τα ιδιωτικά υδατοδρόμια στη χώρα μας να μην ιδρυθούν ποτέ. Δυστυχώς, είκοσι επτά αιτήσεις ενδιαφερομένων περιφρονήθηκαν στο όνομα του κρατικισμού.

Με το υφιστάμενο νομοσχέδιο θα δώσουμε λύση στο ζήτημα της λειτουργίας και της εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων. Τα προσδοκώμενα οφέλη θα είναι σημαντικά. Θα ενισχυθούν οι τοπικές κοινωνίες, θα αναπτυχθεί ο τουρισμός και θα ωφεληθεί η εθνική οικονομία. Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδος συνηγορεί στην ενθάρρυνση του πρόσθετου μέσων μεταφορών.

Με το εν λόγω νομοσχέδιο αρχικά μπαίνει τέλος στις χρονίζουσες διαδικασίες, αποτρέπεται η γραφειοκρατική και ανελαστική διαδικασία και υιοθετούνται απλές διαδικασίες, με λιγότερα δικαιολογητικά και περιορισμένο χρόνο.

Ο νόμος που είχε ψηφιστεί από την προηγούμενη κυβέρνηση το 2018 δεν διευκόλυνε στο ελάχιστο τη λειτουργία και την ίδρυσή τους και δεν εκδόθηκε ούτε μια άδεια νέου υδατοδρομίου.

Με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο δίνεται η δυνατότητα και σε ιδιώτες επενδυτές να ιδρύουν και να εκμεταλλεύονται τα υδατοδρόμια. Ως εκ τούτου, σε λιμάνια μικρότερων νησιών, αν δεν μπορεί να το διαχειριστεί ο φορέας διαχείρισης, δηλαδή ο δήμος ή το Λιμενικό Ταμείο, υπάρχει πλέον η δυνατότητα να αξιοποιηθεί από ιδιώτες.

Με τον νόμο ΣΥΡΙΖΑ, φορείς, όπως για παράδειγμα, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες, σήμερα δεν θα μπορούσαν να ιδρύσουν υδατοδρόμια. Επίσης, δεν θα μπορούσαν να πάρουν άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου μαρίνες, που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες.

Παράλληλα, εισάγουμε έναν νέο ορισμό για την άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου. Ο ενδιαφερόμενος επενδυτής με την απόκτηση της άδειας ίδρυσης επιτρέπεται και υποχρεούται να προβεί στην κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων. Παρόμοια ευελιξία παρέχεται και στους δημόσιους φορείς, που αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν τις υποδομές του υδατοδρομίου, να προβούν στη λειτουργία αυτού με μια ενιαία και από κοινού διαγωνιστική διαδικασία.

Ένα επιπλέον στοιχείο είναι ότι διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων εκτός των λιμένων και λιμνών και σε περιοχές τουριστικών λιμένων, για παράδειγμα, στις μαρίνες, στα καταφύγια και αγκυροβόλια, σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, αλλά ακόμα και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Είναι πολύ σημαντικό το ότι με τον καθορισμό των υδάτινων πεδίων και με έναν νέο υδάτινο οδικό χάρτη δίνεται η δυνατότητα να δημιουργηθεί ένα νέο μεταφορικό δίκτυο. Τα υδατοδρόμια θα δώσουν πρόσβαση σε απομακρυσμένες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος, καθώς και σε απομακρυσμένα νησιά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω γνώση του αντικειμένου σε ό,τι αφορά στο ενδιαφέρον, που εκδηλώνεται στην περιοχή μου, αναφορικά με την Αλεξανδρούπολη και τη Σαμοθράκη. Μέσω του κοινοβουλευτικού ελέγχου, με γραπτές ερωτήσεις και όχι μόνο, είχα αναδείξει την αναγκαιότητα δημιουργίας υδατοδρομίων στην περιοχή της Θράκης. Δυστυχώς, παρά τον κοινοβουλευτικό έλεγχο που άσκησα, εσείς είχατε κλειστά τα αυτιά σας.

Στόχος παραμένει η διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου, που είναι και ο ζωτικός μας χώρος. Γιατί, λοιπόν, να μη δημιουργηθεί μια τέτοιου είδους σύνδεση των ελληνικών νήσων του βορειοανατολικού Αιγαίου με την Αλεξανδρούπολη, με την Καβάλα, με την Κομοτηνή; Είναι πολυτέλεια η δημιουργία ενός υδατοδρομίου στο νησί της Νίκης; Θα μπορούσε να συμψηφιστεί με τη λειτουργία βάσης ελικοπτέρων, η οποία δυστυχώς εκκρεμεί.

Κύριε Υπουργέ, σας το υπενθυμίζω -νομίζω ότι έχετε υποχρέωση έναντι της Σαμοθράκης- να ολοκληρώσετε αυτό το έργο, το οποίο, δυστυχώς, εγκατέλειψε η προηγούμενη κυβέρνηση.

Οι διαδικασίες αξιοποίησης του λιμένα Αλεξανδρούπολης θα πρέπει να γίνουν με γνώμονα την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση όλων αυτών των διαφορετικών γεωγραφικών σημείων και να συμπεριλάβουν προϋποθέσεις αξιοποίησης όλων των μεταφορικών δυνατοτήτων.

Ολοκληρώνοντας, επισημαίνω ότι πρόκειται για ένα νομοσχέδιο, το οποίο διαπνέεται από μία βασική αρχή, που διέπει την Κυβέρνησή μας. Εξασφαλίζει, δηλαδή, το πλαίσιο της ανάπτυξης, την αρχή της στήριξης της επιχειρηματικότητας, της βιώσιμης ανάπτυξης και των επενδύσεων. Ας επιτρέψουμε στην επιχειρηματικότητα να πετάξει κυριολεκτικά αυτή τη φορά, με σύμμαχο ένα κράτος που προστατεύει το δημόσιο συμφέρον, ένα κράτος, το οποίο είναι εναρμονισμένο με τις πολιτικές της μεγάλης οικογένειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκεί που ανήκουμε. Ας επιστρέψουμε στην επιχειρηματικότητα να πετάξει, κυριολεκτικά όπως αυτή γνωρίζει.

Οι συνδυασμένες μεταφορές είναι χρήσιμες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Κάθε μεταφορικό μέσο είναι εκμεταλλεύσιμο και δεν το περιφρονούμε, γιατί δίδει δουλειές, μικραίνει τις αποστάσεις και δημιουργεί ανοιχτές και διαμπερείς κοινωνίες και περιοχές.

Ψηφίζω το νομοσχέδιο, γιατί έχουμε ανάγκη τα υδατοδρόμια στη Θράκη. Το ίδιο θα πρέπει να πράξετε και εσείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, γιατί αργήσατε σε ένα αντικείμενο το οποίο ήταν χρήσιμο για όλη τη χώρα και θα ήταν σε πλήρη εναρμόνιση με αυτό που κάνουν οι λοιπές ευρωπαϊκές χώρες.

Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Αποστόλου Ευάγγελος από το ΣΥΡΙΖΑ.

Θα παρακαλούσα πολύ για την τήρηση του χρόνου, του επταλέπτου, διότι ο κατάλογος, όπως γνωρίζετε και έχετε δει, είναι μεγάλος και θα πάει πολύ αργά η συνεδρίαση αν δεν συμμορφωθούμε με την τήρηση του χρόνου.

Ορίστε, κύριε Αποστόλου, έχετε τον λόγο.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ:** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ΣΥΡΙΖΑ ως κυβέρνηση, για να προχωρήσει το θέμα των υδατοδρομίων, τροποποίησε τον ν.4146/2013, ψηφίζοντας τον ν.4658/2018. Βασική διαφορά του νομοσχεδίου που συζητάμε με το δικό μας νόμο, είναι ότι προβλέπετε την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου να μπορεί να την έχει εκτός από δημόσιος φορέας και ιδιώτης.

Η δεύτερη βασική διαφορά είναι ότι στο νομοσχέδιο προβλέπεται η δυνατότητα έκδοσης κοινής άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου και ότι όποιος ιδιώτης κάνει πρώτος αίτηση, θα παίρνει την άδεια. Σε συνδυασμό με το ότι ο εξοπλισμός για το υδατοδρόμιο είναι προϋπόθεση όχι για την άδεια ίδρυσης, αλλά για την άδεια λειτουργίας, σημαίνει ότι κάποιος θα μπορεί να πάρει άδεια ίδρυσης χωρίς να έχει υψηλό κόστος γι’ αυτήν και, επομένως, θα μπορεί να δεσμεύει ένα χώρο επ’ αόριστον, χωρίς να δαπανήσει αρκετά για τον εξοπλισμό και στη συνέχεια να μην κάνει καμμία άλλη ενέργεια. Να μην προχωράει στην επένδυση, απλώς να δεσμεύει τη θέση, ώστε να μην την αξιοποιήσει ένας ανταγωνιστής του.

Άλλη βασική παρατήρηση αφορά στη χρονική διάρκεια της άδειας ίδρυσης. Επιπλέον, πρέπει να προβλεφθεί και διαδικασία, βάσει της οποίας να δύναται να ανακληθεί η άδεια ίδρυσης.

Για τη χωροθέτηση των υδατοδρομίων πρέπει, επίσης, να υπάρξει στρατηγική της χώρας, που θα προβλέπει πώς θα εξυπηρετούνται, πώς θα κάνουμε οικονομίες κλίμακας, πώς θα μπορεί, πέρα από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, να εξυπηρετηθούν και οι ανάγκες του τόπου, όπου θα εξυπηρετηθεί πιθανόν και η αεροδιακομιδή.

Ισχυρό ενδιαφέρον, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει εκφραστεί για την κατασκευή υδατοδρομίων στην περιοχή της Στερεάς Ελλάδας και ιδιαίτερα στην Εύβοια και στη Σκύρο. Μάλιστα, ο Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας, ο ΟΛΝΕ, και το Λιμενικό Ταμείο Σκύρου, σε συνεργασία με την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, έχουν κάνει τη σχετική προεργασία, φτάνοντας και μέχρι τη διασφάλιση της χρηματοδότησης για την κατασκευή πέντε υδατοδρομίων, τεσσάρων στο νησί της Εύβοιας και συγκεκριμένα στη Χαλκίδα, Κάρυστο, Κύμη και Αιδηψό, και ενός στη Λιναριά της Σκύρου. Μένει η προσαρμογή στα δεδομένα, που θα εφαρμόσει η νέα νομοθεσία.

Εμείς στηρίξαμε αυτές τις προσπάθειες, γιατί φιλοδοξούμε να παίξουν τα δύο νησιά μας σημαντικό ρόλο στις μετακινήσεις με υδροπλάνο, όχι μόνο ευρύτερα στο Αιγαίο, αλλά και εντός της Εύβοιας. Συμφωνούμε με το σχεδιασμό, εκτός από τα τέσσερα υδατοδρόμια, να λειτουργήσει στη Χαλκίδα και τεχνική βάση, που θα είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση και τον τεχνικό έλεγχο των υδροπλάνων.

Στον προβληματισμό μας για τις διατάξεις που αφορούν τα υδατοδρόμια, προστίθεται και η ρύθμιση του άρθρου 67 για την επένδυση του Ελληνικού, για την οποία έχουμε πάρα πολύ σοβαρό πρόβλημα. Στο χώρο του πρώην αεροδρομίου υπάρχουν τριών κατηγοριών κτήρια: τα διατηρητέα, τα διατηρούμενα, που κάποια χρόνια θα έπρεπε να διατηρηθούν και τα κατεδαφιστέα. Με μία υβριδική διάταξη η οποία στο Συμβούλιο Επικρατείας, αν υπάρξει προσφυγή, ενδέχεται να ακυρωθεί, παρακάμπτετε τη σχετική πολεοδομική νομοθεσία περί αυθαιρέτων.

Με διαπιστωτική πράξη, η οποία επέχει και θέση άδειας κατεδάφισης που εισηγείται το Γραφείο Ελληνικού του Υπουργείου Οικονομικών και υπογράφει -λέει- ο Υπουργός Ανάπτυξης -δεν το άκουσα αυτό το πράγμα και δεν μπορώ να το καταλάβω, ίσως θα πρέπει να το διευκρινίσετε περισσότερο- θεωρούνται ως νομίμως υφιστάμενα και κατεδαφίζονται πριν τη μεταβίβαση.

Δύο παρατηρήσεις:

Πρώτη: Ο καθ’ ύλην αρμόδιος Υπουργός Περιβάλλοντος συμφωνεί ή το αποδέχεται αρκεί να φύγει η ευθύνη από πάνω του; Κάτι τέτοιο συμβαίνει.

Δεύτερη: Η δαπάνη για τις εργασίες κατεδάφισης πώς θα παρουσιαστεί; Μήπως παρουσιαστεί ως δωρεά της εταιρίας και, όπως αντιλαμβάνεστε, για να χρησιμοποιηθεί η συγκεκριμένη δωρεά και επικοινωνιακά;

Τα υπόλοιπα κτήρια -εκτός των διατηρητέων- ενώ έχουν χαρακτηριστεί ως κατεδαφιστέα, θα χρησιμοποιούνται μέχρι την κατεδάφιση τους για διάστημα πέντε συν πέντε χρόνια μετά τη μεταβίβαση. Μετά αυτά τα δέκα χρόνια, όλοι αντιλαμβανόμαστε τι θα συμβεί!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τον προβληματισμό μας για το νομοσχέδιο επέτεινε η τροπολογία με αριθμό 153, που κατατέθηκε από την Κυβέρνηση, για τη μεταφορά αρμοδιοτήτων, που αφορούν στην έκδοση αδειών από την αυτοδιοίκηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Το χειρότερο όλων είναι ότι η διάταξη αυτή καταλαμβάνει και εκκρεμείς αιτήσεις, που έχουν κατατεθεί στις αρμόδιες Υπηρεσίες, πριν την έναρξη ισχύος της προτεινόμενης διάταξης.

Γιατί, κύριε Υπουργέ, αφαιρείτε αρμοδιότητες από ένα χώρο που όλοι μιλούσαμε για αποκέντρωση με αυτοδιοίκηση; Δεν έχετε εμπιστοσύνη -ειδικά εσείς- στους δικούς σας αυτοδιοικητικούς, που αυτή την περίοδο ασκούν διοικητικές ευθύνες σε μεγάλο μέρος του χώρου; Όχι. Το κάνετε, γιατί θέλετε να υπηρετήσετε συγκεκριμένα συμφέροντα. Και ένα από αυτά είναι αυτό που φωτογραφήσατε, που οι ίδιοι ομολογήσατε, η επένδυση της Κασσιόπης.

Τα προβλήματα της συγκεκριμένης επένδυσης δεν αφορούν μόνο στην καθυστέρηση λήψης απόφασης από το Δημοτικό Συμβούλιο της βόρειας Κέρκυρας για τις συγκεκριμένες αρμοδιότητες, αλλά αφορούν και άλλα, που έχουν σχέση κυρίως με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, έχετε θεοποιήσει τις επενδύσεις και γι’ αυτό δεν έχετε όριο στις ρυθμίσεις, από χαριστικές μέχρι φωτογραφικές.

Για όλα αυτά -όπως αντιλαμβάνεστε- αδυνατούμε να πούμε «ναι» στο νομοσχέδιό σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Οικονομικών, Υγείας και Υποδομών και Μεταφορών κατέθεσαν στις 6-2-2020 σχέδιο νόμου: «Κύρωση της από 3-2-2020 επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς - Έργο Ι και τις από 3-2-2020 Τροποποιητικής Σύμβασης της από 3-6-2019 επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς - Έργο VI μεταξύ του Ιδρύματος «Κοινωφελές Ίδρυμα Σταύρος Σ. Νιάρχος» και του Ελληνικού Δημοσίου για την ενίσχυση και αναβάθμιση των υποδομών στον τομέα της υγείας».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Τον λόγο έχει ο κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου από το Κίνημα Αλλαγής.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με μία αναφορά στο μεταναστευτικό-προσφυγικό, γιατί η Κυβέρνηση φαίνεται ότι δεν αντιλαμβάνεται το μέγεθος του προβλήματος. Δεν αντιλαμβάνεται ότι η ρίζα του κακού είναι η συμφωνία Ευρωπαϊκής Ένωσης - Τουρκίας, που συνυπέγραψε βεβαίως, η προηγούμενη κυβέρνηση, παραδίδοντας τα κλειδιά στην Τουρκία. Όσο καλή διαχειριστική πολιτική και αν ακολουθηθεί, όσο καλή διευθέτηση και αν γίνει, δεν θα αποδώσει καρπούς γιατί ο κρουνός ανοίγματος και κλεισίματος των ροών είναι στα χέρια του Ερντογάν.

Αντί, λοιπόν, να παρέμβει θεσμικά στο Συμβούλιο Κορυφής και να αμφισβητήσει ο Πρωθυπουργός την αποτελεσματικότητα αυτής της συμφωνίας και να θέσει αίτημα, που έχει να κάνει με το πάγωμα, παραδείγματος χάρη, ευνοϊκών τελωνειακών ρυθμίσεων προς την Τουρκία, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας συνεχίζει την πεπατημένη.

Γι’ αυτό προκαλείται το ένα αδιέξοδο μετά το άλλο. Αφού για αρκετό διάστημα η αρμοδιότητα για τη μεταναστευτική πολιτική περιφερόταν από Υπουργείο σε Υπουργείο, πριν λίγες μέρες κατέληξε ο Πρωθυπουργός να επανιδρύσει το Υπουργείο Μετανάστευσης. Υπουργείο λοιπόν και Υπουργούς αποκτήσαμε. Μεταναστευτική πολιτική δεν βλέπουμε. Μεταναστευτική πολιτική δεν υπάρχει και δεν αναζητείται κιόλας.

Αντί αυτής, δημιουργούνται ειδικές γραμματείες και κατατίθενται επικοινωνιακά πυροτεχνήματα, όπως αυτό με τη δημιουργία μητρώου ΜΚΟ. Και ήταν ένα επικοινωνιακό πυροτέχνημα, γιατί η συγκεκριμένη τροπολογία οδηγεί στον μη έλεγχο και βέβαια δεν έλαβε υπ’ όψιν της ότι υπήρχε ήδη η πρόβλεψη από νόμο δημιουργίας μητρώου. Και όχι μόνο η πρόβλεψη, είχε δημιουργηθεί και το μητρώο, ανεξάρτητα από την αποτελεσματικότητά του.

Θα καταθέσω στα Πρακτικά την υπουργική απόφαση με βάση τον ν.4375, η οποία από τις 17 Οκτωβρίου του 2018 αναμορφώνει τις προηγούμενες και προβλέπει τη λειτουργία του μητρώου ελληνικών και ξένων μη κυβερνητικών οργανώσεων, που δραστηριοποιούνται σε θέματα διεθνούς προστασίας, μετανάστευσης και κοινωνικής ένταξης.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Περάστε και στο νομοσχέδιο, κύριε Κεγκέρογλου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ:** Εδώ, λοιπόν, κύριοι, το πρόβλημα είναι της λειτουργίας και όχι της τροπολογίας. Το πρόβλημα είναι του ελέγχου της δραστηριότητας αυτών των οργανώσεων και όχι επικοινωνιακό. Δυστυχώς, συνεχίζεται.

Θα καταθέσω επίσης στα Πρακτικά της Βουλής τις ερωτήσεις που καταθέσαμε από τον Σεπτέμβριο τόσο προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας όσο και προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, με θέμα τη διαχείριση εθνικών και κοινοτικών κονδυλίων και πόρων για την αντιμετώπιση της προσφυγικής κρίσης. Εδώ είναι. Το ζητούμενο είναι ότι δεν υπάρχει πολιτική. Αυτό είναι το θέμα.

Μιας και αναφέρθηκα στις τροπολογίες, ξεκινώ με την τροπολογία, που έχει κατατεθεί στο νομοσχέδιο για την αφαίρεση αρμοδιοτήτων από τους δήμους. Καθώς σήμερα συνεδριάζει και η ΚΕΔΕ, θα είχε ενδιαφέρον να γνωρίζουμε την άποψή της ΚΕΔΕ γι’ αυτή την αφαίρεση. Με την τροπολογία αυτή δεν διορθώνεται ένα σημειακό πρόβλημα, που εντοπίστηκε, αλλά αφαιρείται συλλήβδην μία αρμοδιότητα απ’ όλη την αυτοδιοίκηση. Με λίγα λόγια, «πονάει δόντι, κόβει κεφάλι». Αυτή είναι η άποψή του Υπουργείου και της Κυβέρνησης.

Ερωτώ: Δεν μπορούσε να αξιοποιήσει τις ασφαλιστικές δικλίδες που υπάρχουν για τις προθεσμίες ή αν δεν είναι ασφαλείς, να παρέμβει σε αυτό το επίπεδο, ότι δηλαδή εάν παρέλθει χρόνος μετά τις σαράντα ή τις εξήντα μέρες, ανάλογα με την απόφαση και την αρμοδιότητα, και δεν ασκεί την αρμοδιότητα ο δήμος, τότε ασκείται από το τάδε όργανο ή της περιφερειακής αυτοδιοίκησης ή της αποκεντρωμένης;

Την παίρνει στο Υπουργείο, δηλαδή με αφορμή κάποια διαδικασία σε συγκεκριμένο δήμο, έρχεται στο Υπουργείο. Προσέξτε δε και το εξής: Συνδυάζεται και με άλλα, με συντελεστές δόμησης, με υψομετρικά, πάρα πολύ σημαντικά ζητήματα που το Υπουργείο για να τα γνωρίζει, πάλι πρέπει να απευθυνθεί στις περιφερειακές υπηρεσίες. Είναι ακριβώς ένα μοντέλο που λέει ότι «συγκεντρώνω τις αρμοδιότητες ξανά στο κέντρο για να έχω τον κεντρικό έλεγχο όλων των δραστηριοτήτων».

Επίσης, μίας και αφορά επενδύσεις, να ξεκαθαρίσουμε ότι στις επενδύσεις τα πράγματα όπου πάσχουν έχει διαπιστωθεί ότι πάσχουν για τον λόγο ότι κανείς δεν τηρεί της προθεσμίας. Μπουλντόζες περιμέναμε πριν έξι-επτά μήνες. Όχι μόνο μπουλντόζες δεν βλέπουμε ούτε τσαπάκι. Όχι μόνο τσαπάκι δεν βλέπουμε, νέα τροπολογία ήρθε για να λυθούν ζητήματα. Αυτό για να δοθούν άλλη μία φορά τα συγχαρητήρια για την προώθηση των επενδύσεων.

Φέρατε πάλι τροπολογία για τη διευθέτηση του eurocontrol. Μα, είναι δυνατόν; Πριν λίγες βδομάδες, είχατε φέρει μία τροπολογία και μεταφέρατε από τον έναν κλάδο στον άλλον και βάζατε σε αντιπαλότητα τους κλάδους. Τώρα φέρνετε μια άλλη και αφαιρείτε -λέει- από έναν που παίρνει πολλά και δίνετε σε έναν άλλον που παίρνει λίγα. Αυτά είναι διευθετήσεις και δεν είναι μεταρρυθμίσεις.

Σας καλούμε να πάρετε πίσω την τροπολογία και να κάνετε έναν διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους στο σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και να κάνετε μία ακριβοδίκαιη κατανομή του eurocontrol, με τρόπο που θα αμείβεται ο κάθε εργαζόμενος για την υπηρεσία του και την παραγωγικότητά του και βέβαια ο κάθε κλάδος για τη σπουδαιότητά του.

Με αυτές τις δύο βασικές αρχές κάνετε διάλογο κι εμείς θα προστρέξουμε να σας στηρίξουμε.

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

Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, λίγο χρόνο ακόμα και ολοκληρώνω.

Τουριστικά λεωφορεία, μεγάλο κομμάτι του νομοσχεδίου αναφέρεται στις μεταφορές γενικότερα. Παίρνω το παράδειγμα των τουριστικών λεωφορείων γιατί τώρα -λέει- δεν ισχύουν ούτε οι προδιαγραφές Euro 5 Euro 6 –τι είναι τώρα αυτά τα ευρωπαϊκά;- ούτε τα ΚΤΕΟ! Ξέρετε, έχουμε κάτι ΚΤΕΟ σε όλη την Ελλάδα. Ξεκίνησαν ως κρατικά, γιατί δεν υπήρχε επιχειρηματικό ενδιαφέρον, προφανώς, εκείνη την εποχή. Τώρα έχει γεμίσει η Ελλάδα, είναι και ιδιωτικά.

Λένε, λοιπόν: Τι προδιαγραφές και τι ΚΤΕΟ! Εμείς θα βάλουμε ηλικία! Ξεκίνησαν τις ηλικίες από κάποια στάδια και τις έβαζαν και τις τηρούσαν οι ίδιοι. Τώρα τις βάζουν και εδώ. Λένε: «Πέντε χρόνια πρέπει να είναι για να έρθει». «Α, βρε αδελφέ, υπάρχει έξι χρόνια που είναι προδιαγραφή EURO 6 και περνάει και από ΚΤΕΟ». «Α, όχι, θα πας στα πέντε χρόνια»!

Τι είναι αυτά; Υπάρχει τεχνικός έλεγχος και προδιαγραφές. Αν τηρούνται αυτά τα δύο, τι σημασία έχουν τα χρόνια;

Κλείνω με το θέμα, που έχει να κάνει με το κομμάτι των μεταφορών, τις άδειες οδήγησης. Είχατε υποσχεθεί, κύριε Υπουργέ, εσείς προσωπικά ότι σε έξι μήνες θα έχουμε σχέδιο νόμου στη Βουλή, σε αντικατάσταση αυτού που αναστείλατε της προηγούμενης κυβέρνησης. Έχουν παρέλθει οι έξι μήνες.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Έξι έως εννιά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ:** Έξι έως εννιά, με διορθώνει ο κ. Σιμόπουλος. Και επειδή είμαστε στους επτά, για τους δυο μήνες κάνετε την προσωρινή άδεια;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Βιάζεστε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ:** Όχι, ειλικρινά, για τους δύο μήνες κάνετε την προσωρινή άδεια; Βάλτε το μέσα, αφού είναι προσωρινή, ότι είναι μόνο για δύο μήνες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Παρακαλώ, κύριε Κεγκέρογλου, ολοκληρώστε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ:** Κλείνω με τα υδατοδρόμια.

Είμαστε υπέρ των διατάξεων, που διευκολύνουν αυτό το μεγάλο θέμα, που θα δημιουργήσει μία νέα οικονομία και νέες θέσεις εργασίας, αλλά δεν αντιμετωπίζεται πάλι η παθογένεια. Η διαπίστωσή μου, μετά από τόσα χρόνια, είναι ότι δεν προχωρεί το θέμα. Πρώτα από όλα, δεν αντιμετωπίζεται συνολικά. Έχουν έρθει πέντε-έξι νομοσχέδια, έξι-επτά τροπολογίες, διορθώσεις από δω, υπουργικές αποφάσεις από κει, αποσπασματικά, στο πόδι πολλές φορές.

Αυτό το θέμα αυτοτελώς έπρεπε να συζητηθεί, χωρίς άλλες διατάξεις και ρυθμίσεις. Είναι τεράστιο θέμα και πραγματικά, θα μπορούσε να έχει προωθηθεί εδώ και χρόνια.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, και για την ανοχή σας στην υπέρβαση του χρόνου.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον έχει ο κ. Κωνσταντίνος Μπούμπας από την Ελληνική Λύση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με όλο τον σεβασμό στον Κανονισμό του Κοινοβουλίου που λέει να μην ξεφεύγουμε από το θέμα, όμως η επικαιρότητα προτάσσει να μιλήσουμε,καθ’ ότι κόβεται χρόνος από τους Βουλευτές. Κι όπως λέει και ο κ. Τραγάκης, δεν είμαστε αντιπρόσωποι, είμαστε εκπρόσωποι του λαού.

Δράττομαι, λοιπόν, της ευκαιρίας, να πω ότι προχθές που είχαμε την κύρωση για τη Συνθήκη με το ΝΑΤΟ, κόπηκε ο λόγος από αρκετούς συναδέλφους, και για την ταμπακιέρα δεν μιλήσαμε.

Πριν, όμως, πάω και σε αυτό, σήμερα κλαίει ο νομός μου, ο Νομός Σερρών καταστρέφεται από την αφρικανική πανώλη των χοίρων. Προειδοποιήσαμε και προχθές το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και την ηγεσία του ότι ο κίνδυνος είναι ορατός και έπρεπε να έχουν ληφθεί μέτρα προστασίας από το καλοκαίρι, καθώς το πρόβλημα ήταν ορατό στη Βουλγαρία. Είχαμε δύο κρούσματα στις 9 Αυγούστου. Σήμερα είναι σε καραντίνα ο Νομός Σερρών και όλη η χοιροτροφία κλαίει, διότι θα απαγορεύεται κάθε εξαγωγή από τα όρια του νομού και δεν ξέρω και από ποιες άλλες περιφερειακές ενότητες, σε ό,τι αφορά προϊόντα, παραπροϊόντα χοίρου, αλλά και βιομηχανικά εργαλεία, καθ’ ότι είναι ένα ιογενές νόσημα, που δεν μεταδίδεται, ευτυχώς, όχι στον άνθρωπο, αλλά καταστρέφει τον κλάδο της κτηνοτροφίας και δη της χοιροτροφίας. Είναι τεράστιο το πρόβλημα.

Ειδοποιούσαμε και ως Ελληνική Λύση το αρμόδιο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης να πάρει μέτρα -πάντα το προλαμβάνειν είναι καλύτερο του θεραπεύειν- και δυστυχώς, επαληθευθήκαμε χθες που χτύπησε συναγερμός από το Διαγνωστικό Κέντρο Αφθώδους Πυρετού Μοριακής Γενετικής, το οποίο λέει ότι υπάρχει πρόβλημα μετά τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία, την Εσθονία, τη Λετονία και τη Σαρδηνία, στην Ελλάδα.

Ένα πράγμα θα σας πω μόνο: Το 1957 εμφανίστηκε στην Πορτογαλία, στη Λισαβόνα. Μέχρι το 1990 οι Ισπανοί πάλευαν γι’ αυτή τη νόσο.

Αντιλαμβάνεστε, κυρίες και κύριοι, για τι καταστροφή ενδεχομένως μιλάμε στον κλάδο της κτηνοτροφίας και δεν έχουμε κάνει τίποτα. Εδώ δεν υπάρχει ακόμη καθαρόαιμη επιτροπή στη Βουλή, για να κάνει ένα προπαρασκευαστικό έργο αγροτοκτηνοτροφικής πολιτικής. Έχουμε χίλιες δυο επιτροπές και δεν έχουμε μία επιτροπή καθαρόαιμη για τον πρωτογενή τομέα.

Το δεύτερο στο οποίο θέλω να σταθώ είναι αυτό το σχέδιο, για το οποίο η Ελληνική Λύση σάς μιλούσε από τον Οκτώβριο. Πρόκειται για το σχέδιο του Χορστ Ζέεχοφερ, του Υπουργού Εσωτερικών της Γερμανίας, καθ’ ότι η Γερμανία θα αναλάβει στο δεύτερο εξάμηνο την προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτός, λοιπόν, ο Γερμανός Υπουργός Εσωτερικών -καταθέτω στα Πρακτικά, scripta manent- έλεγε «όχι στην υποδοχή προσφύγων από την Ελλάδα».

Τι έλεγε αυτό το σχέδιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Ότι το άσυλο θα εκχωρείται σε αυτούς που το δικαιούνται, με ευρωπαϊκούς κανόνες στα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή -πού;- στην Ελλάδα. Όταν, όμως, αυτός θα αποφασίζει να πάει στη Γερμανία και σε άλλες χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, αυτές οι χώρες δεν θα είναι υποχρεωμένες να τον δεχτούν και θα ξεκινάει εκ νέου διαδικασία ασύλου. Δηλαδή η Ελλάδα στο περιθώριο. Θα ξαναγυρνάει στην Ελλάδα το θύμα πολέμου, που πήρε με κανόνες ευρωπαϊκού δικαίου το άσυλο και θα προσφεύγει νομικά. Άρα, λοιπόν, όλοι αυτοί μένουν εδώ! Τα υπόλοιπα είναι ότι πρέπει να πούμε την αλήθεια στον ελληνικό λαό.

Εμείς είμαστε, λοιπόν, αυτοί που κινδυνολογούμε, αυτά λέει ο Υπουργός της πάλαι ποτέ Ένωσης Άνθρακα και Χάλυβα! Να τον χαιρόμαστε! Είμαστε χώρα δεύτερης κατηγορίας! Δεν χαίρει ισομερώς η Ελλάδα! Αυτοί που θα έρθουν εδώ είτε πρόσφυγες είτε «λαθροπρόσφυγες» θα μείνουν εδώ. Τα λέει ο Ζέεχοφερ.

Καταθέτω στα Πρακτικά το δημοσίευμα από την εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ», scripta manent.

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

Πάμε λίγο και στο ΝΑΤΟ, πριν πάω γρήγορα στα υδατοδρόμια. Προχθές, για το άρθρο 5 για το ΝΑΤΟ, δεν έγινε κουβέντα. Όταν μία χώρα του ΝΑΤΟ απειλεί μία άλλη χώρα του ΝΑΤΟ, δεν διευκρινίζει το άρθρο 5 πώς θα υπάρχει αμυντική συνεργασία. Για τον πυρηνικό αντιδραστήρα «Ακούγιου» με 1400 ΜV ισχύ, που θα ψύχεται με θαλασσινό νερό και θα το ρίχνουν στο Αιγαίο οι Τούρκοι, που είναι χώρα του ΝΑΤΟ, καμμιά κουβέντα! Για τον πυρηνικό αντιδραστήρα «Κοζλοντούι», που κινδυνεύουμε, πεπαλαιωμένος του 1970, από νατοϊκή χώρα, όπως είναι η Βουλγαρία, κουβέντα! Για το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, καθώς η Τουρκία θα παραβιάζει τη Συνθήκη του Μοντρέ και θα αφήνει αεροπλανοφόρα πάνω από σαράντα πέντε χιλιάδες κόμβους να περνούν, κουβέντα!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Να περάσετε και στο νομοσχέδιο, κύριε Μπούμπα!

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, γιατί κόβεται ο λόγος από Βουλευτές για να μιλήσουν για σημαντικά θέματα; Προχθές είχαμε ένα κρεσέντο από τον Πρωθυπουργό και τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Αυτά είναι τα θέματα που πρέπει να συζητήσουμε.

Πάμε στα υδατοδρόμια. Θα αλλάξει ο χάρτης της Ελλάδος, αλλά θέλω να μου πείτε αν κατ’ αρχάς, θα σεβαστούμε το περιβάλλον σε κάποιες λίμνες που προστατεύονται από τη Συνθήκη Ραμσάρ και «NATURA», όπως είναι η Τριχωνίδα, η Παμβώτιδα, ο Αμβρακικός Κόλπος.

Δεύτερον, υπάρχει συγκεκριμένο σχέδιο για στρατιωτικά υδάτινα πεδία, για να εκμεταλλευτούμε και με στρατιωτικά υδροπλάνα πλέον τη φρούρηση του Αιγαίου; Είναι μία ευκαιρία. Υπάρχουν απομονωμένα νησιά. Εγώ θα ήθελα να υπάρχει στο σχέδιο της Κυβέρνησης υδάτινο πεδίο για τον Αϊ-Στράτη, τη Σαμοθράκη, ανάμεσα στην Ίμβρο και στην Τένεδο, τη Μεγίστη ή Καστελόριζο, Στρογγύλη και Ρω που οριοθετούν την αποκλειστική μας οικονομική ζώνη, διότι οι νησιώτες νιώθουν απομονωμένοι από τις άγονες γραμμές, που δεν επιδοτούνται, χάριν των εφοπλιστών. Πληρώνει 60 με 65 ευρώ άνθρωπος για να πάει από το αεροδρόμιο «ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», που είναι γερμανικών πλέον συμφερόντων -μέχρι και περιπολικά της «FRAPORT» βλέπουμε εκεί- στον Πειραιά.

Γιατί δεν βγάζετε μία κάρτα μονίμων κατοίκων των νησιών, να χαίρουν άλλης μεταχείρισης για να μην αισθάνονται απομονωμένοι; Πρέπει να το κάνετε, διότι πρέπει να δώσουμε τα εχέγγυα και να βάλουμε και την εντοπιότητα, που δεν τη βλέπω πουθενά για τους νησιώτες.

Είναι μια ευκαιρία να προωθήσουμε υδροπλάνα για διακομιδή αρρώστων. Δεν θα παίρνουν οι κάτοικοι της Μεγίστης ή του Καστελόριζου τηλέφωνο, για να πάνε απέναντι στα ιατρεία της Τουρκίας, καθώς είναι παραμελημένοι. Να διευκρινιστούν όλες οι προδιαγραφές!

Όμως, βλέπω και μία δέσμευση κεφαλαίων από επενδύσεις που πρόκειται να γίνουν. Τι θα γίνει με τους τελωνειακούς ελέγχους; Θα έχουμε και μεταφορικά υδροπλάνα, τα οποία θα κουβαλάνε και εμπορεύματα; Πώς θα γίνεται αυτός ο έλεγχος;

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Σε ό,τι αφορά βεβαίως τα λεωφορεία, πρέπει να δούμε αυστηρές προϋποθέσεις για λεωφορεία που μεταφέρουν μαθητές. Θυμάστε τη χρήση ζώνης στα λεωφορεία; Μετά πού πήγε αυτό; Στην άκρη. Θα πρέπει να δούμε τις προδιαγραφές των λεωφορείων, είναι πεπαλαιωμένος ο στόλος, αλλά θέλω αυτό το Υπουργείο Μεταφορών να πάρει μέτρα και να ανανεωθούν και όλοι οι γεωργικοί ελκυστήρες των αγροτών, που είναι πεπαλαιωμένοι, να αλλάξουν τα ψεκαστικά, οι φρέζες, τα άροτρα και τα τρακτέρ. Δεν είναι μόνο η ηλεκτροκίνηση.

Ο πρωτογενής τομέας σήμερα -με αφορμή την αφρικανική πανώλη των χοίρων- χωλαίνει πραγματικά και αιμορραγεί. Κάντε κάτι! Μην τολμήσετε -και βάζω και όλους μας- μην τολμήσουμε να πειράξουμε την πρώτη κατοικία, διότι βλέπω να φεύγουμε από έξοδο κινδύνου του Κοινοβουλίου νύχτα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Καλώς, εντάξει, ολοκληρώστε, κύριε Μπούμπα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ:** Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν μπορώ να ακούω εγώ τον κ. Γεωργιάδη -που είναι και συνάδελφός μου, κάποτε κάναμε και τηλεμάρκετινγκ μαζί- να μου λέει «πού ακούστηκε αλλού;». Ακούστηκε στην Ελλάδα, ναι, στην Ελλάδα θα προστατεύεται η πρώτη κατοικία, η πρώτη κατοικία του Έλληνα γιατί εδώ γεννήθηκε η δημοκρατία, η φιλοσοφία και είναι μια χώρα υπέρ των αδυνάτων.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Επόμενος ομιλητής τον οποίο καλούμε στο Βήμα είναι ο κ. Γεώργιος Λογιάδης από το ΜέΡΑ25. Θα ακολουθήσει ο κ. Λιούπης, ο κ. Μπαραλιάκος και ο κ. Γκίκας, που αποτελούν τη δεύτερη τετράδα.

Ορίστε, κύριε Λογιάδη, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητέ φίλε κύριε Κεφαλογιάννη, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο περιέχει πάρα πολλά θέματα, εντελώς διαφορετικά μεταξύ τους. Νομοθετεί για τα υδατοδρόμια, αναφέρει και άλλες διατάξεις, ρυθμίσεις οδικών και εμπορευματικών μεταφορών, θέσπιση προσωρινής άδειας οδηγήσεως και άλλα, τα οποία περιέχουν και φωτογραφικές διατάξεις.

Ο κ. Αγγελόπουλος στην επιτροπή μας ως φορέας είχε αναφέρει ότι τα υδατοδρόμια αποτελούν σημείο διεπαφής μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Φοβάμαι μήπως αυτός είναι ένας τρόπος, από την πίσω πόρτα, να ιδιωτικοποιήσουν περαιτέρω κάθε δημόσιο χώρο, κάθε δημόσιο τομέα.

Κύριε Υπουργέ, τα υδατοδρόμια, κατά τη γνώμη μας, έχουν ενδιαφέρον για μεγάλες χώρες με πολλές λίμνες, όπως ο Καναδάς, η Ρωσία, η Φινλανδία. Προσωπικά, στην Κρήτη -κι εσείς από το Ρέθυμνο- δεν θα ήθελα να δω μπροστά από τα ξενοδοχεία στο Ρέθυμνο να προσγειώνεται υδροπλάνο με τόσο θόρυβο, με όχληση. Αυτή είναι η θέση μας. Διερωτώμαι, άραγε, πόσοι από εμάς έχουμε μπει σε υδροπλάνο στο Αιγαίο Πέλαγος, όταν έχει τόσο αέρα;

Για τα υδατοδρόμια θα αναφερθώ μόνο στο άρθρο 50, το οποίο διαρρηγνύει την ανεξαρτησία της Ανεξάρτητης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας από τις γνωμοδοτήσεις της ΥΠΑ. Επίσης, το ίδιο άρθρο αυξάνει, διπλασιάζει, τις αποζημιώσεις σε έναν μόνο κλάδο της ΥΠΑ και δεν φροντίζει για όλους τους κλάδους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Το 2019 είχαμε κινητικότητα ρεκόρ σε επιβάτες στα αεροδρόμια. Είχαμε εξήντα πέντε εκατομμύρια. Για τα υδροπλάνα δεν έχουμε κάποια στοιχεία, κάποιες μελέτες. Μιλάμε για περίπου δέκα χιλιάδες επιβάτες. Και αυτό είναι υπό ερώτηση. Θα είναι βιώσιμα;

Προσωπικά, θα πρόκρινα την ανάπτυξη όλων των μικρών λιμανιών της χώρας, των αλιευτικών καταφυγίων, των μαρινών. Είμαστε θαλάσσιο κράτος, «Μέγα το της θαλάσσης κράτος», όπως είχε πει και ο Θουκυδίδης.

Με την ευκαιρία, όμως, τη σημερινή, κύριοι Υπουργοί, θα ήθελα να αναφερθώ και σε ένα άλλο θέμα, αυτό του αεροδρομίου στο Καστέλι. Εμείς ως ΜέΡΑ25 γνωρίζετε ότι είμαστε αντίθετοι σ’ αυτό. Θα έχει πολλαπλάσιο κόστος κατασκευής από ένα εκσυγχρονισμένο και αναβαθμισμένο «Νίκος Καζαντζάκης». Θα έχει πολύ μικρότερη χωρητικότητα, διότι ένα αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης», με έναν καινούργιο λοξό διάδρομο -όχι τον υπάρχοντα- θα έχει μεγαλύτερη δυνατότητα να εξυπηρετεί πελάτες. Αντί να αυξηθεί, λοιπόν, η κίνηση στο Καστέλι, θα μειωθεί με τον νέο διάδρομο, που θα διαθέτει.

Ξέρετε, προέρχομαι από τον τουρισμό. Τα αεροπλάνα αυτή τη στιγμή πετάνε πάνω από το ξενοδοχείο μου και με ενοχλούν. Οχλούν τους πελάτες μου. Προσωπικά, θα ήθελα να έχει φύγει εχθές το «Νίκος Καζαντζάκης» και θα ήθελα να λειτουργούσε το Καστέλι -αν λειτουργούσε ποτέ- εχθές. Όμως, θεωρώ ότι το καλό του κοινωνικού συνόλου είναι πάνω από το ατομικό μου καλό, το ατομικό μου συμφέρον.

Ρωτώ τους «tour operators» πώς το βλέπουν το Καστέλι από την Ευρώπη που θα πετάνε τα αεροπλάνα. Μου λένε για μεγαλύτερο κόστος, για μεγαλύτερο χρόνος πτήσης, ότι θα επιβαρυνθεί το τουριστικό πακέτο, κλπ. Όλα αυτά δεν συνάδουν με την ανταγωνιστικότητα του τουριστικού μας προϊόντος. Επίσης και οι πτήσεις εσωτερικού -η «AEGEAN», η «SKY EXPRESS» και όποιος άλλος- θα έχουν το ίδιο θέμα.

Ως Κρητικός, ως Ηρακλειώτης, σκέπτομαι επίσης πόση ώρα θα μου πάρει να πάω στο καινούργιο αυτό αεροδρόμιο, όταν και εφ’ όσον γίνει. Λόγω της αύξησης αυτού του χρόνου πτήσεως κατά περίπου είκοσι λεπτά, διότι τα αεροπλάνα θα έρχονται πλέον από το νότιο Κρητικό Πέλαγος, όπως λέγαμε παλαιότερα το Λιβυκό, θα καίνε πιο πολλά καύσιμα και θα έχουμε πολύ μεγάλη περιβαλλοντική καταστροφή, πέρα από την καταστροφή που θα έχουμε στα αρχαία, καθώς με fast track δόθηκε η άδεια, όπως επίσης και στο ανάγλυφο της φυσικής περιοχής. Θα δηλητηριαστεί ο υδροφόρος ορίζοντας της περιοχής και θα επηρεαστεί το μικροκλίμα. Στην περιοχή αυτή έχουμε πάρα πολύ συχνά το φαινόμενο της ομίχλης. Αποτελεί, λοιπόν, συχνά εμπειρία-θρίλερ για τους επιβάτες λόγω ισχυρών αναταράξεων, μορφολογίας του εδάφους –βουνά, διατμήσεις κ.λπ.- η προσέγγιση από ανατολικά στο καινούργιο αυτό αεροδρόμιο.

Δεν προβλέπεται, επίσης, μέσο σταθερής τροχιάς, όπως τρένο, μετρό ή τραμ, όπως εδώ στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχουμε τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Σε τέτοια αεροδρόμια είναι απαραίτητη προϋπόθεση να έχουμε ένα τέτοιο μέσο μαζικής μεταφοράς.

Δεν έχουμε δει ακόμη πώς θα γίνει η τροφοδοσία του αεροδρομίου αυτού από τα Ελληνοπεράματα οδικά τόσων μεγάλων ποσοτήτων κηροζίνης γι’ αυτό το νέο αεροδρόμιο, το οποίο θα είναι περίπου τριάντα πέντε με σαράντα χιλιόμετρα μακρύτερα από το υπάρχον αεροδρόμιο.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Η΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΣΟΦΙΑ ΣΑΚΟΡΑΦΑ**)

Η εναλλακτική που είπαμε, λοιπόν, είναι αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός του υπάρχοντος αεροδρομίου με έναν καινούργιο μεγάλο λοξό διάδρομο και επέκταση της τουριστικής περιόδου ώστε να γίνεται καλύτερη αξιοποίηση του αεροδρομίου «ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ» για όλον τον χρόνο.

Σήμερα, στο Ηράκλειο της Κρήτης παρουσιάστηκε στη δημοσιότητα το θέμα ότι ο Δήμος Μινώα Πεδιάδος δεν θα εκπροσωπείται καθόλου στο διοικητικό συμβούλιο του νέου αεροδρομίου. Αυτό το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από έντεκα άτομα, εκ των οποίων τα πέντε είναι από το Υπουργείο σας, πέντε είναι από την εταιρεία «TERNA» και ένα, λέει, θα είναι από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι όλα αυτά γίνονται μακριά από μας. Δεν υπάρχει καμμία νομική δέσμευση να εργαστούν Έλληνες στην κατασκευή του αεροδρομίου και στη λειτουργία του μετά.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Θα θυμηθώ τα ολυμπιακά έργα που είχαμε φέρει Αφγανούς και πάσης φύσεως ξένους, φθηνό εργατικό δυναμικό, για να τελειώσουν αυτά τα έργα πάρα πολύ γρήγορα.

Αύριο θα δικαστεί στο Συμβούλιο της Επικρατείας η προσφυγή της σύμβασης παραχώρησης και, πραγματικά, χαίρομαι που η κ. Σακελλαροπούλου τότε παρέπεμψε το θέμα στην ολομέλεια του Αρείου Πάγου.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Στο Συμβούλιο της Επικρατείας, ναι.

Κύριε Κεφαλογιάννη, στην επιτροπή μου είχατε πει ότι το πήρατε από την προηγούμενη κυβέρνηση και το συνεχίζετε.

Με όλο τον σεβασμό, στην Κρήτη λέμε: «Κύλισε ο τέντζερης και βρήκε το καπάκι». Μπορείτε να το αλλάξετε αυτό. Νομίζω ότι έχετε τον χρόνο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα δύο μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 4ο Γυμνάσιο Τρίπολης.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο συνάδελφος κ. Λιούπης Αθανάσιος από τη Νέα Δημοκρατία για επτά λεπτά.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΟΥΠΗΣ:** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο πρώτο κεφάλαιο του παρόντος νομοσχεδίου επιχειρείται η εκ νέου ρύθμιση των διατάξεων που αφορούν στην άδεια ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων, να απλουστευθούν και να επιταχυνθούν οι διοικητικές διαδικασίες και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που μέχρι σήμερα εμπόδισαν τη λειτουργία τους στην Ελλάδα. Η Ελλάδα έχει δεκαέξι χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμή, διακόσια είκοσι κατοικημένα νησιά και αριθμό λιμνών.

Με το παρόν νομοσχέδιο, η Κυβέρνηση φιλοδοξεί να δημιουργήσει ένα ασφαλές επενδυτικό περιβάλλον και να προσελκύσει νέους επενδυτές με την πρόβλεψη υπαγωγής τους στο καθεστώς των στρατηγικών επενδύσεων. Θα επιτρέψει, έτσι, την ανάπτυξη δικτύου υδατοδρομίων τόσο για τουριστικούς λόγους, όσο και για την εξυπηρέτηση εκτάκτων αναγκών, όπως αεροδιακομιδή ασθενών, πυρόσβεση, έρευνα και διάσωση.

Για πρώτη φορά καθιερώνεται ενιαία άδεια ίδρυσης και λειτουργίας, με δυνατότητα κατασκευής και λειτουργίας υδατοδρομίων όχι μόνο από δημόσιους, αλλά και από ιδιωτικούς φορείς. Δίνεται με αυτόν τον τρόπο η δυνατότητα και σε φορείς, όπως ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, αλλά και μαρίνες που έχουν αποκρατικοποιηθεί, να ιδρύσουν και να λειτουργήσουν υδατοδρόμια.

Η πρόβλεψη χορήγησης άδειας εκτός των λιμένων και λιμνών υπό προϋποθέσεις και σε τουριστικούς λιμένες, μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια, καθώς και σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα έχει ως σκοπό την αύξηση της επισκεψιμότητας ακόμα και των πιο δυσπρόσιτων τουριστικών προορισμών. Στα υδατοδρόμια μπορούν υπό προϋποθέσεις να πραγματοποιούνται και πτήσεις εξωτερικού, εφ’ όσον χαρακτηριστούν σημεία εισόδου - εξόδου μετά από αίτηση του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου.

Το προσωπικό των υδατροδρομίων και όσων δραστηριοποιούνται σε αυτά μπορεί πλέον να εκπαιδεύεται όχι μόνο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά και από διεθνείς οργανισμούς, πιστοποιημένους φορείς της Ελλάδας και του εξωτερικού, στην Αθήνα αλλά και στην περιφέρεια.

Η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας είναι αόριστης διάρκειας, εφ’ όσον το υδατοδρόμιο διαθέτει ΑΕΠΟ σε ισχύ, ενώ η άδεια λειτουργίας ισχύει όσο και η σύμβαση υδατοδρομίου με μικρότερη διάρκεια τα πέντε έτη.

H άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου ανακαλείται αυτοδικαίως αν εντός πέντε ετών από τη χορήγησή της δεν έχει εκδοθεί άδεια λειτουργίας. Σημαντική εξάλλου είναι και η δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος παρακολούθησης αδειών υδατοδρομίων, στο οποίο καταχωρίζεται το σύνολο των πληροφοριών για καθένα από αυτά.

Τα τιμολόγια των υπηρεσιών καθορίζονται από τον φορέα λειτουργίας, ενώ θεσπίζεται υπέρ δημοσίου τέλος λειτουργίας το οποίο ανέρχεται στα 10 ευρώ, με πρόβλεψη απαλλαγής για κατοίκους μικρών νησιών.

Σημαντική είναι επίσης και η πρόβλεψη έγκρισης και αποτύπωσης στους ναυτικούς χάρτες υδάτινων πεδίων εκτός των υδατοδρομίων μετά από αίτηση του φορέα ή του ενδιαφερόμενου για άδεια στις αρμόδιες υπηρεσίες του Πολεμικού Ναυτικού.

Τα υδάτινα πεδία δίνουν τη δυνατότητα πραγματοποίησης πτήσεων περιστασιακά και υπό προϋποθέσεις και σε απομακρυσμένους προορισμούς και διευκολύνουν ειδικά στις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης: μεταφορά ασθενών, πυρόσβεση και έρευνα. Είναι μία ρύθμιση ιδιαίτερης σημασίας για τα μικρά νησιά της χώρας, που στερούνται αναπτυγμένου δικτύου μεταφορών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο σημαντική είναι η ρύθμιση του άρθρου 32 για τη μείωση των ανάριθμων οχημάτων ως δημόσιας χρήσης, με τη μίσθωσή τους από επιχειρήσεις για να καλύψουν τις ανάγκες τους και την αξιοποίηση των οχημάτων που δεν έχουν τεθεί σε κυκλοφορία.

Στο άρθρο 37 τίθεται όριο ηλικίας στα τουριστικά λεωφορεία ΔΧ, προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια η οδική και να μειωθεί η ρύπανση του περιβάλλοντος.

Με τις διατάξεις του άρθρου 38 επιδιώκεται το επιβατικό κοινό Αθήνας και Θεσσαλονίκης να μην αντιμετωπίσει στο μέλλον άλλα προβλήματα λόγω των ελλείψεων είτε σε προσωπικό είτε σε οχήματα. Η διάταξη έχει προσωρινό χαρακτήρα -μέχρι δύο χρόνια- και γίνεται μετά από έγκριση του αρμόδιου Υπουργού και προβλέπει την ανάθεση της εκτέλεσης αστικών και υπεραστικών δρομολογίων σε περιοχές αρμοδιότητας ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ από τα οικεία ΚΤΕΛ για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των δύο ετών.

Στο τρίτο κεφάλαιο, στο άρθρο 42, καθιερώνεται για πρώτη φορά η χορήγηση προσωρινής άδειας οδήγησης και για το εσωτερικό μόνο και για διάστημα μέχρι τέσσερις μήνες μέχρι να εκδοθεί η οριστική.

Στο τέταρτο κεφάλαιο σημαντική είναι η διάταξη του άρθρου 55. Δίνεται λύση στο πρόβλημα ιδιοκτητών ακινήτων που απαλλοτριώθηκαν αναγκαστικά και δεν χρησιμοποιήθηκαν ή δεν προβλέπεται στο μέλλον η χρήση τους, με πρόβλεψη διαδικασίας ανάκλησης απαλλοτρίωσης ή ελεύθερης διάθεσης του ακινήτου, εφόσον ο ιδιοκτήτης δεν επιθυμεί την ανάκληση.

Κλείνοντας, να σημειώσω ότι η διάταξη του άρθρου 65 επιδιώκει να βάλει τέλος στην ταλαιπωρία των πολιτών που κινούνται στο εθνικό δίκτυο της χώρας με την καθιέρωση διαδικασίας διερεύνησης διακοπής κυκλοφορίας άνω της μίας ώρας και επιβολής προστίμων στους υπεύθυνους.

Ως Βουλευτής Μαγνησίας δεν μπορώ παρά να εκφράσω την ικανοποίησή μου για την κατάθεση του νομοσχεδίου και την προσπάθεια που κατέβαλε ο Υπουργός προχωρώντας σε τροποποιήσεις και βελτιώσεις των διατάξεων με βάση τις παρατηρήσεις της Αντιπολίτευσης και των φορέων και που οδηγούν σε μία ευρεία πολιτική συναίνεση, ευελπιστώντας στην άμεση λειτουργία των υδατοδρομίων Βόλου, χερσαίας Μαγνησίας και Σποράδων.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Ευχαριστούμε και εμείς.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπαραλιάκος από τη Νέα Δημοκρατία και ακολουθεί ο κ. Γκίκας.

**ΞΕΝΟΦΩΝ (ΦΩΝΤΑΣ) ΜΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο για την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση υδατοδρομίων έρχεται να προσθέσει στο επενδυτικό οπλοστάσιο της χώρας μας έναν ακόμα καταλυτικό πολλαπλασιαστή οικονομικής ανάπτυξης.

Τοποθετεί την Ελλάδα στον διαρκώς και δυναμικά αναπτυσσόμενο πτητικό χάρτη των υδροπλάνων, τα οποία συγκεντρώνουν παγκόσμιο επενδυτικό ενδιαφέρον. Αυτές οι επενδυτικές ροές δυστυχώς λίμναζαν, εξαιτίας της ανικανότητας της προηγούμενης κυβέρνησης, στα ελώδη νερά της γραφειοκρατίας, του αδηφάγου κρατισμού, των εκατοντάδων υπογραφών και των κομματικών ιδεοληψιών.

Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ δεκάδες φάκελοι βρίσκονταν στα συρτάρια των συναρμόδιων Υπουργών του ΣΥΡΙΖΑ, κανείς τους δεν ενδιαφέρθηκε να ξεμπλοκάρει τις διαδικασίες, με συνέπεια σήμερα να έχουν αδειοδοτηθεί μόλις τρία υδατοδρόμια σε ολόκληρη την επικράτεια, ενώ ακόμα μία τουριστική περίοδος δεν έχει πρόσβαση σε αυτήν τη μεγάλη ανθρώπινη δεξαμενή.

Αποτελούμε, ίσως, μοναδική περίπτωση χώρας η οποία διαθέτει μία τόσο διευρυμένη γεωμορφολογικά, πρόσφορη και πλούσια ακτογραμμή και ταυτόχρονα τόσο αναξιοποίητη και απογυμνωμένη από υποδομές.

Με την ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου όλα αυτά αλλάζουν. Θα μεταμορφωθεί η συγκεκριμένη αγορά επιτέλους και στην Ελλάδα και υλοποιείται ένα ακόμα μεγαλεπήβολο σχέδιο αυτής της Κυβέρνησης. Το πολυδαίδαλο θεσμικό καθεστώς εξομαλύνεται, η διαδικασία των αδειοδοτήσεων απλοποιείται και οι νέες ρυθμίσεις διευκολύνουν αντί να εγκλωβίζουν τους επενδυτές. Με απλά λόγια, θεσπίζεται ένα ασφαλές και ολοκληρωμένο πλαίσιο το οποίο επιτρέπει στην Ελλάδα να εκμεταλλευτεί με τους καλύτερους όρους το πιο αξιόπιστο και διαχρονικά πολύτιμο συγκριτικό της πλεονέκτημα, που δεν είναι άλλο από τους υδάτινους πόρους, τις ακτές της και τις θάλασσές της.

Το νομοσχέδιο της Κυβέρνησης απλουστεύει την αδειοδότηση, μειώνει τον απαιτούμενο όγκο της συνολικής διαδικασίας κατά το ήμισυ, δεν απαιτεί περιττές κοινές υπουργικές αποφάσεις, ενώ αφαιρεί υπογραφές και αχρείαστα γραφειοκρατικά βήματα. Είναι χαρακτηριστικό ότι έχει μειωθεί ο αριθμός των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου, με αποτέλεσμα τη συντόμευση της αξιολόγησης και κατά συνέπεια την επιτάχυνση χορήγησης άδειας ίδρυσης χωρίς όμως να γίνονται εκπτώσεις στην τήρηση των εγγυήσεων ασφαλείας και αυστηρών προδιαγραφών στον εξοπλισμό.

Εντάσσεται, λοιπόν, η δημιουργία υδατοδρομίων στον συνολικό σχεδιασμό για την προσέλκυση στρατηγικών επενδύσεων με σκοπό την ενθάρρυνση και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα. Είναι γνωστό άλλωστε το έκδηλο ενδιαφέρον μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων να χρηματοδοτήσουν μεγαλεπήβολες επενδύσεις για τις οποίες μέχρι πρότινος δίσταζαν, λόγω του υψηλού γραφειοκρατικού κόστους, της ανασφάλειας δικαίου και της έλλειψης σαφούς θεσμικού πλαισίου. Στην πλήρη του εφαρμογή αυτό το φιλόδοξο επενδυτικό σχέδιο, το οποίο προβλέπει τη δημιουργία εκατό περίπου υδατοδρομίων θα μπορούσε να αποφέρει στη χώρα μας έσοδα, αφού για κάθε επιβάτη αεροπλάνου η αντίστοιχη εταιρεία θα καταβάλλει παράβολο 10 ευρώ υπέρ δημοσίου.

Σκεφτείτε, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν η εμπορική δραστηριοποίηση αυτών των εταιρειών αγγίξει την οροφή της. Τότε θα μιλάμε για αριθμούς που θα ξεπερνούν τα τέσσερα ίσως και τα πέντε εκατομμύρια επιβατών οι οποίοι φυσικά δεν θα αντιστοιχούν απλώς και μόνο σε 10 ευρώ έκαστος, αλλά η φυσική τους παρουσία θα αυξάνει εκθετικά τα ακαθάριστα κρατικά έσοδα, αλλά και αυτά των τουριστικών επιχειρήσεων. Με αυτόν τον τρόπο άλλωστε διευρύνεται η επισκεψιμότητα σε χώρους τουριστικού ενδιαφέροντος από μεγαλύτερων εισοδημάτων τουριστικές ομάδες με ισχυρότερο οικονομικό υπόβαθρο και υψηλότερο κοινωνικό προφίλ.

Δεν σας κρύβω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι από την πρώτη στιγμή, από πάρα πολύ νωρίς, η επένδυση των υδατοδρομίων υπήρξε και προσωπικό μου όραμα για το οποίο θα καταβάλω τα μέγιστα και σε συνεργασία με τους αυτοδιοικητικούς φορείς θα αξιοποιήσω κάθε πτυχή της βουλευτικής μου ιδιότητας προκειμένου να υποστηρίξω την υλοποίησή τους στον νομό μου, την Πιερία.

Θα μου επιτρέψετε σε αυτό το σημείο μία μικρή αλλά οφειλόμενη παρέκβαση που αφορά τον τόπο μου, ο οποίος θα ενταχθεί στο μεγαλόπνοο αυτό επενδυτικό δίκτυο, με στόχο να αποκτήσει τα επόμενα χρόνια τουλάχιστον δύο υδατοδρόμια. Ήδη γίνονται οι απαραίτητες εργασίες, οι κατάλληλες επαφές και ο αναγκαίος σχεδιασμός για να προχωρήσει άμεσα το business plan μεγάλου επενδυτικού ομίλου, ο οποίος έχει εκπονήσει σχέδιο για τη συμπερίληψη της Πιερίας μεταξύ των υπό συζήτηση για εγκατάσταση υδατοδρομίων νόμων. Το εγχείρημα αυτό θα συμβάλλει στην αναμόρφωση ολόκληρης της περιοχής και θα προσδώσει μόνιμο χαρακτήρα εξωστρέφειας και προσέλκυσης κεφαλαίων, με πολλαπλά οφέλη σε όλο το φάσμα της οικονομικής δραστηριότητας.

Εν κατακλείδι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να υπογραμμίσω και να επικροτήσω την αμετακίνητη στάση του Υπουργείου. Αξίζουν πολλά συγχαρητήρια στον Υπουργό Κώστα Καραμανλή και στον Υφυπουργό Γιάννη Κεφαλογιάννη για την υλοποίηση αυτής της κορυφαίας αναπτυξιακής πρότασης, μίας πρότασης που έρχεται να ολοκληρώσει μία πρωτοβουλία της προηγούμενης κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας -και εδώ, κυρία Πέρκα, να διορθώσω και να σας πω ότι τα πρώτα υδατοδρόμια υπογράφηκαν το 2014 επί Νέας Δημοκρατίας και όχι αργότερα, επί ΣΥΡΙΖΑ- και εντάσσεται σε ένα σαφές και οραματικό πρόγραμμα, προσανατολισμένο στη διεύρυνση των οικονομικών οριζόντων της χώρας μας. Τα υδατοδρόμια είναι ένα ακόμα πολλαπλασιαστικό εφαλτήριο για την αναπτυξιακή απογείωση της πατρίδας μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Γκίκας από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προέρχομαι από μία περιοχή, το Ιόνιο και την Κέρκυρα, που πριν από μερικά χρόνια την περίοδο 2004-2008 είχαμε την χαρά να βιώσουμε τα οφέλη των υδροπλάνων και να συνειδητοποιήσουμε μετά το 2008, που δυστυχώς και λόγω της κρίσης αλλά και λόγω γραφειοκρατικών αγκυλώσεων του δημοσίου έφυγαν οι επενδυτές, πόσο σημαντική ήταν η παρουσία τους για τη νησιωτική μας περιοχή.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή. Ο ν.4146/2013 ρύθμιζε τη διαδικασία ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων ξεπερνώντας τις δυσκολίες που προκάλεσαν, όπως είπαμε, οι γραφειοκρατικές αγκυλώσεις που έδιωξαν τους πρώτους επενδυτές. Μάλιστα, με τον συγκεκριμένο νόμο αδειοδοτήθηκαν η Κέρκυρα και οι Παξοί, δύο νησιά που έχοντας επωφεληθεί από τη λειτουργία των υδροπλάνων ήθελαν τη συνέχιση των δρομολογίων.

Τον Αύγουστο του 2016 η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ έθεσε σε διαβούλευση ένα νέο σχέδιο νόμου, με την προοπτική γρήγορα να ολοκληρωθεί για να μπορέσουν να επανενταχθούν σε δρομολόγια τα υδροπλάνα. Θα περίμενε κανείς ότι τον Οκτώβριο του 2016 ο νόμος αυτός θα είχε ψηφιστεί και πολύ σύντομα θα είχαν εκδοθεί οι ΚΥΑ και οι εγκύκλιοι. Κατά περίεργο τρόπο ο νόμος ήρθε στη Βουλή τον Οκτώβριο του 2018, δύο χρόνια και δύο μήνες μετά. Ψηφίστηκε ο νόμος τον Οκτώβριο του 2018, αλλά ακόμα και μέχρι που παρέδωσαν την εξουσία δεν είχαν βγει ούτε οι κοινές υπουργικές αποφάσεις ούτε οι εγκύκλιοι των αρμόδιων Υπουργείων προκειμένου να μπορέσει να λειτουργήσει ο νόμος αυτός. Μιλάω για τον ν.4568/2018. Όμως αυτός ο νόμος δεν επέτρεπε την πλήρη ανάπτυξη των υδροπλάνων αφού, μεταξύ των άλλων, προέβλεπε την έκδοση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου μόνο σε δημόσιους φορείς. Συνεπώς αποκλείονταν οργανισμοί λιμένων και μαρίνες που πιθανόν να είχαν αποκρατικοποιηθεί στην πορεία. Επρόκειτο δηλαδή για έναν αντιαναπτυξιακό, αχρείαστο και ανούσιο, κατά την άποψή μας, περιορισμό.

Τα αφήνουμε πίσω όλα αυτά. Έρχεται το σημερινό Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε σύντομο χρονικό διάστημα από την ανάληψη της διακυβέρνησης από τη Νέα Δημοκρατία και φέρνει ένα ολοκληρωμένο νομοθέτημα, το οποίο ρυθμίζει όλα αυτά τα οποία αφορούν τη λειτουργία των δικτύων των υδατοδρομίων.

Συγκεκριμένα, επανέρχεται η δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίων και από ιδιωτικούς φορείς. Σε συνδυασμό με τη δυνατότητα έκδοσης είτε ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας είτε δύο ξεχωριστών αδειών προσφέρεται μία πολύ πιο ευέλικτη μορφή ίδρυσης και λειτουργίας τους. Δημόσιοι φορείς μπορούν να λειτουργήσουν τα υδατοδρόμια μόνοι τους, ωστόσο όταν δεν υπάρχει οικονομική δυνατότητα, μέσω ενιαίας διαγωνιστικής διαδικασίας μπορούν να συνεργαστούν με ιδιώτες που επιθυμούν να αναλάβουν τη λειτουργία του υδατοδρομίου. Είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί ότι δίνεται η δυνατότητα υπαγωγής στις στρατηγικές επενδύσεις, εφόσον πληρούνται οι όροι του νέου νόμου που ψηφίσαμε σχετικά πρόσφατα, του ν.4608/2019.

Επίσης διευρύνεται ο ορισμός των πιθανών υδατοδρομίων. Έτσι θα μπορούν να λειτουργήσουν υδατοδρόμια και σε τουριστικούς λιμένες, σε μαρίνες, σε καταφύγια, σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, αυτό είναι προστιθέμενη αξία. Σαφώς -και πρέπει να είμαστε κατηγορηματικοί και προβλέπεται στο νομοσχέδιο- δεν θα επιτραπεί η ανεξέλεγκτη δημιουργία υδατοδρομίων. Εξαιρούνται σημεία όπου τίθενται ζητήματα ασφαλείας ή όπου υπάρχουν αρχαιολογικοί χώροι.

Τώρα, προκειμένου να εκδοθεί η άδεια ίδρυσης, απαιτείται γνωμοδότηση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, βεβαίωση χωροθέτησης από το Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος, ενώ υπάρχουν επίσης προβλέψεις και για τις κτηριακές εγκαταστάσεις. Συνολικά το σχέδιο νόμου θέτει ένα πλαίσιο κανόνων και προβλέψεων που δεν θα επιτρέψει την άναρχη δημιουργία υδατοδρομίων.

Είναι σημαντικό το νομοσχέδιο γιατί θα σας πω ότι την περίοδο 2004 - 2008 πραγματοποιήθηκαν περίπου δεκαπέντε χιλιάδες πτήσεις και μετακινήθηκαν περίπου διακόσιοι χιλιάδες επιβάτες. Σε ό,τι αφορά στη χρησιμότητα, σας είπα και προηγουμένως ότι αναπολούμε τις μέρες εκείνες που παίρναμε το υδροπλάνο από την Κέρκυρα και σε δεκαπέντε λεπτά ήμασταν στους Παξούς ή συνεχίζαμε προς Πάτρα ή Γιάννενα ή Μπρίντεζι. Ήταν η γραμμή αυτή τότε.

Θεωρώ ότι η σωστή αξιοποίηση των υδροπλάνων θα φέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη. Το γεγονός ότι η δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίου δεν περιορίζεται πια σε λιμάνια μπορεί να επιφέρει την αύξηση της επισκεψιμότητας σε απομακρυσμένες περιοχές με τουριστικό ενδιαφέρον, ενώ διευκολύνεται και η προσβασιμότητα σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Η λειτουργία των υδροπλάνων φέρει επίσης προστιθέμενη αξία για το προϊόν της κρουαζιέρας και αυτό είναι πολύ σημαντικό, διότι η κρουαζιέρα αυτήν τη στιγμή στη χώρα βρίσκεται σε ανάπτυξη, διότι επωφελούνται όλοι οι εμπλεκόμενοι. Πρώτον, τα τουριστικά γραφεία, αφού θα μπορούν να προσφέρουν στον τουρίστα επιπλέον μέρη που θα μπορεί να επισκεφθεί. Δεύτερον, επωφελούνται οι ίδιοι οι τουρίστες, οι οποίοι θα έχουν την ευκαιρία να επισκεφθούν περισσότερα σημεία ενός τόπου και σύντομα. Και τρίτον, θα βγουν κερδισμένες και οι τοπικές κοινωνίες, αυτονόητο για ποιον λόγο.

Πρόκειται, λοιπόν, για ένα εργαλείο αναπτυξιακό, το οποίο θα βοηθήσει την τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Δεν θέλω να μπω σε άλλες λεπτομέρειες, θα πω μόνο τούτο και είναι μία πρόταση την οποία κάνω, κύριε Υπουργέ. Με βάση τα παραπάνω, προτείνουμε -και παρακαλώ να το εξετάσετε- τη δημιουργία μιας ομάδας συντονισμού και διαχείρισης των υδατοδρομίων. Ιδίως εάν τα υδατοδρόμια επεκταθούν και στο Αιγαίο και δημιουργηθεί ένα δίκτυο υδατοδρομίων ανά τη χώρα, προτείνουμε τη δημιουργία ή μιας ανεξάρτητης αρχής ή μίας ακόμα και ειδικής γραμματείας, η οποία θα αναλάβει όλο το πλέγμα του σχεδιασμού, της αδειοδότησης, της επιθεώρησης, της συντήρησης, της λειτουργίας όλων των δικτύων των υδατοδρομίων. Δεν είναι εύκολο project. Το project το ζήσαμε στα Ιόνια και χρειάζεται πραγματικά επισταμένη εργασία.

Άρα, κύριε Υπουργέ, σας συγχαίρουμε για την πρωτοβουλία σας αυτή και βεβαίως σας καλώ όλους να το υπερψηφίσουμε, γιατί είναι ένα εργαλείο ανάπτυξης το οποίο έχει ανάγκη η χώρα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Κεφαλογιάννη από τη Νέα Δημοκρατία, για επτά λεπτά.

**ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ:** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι του αναπτυξιακού σχεδίου που η Κυβέρνησή μας υλοποιεί ταχύτατα, ενός σχεδίου που ως κύριο άξονα θέτει το άνοιγμα σε μεγάλες επενδύσεις ως βασικό καταλύτη για τη βιώσιμη ανάπτυξη και για τη δημιουργία καλά αμειβόμενων θέσεων εργασίας.

Κεντρικός στόχος είναι η δημιουργία των συνθηκών εκείνων που ευνοούν την ανάπτυξη της υγιούς επιχειρηματικότητας, μέσα από τη μείωση της φορολογίας και την απλοποίηση των αδειοδοτικών διαδικασιών.

Βασικός πυλώνας στη μεγάλη αυτή προσπάθεια είναι ο τουρισμός, ο οποίος και συνέβαλε τα μέγιστα στην υπέρβαση της δεκαετούς οικονομικής κρίσης που αφήνουμε πίσω μας.

Είναι ευνόητο λοιπόν πως στη νέα δεκαετία που ανατέλλει, ο ελληνικός τουρισμός πρέπει και μπορεί να αυξήσει ακόμη περισσότερο τη σημασία του ως βασικού κλάδου της οικονομίας και κυρίως, να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά του στην παγκόσμια αγορά.

Η Ελλάδα καλείται να ανταποκριθεί στις νέες τάσεις καταναλωτικής συμπεριφοράς και ζήτησης των ξένων επισκεπτών, αφήνοντας πίσω πρακτικές τυποποίησης και στείρας εμπορευματοποίησης του ελληνικού τουριστικού προϊόντος που δυστυχώς, ευνοούν το φαινόμενο του μαζικού τουρισμού.

Η αξιολόγηση των τουριστικών περιόδων με βάση τη ροή των αφίξεων είναι ένα αφήγημα που τελειώνει και αυτό γιατί η αύξηση του αριθμού των αφίξεων που έχει καταγραφεί τα τελευταία χρόνια δεν συνοδεύεται από την ανάλογη τόνωση των εσόδων, κάτι που σημαίνει ότι για να διατηρηθεί ή για να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος χρειάζεται μια ώριμη και ολοκληρωμένη προσέγγιση του θέματος.

Ένα σύγχρονο αναβαθμισμένο τουριστικό προϊόν θα πρέπει να συνδυάζει την περιβαλλοντική ευαισθησία, τη μεγιστοποίηση της αξιοποίησης και ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς, την ένταξη του ψηφιακού μετασχηματισμού της οικονομίας στις τουριστικές υπηρεσίες και βέβαια, διευρυμένα δίκτυα μεταφορών. Μόνο έτσι μπορεί να ευδοκιμήσει η ανάπτυξη και άλλων παραγωγικών τομέων των τοπικών βιομηχανιών και η διασύνδεσή τους με τον τουρισμό.

Στόχος μας πρέπει να είναι η προσέλκυση επισκεπτών με υψηλά στάνταρτ ποιότητας και η μεγιστοποίηση του βαθμού ικανοποίησής τους και όχι οι αριθμοί. Στην κατεύθυνση αυτή, το σημερινό νομοσχέδιο μεταξύ άλλων ανοίγει επιτέλους τον δρόμο για ιδιωτικές επενδύσεις για την ίδρυση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των υδατοδρομίων, δημιουργώντας παράλληλα προϋποθέσεις για την επέκταση του συνολικού δικτύου σε νησιά, λιμάνια, λίμνες, σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα και τουριστικούς λιμένες.

Το νέο νομοσχέδιο στοχεύει στην απλούστευση και επιτάχυνση των απαιτούμενων διαδικασιών για την αδειοδότηση των υδατοδρομίων, ρυθμίσεις κλειδιά για την άρση των περιορισμών και των δυσκολιών στην υφιστάμενη νομοθεσία και αναφέρομαι βεβαίως στον ν.4568/2018.

Διότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ ενώ παρέλαβε έτοιμο το θεσμικό πλαίσιο για να μπορέσουν να λειτουργήσουν τα υδατοδρόμια, κατάφερε μετά από τέσσερα χρόνια να φέρει έναν νόμο με σειρά προβληματικών διατάξεων.

Σήμερα, λοιπόν, η Κυβέρνηση δίνει τη δυνατότητα άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, διατηρώντας όμως παράλληλα τη δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο στάδια του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, τη δυνατότητα επίσης χορήγησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου και σε ιδιωτικό φορέα πέραν του δημοσίου και, επίσης, της έκδοσης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου χωρίς προαπαιτούμενη επιθεώρηση ρύθμιση με την οποία ο επενδυτής μπορεί με την απόκτηση της άδειας να προχωρήσει στις νόμιμες κατασκευαστικές ενέργειες, ενώ παράλληλα προβλέπεται συγκρότηση ολιγομελούς επιτροπής υδατοδρομίων για επιθεωρήσεις.

Και βέβαια προβλέπεται η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου, όχι μόνο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά και από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή του εξωτερικού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τη νομοθετική αυτή πρωτοβουλία της Κυβέρνησης απελευθερώνεται η οικονομία από σοβαρές αγκυλώσεις, δίνοντας ισχυρό κίνητρο σε επενδυτές για μακροχρόνιες τοποθετήσεις με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τον τουρισμό, την οικονομία και την κοινωνία.

Είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό αναπτυξιακό εγχείρημα που αλλάζει την πραγματικότητα των αερομεταφορών σε μια χώρα με τόσο μεγάλη ακτογραμμή, συμβάλλοντας στη διευκόλυνση της επισκεψιμότητας, στο αίσθημα ασφάλειας των κατοίκων στις απομακρυσμένες περιοχές και γενικότερα, στην εξυπηρέτηση των αναγκών του κοινωνικού συνόλου.

Είναι ένα καθοριστικό βήμα για την ενίσχυση της εξωστρέφειας που έχει ανάγκη η χώρα, αλλά και ο ελληνικός τουρισμός. Ο θεμελιώδης αυτός τομέας της οικονομίας χρειάζεται καίριες νομοθετικές παρεμβάσεις και από άλλα χαρτοφυλάκια που ευνοούν ευρύτερες συνέργειες, αλλά και τη δημιουργία σύγχρονων και κατάλληλων υποδομών και υπηρεσιών στον τομέα.

Άλλωστε, η μεταβαλλόμενη παγκόσμια ζήτηση επιβάλλει διατήρηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων μας, με συνεχή όμως βελτίωση της σχέσης τιμής ποιότητας, επενδύσεις σε τεχνολογία και υποδομές και αλλαγή κουλτούρας στην οργάνωση.

Η Ελλάδα αποδεικνύει με το έργο της παρούσας Κυβέρνησης ότι αντιλαμβάνεται τα λάθη του παρελθόντος και αλλάζει. Το 2020 αναμένεται να είναι μια χρονιά καταλύτης για επενδύσεις και ανάπτυξη. Σε αυτήν, λοιπόν, την εθνική προσπάθεια χρειάζεται να αξιοποιηθούν στο μέγιστο όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας.

Ο δρόμος είναι μακρύς, αλλά η πολιτική βούληση υπάρχει. Για μια χώρα σύγχρονη, εξωστρεφή, με σταθερή ανάπτυξη και προοπτικές για όλους. Καλώ λοιπόν όλες και όλους τους συναδέλφους να υπερψηφίσουν το παρόν νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει για δύο λεπτά ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ο λόγος που παίρνω τον λόγο είναι για να καταθέσω τις νομοθετικές βελτιώσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων, όπως όλοι γνωρίζετε, έχουν ανακοινωθεί κατά την τελευταία συνεδρίαση της επιτροπής. Θα ήθελα να αναφερθώ και να σταθώ σε ορισμένες εξ αυτών όπου γίνονται κάποιες μικρές αλλαγές.

Στη νομική βάση προσθέτουμε και τους ν.4412 και ν.4413 του 2016 για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης. Με τη δεύτερη και τέταρτη νομοθετική βελτίωση συμπεριλαμβάνουμε και τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων ως την αρχή στην οποία θα πρέπει να κοινοποιούνται τα έγγραφα για την παραχώρηση χρήσης χώρου λιμένα. Και με την ενδέκατη για τη διασύνδεση της Πρέβεζας με το αεροδρόμιο του Ακτίου, προβλέπεται η κοινή απόφαση και των δύο περιφερειών.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Οι προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπουν οι σελ. 290-292)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Σας ευχαριστώ και εγώ, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Σούκουλη - Βιλιάλη από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα επιθυμούσα να τοποθετηθώ στο κομμάτι του νομοσχεδίου που αφορά τη ρύθμιση των διαδικασιών για την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση των υδατοδρομίων, ένα θέμα που εδώ και αρκετά χρόνια έχει αναγνωριστεί ως σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο, αλλά όπως και τόσα άλλα θέματα στη χώρα μας, βρέθηκε χαμένο στη μετάφραση των γραφειοκρατικών και πολιτικών αγκυλώσεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η βελτίωση του επενδυτικού περιβάλλοντος στη χώρα μας αποτελεί στρατηγικό άξονα πολιτικής και άμεση προτεραιότητα κάθε κυβερνητικής μας δράσης, στην πράξη και όχι στα λόγια.

Με το παρόν νομοσχέδιο δίνουμε για ακόμη μια φορά το πολιτικό μας στίγμα. Προχωράμε με συνέπεια στις προεκλογικές μας δεσμεύσεις, υιοθετώντας μετεκλογικές δράσεις που ενισχύουν το νομοθετικό πλαίσιο επενδυτικής διευκόλυνσης διαμέσου της απλοποίησης των διαδικασιών.

Εμείς δεν φοβόμαστε την επιχειρηματική δημιουργικότητα και κυρίως, δεν φοβόμαστε τη συνεργασία μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Αντίθετα, πιστεύουμε ότι οι παραπάνω παράγοντες αποτελούν προϋποθέσεις για την επιθυμητή παραγωγή και εισροή του πλούτου που χρειάζεται η χώρα, με στόχο την οικονομική και κοινωνική της ανόρθωση.

Το υδροπλάνο αποτελεί ένα μέσο μεταφοράς που έχει τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης σε μια περιοχή με τη δική μας μορφολογική διάταξη. Η ίδρυση και λειτουργία των υδατοδρομίων θα βοηθήσει σημαντικά το συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας και ιδιαίτερα, τη διασύνδεση της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα, παράλληλα όμως θα ενισχύσει και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος σε μια εποχή έντονα ανταγωνιστική στο πεδίο του τουρισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλουμε να δώσουμε τη δυνατότητα και στους κατοίκους ιδιαίτερα των πιο απομακρυσμένων περιοχών να έχουν συχνή οικονομική και ασφαλή πρόσβαση στα περιφερειακά κέντρα της χώρας. Η συγκοινωνιακή σύνδεση αποτελεί την κεντρική εμπορική αρτηρία κάθε δραστηριότητας, αποτελεί εθνικό μας καθήκον να κρατήσουμε τα μεθοριακά σημεία της χώρας ζωντανά και κυρίως τώρα που η αναθεωρητική πολιτική της γείτονος γίνεται πιο απειλητική από ποτέ.

Παράλληλα, ένα σύγχρονο και καινοτόμο δίκτυο υδατοδρομίων θα προσφέρει στους επισκέπτες της χώρας μια μοναδική τουριστική εμπειρία, αποκαλύπτοντας περιοχές ή αν θέλετε, κρυμμένους θησαυρούς της πανέμορφης χώρας μας. Για παράδειγμα, στην Κορινθία φαντάζεστε τους επισκέπτες να έχουν τη δυνατότητα να μπορούν να μετακινηθούν από τη λίμνη Βουλιαγμένης στο Λουτράκι στη λίμνη Δόξα που βρίσκεται στον ορεινό μας όγκο στον Φενεό του Δήμου Σικυωνίων;

Ή θα μπορούσαμε να αξιοποιήσουμε πραγματικά τις τεράστιες ακτογραμμές μας και από τη μεριά του Κορινθιακού Κόλπου και από τη μεριά του Σαρωνικού, όπως είναι το Λουτράκι, η Κόρινθος, το Βραχάτι, το Κιάτο, το Ξυλόκαστρο στον Κορινθιακό και στον Σαρωνικό το Καλαμάκι, τα Λουτρά της Ωραίας Ελένης, ο Κόρφος. Είναι περιοχές που πραγματικά ζητούν αυτήν την υπεροχή και ήδη υπάρχουν δήμοι που έχουν ξεκινήσει τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Ακόμα θα μπορούσαμε να ενώσουμε θεματικές διαδρομές, όπως, ας πούμε, αρχαιολογικούς χώρους. Σε εμάς είναι η Αρχαία Σικυώνα, το Ηραίον, ο Ισθμός με την απέναντι περιοχή, όπως είναι οι Δελφοί. Είμαι σίγουρη ότι τέτοια παραδείγματα και ανάλογες περιπτώσεις υπάρχουν σε όλη τη χώρα.

Τότε και μόνο τότε θα έχουμε δώσει περιεχόμενο στον όρο «ανάπτυξη», δηλαδή νέες επιχειρηματικές δράσεις, νέες θέσεις εργασίας, νέα έσοδα για το ελληνικό κράτος και τελικά, καλύτερο βιοτικό επίπεδο για όλους μας. Πώς θα γίνει αυτό το αυτονόητα θετικό βήμα; Σίγουρα, πάντως, δεν θα γίνει με το προηγούμενο καθεστώς των σαράντα δύο -άκουσον, άκουσον!- διοικητικών πράξεων για την ίδρυση υδατοδρομίων.

Κυρίες και κύριοι, δεσμευτήκαμε στον ελληνικό λαό ότι κάθε μέρα θα απελευθερώνουμε και απελευθερώνουμε τις παραγωγικές δυνατότητες της χώρας μας. Το νομοσχέδιο κινείται αποφασιστικά, ώστε το προφανές να μετουσιωθεί σε πράξη. Αίρει τα γραφειοκρατικά εμπόδια. Οι διοικητικές πράξεις για την ίδρυση των υδατοδρομίων μειώνονται στο μισό. Καινοτομούμε και επιτρέπεται η δυνατότητα χορήγησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου και σε ιδιώτες.

Το νομοσχέδιο επιτρέπει τη δυνατότητα χορήγησης και ενιαίας άδειας ίδρυσης και άδειας λειτουργίας, ενώ παράλληλα διατηρεί και την αδειοδότηση σε δύο στάδια. Η δημιουργία υδατοδρομίων, εφόσον πληρούνται οι κείμενες διατάξεις, μπορεί να υπαχθεί στο πλαίσιο στρατηγικών επενδύσεων, καθώς και στο πλαίσιο της σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, έργα ΣΔΙΤ.

Αυτό, όμως, που για εμένα δείχνει την πολιτική βούληση της Κυβέρνησης, αλλά και των αρμοδίων Υπουργών, που θα ήθελα πραγματικά να συγχαρώ και για τη σκληρή δουλειά, αλλά και την αποφασιστικότητά τους, είναι ότι οι κανονιστικές πράξεις, δηλαδή οι υπουργικές και οι κοινές υπουργικές αποφάσεις είναι έτοιμες, ώστε με την ψήφιση του νόμου να τεθεί άμεσα σε ισχύ και να αποφευχθούν τα ανεπίτρεπτα φαινόμενα που είχαμε στον ν.4568/2018, που μετά από ενάμιση χρόνο από την ψήφισή του ακόμα περιμένουμε να δούμε ανάλογες πράξεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί μια απτή απόδειξη ότι όπου υπάρχει θέληση υπάρχει και τρόπος. Μπροστά στις αγκυλώσεις του χθες εμείς αντιπαραθέτουμε τη δημιουργικότητα του σήμερα. Προχωρούμε τη χώρα μπροστά βήμα-βήμα και από το καλοκαίρι του 2020, ναι, θα μπορούμε όλοι και ιδιαίτερα οι επισκέπτες μας να απολαύσουμε την Ελλάδα από εκεί που της αξίζει να βρίσκεται, δηλαδή από ψηλά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Βασιλειάδης από τη Νέα Δημοκρατία. Να ετοιμάζεται ο κ. Μαντάς και αμέσως μετά ο κ. Δαβάκης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, η τοποθέτησή μου θα επικεντρωθεί στο Μέρος Α΄ του σχεδίου νόμου, αυτό που αφορά στην ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών.

Κατά τη γνώμη μου, πρόκειται για μια αναγκαία όσο και χρήσιμη παρέμβαση για ένα ζήτημα το οποίο θα έπρεπε να είχε διευθετηθεί εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Η ίδια η γεωγραφική μορφολογία της χώρας μας καθιστά τη χρήση υδατοδρομίων ως μια πολύ ελκυστική επιλογή γρήγορης και ταυτόχρονα οικονομικά αποδοτικής μετακίνησης ανθρώπων και γιατί όχι και φορτίων, εάν κάτι τέτοιο αποδειχθεί βιώσιμο.

Η Ελλάδα διαθέτει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή στη Μεσόγειο και πάνω από διακόσια είκοσι κατοικημένα νησιά. Σε αρκετά από αυτά η κατασκευή υδατοδρομίου ή υδάτινου πεδίου θα έχει άμεσο θετικό αντίκτυπο στη ζωή των κατοίκων και την οικονομία του νησιού.

Η αλήθεια είναι ότι δεν μιλάμε σήμερα για πρώτη φορά για τις προοπτικές αυτές. Η Βουλή στο παρελθόν είχε νομοθετήσει ξανά επί του θέματος, με πιο πρόσφατη περίπτωση τον ν.4568/2018. Ωστόσο, όπως ήδη ανέφερα, η τροποποίηση του υφιστάμενου πλαισίου κρίνεται απαραίτητη.

Με τον νόμο του 2018 η αδειοδότηση χωρίζεται σε άδεια ίδρυσης και άδεια λειτουργίας, χωρίς τη δυνατότητα έκδοσης ενιαίας άδειας. Την ίδια στιγμή αποκλείονται οι ιδιωτικές επιχειρήσεις από τη δυνατότητα έκδοσης άδειας ίδρυσης. Αυτό καθιστά κάθε τέτοιο έργο όμηρο της δημόσιας γραφειοκρατίας, φορέων, όπως Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, το ίδιο το Υπουργείο Μεταφορών ή άλλοι φορείς διαχείρισης, ενώ αποκλείονται και οι κατ’ εξοχήν ενδιαφερόμενοι οργανισμοί λιμένων.

Ταυτόχρονα, η μορφή και ο κύριος όγκος του τεχνικού φακέλου που απαιτείται, αλλά και η εμπλοκή μεγάλου αριθμού υπηρεσιών κάνουν τη χορήγηση αδειών πρακτικά ανέφικτη. Αυτοί οι λόγοι καλλιεργούν ένα κλίμα αβεβαιότητας στους επίδοξους επενδυτές για τη λειτουργία των υδατοδρομίων και συνεπώς, καθιστούν τα έργα αυτά μη ελκυστικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που συζητούμε σήμερα έρχεται να παρέμβει σε αυτές ακριβώς τις παθογένειες του υφιστάμενου πλαισίου, απλοποιεί τις διαδικασίες και μειώνει την απαιτούμενη γραφειοκρατία. Συγκεκριμένα, προβλέπει δυνατότητα έκδοσης άδειας ίδρυσης σε συνδυασμό με άδεια λειτουργίας, δίνοντας ευελιξία στη δυνατότητα αδειοδότησης. Πλέον και οι ιδιώτες θα μπορούν να διεκδικούν άδεια ίδρυσης, ενώ δίνεται η δυνατότητα οι επενδύσεις αυτές να υπάγονται στις στρατηγικές. Ευνοείται κατά αυτόν τον τρόπο η δημιουργία και η λειτουργία δικτύων υδατοδρομίων και όχι απλών μεμονωμένων πεδίων. Με αυτόν τον τρόπο απομακρυσμένοι τουριστικοί προορισμοί γίνονται πιο εύκολα προσβάσιμοι σε ευρύ τουριστικό κοινό και εξασφαλίζεται διευρυμένη επισκεψιμότητα.

Το σχέδιο νόμου έχει πρωτίστως, αλλά όχι αποκλειστικά, αναπτυξιακό χαρακτήρα. Με την κατασκευή και λειτουργία διευρυμένου δικτύου υδάτινων πεδίων καθίσταται ευκολότερη η διακομιδή ασθενών, αλλά και η εξυπηρέτηση αεροπυρόσβεσης. Και οι δύο αυτές περιπτώσεις ακουμπούν τον ευαίσθητο τομέα της ασφάλειας των πολιτών, ειδικότερα των κατοίκων απομακρυσμένων περιοχών.

Σε αυτό το σημείο επιτρέψτε μου να αναφερθώ στην περίπτωση της λίμνης Βεγορίτιδας. Η προοπτική κατασκευής υδατοδρομίου εντός της λίμνης δεν είναι κάτι καινούργιο. Ως ιδέα συζητείται εδώ και αρκετό καιρό, καθώς θα συνδέσει απομακρυσμένους τουριστικούς προορισμούς, όπως το χιονοδρομικό κέντρο Βόρας και τα λουτρά Πόζαρ. Την ίδια στιγμή θα εξυπηρετεί την καθημερινότητα, αλλά και τις έκτακτες ανάγκες των κατοίκων των όμορων πόλεων της Πέλλας και της Φλώρινας, καθώς και τα πολλά χωριά της περιοχής.

Όμως, από την ιδέα δεν έχουμε περάσει ακόμα στην υλοποίηση και γι’ αυτό φταίει το αγκυλωτικό ισχύον νομικό πλαίσιο, καθώς εξ όσων γνωρίζω, ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης που πήρε την πρωτοβουλία ίδρυσης πεδίου δεν κατάφερε να αντιμετωπίσει τη γραφειοκρατία και έχασε το ενδιαφέρον του.

Είναι χαρακτηριστικό ότι με τον ισχύοντα ν.4568 έχει υποβληθεί μόλις μια αίτηση αδειοδότησης πανελληνίως.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, για τους λόγους τους οποίους εξήγησα, αλλά και για τις λοιπές διατάξεις, από τις οποίες ξεχωρίζω αυτές για την απλούστευση των διαδικασιών που αφορούν στις εμπορευματικές μεταφορές και στην έκδοση προσωρινής άδειας οδήγησης, στηρίζω το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου και καλώ το Σώμα να το υπερψηφίσει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα τέσσερις μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 4ο Γυμνάσιο Τρίπολης (δεύτερο τμήμα).

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Μαντάς από τη Νέα Δημοκρατία. Να ετοιμάζεται ο κ. Δαβάκης.

Έχετε στη διάθεσή σας επτά λεπτά, κύριε συνάδελφε.

**ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΜΑΝΤΑΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακολουθώντας τη σημερινή συζήτηση, αλλά και τη συζήτηση στην επιτροπή, διαπιστώνουμε ότι συμφωνούμε όλοι πως με τη λειτουργία των υδατοδρομίων ενισχύεται το τουριστικό προϊόν της χώρας μας, ότι διευρύνεται η επισκεψιμότητα δημοφιλών τουριστικών προορισμών. Διευρύνεται, όμως, η επισκεψιμότητα και περισσότερων απομακρυσμένων τουριστικών περιοχών.

Συμφωνούμε όλοι ότι ενισχύονται οι συνδυασμένες μεταφορές για την αποδοτικότερη μεταφορά επιβατών σε τουριστικούς προορισμούς.

Και ενώ συμφωνούμε σε όλα αυτά, διαπιστώνει κανείς ότι χρειάστηκαν τρεις νόμοι και επτά ολόκληρα χρόνια για να φτάσουμε σήμερα να υλοποιήσουμε κάτι που συμφωνούμε όλοι. Και πραγματικά αναρωτιέμαι πώς οι πολίτες βλέπουν τη σημερινή ημέρα, ότι για ένα θέμα για το οποίο όλοι είμαστε σύμφωνοι, χρειάστηκαν επτά ολόκληρα χρόνια από την ψήφιση του πρώτου νόμου, του 4146/2013, δύο χρόνια μετά την ψήφιση του δεύτερου νόμου, του 4568/2018 και του νόμου που ψηφίζουμε σήμερα. Χρειάστηκαν επτά χρόνια για να αποφασίσουμε αν θα έχουμε ιδιωτικά ή δημόσια ή και ιδιωτικά και δημόσια υδατοδρόμια. Χρειάστηκαν επτά χρόνια για να αποφασίσουμε αν θα χρειάζεται μία άδεια για την ίδρυση υδατοδρομίων και άλλη άδεια για τη λειτουργία ή αν θα χρειάζεται μία και για τα δύο, για το πόσο θα ταλαιπωρήσουμε -περισσότερο ή λιγότερο- τους επενδυτές.

Πραγματικά, κατά τη γνώμη μου, αξίζουν συγχαρητήρια και στην Κυβέρνηση, αλλά και στους Υπουργούς που είναι εδώ σήμερα, γιατί με αυτό το νομοσχέδιο στόχευσαν ακριβώς στον πυρήνα του προβλήματος.

Ποιος είναι ο πυρήνας του προβλήματος; Ότι πρέπει, επιτέλους, τα υδατοδρόμια να υπάρξουν στη χώρα μας, αλλά πρέπει να φτιάξουμε ένα θεσμικό πλαίσιο που να μπορούμε να τα κάνουμε εύκολα να πραγματοποιηθούν. Διότι βασικός στόχος αυτού του νομοσχεδίου δεν είναι άλλος παρά η άμεση εφαρμογή του νόμου, που θα έπρεπε να ήταν το αυτονόητο στη χώρα μας.

Και πώς θα το πετύχουμε αυτό; Με απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης, που είναι το βασικό, αλλά και με τη μείωση των κατ’ εξουσιοδότηση υπουργικών αποφάσεων, οι οποίες φτάνουν περίπου στο 50% με το παρόν νομοσχέδιο.

Φαντάζομαι πώς θα ήταν η Μεσσηνία, για παράδειγμα, εάν εδώ και χρόνια λειτουργούσε το υδατοδρόμιο της Πύλου και δεν είχε μπλέξει στα γρανάζια της γραφειοκρατίας τα τελευταία τεσσερισήμισι χρόνια που είχε γίνει η αίτηση, ή λειτουργούσε το υδατοδρόμιο της Καλαμάτας. Πώς θα ήταν η Μεσσηνία αν η Κυπαρισσία, που έχει ένα υπέροχο λιμάνι, μπορούσε να συνδεθεί με τα νησιά του Ιονίου με υδροπλάνα ή η Καρδαμύλη, που τη γνωρίζετε όλοι, η υπέροχη Μάνη.

Όλα αυτά, λοιπόν, εκτιμώ ότι δεν αποτελούν μόνο μία προεκλογική δέσμευση της Νέας Δημοκρατίας. Αποτελεί το αυτονόητο για τη χώρα μας, που προσφέρεται στην υλοποίηση όλων αυτών των επενδυτικών δράσεων.

Δύο βασικά ζητήματα, κύριε Υπουργέ, θέλω να θέσω, που νομίζω ότι θα κληθούμε να τα αντιμετωπίσουμε στην πορεία.

Το πρώτο είναι το εξής: Υπάρχει ένα σημαντικό πρόβλημα όσον αφορά την έλλειψη όρων δόμησης και κάλυψης στα λιμάνια της χώρας μας. Υπάρχουν κάποια λιμάνια τα οποία έχουν εξαντλήσει τους όρους δόμησης, με αποτέλεσμα να μην δύναται να οικοδομηθούν εκεί ή να εγκατασταθούν προκατασκευασμένοι οικίσκοι υδατοδρομίων. Η υφιστάμενη διαδικασία, η οποία προβλέπει την επέκταση ή την αναθεώρηση των όρων δόμησης, είναι απελπιστικά χρονοβόρα και αποτελεί ανατρεπτικό παράγοντα, που μειώνει το επενδυτικό ενδιαφέρον για τα συγκεκριμένα λιμάνια.

Το δεύτερο που θα πρέπει να προσέξουμε, είναι ότι η πρόβλεψη στο σχέδιο νόμου για τη δυνατότητα πρόσβασης ενός υδροπλάνου μόνο σε ένα υδάτινο πεδίο ανά πτήση μέχρι έξι φορές την ημέρα, ίσως δυσχεραίνει τη λειτουργικότητα των δρομολογίων και καθιστά οικονομικά ακριβότερη τη μετακίνηση αυτή. Είναι ένα ζήτημα που τουλάχιστον για το πρώτο διάστημα που αφορά την προσωρινή λειτουργία των πρώτων υδατοδρομίων μέχρι να αδειοδοτηθούν στο σύνολό τους στη χώρα, θα μπορούσε σε δεύτερο χρόνο να το εξετάσετε για να τροποποιηθεί.

Κλείνοντας θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να σας ευχαριστήσω προσωπικά για την κατανόησή σας στο άρθρο 36 του νομοσχεδίου, όσον αφορά τις ποινές για τις υποκλοπές μεταφορικού έργου, οι οποίες έγιναν σαφώς μετά τη συζήτηση που κάναμε στην επιτροπή. Και ο Υπουργός και ο Υφυπουργός αντιλήφθηκαν πλήρως την κοινωνική διάσταση του θέματος και προέβησαν στην αλλαγή του σχεδίου νόμου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ σας ευχαριστώ.

Ο κ. Δαβάκης έχει τον λόγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ:** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε πει πολλές φορές από αυτό το Βήμα ότι το δύσκολο έργο αυτής της Κυβέρνησης εδώ και έξι μήνες είναι -και δυσκολεύει περισσότερο- το να νομοθετεί πολλές φορές το αυτονόητο. Και αυτό γίνεται τώρα με αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία: η νομοθεσία του αυτονόητου.

Μία χώρα όπως η Ελλάδα, η οποία βρέχεται πανταχόθεν από θάλασσα, της οποίας το υγρό στοιχείο είναι κυρίαρχο και συνδεδεμένο με την ιστορία, την κουλτούρα και τη φυσιογνωμία αυτού του λαού, σήμερα έρχεται, κάνοντας αυτή η Κυβέρνηση και οι συγκεκριμένοι Υπουργοί, τους εμποδιστές -εμποδιζόμενοι από την έωλη επιχειρηματολογία της Αντιπολιτεύσεως- να νομοθετήσουν το αυτονόητο.

Πιστεύω ότι η Αντιπολίτευση πρέπει να ξεκινήσει να ποδηγετείται σε ορισμένα ζητήματα με θετικό τρόπο απέναντι σε αυτού του είδους τις νομοθετικές πρωτοβουλίες. Και το λέω αυτό γιατί θα της κάνει καλό. Θα γίνει πιο ελκυστική στο λαϊκό Σώμα και εν πάση περιπτώσει, ζητήματα -όπως τις προάλλες- τα οποία έχουν να κάνουν με τον κοινό τόπο, με αυτά τα οποία πρέπει να μας συνδέουν και όχι να μας διχάζουν, πρέπει να τα συνδιαμορφώνουμε σε αυτή την Αίθουσα. Με αυτό τον τρόπο, θα έλεγα, ανεβάζουμε και την αίσθηση του πολιτικού πολιτισμού.

Παρ’ όλα αυτά, βλέπουμε να συνεχίζεται η ίδια επιχειρηματολογία, η οποία, δυστυχώς, δεν οδηγεί πουθενά.

Αυτό το νομοσχέδιο εδώ και πολύ καιρό δίνει απάντηση σε αυτά τα οποία τόσο καιρό λέγονταν για το θέμα των υδατοδρομίων. Φτάναμε στο σημείο αρκετά χρόνια τώρα -επτά, οκτώ χρόνια- να λέμε ότι άλλα συμφέροντα κρύβονται πίσω από τα ζητήματα της ατολμίας του ελληνικού κράτους να νομοθετήσει συμφέροντα στα οποία ο ελληνικός λαός έδινε τη δική του απάντηση.

Εγώ πιστεύω ότι αυτό το οποίο γίνεται τώρα, έχει μία πολιτική στόχευση για το μέλλον, μία στόχευση η οποία θα οδηγήσει οπωσδήποτε στην επιτυχία του κυβερνητικού έργου. Και αυτό φαίνεται με την καθημερινή νομοθετική πρωτοβουλία που συζητάμε σε αυτήν την Αίθουσα.

Υπήρχε ένα απαγορευτικό ίδρυσης των υδατοδρομίων από ιδιώτες, κάτι που καταδεικνύει τις ιδεοληψίες του παρελθόντος, το οποίο σήμερα φεύγει, το οποίο σήμερα ανοίγεται σε ένα τοπίο και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και απαντά και στις διάφορες αιτιάσεις της Αντιπολιτεύσεως στα περί καθορισμού των υδατοδρομίων σε συγκεκριμένα σημεία.

Είπε ο εισηγητής μας, ότι η αγορά θα ρυθμίσει τα ζητήματα αυτά. Και, πράγματι, θα τα ρυθμίσει η αγορά μέσα σε ένα πλαίσιο προστασίας, φυσικά, και του περιβάλλοντος και των λαϊκών συμφερόντων, τα οποία -επιτρέψτε μου να πω- αυτό το λαϊκό κόμμα, η Νέα Δημοκρατία, τα προστατεύει πολύ περισσότερο από αυτούς οι οποίοι συνεχώς τα επικαλούνται. Κυρίως, όμως, θα ρυθμίσει ζητήματα που έχουν να κάνουν, πέραν του τουριστικού προϊόντος το οποίο είναι σημαντικό και ζει αυτός ο τόπος από αυτό, με την ασφάλεια και την κοινωνική ωφέλεια, που κάθε μέρα τα συναντούμε, όσον αφορά τις διακομιδές και όλα αυτά τα οποία συνθέτουν το έκτακτο γεγονός κυρίως της νησιωτικής Ελλάδας. Και αν δεν υπήρχαν οι Ένοπλες Δυνάμεις, με τις αεροδιακομιδές τις οποίες κάνουν -το κοινωφελές έργο των Ενόπλων Δυνάμεων- δεν ξέρω τι θα γινόταν σε αυτό τον τομέα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αισθήματα χαράς -θα έλεγα- αλλά και πολλών ελπίδων συνοδεύει η Νέα Δημοκρατία, το κόμμα το οποίο στηρίζει την Κυβέρνηση, αυτό το νομοσχέδιο και το συνοδεύει, διότι πιστεύω ότι κάθε συνάδελφος ο οποίος έρχεται σε αυτή την Αίθουσα και μιλάει και αναφέρει τόπους, περιοχές της εκλογικής του περιφέρειας –η οποία του δίνει το δικαίωμα άλλωστε να μιλάει από αυτό το Βήμα- αισθάνεται ότι με αυτόν τον τρόπο θα δοθεί μία ιδιαίτερη τόνωση και ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον, όσον αφορά τον τουρισμό, αλλά και την ασφάλεια στην εκλογική του περιφέρεια.

Και εμένα ο δικός μου τόπος, το Γύθειο, η Μάνη, η Μονεμβασιά, η Νεάπολη, το Ελαφονήσι όλα αυτά τα οποία βρέχονται από θάλασσα –τα δύο πόδια της Πελοποννήσου, όπως γνωρίζετε, είναι ο Νομός Λακωνίας- περιμένουν να δουν αυτού του είδους την εξέλιξη, μια εξέλιξη που αισθάνομαι ότι θα έχει μία ελπιδοφόρα διάσταση, όσον αφορά τα ζητήματα του τουριστικού προϊόντος αλλά και των ασφαλειών.

Κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι αυτό το νομοσχέδιο, πέραν του στενά τεχνικού, γραφειοκρατικού -θα έλεγα- χαρακτήρα του, σηματοδοτεί για όλους εμάς που σας στηρίζουμε ως Κυβέρνηση και κάτι άλλο. Σηματοδοτεί τη διάθεση, την πρόθεση αυτή της Κυβέρνησης να «σπάσει αυγά», να διαλύσει τις αγκυλώσεις οι οποίες μέχρι τώρα συνέθεταν το πολιτικό, κυβερνητικό και γραφειοκρατικό –θα έλεγα- γίγνεσθαι και κατά τούτο πιστεύω ότι και η ψήφος και η εμπιστοσύνη της Κοινοβουλευτικής Ομάδας αλλά κυρίως του ελληνικού λαού θα σας σας συνοδεύει.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Μπογδάνος από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, κυρίες και κύριοι, δυστυχώς, από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης στα έδρανα είναι μόνο η αξιότιμη κυρία εισηγήτρια, η κ. Πέρκα. Αυτό φοβάμαι ότι, κατά κάποιο τρόπο, τουλάχιστον από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, δείχνει, κύριε Υπουργέ και την πραγματική μέριμνα που υπάρχει για ζητήματα νησιωτικής πολιτικής.

Διότι σήμερα δεν συζητάμε μόνο ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών ούτε συζητάμε ένα νομοσχέδιο μόνο με τέτοιον παρονομαστή. Συζητάμε ένα νομοσχέδιο που, μεταξύ άλλων, θέτει στο επίκεντρο της μέριμνάς μας τη νησιωτική πολιτική, με ιδιαίτερα ουσιαστικό αλλά και συμβολικό περιεχόμενο.

Παράγουμε από αυτήν την Αίθουσα, επιτέλους, μια θετική είδηση για τα νησιά μας, σε μια περίοδο όπου λόγω της τεχνητής αύξησης των μεταναστευτικών ροών από την Τουρκία, οι νησιώτες μας, και ιδιαίτερα οι ακρίτες, οι φρουροί των προκεχωρημένων φυλακίων μας, διψούν για τέτοιες ειδήσεις.

Με τις μεταρρυθμίσεις για την ίδρυση και τη λειτουργία των υδατοδρομίων, που εισάγει το παρόν νομοσχέδιο, ενισχύουμε ουσιαστικά τους δεσμούς που συνέχουν τον εθνικό μας κορμό. Διασφαλίζουμε ένα αναγκαίο συμπλήρωμα στην επικοινωνία μεταξύ νησιών και ηπειρωτικής Ελλάδας. Η Ελλάδα είναι κατ’ εξοχήν νησιωτικό κράτος. Δεν πρέπει να το ξεχνάμε αυτό.

Διευκολύνουμε την αεροδιακομιδή ασθενών, τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, την προμήθεια ιδίως των μικρών και ακριτικών νησιών με είδη πρώτης ανάγκης.

Ενισχύουμε τις δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης και για απομακρυσμένους νησιωτικούς προορισμούς και για ανεπτυγμένους τουριστικά προορισμούς, διότι στην ελεύθερη αγορά όσο περισσότερες επιλογές υπάρχουν, τόσο το καλύτερο.

Επίσης, ενισχύουμε την ασφάλεια και την οικονομική ανάπτυξη, δίνοντας ένα ισχυρό κίνητρο στους νησιώτες μας να μείνουν και να προκόψουν στα νησιά μας.

Πρέπει, λοιπόν, οι παρατάξεις της αντιπολίτευσης να συνειδητοποιήσουν αυτό που για τη Νέα Δημοκρατία είναι στον σκληρό πυρήνα της ιδεολογικής πρότασης, ότι δηλαδή η διασφάλιση των προοπτικών της οικονομικής ανάπτυξης, η απελευθέρωση των δημιουργικών δυνάμεων των Ελλήνων, η επένδυση στο ταλέντο, την ευρηματικότητα, την εργατικότητα του γένους μας, είναι ο αποτελεσματικότερος πολλαπλασιαστής ισχύος, η καλύτερη εγγύηση των δικαίων και των συμφερόντων της πατρίδας μας. Είναι αναγκαία προϋπόθεση για κάθε αισιοδοξία για το μέλλον.

Επιτρέψτε μου, επειδή τις τελευταίες μέρες ο λαϊκισμός εξ αριστερών και εκ δεξιών προσπαθεί να μας κάνει μαθήματα πατριωτισμού, να ορίσω τι θα πει πατριωτισμός; Πατριωτισμός θα πει, ειδικά τώρα για τη Νέα Δημοκρατία του Κυριάκου Μητσοτάκη, επισκευάζουμε τη χώρα, κάνουμε όσα χρειάζεται ούτως ώστε η Ελλάς να καταστεί ξανά ισχυρή και αξιοσέβαστη κοινωνικά, οικονομικά, στρατιωτικά, διπλωματικά, πολιτικά, θεσμικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πολυετής οδύσσεια των υδατοδρομίων πρέπει να αρχίσει να διδάσκεται στις πανεπιστημιακές σχολές δημόσιας διοίκησης και πολιτικής επιστήμης. Επί δεκαετίες, κυβερνήσεις που –το δέχομαι- με καλές προθέσεις και πραγματική βούληση επιχείρησαν να ενεργοποιήσουν επιτέλους αυτή τη σημαντική αναπτυξιακή δυνατότητα, προσέκρουαν στα ίδια εμπόδια: γραφειοκρατικός λαβύρινθος, ρυθμιστικό χάος, ωκεανός συναρμοδιοτήτων, κυκεών κατεστημένων συμφερόντων, ίδια κόλαση –με άλλα λόγια- που για δεκαετίες υπονομεύει μέχρι ακύρωσης σχεδόν κάθε καινοτόμο, πρωτοποριακό, ριζοσπαστικό επιχειρηματικό σχέδιο στη χώρα μας. Έτσι, παρά τις -ξαναλέω- ειλικρινείς και φιλότιμες προσπάθειες διαδοχικών κυβερνήσεων, τα υδροπλάνα παρέμεναν επί χάρτου.

Αυτή εδώ η Κυβέρνηση έχει και τη βούληση και την πείρα και την ικανότητα να κοιτάξει με προσοχή όσα επισημαίνουν έγκυροι διεθνείς δείκτες, όπως ο Doing Business της Παγκόσμιας Τράπεζας, που μιλούν για συγκεκριμένες παρεμβάσεις που μπορούν να αποκαθηλώσουν και να απογειώσουν την ελληνική οικονομία.

Και σε αυτή την κατεύθυνση, το παρόν νομοσχέδιο απλοποιεί ουσιωδώς τις ρυθμιστικές παραμέτρους, διευκολύνει τον κατάλογο των περιοχών που μπορούν να ιδρυθούν και να λειτουργήσουν υδατοδρόμια, ενθαρρύνει την ενεργητικότερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα τόσο στην κατασκευή των αναγκαίων υποδομών όσο και στη λειτουργία των εγκαταστάσεων.

Βεβαίως, ας επισημανθεί πως η πρόκληση είναι να λειτουργήσουν τα υδατοδρόμια και οι υπηρεσίες που αυτά θα εξυπηρετούν τη θερινή τουριστική περίοδο του 2021. Να είμαστε ρεαλιστές, αλλά πρέπει να γίνει.

Βάλτε στη θέση σας κάποιον που θέλει να μπει σε αυτήν την αγορά. Πρέπει να ψηφιστεί ο νόμος, να βγουν οι προορισμοί, να γίνει το business plan, να αντληθούν τα λεγόμενα «πλεονάζοντα κεφάλαια», να οριστούν τα σχήματα συνεργασίας booking, ticketing με τις τοπικές κοινωνίες, να βρεθούν τα αεροπλάνα, να βγουν οι άδειες, να αγοραστούν τα αεροπλάνα, να πάρεις τους πιλότους, να πάρεις τα πληρώματα πτήσης, να τα εκπαιδεύσεις και μετά θα μπορείς ουσιαστικά να πετάξεις. Ακόμα όμως και έτσι, ένα σημαντικό, αναγκαίο βήμα συντελείται σήμερα με την ψήφιση του παρόντος νόμου.

Επίσης, θετικό πρόσημο έχουν και οι υπόλοιπες προβλέψεις του νομοσχεδίου που αφορούν ζητήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και κυρίως αυτές που αφορούν –πολύ σημαντικό, το λέγαμε με τον συνάδελφο Κέρκυρας- την ανανέωση των στόλων των λεωφορείων, τα φορτηγά δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, καθώς και την άμεση χορήγηση της προσωρινής άδειας οδήγησης σε όποιον περνάει τις εξετάσεις και τη σχετική δοκιμασία.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πρόκληση για τη σημερινή Κυβέρνηση -και κλείνω, κυρία Πρόεδρε- είναι τα υδροπλάνα, ένα πάγιο αίτημα των νησιωτών και ιδίως των κατοίκων των μικρών μας νησιών, των ακριτικών νησιών της άγονης γραμμής, να αρχίσουν να πετούν και να εξυπηρετούν εντός της παρούσας κοινοβουλευτικής περιόδου.

Ας δούμε λίγο τα νησιά μας. Πεντέμισι χρόνια μεταναστολαγνείας, πολιτικής ανοικτών θυρών, ιδεοληπτικής και ύποπτης εκχώρησης σε επιτήδειους επαγγελματίες του ανθρωπισμού της διαχείρισης εθνικής σημασίας προβλημάτων, μας φέρνουν στο σήμερα, στις ειδήσεις που βλέπουμε αυτές τις μέρες στις οθόνες μας.

Η πρόκληση είναι με δράσεις όπως ο έλεγχος των μη κυβερνητικών οργανώσεων, η αυστηρότερη φύλαξη των συνόρων, η εντατικότερη λειτουργία του προγράμματος επαναπατρισμού, η ολοκλήρωση των κλειστών κέντρων φιλοξενίας να παραχθούν αποτελέσματα που θα ανακουφίζουν τους νησιώτες, αλλά και τους κατοίκους της ηπειρωτικής χώρας από τις ορατές συνέπειες της έντασης των μεταναστευτικών ροών, που υποδαυλίζει για δικούς της προφανείς λόγους, που έχουν να κάνουν και με αντίδραση στην αλλαγή της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής, η Τουρκία.

Θα κριθούμε, κυρίες και κύριοι, από τα αποτελέσματα, εκ των αποτελεσμάτων. Και αυτή η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του Κυριάκου Μητσοτάκη είναι αποφασισμένη να παραγάγει τα αποτελέσματα που χρειάζεται η χώρα, που χρειάζονται οι πολίτες.

Ευχαριστώ θερμά για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Νεοκλής Κρητικός από τη Νέα Δημοκρατία για επτά λεπτά και να ετοιμάζεται η κ. Μονογιού.

**ΝΕΟΚΛΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ:** Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εκατό χρόνια πριν εκδόθηκε η πρώτη άδεια πτήσης υδροπλάνου στην Ελλάδα. Σήμερα νομοθετούμε επιτέλους διευκολύνοντας την προώθηση δημιουργίας πολλών υδατοδρομίων στην ελληνική επικράτεια.

Τα βασικά σημεία που εισάγει το προτεινόμενο σχέδιο νόμου σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο είναι, πρώτον, η δυνατότητα χορήγησης και ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, διατηρώντας τη δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο στάδια του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, ήτοι τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και τη χορήγηση άδειας λειτουργίας, δεύτερον, η δυνατότητα χορήγησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου όχι μόνο σε δημόσιο φορέα αλλά και σε ιδιωτικό, τρίτον, η έκδοση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου χωρίς την απαίτηση επιθεώρησης, ώστε ο ενδιαφερόμενος με την απόκτηση της άδειας να προβεί στις προβλεπόμενες από τον νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου, τέταρτον, η δυνατότητα χορήγησης άδειας υδατοδρομίου και σε τουριστικούς λιμένες, μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, πλωτά και σύνθετα τουριστικά καταλύματα, πέμπτον, η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου όχι μόνο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά και από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή εξωτερικού, έκτον, η συγκρότηση ολιγομελούς επιτροπής υδατοδρομίων για επιθεωρήσεις υδατοδρομίων.

Ουσιαστικά το νέο νομοσχέδιο στοχεύει αφ’ ενός στην εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου, δίνοντας ευκαιρία και σε ιδιώτες επενδυτές και αφ’ ετέρου στην απλούστευση και την επιτάχυνση των απαιτούμενων διαδικασιών για την αδειοδότηση των υδατοδρομίων.

Έρχεται, λοιπόν, να βελτιώσει τις υπάρχουσες διατάξεις που έδιναν τη δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίων αποκλειστικά σε ΟΤΑ, λιμενικά ταμεία, οργανισμούς λιμένων και άλλους φορείς του δημοσίου.

Με την ψήφιση του νέου πλαισίου θα μπορεί να δημιουργήσει το δικό της υδατοδρόμιο μια μαρίνα ή ένα ξενοδοχειακό συγκρότημα, χωρίς να εξαρτάται από κάποιον κρατικό οργανισμό. Τι σημαίνει αυτό; Ότι το νέο νομοσχέδιο ανοίγει τα φτερά των υδροπλάνων στην Ελλάδα.

Πρόθεσή μας είναι με την ψήφισή του να ξεκολλήσουν οι επενδύσεις που για χρόνια σκάλωναν στα γρανάζια της γραφειοκρατίας και να δημιουργηθούν υδατοδρόμια από την Αττική και τα νησιά του Αργοσαρωνικού μέχρι την Πελοπόννησο, το Ιόνιο, τις Κυκλάδες, την Κρήτη, τα Δωδεκάνησα.

Κάνοντας μια μικρή ιστορική αναδρομή, η λειτουργία των υδατοδρομίων πηγαίνει σχεδόν έναν αιώνα πριν, αφού το 1918 δόθηκε η πρώτη άδεια πτήσης, ενώ από το 1926 υδροπλάνα εκτελούσαν δρομολόγια από το Παλαιό Φάληρο προς την Κωνσταντινούπολη. Το 1929 η Κέρκυρα αποκτούσε το δικό της υδατοδρόμιο, το ίδιο και η Ρόδος, η Σύμη και το Καστελόριζο.

Τα πλεονεκτήματα για την πατρίδα μας θα είναι μεγάλα. Η Ελλάδα έχει δεκαέξι χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμή, διακόσια είκοσι κατοικημένα νησιά και μεγάλο αριθμό λιμνών. Είναι προφανές ότι με την ανάπτυξη ενός δικτύου υδατοδρομίων θα αναδιαμορφωθεί το σύστημα των αερομεταφορών στη χώρα, γεγονός που θα καλύψει επαρκέστερα όχι μόνο τις τουριστικές υπηρεσίες, αλλά και τις ζωτικές ανάγκες των μονίμων κατοίκων των νησιών, ειδικά τους χειμερινούς μήνες.

Πρόκειται για μία νέα μορφή αερομεταφορών η οποία θα λειτουργεί με έναν εντελώς διαφορετικό συμπληρωματικό ρόλο προς τις υπάρχουσες μεταφορές, δεδομένου του γεωφυσικού ανάγλυφου της χώρας μας, αλλά και των προβλημάτων στην προσβασιμότητα.

Σχετικά με τη διευκόλυνση που παρέχει το νέο πλαίσιο που νομοθετούμε, αναφέρω ότι μέχρι σήμερα για να εγκριθεί ένα υδατοδρόμιο χρειαζόταν μια μελέτη περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων. Με το νέο νομοσχέδιο αυτή η αδειοδότηση θα μετακινηθεί στο Υπουργείο Περιβάλλοντος από την κατηγορία Α΄ στην κατηγορία Β΄, κάτι που θα σημαίνει πρότυπες περιβαλλοντολογικές δεσμεύσεις.

Με λίγα λόγια, σε χρόνο αυτό μεταφράζεται από είκοσι μέρες ή ένα μήνα το πολύ, σε αντίθεση με τον ένα περίπου χρόνο που απαιτείται τώρα για μια μελέτη περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων.

Είμαι βέβαιος ότι η ψήφιση του νομοσχεδίου ενισχύει την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου που θα εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν και θα εξυπηρετήσει την καλύτερη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με προορισμούς παραμεθόριους και απομακρυσμένους. Ειδικά στον άξονα της δυτικής Ελλάδος και του Ιονίου θα αποτελέσει εξαιρετικά σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης στην περιοχή και όχι μόνο με τουριστικές επιπτώσεις.

Ως Βουλευτής Λακωνίας με χαροποιεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι ο Περιφερειάρχης Πελοποννήσου Παναγιώτης Νίκας διαπραγματεύεται τη δημιουργία δικτύου υδατοδρομίων, που θα εξυπηρετεί την Καλαμάτα, τη Μονεμβασιά, τη Μάνη και την Κυλλήνη. Θέλω να τον διαβεβαιώσω από αυτό εδώ το Βήμα ότι στηρίζω αυτό το έργο και πιστεύω ότι η υλοποίησή του θα συμβάλλει τα μέγιστα στον τουρισμό, αλλά και στην ανάπτυξη των τοπικών μας κοινωνιών.

Είναι φανερό ότι οι ευρύτερες ωφέλειες για τις τοπικές κοινωνίες θα είναι μεγάλες και θεωρούμε πως θα προσφέρει πολύτιμα έσοδα και πολλές θέσεις εργασίας.

Απλά, λοιπόν, σας καλώ να ψηφίσουμε το παρόν νομοσχέδιο που αποτελεί από την Κυβέρνηση ένα ξεκάθαρο μήνυμα και μια συνέχεια στις παρεμβάσεις της με στόχο την ενίσχυση του αναπτυξιακού πλαισίου για την ανάταξη και ανάταση της πατρίδας μας.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εμείς, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Μονογυιού από τη Νέα Δημοκρατία και να ετοιμάζεται ο κ. Σενετάκης, επίσης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ:** Σύμφωνα με τον κατάλογο, κυρία Πρόεδρε, είναι η σειρά μου να μιλήσω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Δεν έχετε κάνει αλλαγή; Με ενημερώνουν τώρα από την Έδρα ότι έχετε κάνει αλλαγή.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ:** Με ποιον;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Με την κ. Μονογυιού.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΟΝΟΓΥΙΟΥ:** Έτσι μου είπαν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ:** Δ ώστε μου τον λόγο μετά την κ. Μονογυιού.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Θα σας τον δώσω αμέσως μετά, απλώς αυτή την κατάσταση έχω, αυτή ανακοινώνω.

Ορίστε, κυρία Μονογυιού, έχετε τον λόγο.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΟΝΟΓΥΙΟΥ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε αυτό και στο προηγούμενο Κοινοβούλιο θυμόμαστε το θέμα των υδατοδρομίων, πόσο σημαντική ήταν η πραγματοποίησή τους για τους νησιώτες. Η διαβούλευση και η συζήτηση ξεκίνησε το 2016 και ολοκληρώθηκε το 2018 με νόμο του ΣΥΡΙΖΑ. Αυτός ο νόμος, αντί να λύσει προβλήματα με τις μετακινήσεις στο Αιγαίο και στο Ιόνιο και να γίνει το έργο που τόσο περίμεναν οι κάτοικοι των νησιών, μπλόκαρε σε διάφορα αξεπέραστα γραφειοκρατικά κωλύματα. Να φανταστείτε ότι είχε για κάθε αδειοδότηση σαράντα δύο διοικητικές πράξεις!

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με το νέο νομοσχέδιο κάνει απλές τις διαδικασίες για την έκδοση αδειών και δίνει τη δυνατότητα σε ιδιώτες να αποκτούν και αυτοί άδειες.

Τα υδατοδρόμια είναι η αρχή του τέλους πλέον της απομόνωσης των νησιών και των νησιωτών. Τα νησιά χωρίς αεροδρόμια αποκτούν νέο μέσο συγκοινωνίας με την υπόλοιπη χώρα. Εκτός από την εξυπηρέτηση των τουριστών βοηθάει τη μεταφορά κατοίκων, ασθενών, προϊόντων άμεσης ανάγκης, όπως είναι τα φάρμακα. Παράλληλα, βοηθάει την ανάπτυξη όλων των νησιών.

Εκεί πρέπει να δούμε την υλοποίηση της κατάργησης του τέλους υδατοδρόμιων, στους κατοίκους των νησιών που δεν υπάρχει αεροδρόμιο. Αυτό είναι μια πρότασή μου.

Οι πολύωρες και απαγορευτικές συνδέσεις πλέον θα είναι παρελθόν. Το νομοσχέδιο δίνει τέλος στην αίσθηση της απομόνωσης όλων των κατοίκων στα μικρά νησιά. Αυτή η Κυβέρνηση υπεύθυνα χειρίζεται τα θέματα και τα προβλήματα των πολιτών με στόχο την καλύτερη ποιότητα της ζωής των Ελλήνων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κι εμείς, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Σενετάκης και αμέσως μετά ο κ. Κώτσος από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αυτό που συμβαίνει με το νομοσχέδιο που συζητούμε και θα ψηφίσουμε –θέλω να πιστεύω- με διευρυμένη πλειοψηφία είναι πρωτόγνωρα ευχάριστο και οφείλω να το πω. Είναι από τις σπάνιες φορές που ο ΣΥΡΙΖΑ μάς ασκεί κριτική γιατί δεν υλοποιήσαμε γρήγορα ένα σημαντικό αναπτυξιακό πλάνο και όχι γιατί κάναμε κάτι λάθος, κατά την κρίση του.

Μας ρώτα, λοιπόν, γιατί δεν πέταξαν τα υδροπλάνα. Τους καλωσορίζω στον κόσμο της ανάπτυξης.

Παρ’ ότι δεν είναι ευγενικό το καλωσόρισμα με κριτική, είμαι υποχρεωμένος να ρωτήσω και εγώ με τη σειρά μου το εξής: Αλήθεια, κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, γιατί δεν πέταξαν τα υδροπλάνα πέντε περίπου χρόνια που ήσασταν κυβέρνηση; Μήπως γιατί μετά από πολλές πιέσεις και παλινωδίες ψηφίσατε έναν νόμο, αλλά επί ενάμιση χρόνο δεν εκδώσατε δέκα Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, όπως ήσασταν υποχρεωμένοι για να ενεργοποιηθεί ο νόμος;

Ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νόμος που προβλέπει κανονιστικές διατάξεις που δεν εκδίδονται είναι νόμος ανενεργός. Το ξέρετε.

Μήπως, Επίσης, τα υδροπλάνα δεν πέταξαν γιατί ψηφίσατε έναν νόμο δυσλειτουργικό που αν τον έβλεπε επενδυτής, θα έψαχνε τα υδροπλάνα να πετάξει για να φύγει;

Εν πάση περιπτώσει, με τον νόμο που φέρνουμε εμείς ο επενδυτής δεν θα πρέπει να ξεπεράσει σαράντα δύο –ναι, σαράντα δύο- διοικητικές πράξεις προκειμένου να λάβει άδεια ίδρυσης και λειτουργίας. Με τον νόμο που ψηφίζουμε θεσμοθετείται η δυνατότητα έγκρισης ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας, επεκτείνεται η δυνατότητα αδειοδότησης σε τουριστικούς λιμένες, αλλά και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα. Με απλά λόγια, δίνεται η δυνατότητα όχι μόνο σε δήμους, αλλά και σε ιδιώτες, να λειτουργήσουν υδατοδρόμια. Και ναι, υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο να δούμε υδροπλάνα να πετάνε από αυτό κιόλας το καλοκαίρι, δηλαδή από αυτό το καλοκαίρι μπορούμε να δούμε να γίνονται πραγματικότητα στη χώρα μας όσα βλέπουμε στις ταινίες, όπου υδροπλάνα προσθαλασσώνονται, αποθαλασσώνονται μεταφέροντας με ευκολία τουρίστες.

Και βεβαίως, όλα αυτά δεν θα γίνονται σε βάρος του περιβάλλοντος. Άλλωστε, ουδέποτε η προστασία του περιβάλλοντος ήταν το πρόβλημα. Θα γίνονται με απόλυτο σεβασμό και ευαισθησία στο περιβάλλον, το οποίο δεν έχει σε τίποτα να επιβαρυνθεί από αυτού του είδους τη δραστηριότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο νομοσχέδιο αυτό υπάρχουν κι άλλα ζητήματα, όπως η χορήγηση προσωρινών αδειών οδήγησης, μία καινοτομία -θα έλεγα- του Υπουργείου Μεταφορών προκειμένου να μην ταλαιπωρούνται οι πολίτες, καθώς επίσης και θέματα που αφορούν τη δυνατότητα μίσθωσης του ΚΤΕΛ σε γραμμές που δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν οι αστικές συγκοινωνίες.

Επιτρέψτε μου, όμως, να κλείσω με ένα θέμα που απασχολεί την Κρήτη, το θέμα του ΒΟΑΚ. Θεωρώ ιδιαίτερα θετικό που στο άρθρο 64 γίνεται αναφορά στην ανάγκη να τροποποιηθεί το καταστατικό του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης και να επανέλθει σε αυτόν η αρμοδιότητα πολλών μεγάλων αναπτυξιακών έργων. Έτσι πρέπει να γίνει. Αναπτυξιακός είναι ο ρόλος του ΟΑΚ. Γι’ αυτό δημιουργήθηκε.

Θα περιμένουμε, λοιπόν, να δούμε τώρα, το Σάββατο, που θα επισκεφθεί την Κρήτη ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης για να εγκαινιάσει την έναρξη των εργασιών ενός άλλου μεγάλου αναπτυξιακού έργου στο αεροδρόμιο Καστέλι, περισσότερες αναφορές σ’ αυτό το θέμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τη μία μετά την άλλη τοποθετούμε τις ψηφίδες της ανάπτυξης και υλοποιούμε όλα όσα υποσχεθήκαμε προεκλογικά στον ελληνικό λαό, ότι δηλαδή θα αλλάξουμε την εικόνα του τόπου μας. Και θα το κάνουμε όχι με λόγια, αλλά με έργα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Κώτσος από τη Νέα Δημοκρατία και αμέσως μετά να ετοιμάζεται ο κ. Παππάς και ο κ. Νικολακόπουλος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ:** Κυρία Πρόεδρε, αξιότιμε κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, με το παρόν νομοσχέδιο για άλλη μία φορά η Κυβέρνησή μας, η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, χαράσσοντας συγκροτημένη πολιτική επιβεβαιώνει στην πράξη ότι είναι αποφασισμένη να καταρρίψει όλα τα εμπόδια που κωλυσιεργούν τις επενδύσεις στην Ελλάδα, καθιστώντας τη χώρα μας πρωταγωνιστή σε διεθνές επίπεδο.

Μετά από μία δεκαετία κρίσης, καταστροφής, συρρίκνωσης της οικονομίας και του βιοτικού επιπέδου των πολιτών, κλεισίματος εκατοντάδων χιλιάδων επιχειρήσεων, φυγής στο εξωτερικό τετρακοσίων πενήντα χιλιάδων νέων, αλλά και οικογενειών, η χώρα μας χρειάζεται μία επενδυτική επανάσταση, μία γενικευμένη επενδυτική επανάσταση ώστε να εισρεύσουν κεφάλαια, να δημιουργηθούν νέες καθαρές θέσεις εργασίας, να απεμπλακούν «projects» από τα γρανάζια της γραφειοκρατίας, να ανοίξουν επαγγέλματα, να δουλέψει η οικονομία, να αλλάξει η ψυχολογία.

Είναι ένα πολύ σημαντικό στοίχημα για όλους εμάς να αλλάξουμε την εικόνα της χώρας μας και στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, ξεκινώντας από σημεία - σταθμούς, αποσαφηνίζοντας το θεσμικό πλαίσιο και απλουστεύοντας κυρίως τις γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Για μία χώρα που έχει την ευλογία να έχει δεκαέξι χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής, ευρισκόμενη στην ένατη θέση παγκοσμίως, να έχει περίπου έξι χιλιάδες νησιά και νησίδες, εκ των οποίων τα εκατόν δέκα επτά κατοικημένα, φαινόμενο μοναδικό στην ευρωπαϊκή ήπειρο, είναι αδιανόητο να μην έχει υδατοδρόμια, όταν τα έχει από τη δεκαετία του 1920 και του 1930.

Η Ελλάδα έχει ένα περιβάλλον το οποίο μπορεί να αναπτύξει το μεγαλύτερο δίκτυο υδροπλάνων στον κόσμο όχι μόνο για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των τουριστών, αλλά και για τη δημιουργία διακομιστικών κέντρων και μεταφοράς προϊόντων, κυρίως αγροτικών και κτηνοτροφικών και ενός νέου τουριστικού υψηλά υποσχόμενου τουριστικού προϊόντος.

Έτσι, λοιπόν, έρχεται το παρόν νομοσχέδιο να δημιουργήσει νέες υποδομές και καινοτομίες στον τομέα των υδατοδρομίων. Δίνει τη δυνατότητα χορήγησης ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας με σκοπό την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης για όσους επιθυμούν να ιδρύσουν και να λειτουργήσουν υδατοδρόμια. Παρέχεται, δηλαδή, ευελιξία στους δημόσιους φορείς που αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν υποδομές, να προβούν σε μία διαγνωστική διαδικασία στη λειτουργία του υδατοδρομίου.

Επιτυγχάνεται η διευκόλυνση της έκδοσης των αδειών, αλλά και προσελκύονται περισσότεροι επενδυτές του χώρου, συμβάλλοντας γενικότερα στην ανάπτυξη των υδατοδρομίων. Η άδεια ίδρυσης πλέον δίνεται και σε ιδιωτικούς φορείς. Δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων σε περιοχές τουριστικών λιμένων, μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια, σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Ενισχύουμε το τουριστικό προϊόν της χώρας μας, διευρύνοντας την επισκεψιμότητα σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος, εξυπηρετώντας υψηλότερης αξίας τουριστικές ομάδες.

Θα ήθελα εδώ να σας μεταφέρω το παράδειγμα της λίμνης Πλαστήρα που είναι ένας δημοφιλής τουριστικός προορισμός και που εκτιμώ ότι μέσα από τη διαδικασία ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου θα εξυπηρετήσει ακόμη περισσότερο την τουριστική ανάπτυξη, θα προσελκύσει τουρίστες υψηλότερου οικονομικού επιπέδου, δεδομένου ότι το πλέον κοντινό αεροδρόμιο στη λίμνη Πλαστήρα είναι αυτό της Αγχιάλου, το οποίο με το λεωφορείο απέχει τουλάχιστον πάνω από δυόμισι ώρες.

Θα ήθελα εδώ να θυμίσω ότι το 2005 είχε πραγματοποιηθεί τότε επί κυβερνήσεως Κώστα Καραμανλή και υπουργίας του Δημητρίου Σιούφα στο Υπουργείο Ανάπτυξης, δοκιμαστική πτήση που, δυστυχώς όμως, δεν ευόδωσε να έχει συνέχεια λόγω των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων.

Με τα υδατοδρόμια, συνάδελφοι, θα εξασφαλιστεί ποιοτικότερη και ευκολότερη προσβασιμότητα των τουριστών στην περιοχή μας και έτσι θα διευρυνθεί η επισκεψιμότητα και η περαιτέρω ανάπτυξη της λίμνης Πλαστήρα. Θα ενισχυθούν και θα δρομολογηθούν νέα επενδυτικά σχέδια των εγχώριων επιχειρηματιών και θα δημιουργηθούν νέα τουριστικά προϊόντα, παράλληλες δραστηριότητες και νέες θέσεις εργασίας.

Τα υδατοδρόμια δεν είναι, όμως, απαραίτητα μόνο και μόνο για τον τουρισμό μας, αλλά και ιδανικά μέσα για περιοχές όπως η Καρδίτσα που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από χερσαίο αεροδρόμιο για μεταφορές αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων, όπως είπα, για μεταφορές φαρμάκων, για έκτακτες μεταφορές νοσοκομειακής περίθαλψης, για διασώσεις κυρίως τους χειμερινούς μήνες.

Εκτός από τα παραπάνω όμως, για τα υδατοδρόμια, το παρόν νομοσχέδιο ρυθμίζει και θέματα που έχουν να κάνουν με τον εκσυγχρονισμό των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών. Και εδώ, θέλω να πιστεύω ότι το εναπομείναν ποσό από τα 40 εκατομμύρια ευρώ, που υπήρχε για την ανανέωση του στόλου των υπεραστικών και αστικών λεωφορείων -που αν δεν κάνω λάθος, κύριε Υπουργέ, έχουν μείνει περίπου 2.400.000 ευρώ, εκ των οποίων έχω πληροφορηθεί ότι περίπου 800 με 900 χιλιάδες ευρώ θα διατεθούν για την αναβάθμιση των σταθμών των λεωφορείων και μένει ένα μικρό ποσό για την αναβάθμιση του στόλου-, θα πρέπει να ενισχυθεί ακόμη περισσότερο, γιατί υπάρχει, πραγματικά, μεγάλη ανάγκη εκσυγχρονισμού και ανανέωσης του στόλου των ΚΤΕΛ και των υπεραστικών και των αστικών.

Σε αυτό το σημείο, να επισημάνω και μια αδυναμία που υπάρχει στις ορεινές και μειονεκτικές περιοχές και αφορά τη μεταφορά των μαθητών. Δεδομένου ότι εκεί δεν υπάρχουν αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης-ταξί, πρέπει να δίνεται η δυνατότητα να μπορούν αυτή τη μεταφορά να την κάνουν και ιδιώτες, όπως σας έχω εγχειρήσει και σχετικό υπόμνημα.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να διαβεβαιώσω πως η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, μέσα από ένα οργανωμένο θεσμικό πλαίσιο έχει κηρύξει γενικευμένο ξεσηκωμό, ούτως ώστε να καταστεί η χώρα μας φιλική για τις επενδύσεις, δίνοντας το σύνθημα ότι η Ελλάδα θα γίνει φιλόξενος και δεκτικός προορισμός για επενδύσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Τον λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Παππάς από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ως Βουλευτής Δωδεκανήσων περιοδεύω σε τακτική βάση στα νησιά μας. Συναντώ τους κατοίκους και συζητάμε τα προβλήματα και τις ανησυχίες τους. Στο Καστελόριζο ο Στράτος και ο Κλήμης με ρώτησαν τι μπορούμε να κάνουμε ώστε να μην υπάρχουν ελλείψεις στα φάρμακα και να αναγκαζόμαστε να περνάμε συνέχεια απέναντι. Η Καλλιόπη, ο Νίκανδρος, η Μαριγώ από την Κάρπαθο, ο Μηνάς, η Λιλή από την Κάσο, η Βαρβάρα, ο Θεολόγος και ο Νικολός από την Αστυπάλαια μου μίλησαν για το τεράστιο πρόβλημα που υπάρχει στη σύνδεση των νησιών.

Έχω ζήσει τι πάει να πει ακριτική γραμμή, τι σημαίνει να περιμένεις να δέσει το πλοίο στο λιμάνι. Τους ίδιους προβληματισμούς άκουσα και στην Κάλυμνο, την Πάτμο, τη Σύμη, την Τήλο, τη Χάλκη. Ακόμα και στο Αγαθονήσι η φίλη μου η Μαρίτσα, που φτιάχνει γλυκά, ψάχνει να βρει πώς θα μπορέσουν αυτά τα υπέροχα γλυκά του Αγαθονησίου να πάνε σε όλη την Ελλάδα και να γίνουν γνωστά.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το πολυνομοσχέδιο που ψηφίζουμε σήμερα μπορεί να δώσει λύση στα προβλήματα αυτά. Μπορεί να δημιουργήσει τις συνθήκες και τις προοπτικές, έτσι ώστε τα νησιά μας να συνδεθούν μεταξύ τους. Μπορεί να λύσει χρόνια προβλήματα, μπορεί να προσελκύσει κεφάλαια και επενδύσεις που θα ωφελήσουν κατά κύριο λόγο τους νησιώτες μας.

Με το πολυνομοσχέδιο που φέρνουμε δεν ανακαλύπτουμε τον τροχό. Κάνουμε απλά και αυτονόητα πράγματα. Μπορεί να σας ακουστεί πρωτόγνωρο, αλλά για τα Δωδεκάνησα τα υδροπλάνα δεν είναι καινοτομία. Περίπου έναν αιώνα πριν, υπήρχαν υδατοδρόμια στο Μανδράκι της Ρόδου, στο Καστελόριζο, στη Λέρο, στη Σύμη και σε άλλα νησιά μας, όταν ακόμα δεν είχαν προσαρτηθεί τα Δωδεκάνησα στην Ελλάδα. Είναι χρέος μας λοιπόν, να λειτουργήσουμε ξανά τα υδατοδρόμια, τουλάχιστον, πριν περάσει ο αιώνας. Γι’ αυτό εμείς βάζουμε ένα τέλος στην αβεβαιότητα, την κωλυσιεργία και τις παθογένειες που υπήρχαν και χαρακτήριζαν διαχρονικά το ελληνικό κράτος. Δυστυχώς όμως, μέχρι πριν από οκτώ μήνες είχαμε μια κυβέρνηση που έκανε τα πάντα για να ενισχύσει τις παθογένειες αυτές, την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ερχόμαστε σήμερα και επιταχύνουμε τις διαδικασίες. Χορηγούμε ενιαία άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, θεσμοθετούμε ένα σαφές και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο. Με αυτόν τον τρόπο, δημιουργούμε τις προϋποθέσεις εκείνες για την προσέλκυση περισσότερων επενδυτών, για την ανάπτυξη ενός μεγάλου δικτύου υδατοδρομίων, του δικτύου που δεν μπόρεσε να επιβιώσει στην Ελλάδα το διάστημα 2004 - 2008, λόγω της γραφειοκρατίας και του χάους των αρμοδιοτήτων. Πιο ώριμοι σήμερα και προχωρώντας ένα βήμα πιο μπροστά, δίνουμε τη δυνατότητα άδειας ίδρυσης υδατοδρομίων, όχι μόνο στους δημόσιους φορείς, αλλά και στους ιδιώτες. Εδώ είναι μια σημαντική διαφορά μας, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ. Εμείς, είμαστε υπέρ της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Δεν θεωρούμε τους ιδιώτες επενδυτές κακούς λύκους ούτε κακό δαίμονα της οικονομίας μας, δεν πολεμάμε, δεν βάζουμε εμπόδια στην υγιή ιδιωτική πρωτοβουλία.

Με τη νομοθετική μας παρέμβαση, οι επενδυτές μπορούν να προχωρήσουν στην υλοποίηση των έργων αυτών, έργα τα οποία θα αποφέρουν άμεσα οικονομικά οφέλη για το κράτος, έργα που δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας, έργα που γεννούν ανάπτυξη και δημιουργούν ευκαιρίες. Ταυτόχρονα, στο νομοσχέδιο προβλέπεται η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου, όχι μόνο από την ΥΠΑ, αλλά και από άλλους πιστοποιημένους φορείς τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού. Τα υδατοδρόμια έχουν μια άλλη πτυχή. Μπορούν να αποτελέσουν μοχλό τουριστικής ανάπτυξης, την οποία ανάπτυξη έχουν ανάγκη τα νησιά μας, την έχει ανάγκη όλη η χώρα. Η βαριά βιομηχανία της ελληνικής οικονομίας θα αποκτήσει ένα ακόμα όπλο, θα μπορεί να ανταπεξέλθει σε ανταγωνιστικό περιβάλλον, προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες στις μετακινήσεις και τις μεταφορές.

Με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο ανοίγει η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων όχι μόνο σε λιμάνια και λίμνες, αλλά δίνεται η δυνατότητα κατασκευής και σε περιοχές τουριστικών λιμένων, σε μαρίνες, σε καταφύγια, σε αγκυροβόλια. Με αυτόν τον τρόπο διευκολύνουμε και διευρύνουμε την επισκεψιμότητα των περιοχών τουριστικών ενδιαφερόντων. Τουριστικό προϊόν της χώρας ενισχύεται και γίνεται ακόμα πιο ελκυστικό. Θα μπορούν όλοι να γνωρίσουν τις ομορφιές της Ελλάδος, ακόμα και στο πιο απομακρυσμένο και μικρό μέρος αυτής.

Το νομοσχέδιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει μεγαλύτερη αξία και για κάτι ακόμα. Κάθε υδροπλάνο που θα προσθαλασσώνεται δεν θα μεταφέρει μόνο ανθρώπους, εμπορεύματα, τρόφιμα ή φάρμακα, αλλά θα μεταφέρει και ένα μήνυμα το οποίο θα ανανεώνεται συνεχώς. Ένα μήνυμα στους νησιώτες μας, ότι κανείς δεν τους ξεχνάει, ότι όσο μεγάλη κι αν είναι η απόσταση, μπορεί να μικρύνει. Τα υδατοδρόμια θα εμβαθύνουν το αίσθημα ασφάλειας για τους νησιώτες μας, για τους νησιώτες οι οποίοι δικαιολογημένα τόσα χρόνια αισθάνονται ότι το κράτος της Αθήνας τους έχει ξεχάσει. Εμείς, όμως, δεν τους ξεχνάμε, αγαπητέ κύριε Υπουργέ, και είμαστε εδώ να το αποδείξουμε με πράξεις και όχι με παχιά λόγια και υποσχέσεις.

Το νομοσχέδιο, που ψηφίζεται σήμερα είναι η πράξη και οι επενδύσεις είναι έτοιμες να γίνουν. Η ανάπτυξη στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν είναι κενή περιεχομένου. Στόχος μας είναι να πολλαπλασιάσουμε προς όφελος του ελληνικού λαού. Δεν θα κουραστώ και δεν πρόκειται να σταματήσω να το επαναλαμβάνω από αυτό το Βήμα: Στα Δωδεκάνησα χτυπά η καρδιά της Ελλάδος, στα Δωδεκάνησα είναι στραμμένα τα βλέμματα όλου του πλανήτη. Οφείλουμε να εξασφαλίσουμε ότι οι κάτοικοι των Δωδεκανήσων δεν θα αντιμετωπίσουν άλλες ελλείψεις, δεν θα νιώσουν ποτέ ξεχασμένοι και αποκομμένοι, δεν θα νιώθουν ανασφαλείς. Οφείλουμε να εξασφαλίσουμε ότι δεν θα υπάρξουν ελλείψεις σε είδη πρώτης ανάγκης στα μικρά νησιά μας, τα απομονωμένα. Οφείλουμε να ενισχύσουμε τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής. Τα υδατοδρόμια είναι ένα βήμα προς την κατεύθυνση αυτή, είναι ένας τρόπος επίλυσης προβλημάτων που υπάρχουν εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Είναι ένα βήμα ενίσχυσης του αισθήματος ασφάλειας των κατοίκων, είναι ένα βήμα οικονομικής ανάπτυξης.

Γι’ αυτό σας καλώ για μια ακόμα φορά να βάλετε όλες σας στην άκρη τις ιδεοληψίες και τις εμμονές σας και να υπερψηφίσετε το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Νικολακόπουλος και να ετοιμάζει ο κ. Βολουδάκης.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι με το παρόν σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, η σημερινή Κυβέρνηση έρχεται να υλοποιήσει μια ακόμα καίρια δέσμευσή της απέναντι στον ελληνικό λαό. Πρόκειται για μια δέσμευση, που αφορά την υλοποίηση ενός έργου εθνικής εμβέλειας, όπως αυτό της λειτουργίας υδροπλάνων στην Ελλάδα, αρχής γενομένης από το φετινό καλοκαίρι. Είναι ένα έργο που εντάσσεται στο συνολικό αναπτυξιακό σχεδιασμό της Νέας Δημοκρατίας και που έχει ανάγκη η χώρα για μια ισχυρή, βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη, διότι οι υποδομές και οι ιδιαίτερα καλά σχεδιασμένες υποδομές σημαίνουν ανάπτυξη και κάθε ευρώ που επενδύεται σε αυτές επιστρέφεται περίπου στο διπλάσιο στην εθνική οικονομία. Έργα τέτοιας εμβέλειας σημαίνουν θέσεις εργασίας.

Εδώ, διαφέρουμε σημαντικά τόσο ως προς τη φιλοσοφία μας όσο και ως προς την ασκούμενη πολιτική από την προηγούμενη κυβέρνηση. Όλοι θυμόμαστε πόσο πονεμένο είναι το συγκεκριμένο έργο, θύμα της ανεύθυνης και αδιάφορης πολιτικής και των ιδεολογικών αποχρώσεων προσκομμάτων επί ημερών ΣΥΡΙΖΑ. Και βέβαια αυτό επιβεβαιώνεται από τη σημερινή παντελή απουσία Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ στη συζήτηση του σημερινού νομοσχεδίου.

Και φυσικά όλοι θυμόμαστε τι συνέβη με πάρα πολλά άλλα έργα όπως για παράδειγμα με το εμβληματικό έργο του Ελληνικού ή με τον οδικό άξονα Πάτρα - Πύργος και τον κατακερματισμό του που το έθεσε στον αέρα. Αυτά τα γνωρίζουν καλά οι πολίτες.

Ευτυχώς για τον τόπο αυτές οι μέρες ανήκουν στο παρελθόν, καθώς η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με συνέπεια και αποφασιστικότητα προχωρά στην υλοποίηση ενός εθνικού αναπτυξιακού σχεδίου σε αυτό που χρειάζεται η χώρα στον νευραλγικό τομέα των υποδομών και των επενδύσεων. Διότι είναι κρίσιμα έργα που συνδέονται με εθνικούς αναπτυξιακούς στόχους, έργα που αναδεικνύουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε περιφέρειας, έργα που φέρουν την ανάπτυξη μέσα από τις επενδύσεις και την ιδιωτική συμμετοχή, όπως συμβαίνει σε όλες τις σύγχρονες χώρες, έργα που δημιουργούν θέσεις εργασίας και τονώνουν την οικονομία και τις τοπικές κοινωνίες.

Ένα τέτοιο εμβληματικό έργο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αυτό της ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων που σηματοδοτεί την αλλαγή αναπτυξιακής πορείας της χώρας, καθώς μέσα από τις παρεμβάσεις του σημερινού νομοσχεδίου δημιουργούνται πραγματικά οφέλη.

Πρόκειται για παρεμβάσεις τόσο κρίσιμες για τα νησιά μας και τις παράλιες πόλεις που είναι διάσπαρτες σε ένα προικισμένο τόπο όπως η Ελλάδα. Οι παρεμβάσεις αυτές του νομοσχεδίου είναι κρίσιμες και για τον Νομό Ηλείας που διαθέτει λιμάνια και λίμνες που πληρούν τις προϋποθέσεις για την κατασκευή και λειτουργία υδατοδρομίων, όπως η Κυλλήνη, το Κατάκολο και η λίμνη Καϊάφα.

Για τις περιοχές αυτές έχει ήδη εκδηλωθεί επενδυτικό ενδιαφέρον, ενώ τόσα χρόνια τα σχέδια έμειναν στα χαρτιά, λόγω των γραφειοκρατικών εμποδίων και αγκυλώσεων και των στρεβλώσεων της μέχρι σήμερα νομοθεσίας.

Με τις παρεμβάσεις αυτές ευνοούμε τον τουρισμό, το εμπόριο, τις μεταφορές και τις στρατηγικές επενδύσεις που τόσο έχουμε ανάγκη για την ανάκαμψη της οικονομίας μας και την ανάπτυξη του τόπου μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως παράταξη πιστεύουμε ότι ο δρόμος για την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας κρίνεται από την επενδυτική μας πολιτική, μία πολιτική που και καλά γνωρίζουμε και βαθιά πιστεύουμε ως παράταξη. Σ’ αυτή την κατεύθυνση το σημερινό νομοσχέδιο διαθέτει ένα ισχυρό επενδυτικό πρόσημο.

Συγκεκριμένα, μέσα από τη δυνατότητα χορήγησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, όχι μόνο σε δημόσιο φορέα αλλά και σε ιδιωτικό φορέα, δημιουργείται για τους ιδιώτες μία επενδυτική ευκαιρία με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές, διευκολύνοντας την ανάπτυξη υδατοδρομίων, αφού πολλοί δημόσιοι φορείς αδυνατούν τόσο να χρηματοδοτήσουν τις απαραίτητες υποδομές και λοιπές εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου, όσο και να εκπονήσουν σχετικές μελέτες του τεχνικού φακέλου που απαιτούνται πριν από την υποβολή της αίτησης για την άδεια έγκρισης.

Παράλληλα δίνουμε τη δυνατότητα υπαγωγής της κατασκευής των υδατοδρομίων στο πλαίσιο των στρατηγικών επενδύσεων με σκοπό την ενθάρρυνση, την ενεργητική υποστήριξη και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα.

Κυριότερο απ’ όλα προχωρούμε στην απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης των υδατοδρομίων και την παροχή ευελιξίας χρηματοδότησης είτε αυτά θα κατασκευάζονται και θα λειτουργούν από δημόσιους, είτε από ιδιωτικούς φορείς, ενώ με τη σχετική διάταξη φροντίζουμε ώστε να μην ακυρωθούν διαγωνιστικές διαδικασίες που έχουν ξεκινήσει κατά τη διάρκεια ισχύος του ν.4568/2018, προκειμένου να μπορέσουν να ολοκληρωθούν και να αποφευχθούν οι καθυστερήσεις ίδρυσης και λειτουργίας των συγκεκριμένων υποδομών.

Με σωστό επομένως σχεδιασμό στο επίκεντρο ξεπερνούμε τις επικαλύψεις φορέων, προωθούμε αντιγραφειοκρατικές διαδικασίες έγκρισης, αξιολόγησης και υλοποίησης έργων, ενθαρρύνουμε τις επενδύσεις με σκοπό να καλύψουμε το μεγάλο επενδυτικό κενό που μας άφησε η κρίση και η εχθρικά διακείμενη πολιτική της προηγούμενης κυβέρνησης απέναντι σε ιδιώτες επενδυτές.

Τα οφέλη της σημερινής παρέμβασης είναι εξόχως σημαντικά και πολλαπλά θα έλεγα για την οικονομία της χώρας μέσα από την τόνωση του τουρισμού που συνεπάγεται η λειτουργία των υδροπλάνων και ειδικότερα η δυνατότητα χορήγησης άδειας υδατοδρομίου και σε τουριστικούς λιμένες, μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβοόλια, περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης και σύνθετα τουριστικά καταλύματα. Δημιουργούνται συνεπώς νέα τουριστικά προϊόντα, παράλληλες δραστηριότητες, καθώς και νέο ενδιαφέρον για επενδύσεις στον τομέα των ακινήτων, αλλά και άλλων υπηρεσιών σε νησιά και σε παράλιες πόλεις της χώρας.

Την ίδια στιγμή διευκολύνεται και διευρύνεται η επισκεψιμότητα περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος και ενισχύεται το ελληνικό τουριστικό προϊόν προσελκύοντας και εξυπηρετώντας επισκέπτες υψηλότερης τουριστικής αξίας. Επίσης, μέσα από τη συγκεκριμένη παρέμβαση, απομακρυσμένες περιοχές αποκτούν πλέον αεροπορική σύνδεση και σύντομη προσέγγιση από αστικά κέντρα και αεροδρόμια.

Αντιλαμβάνεστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πόσο σημαντικό είναι αυτό όχι μόνο για την τουριστική ανάπτυξη των ακριτικών μας περιοχών, αλλά και για την εξυπηρέτηση επειγόντων περιστατικών, όπως είναι οι περιπτώσεις αεροδιακομιδής ασθενών και οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Επίσης, εξαιρετικά σημαντικές είναι και οι διατάξεις για τη δυνατότητα υλοποίησης απευθείας διεθνών πτήσεων σε υδατοδρόμια της Ελλάδας τόσο από και προς κράτη που έχουν κυρώσει και εφαρμόζουν τη Συνθήκη Σέγκεν όσο και για κράτη που δεν την έχουν κυρώσει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η λειτουργία υδατοδρομίων συνδέει τα αστικά μας κέντρα με τις ακριτικές περιοχές, ενώνει την Ελλάδα με τον υπόλοιπο κόσμο, προωθεί ένα πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών και τονώνει την τουριστική ανάπτυξη στο σύνολο της επικράτειας, αλλά και στις περιφέρειες της χώρας που τόσο έχουν ανάγκη, όπως είναι και η περιφέρεια του Νομού Ηλείας που έχω την τιμή να εκπροσωπώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σίγουρο ότι μετά το σημερινό νομοσχέδιο η πατρίδα μας εισέρχεται σε άλλη αναπτυξιακή πορεία που θα δημιουργήσει σημαντικές προϋποθέσεις οικονομικής ευημερίας. Για τον λόγο αυτό, σας καλώ να ψηφίσουμε το παρόν νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κι εμείς, κύριε συνάδελφε.

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

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Βολουδάκης και να ετοιμάζεται ο κ. Φόρτωμας από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΜΑΝΟΥΣΟΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΟΛΟΥΔΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ και λίγα χρόνια στην Ελλάδα υδατοδρόμια ακούμε και υδατοδρόμια δεν βλέπουμε. Μία υποδομή η οποία θα εξασφάλιζε πρόσθετη τουριστική κίνηση, πρόσθετο τουριστικό εισόδημα από τουρίστες υψηλού επιπέδου, που θα εξασφάλιζε συνδέσεις που τα συμβατικά μέσα δεν διασφαλίζουν, για κάποιο λόγο δεν έχει αναπτυχθεί στην πατρίδα μας. Και ο λόγος που δεν έχει αναπτυχθεί είναι η γραφειοκρατία και το στρεβλό θεσμικό πλαίσιο.

Με το νομοσχέδιο, που σήμερα έρχεται προς ψήφιση και που συζητάμε αυτές τις μέρες πιστεύω ότι γίνεται μία τομή τόσο στη φιλοσοφία της προσέγγισης -καθώς αντίθετα με ό,τι προβλέπεται από τον σχετικό νόμο του ΣΥΡΙΖΑ, τώρα μπορεί να προβεί σε σχετικές επενδύσεις είτε το δημόσιο, είτε ιδιώτης επενδυτής- αλλά προκύπτει και μια μεγάλη αλλαγή στην απλούστευση των διαδικασιών.

Αυτό που απέτρεπε τους περισσότερους επενδυτές ήταν το πόσο σύνθετη ήταν η διαδικασία της αδειοδότησης για ένα υδατοδρόμιο. Πιστεύω ότι σήμερα με το νομοσχέδιο αυτό αντιμετωπίζεται. Δημιουργείται ένα θεσμικό πλαίσιο αποτελεσματικό και ευνοϊκό για τις επενδύσεις. Είμαι βέβαιος ότι πολύ σύντομα θα δούμε αποτελέσματα από αυτό. Είμαι βέβαιος ότι πολύ σύντομα θα δούμε επενδύσεις και συνδέσεις, που είναι πολύ κρίσιμες για τον τουρισμό μας, αλλά και για τις μεταφορές μέσα στη χώρα.

Θέλω να πω δυο λόγια για μια από τις διατάξεις εκτός του θέματος των αεροδρομίων, το άρθρο 64 του νομοσχεδίου, το οποίο αναφέρεται στον Οργανισμό Ανάπτυξης της Κρήτης. Με αυτό τροποποιείται το καταστατικό του Οργανισμού Ανάπτυξης της Κρήτης. Γίνεται μια τροποποίηση η οποία έρχεται να προσαρμόσει τον οργανισμό στα σημερινά δεδομένα.

Όταν ιδρύσαμε τον οργανισμό του 2013, θεσπίσαμε ότι ο Υπουργός ορίζει μόνο τον διευθύνοντα σύμβουλο και πρόεδρος είναι πάντα ex officio τότε ο γενικός γραμματέας της αποκεντρωμένης διοίκησης. Στην πορεία έπαψε να υπάρχει ο γενικός γραμματέας της αποκεντρωμένης διοίκησης ως θέση μετακλητού, ως πολιτική θέση. Έκτοτε αντικαταστάθηκε από τον συντονιστή της αποκεντρωμένης διοίκησης.

Αυτό που συνέβη στην πράξη ήταν κάτι που αποδυνάμωσε τον οργανισμό, γιατί όταν ιδρύαμε τον οργανισμό το πνεύμα της συγκρότησης του διοικητικού συμβουλίου ήταν ότι δια του γενικού γραμματέα της αποκεντρωμένης διοίκησης εκπροσωπούνταν, κατά κάποιον τρόπο, η κυβέρνηση, οπότε διευκολύνονταν η επικοινωνία του οργανισμού με τα Υπουργεία.

Αυτόν τον σκοπό υπηρετεί η αλλαγή που γίνεται σήμερα όπου θεσπίζεται ότι και ο Πρόεδρος ορίζεται με απόφαση του Υπουργού και είναι σωστό αυτό. Τώρα και ο Πρόεδρος και ο διευθύνων σύμβουλος ορίζονται με απόφαση του Υπουργού. Είναι και πρέπει να είναι άνθρωποι με υψηλά προσόντα, με πτυχία, με επαγγελματική εμπειρία. Πιστεύω ότι αυτό θα βοηθήσει τον οργανισμό να πάρει ξανά μπροστά. Χρησιμοποιώ αυτόν τον όρο γιατί η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είδε εχθρικά τον οργανισμό αυτόν από την αρχή.

Αφαίρεσε αρμοδιότητες, του πήρε την ΕΥΔΕ ΒΟΑΚ, τη διεύθυνση η οποία είχε αρμοδιότητα τον ΒΟΑΚ και γενικά προσπάθησε να απαξιώσει, να αποδυναμώσει τον οργανισμό και να επιστρέψει τα πάντα στο κέντρο, στο Υπουργείο, να κάνει δηλαδή την αντίστροφη κίνηση από αυτό που είχαμε κάνει το 2013.

Το 2013 θελήσαμε, ιδρύοντας τον οργανισμό, να δημιουργήσουμε στην Κρήτη μια δομή, η οποία θα είχε πλήρη έλεγχο των μεγάλων έργων υποδομών στην Κρήτη, των ζητημάτων που είχαν να κάνουν όχι μόνο με τα δημόσια έργα, αλλά και με τη διαχείριση των υδάτων και με μια σειρά από άλλα θέματα, αξιοποιώντας υπηρεσίες και φορείς που προϋπήρχαν, εξοικονομώντας πόρους και κάνοντας έναν πιο ισχυρό οργανισμό.

Αυτό πήρε ένα δρόμο προς τη διάλυση στα χρόνια του ΣΥΡΙΖΑ. Ευτυχώς πριν διαλυθεί ο Οργανισμός Ανάπτυξης Κρήτης έπεσε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και έτσι σήμερα ερχόμαστε -έστω και με κάποια καθυστέρηση, κύριε Υπουργέ, πρέπει να του πω- να αποκαταστήσουμε την κατάσταση όσον αφορά το διοικητικό συμβούλιο.

Εκκρεμεί ακόμα, κύριε Υπουργέ, η ουσιαστική αποκατάσταση των αρμοδιοτήτων, η επιστροφή των αρμοδιοτήτων δηλαδή που ο ΣΥΡΙΖΑ αφαίρεσε από τον Οργανισμό Ανάπτυξης Κρήτης, το οποίο είναι βεβαίως στόχος δικός μας.

Είμαι βέβαιος ότι θα πείτε στην πορεία της συζήτησης και στο κλείσιμο περισσότερα για αυτό, γιατί αυτή τη στιγμή οι ελλείψεις στις υποδομές της Κρήτης απαιτούν απάντηση. Το μείζον θέμα της Κρήτης είναι βέβαια ο ΒΟΑΚ, έχει γίνει πολύ μεγάλη συζήτηση το τελευταίο διάστημα για αυτό, έχει γίνει συζήτηση και για τη χρηματοδότηση και θέλω να πιστεύω ότι είμαστε κοντά στο τελικό σχήμα. Έχουμε τη θετική εξέλιξη με την διαφαινόμενη δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν τα κέρδη των κεντρικών τραπεζών της Ευρώπης που επιστρέφουν στην Ελλάδα για τη χρηματοδότηση του έργου.

Μέσα σε αυτό το περιβάλλον η εκκρεμότητα όσον αφορά τις αρμοδιότητες και τον τρόπο της διοίκησης ζητώ να λυθεί το συντομότερο. Δεν έχουμε πλέον δικαιολογία. Είμαι βέβαιος ότι θα κάνετε το σωστό και θα είμαστε εδώ και για να επαινούμε και για να απαιτούμε αυτό που είναι το σωστό και για να ελέγχουμε στο πλαίσιο της κοινοβουλευτικής διαδικασίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Φόρτωμας και στη συνέχεια ο κ. Μπουτσικάκης.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι με το σχέδιο νόμου για την ίδρυση και λειτουργία των αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, των υδατοδρομίων, δηλαδή, εισάγεται το ορθολογικό θεσμικό πλαίσιο που είναι αναγκαίο, ώστε να δημιουργηθούν, αλλά και να αναπτυχθούν οι απαραίτητες υποδομές για τη χώρα, δεδομένου του γεωφυσικού ανάγλυφού της, καθώς και του νησιωτικού της χαρακτήρα, αλλά και των προβλημάτων στην προσβασιμότητα που ανακύπτουν κι οι οποίες για χρόνια αποτελούσαν ένα ζητούμενο.

Η χώρα μας είχε και έχει ανάγκη από υποδομές υδατοδρομίων, ώστε να μπορούν επιτέλους να αξιοποιηθούν και τα υδροπλάνα για τις μεταφορές σε νησιά, σε απομακρυσμένες παραθαλάσσιες περιοχές συμπληρωματικά προς την ακτοπλοΐα.

Το πλαίσιο που είχε θεσπισθεί έπασχε από διάφορες ασάφειες και σημαντικά γραφειοκρατικά βάρη. Σε μεγάλο βαθμό καθιστούσε πρακτικά μη εφικτή την προσέλκυση επενδυτών και κυρίως την υλοποίηση σχετικών επενδύσεων.

Έτσι, λοιπόν, η Κυβέρνησή μας, πιστή στις δικές της δεσμεύσεις και προεκλογικά και στο σχέδιο της για συστηματικές και συμφέρουσες επενδύσεις στη χώρα μας επιδεικνύει και πάλι την πολιτική της αποτελεσματικότητα.

Με το υφιστάμενο και παρόν νομοσχέδιο εντάσσεται στο πλαίσιο εκείνων των νομοθετικών πρωτοβουλιών, που απαντούν αφ’ ενός σε ένα μακροχρόνιο αίτημα, αλλά αφ’ ετέρου αποτελούν ένα σοβαρό βήμα να γίνει η Ελλάδα μας περισσότερο φιλική ως επενδυτικός προορισμός φυσικά καθιστώντας ευκολότερη κι ανετότερη τη θαλάσσια συγκοινωνία ειδικά σε μικρές νησιωτικές περιοχές, αλλά παράλληλα είναι σε θέση να βελτιώσουν και το τουριστικό μας προϊόν καθιστώντας το περισσότερο αποτελεσματικό και ανταγωνιστικό.

Έτσι, λοιπόν, πολυετείς συζητήσεις για την κατασκευή κατάλληλων υδατοδρομίων για την αξιοποίηση των υδροπλάνων δεν τελεσφορούσαν παρά την ύπαρξη ενδιαφέροντος από μέρους των επενδυτών, καθώς και την όλη προσπάθειά τους λόγω του παρελκυστικού θεσμικού πλαισίου, αλλά και της απαιτητικής γραφειοκρατίας.

Δυστυχώς, σύμφωνα με το προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο του ΣΥΡΙΖΑ ήταν υποχρεωτική η έκδοση δέκα κοινών υπουργικών αποφάσεων και υπουργικών αποφάσεων, οι οποίες επί ενάμιση χρόνο δεν είχαν εκδοθεί και όπως γνωρίζετε πολύ καλά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νόμος ο οποίος προβλέπει κανονιστικές διατάξεις, χωρίς αυτές να έχουν εκδοθεί, στην ουσία είναι ένας νόμος ανεφάρμοστος. Όπως αντιλαμβάνεστε λοιπόν πολύ καλά το υφιστάμενο καθεστώς ήταν στην πράξη δυσλειτουργικό.

Φυσικά, λοιπόν, ο τότε Υπουργός της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Σπίρτζης στις 3 Οκτωβρίου του 2018, στην ομιλία που έκανε τότε για το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο τόνιζε, βέβαια, την λειτουργικότητα του νόμου και φυσικά τόνιζε ότι «εμείς θέλουμε να βάζουμε στοιχήματα με τον εαυτό μας και με την κοινωνία και να τα πετυχαίνουμε».

Κάθε άλλο, λοιπόν, παρά τα πέτυχε. Έτσι, λοιπόν, μέσα σε τρία χρόνια με τρία τελείως διαφορετικά νομοθετικά πλαίσια έρχεται το παρόν νομοσχέδιο να φέρει αυτή την αλλαγή. Φυσικά τότε τόνιζε ο τότε Υπουργός ότι «σε τρεις μήνες θα υπάρχει ολιστικό στρατηγικό σχέδιο για όλα τα υδατοδρόμια της χώρας και τον Απρίλιο του 2019 θα υπάρχουν άδειες για την πλειονότητα των υδατοδρομίων της χώρας». Καταθέτω και το απόσπασμα της ομιλίας για στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Φίλιππος Φόρτωμας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν απόσπασμα της ομιλίας, το οποί βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Παρ’ όλα αυτά ιδιαίτερα για τα δικά μας μικρά νησιά της χώρας η όλη πρόκληση, από το παρόν νομοσχέδιο, είναι πάρα πολύ σημαντική και πολύ μεγάλη.

Σε κάθε περίπτωση η γραφειοκρατική ελάφρυνση είναι πολύ σημαντική καθώς, μειώνεται ο αριθμός των απαιτούμενων υπουργικών αποφάσεων σε σχέση με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο.

Έτσι, λοιπόν, έχουμε πλέον υδατοδρόμια τα οποία μπορούν να λειτουργήσουν σε πολλά νησιά της χώρας και σε παραθαλάσσιες και σε παραλίμνιες περιοχές και να αποτελέσουν εφαλτήριο για σημαντικές επενδύσεις στη χώρα.

Είναι προφανές, λοιπόν, ότι η Κυβέρνησή μας δείχνει για άλλη μία φορά τη συνεπή στάση της για την απελευθέρωση, αλλά και την προώθηση των επενδύσεων και κατ’ επέκταση για το άνοιγμα των αγορών συνεχίζοντας πιστά και με συνέπεια το δικό της σχεδιασμό για την ανάταξη της ελληνικής οικονομίας.

Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να ευχαριστήσω και την ηγεσία του Υπουργείου, αλλά και τον Υφυπουργό, τον κ. Γιάννη Κεφαλογιάννη, ο οποίος διευκρίνισε ότι ειδικά για τα νησιά με περιορισμένες λιμενικές εγκαταστάσεις οι υφιστάμενοι χώροι αναμονής των επιβατών θα μπορούν να χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες των υδατοδρομίων.

Η κατασκευή των υδατοδρομίων αποτελεί κοινωνική και εθνική υποχρέωση της πολιτείας, κυρίως για την ενίσχυση των μικρών νησιωτικών και γεωγραφικά απομακρυσμένων περιοχών, όπως είναι η Κίμωλος, η Φολέγανδρος, αλλά και η Ανάφη, οι οποίες μέσω της δρομολόγησης υδροπλάνων πρόκειται να αποκτήσουν ένα καινούργιο μέσο μεταφοράς, διασύνδεσης και εξυπηρέτησης.

Στο πνεύμα αυτό της αναπτυξιακής πολιτικής της Κυβέρνησης, το νομοσχέδιο προβλέπει ότι τα υδατοδρόμια μπορούν να υπαχθούν σε καθεστώς στρατηγικής επένδυσης. Βάσει του άρθρου 4 του νομοσχεδίου μια επένδυση για υδατοδρόμιο μπορεί να ορισθεί ως στρατηγική επένδυση υπό τις προϋποθέσεις του ν.4608/2019 και να λάβει χρηματοδότηση από τον επενδυτικό νόμο, τον οποίο είχαμε φέρει.

Έχει άλλωστε μια συμβολική σημασία ότι το παρόν νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια περιλαμβάνει σημαντικές ρυθμίσεις και για την εμβληματική επένδυση του Ελληνικού.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να πω το εξής. Νιώθω ιδιαίτερα περήφανος που είμαι Βουλευτής του ελληνικού Κοινοβουλίου, αλλά και του Νομού Κυκλάδων, μίας περιοχής αποκλειστικά νησιωτικής, η οποία βρίθει ποικίλων συγκοινωνιακών προβλημάτων, ειδικά στα μικρά και στα πιο απομακρυσμένα νησιά, τώρα που η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του Κυριάκου Μητσοτάκη φέρνει για ψήφιση -και είναι έτοιμη να εφαρμόσει- το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια, αλλά και τα υδροπλάνα, διευρύνοντας με τον τρόπο αυτό τις προοπτικές ανάπτυξης αυτού του ευλογημένου τόπου μου, που έχω τη χαρά, την τιμή, αλλά και την τύχη να τον εκπροσωπώ.

Έχω λοιπόν την πεποίθηση ότι εμείς, οι νησιώτες, θα απολαύσουμε πλέον μία νέα προοπτική, με μία πρόσθετη δυνατότητα μετακίνησης, κάτι το οποίο είναι πολύ σημαντικό και το ζούμε κυρίως τους χειμερινούς μήνες και ταυτόχρονα θα ανατρέψει θετικά και τα δικά μας δεδομένα. Για όλους τους παραπάνω λόγους υπερψηφίζω και το παρόν νομοσχέδιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Μπουτσικάκης από τη Νέα Δημοκρατία και να ετοιμάζεται ο κ. Καββαδάς, επίσης από τη Νέα Δημοκρατία και αμέσως μετά ο κ. Μαμουλάκης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε Μπουτσικάκη, έχετε τον λόγο για επτά λεπτά.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μια από τις σημαντικότερες τομές του σημερινού νομοσχεδίου είναι οι προσωρινές άδειες οδήγησης, μία τομή που εξυπηρετεί όλους τους πολίτες.

Γνωρίζουμε όλοι σ’ αυτή την Αίθουσα ότι από τη στιγμή που κάποιος θα πετύχει στις εξετάσεις, μπορεί να χρειαστεί και ένα εξάμηνο μέχρι να πάρει το δίπλωμα στα χέρια του. Σήμερα δίνουμε τέλος σ’ αυτή την αναμονή, τέλος στη γραφειοκρατία και τις καθυστερήσεις.

Όποιος περνάει τις εξετάσεις, την επόμενη μέρα κιόλας θα μπορεί να οδηγεί το αυτοκίνητό του. Όλοι μας θα μπορούμε να εκτυπώνουμε την προσωρινή άδεια οδήγησης απευθείας από τον υπολογιστή μας. Αυτό σημαίνει στην πράξη απλούστευση των διαδικασιών και ψηφιοποίηση των υπηρεσιών.

Και τώρα έρχομαι στα υδατοδρόμια. Για την ιστορία, να πούμε ότι η χρήση τους στη χώρα μας ξεκίνησε πριν από εκατό χρόνια, τη δεκαετία του 1920 με ναυτικούς αερολιμένες σε πολλές περιοχές. Οι μικρές απαιτήσεις στις υποδομές διευκόλυναν κυρίως τις πτήσεις εσωτερικού, αλλά και εξωτερικού. Εκείνα τα χρόνια η Ελλάδα αποτελούσε τον σταθμό ξένων εταιρειών σε πτήσεις προς Ασία και Αφρική.

Η λειτουργία τους στη χώρα μας σταμάτησε λίγο πριν από την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Μετέπειτα εμφανίστηκαν ξανά το 2004 ως το 2008. Στο διάστημα αυτό πραγματοποιήθηκαν περίπου δεκαοκτώ χιλιάδες πτήσεις και μετακινήθηκαν εκατόν ογδόντα χιλιάδες επιβάτες, χωρίς να δημιουργηθεί κανένα πρόβλημα στην ασφάλεια των πτήσεων.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ**)

Κύριοι της Αντιπολίτευσης, το 2018 και εσείς ψηφίσατε έναν νόμο για τα υδατοδρόμια, αλλά έμεινε στα χαρτιά, γιατί με αυτά που ψηφίσατε ούτε μία άδεια δεν μπορούσε να εκδοθεί. Εμείς σήμερα δεν μένουμε στα λόγια. Είναι καιρός οι επενδύσεις, που ακούμε εδώ και καιρό, να γίνουν πραγματικότητα, αλλά για να γίνει αυτό πρέπει η χώρα μας να αποκτήσει επιτέλους κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο.

Αγαπητοί συνάδελφοι, δεν είναι δύσκολο να αναπτυχθεί ένα δίκτυο υδατοδρομίων. Για να τρέξουν λοιπόν οι διαδικασίες, αντιμετωπίζουμε τη γραφειοκρατία και διευκολύνουμε την αδειοδότηση. Από ένα τέτοιο δίκτυο θα ωφεληθούμε όλοι και οι πολίτες, αλλά και η αγορά. Ιδιαίτερα θα ωφεληθούν τα μικρά νησιά, αυτά που δεν διαθέτουν αεροδρόμιο και οι κάτοικοί τους αντιμετωπίζουν πρόβλημα με τις μετακινήσεις.

Ως Βουλευτής της Α΄ Πειραιώς, θεωρώ εξαιρετικά σημαντικό το δίκτυο αυτό να επεκταθεί και στα νησιά του Αργοσαρωνικού. Δεν σας κρύβω ότι πολλοί συμπολίτες μου διαμαρτύρονται για τη σύνδεση των νησιών τους με τον Πειραιά. Η μετακίνηση των υδροπλάνων μπορεί να λύσει τα προβλήματα αυτά.

Ο Αργοσαρωνικός χρειάζεται πολλά και συχνά δρομολόγια, σε καθημερινή βάση, σε όλα τα μέσα μεταφοράς όλο το χρόνο. Έτσι θα έχουμε μία ακόμα επιλογή για τις μετακινήσεις μας. Πέρα από τους νησιώτες την ίδια επιλογή θα την έχουν και οι γιατροί, οι εκπαιδευτικοί και πολλοί άλλοι επαγγελματίες που εργάζονται στα νησιά και πηγαινοέρχονται καθημερινά. Επίσης, θα είναι μία νέα επιλογή που θα μπορεί να βοηθήσει και στην έγκαιρη μετακίνηση σε επείγοντα περιστατικά.

Ένα είναι σίγουρο, ότι περισσότερες επιλογές σημαίνει αύξηση του ανταγωνισμού, άρα κέρδος για τους κατοίκους, κέρδος και για τους επισκέπτες. Αύξηση του ανταγωνισμού σημαίνει καλύτερη παροχή υπηρεσιών, μείωση του κόστους στις μεταφορές. Ακόμα και ένα ευρώ λιγότερο είναι σημαντικό.

Τα οφέλη όμως δεν είναι μόνο αυτά. Η καλύτερη διασύνδεση των νησιών με την υπόλοιπη Ελλάδα θα οδηγήσει στην αύξηση του τουρισμού. Τα νησιά μας θα πρέπει να αποκτήσουν και τις αναγκαίες μαρίνες για να επιτρέψουν την ανάπτυξη του «γιότινγκ». Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία εκατοντάδων θέσεων εργασίας και την προσέλκυση εύπορων τουριστών με πολλά οφέλη για την τοπική οικονομία.

Σας ρωτώ λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, δεν είναι άδικο κάποιοι από εσάς να μην ψηφίζετε αυτό το νομοσχέδιο, αυτό που θα φέρει νέες θέσεις εργασίας; Δεν είναι άδικο για τους νέους εκείνους που δεν έχουν δουλειά και αναγκάζονται να αφήσουν το νησί τους, την οικογένειά τους, τους αγαπημένους τους, μιας και πρέπει να πάνε στις πόλεις για να βρουν μία θέση εργασίας; Ας ενισχύσουμε λοιπόν τα νησιά μας και τις ακριτικές περιοχές, ειδικά τους χειμερινούς μήνες που τόσο το έχουν ανάγκη.

Με τον νόμο αυτόν που σήμερα ψηφίζουμε, φιλοδοξούμε να έχουμε πτήσεις υδροπλάνων εντός του έτους, ίσως και μέχρι το καλοκαίρι. Δημιουργούμε εκατοντάδες θέσεις εργασίας, οι οποίες θα τονώσουν την τοπική αγορά για να αναπτυχθεί η οικονομία, να ωφεληθεί η κοινωνία και να προοδεύσει η χώρα. Αυτό θέλουμε, αυτό θα κάνουμε, γι’ αυτό και υπερψηφίζουμε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Καλείται στο Βήμα ο κ. Καββαδάς Αθανάσιος από τη Νέα Δημοκρατία και ακολουθεί ο κ. Μαμουλάκης Χαράλαμπος από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε Καββαδά, έχετε τον λόγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση έρχεται σήμερα να δώσει διέξοδο και βιώσιμη λύση στο ζήτημα της δημιουργίας υδατοδρομίων, που αποτελεί αναγκαία συνθήκη για να ξεκινήσουν τα δρομολόγια των υδροπλάνων.

Η προηγούμενη κυβέρνηση με τον ν.4568/2018 ανέτρεψε το θεσμικό πλαίσιο, που βρήκε έτοιμο για τη δημιουργία υδατοδρομίων. Ο νόμος που έφερε ο ΣΥΡΙΖΑ είχε ως στόχο να θέσει εμπόδια σε επενδυτικές προσπάθειες στο συγκεκριμένο τομέα. Στηριζόταν σε έναν ξεπερασμένο κρατισμό, υιοθετώντας ένα ακραίο γραφειοκρατικό μοντέλο.

Είναι χαρακτηριστικό ότι για την ίδρυση υδατοδρομίου απαιτούνταν σαράντα δύο άδειες ή διοικητικές πράξεις και μόνο δημόσιος φορέας είχε το δικαίωμα να καταθέσει αίτηση για άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου. Μάλιστα, εξανάγκασε ιδιώτες επενδυτές, που είχαν προχωρήσει τις διαδικασίες αδειοδότησης, να μεταβιβάσουν την άδεια σε δημόσιο φορέα με συνοπτικές διαδικασίες.

Με όλα αυτά δεν είναι να απορεί κανείς για το γεγονός ότι από το 2014 οι μόνες άδειες, που προχώρησαν ήταν με βάση τον ν.4146 της Νέας Δημοκρατίας. Από τότε καμμία άδεια δεν εκδόθηκε με τον ν.4568/2018 και φυσικά δεν ξεκίνησε ούτε ένα δρομολόγιο, αφού είναι εύλογο ότι για να πετάξουν υδροπλάνα θα πρέπει να υπάρχει έστω ένα στοιχειώδες δίκτυο υδατοδρομίων.

Σήμερα έρχεται η Κυβέρνηση για να διαμορφώσει εκ νέου ένα ορθολογικό πλαίσιο για την αδειοδότησή τους. Ένα πλαίσιο που προσελκύει επενδυτικές πρωτοβουλίες, απλοποιεί τις διαδικασίες και δημιουργεί ένα ευρύ δίκτυο υδατοδρομίων σε όλη την Ελλάδα, που θα δώσει αναπτυξιακή ώθηση στις νησιωτικές κυρίως περιοχές και τον τουρισμό μας.

Το νομοσχέδιο δίνει τη δυνατότητα όχι μόνο σε δημόσιο φορέα, αλλά και σε ιδιώτες να προχωρήσουν στην αδειοδότηση ενός υδατοδρομίου, διαχωρίζοντας τη φάση της ίδρυσης από τη φάση της λειτουργίας. Υιοθετούνται ευέλικτες διαδικασίες, που αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τα γραφειοκρατικά εμπόδια που έθετε εντέχνως ο προηγούμενος νόμος.

Θα αναφέρω ενδεικτικά τη δυνατότητα έκδοσης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου χωρίς να απαιτηθεί η επιθεώρηση, η οποία θα γίνεται στη φάση της άδειας λειτουργίας. Με αυτό τον τρόπο ο επενδυτής θα μπορεί να προχωρήσει άμεσα στα έργα και τις υποδομές που απαιτούνται για να μπορούν να λειτουργήσουν οι εγκαταστάσεις.

Μάλιστα, προβλέπεται η συγκρότηση ολιγομελούς και ευέλικτης επιτροπής για τις επιθεωρήσεις των υδατοδρομίων που θα γίνονται, όπως είπα, πριν δοθεί άδεια λειτουργίας. Δίνεται επίσης η δυνατότητα χορήγησης άδειας υδατοδρομίου σε μαρίνες, αλλά και σε παραχωρησιούχους λιμένων, κάτι που δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ένα ευρύ δίκτυο υδατοδρομίων σε όλη τη χώρα, αλλά και για συνδυασμένες μεταφορές.

Ταυτόχρονα παρέχεται η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού των υδατοδρομίων όχι μόνο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά και από άλλους πιστοποιημένους φορείς στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Είναι επίσης σημαντικό ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν ξεκινά τη διαδικασία από την αρχή, ακυρώνοντας κάθε προσπάθεια που είχε γίνει στο ζήτημα των αδειοδοτήσεων, κάτι που έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση. Και αυτό, γιατί με τις μεταβατικές διατάξεις που υπάρχουν δίνεται η δυνατότητα σε όλους όσοι ξεκίνησαν κάποια διαδικασία αδειοδότησης, αυτή να συνεχιστεί και μάλιστα, να ξεμπλοκάρει, αφού πλέον υπάρχουν ταχείες και απλοποιημένες διαδικασίες με το νέο θεσμικό πλαίσιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι εμφανές ότι η Κυβέρνηση διαμόρφωσε το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο για να προσελκύσει επενδυτικές πρωτοβουλίες, να στηρίξει την επιχειρηματικότητα. Διότι οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης και οι θέσεις εργασίας δημιουργούνται από τον ιδιωτικό τομέα, κάτι που είναι δύσκολο να το αντιληφθούν όσοι παραμένουν δέσμιοι των ιδεοληψιών τους.

Θύμα αυτών των ιδεοληψιών έπεσαν και τα υδροπλάνα την περίοδο της διακυβέρνησης της χώρας από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, αφού υπό φυσιολογικές συνθήκες, σήμερα, θα έπρεπε να πετούν σε όλη την Ελλάδα και να έχει δημιουργηθεί ένα ευρύ δίκτυο υδατοδρομίων.

Με την ψήφιση του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα, ενοποιούνται οι διαδικασίες της άδειας ίδρυσης και της άδειας λειτουργίας. Το επόμενο στάδιο – εφόσον έχουν δημιουργηθεί οι αναγκαίες υποδομές και εγκαταστάσεις- είναι η πτητική άδεια από τις εταιρείες, που ήδη έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον. Απαραίτητη προϋπόθεση για να ξεκινήσουν τα δρομολόγια, όπως ανέφερα νωρίτερα, είναι να υπάρχει ένα στοιχειώδες δίκτυο υδατοδρομίων.

Επιτρέψτε μου να αναφέρω τον σχετικό υψηλό βαθμό ωρίμανσης, σε ό,τι αφορά τη λειτουργία των υδατοδρομίων που υπάρχει στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων. Αυτή τη στιγμή, υπάρχουν τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια στην Κέρκυρα, στους Παξούς και στην Πάτρα, που μπορούν να αποτελέσουν αφετηρία ή ενδιάμεσος σταθμός για τα νησιά του Ιονίου. Με αφετηρία αυτά τα τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, είναι εφικτό να τρέξουν άμεσα οι διαδικασίες, για να ξεκινήσουν τα δρομολόγια των υδροπλάνων στα ιόνια νησιά, πρώτα από όλη την Ελλάδα.

Απαιτείται να τρέξουν γρήγορα οι διαδικασίες αδειοδότησης για τη λειτουργία των υδατοδρομίων σε Κεφαλονιά, Ιθάκη, Ζάκυνθο, Λευκάδα και Μεγανήσι, ώστε να διασυνδεθούν τα νησιά και να αναπτύξουν παράλληλα και εναρμονισμένα τον τουρισμό και την οικονομία τους.

Στο σημείο αυτό, κύριε Υπουργέ, και επειδή ο τομέας των μεταφορών είναι κρίσιμος, όχι μόνο για την ανάπτυξη ενός τόπου, αλλά κυρίως για την ασφάλεια των κατοίκων και των επισκεπτών, θέλω να ζητήσω για μία ακόμα φορά τη συνδρομή σας στην ολοκλήρωση του πολύπαθου οδικού άξονα Άκτιο - Αμβρακία.

Ξέρω από τις συναντήσεις που έχω κάνει με τον Υπουργό Υποδομών, τον κ. Καραμανλή, όσο και με εσάς κύριε Κεφαλογιάννη, τόσο ο ίδιος, όσο και το Υπουργείο κάνει το καλύτερο δυνατό, έπειτα από χρόνια λανθασμένων επιλογών, ώστε αυτό το μεγάλο έργο να επανεκκινήσει και να ολοκληρωθεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο απελευθερώνει τις επενδυτικές πρωτοβουλίες για τη δημιουργία υδατοδρομίων σε όλη τη χώρα, αλλά και για την ανάπτυξη ενός δικτύου μεταφορών με υδροπλάνα που θα έχει θετικό πρόσημο για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και για τον τουρισμό μας. Αρκετά υπέφερε η χώρα από ξεπερασμένος δογματισμούς και ιδεοληψίες. Στοιχειώδης αίσθηση ευθύνης απαιτεί την ψήφιση του.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, υπερψηφίζω το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Τον λόγο έχει ο κ. Χαράλαμπος Μαμουλάκης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Στη συνέχεια, θα ακολουθήσει ο κ. Νικόλαος Συρμαλένιος πάλι από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι ο νομοθέτης του παρόντος σχεδίου νόμου διαπνέεται από την αντίληψη, «ακόμα και αν δεν χρειάζεται ο νόμος, πρέπει εμείς οπωσδήποτε να νομοθετήσουμε». Τι εννοώ;

Η Κυβέρνηση έχει βαφτίσει σχέδιο νόμου την ουσιαστική επαναψήφιση του νόμου της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ με μικρο-τροποποιήσεις -η αλήθεια είναι- με τέτοιο τρόπο, ώστε να εισαχθεί ένα κολλάζ ετερόκλητων διατάξεων.

Για τον λόγο αυτόν, στη σύντομη τοποθέτηση μου που θα επικεντρωθώ για τα υδατοδρόμια και φυσικά και το Ελληνικό που ξανά έχει την τιμητική του, θα αποδειχθεί, ουσιαστικά, η συνολική αντίληψη της Κυβέρνησης, αναφορικά με τη διαχείριση της δημόσιας περιουσίας.

Βασική διαφορά του παρόντος σχεδίου νόμου και του δικού μας νόμου, του ν.4568/2018, είναι η δυνατότητα ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων χωρίς τη συμμετοχή του δημοσίου. Στην αντίληψη του νομοθέτη της προηγούμενης κυβέρνησης, η επιφυλακτικότητα απέναντι σε μία τέτοια στρατηγική σχετιζόταν, κυρίως, με την ανησυχία ότι από τη διαδικασία της έκδοσης αδειών με πρωτοβουλία αποκλειστική του ιδιωτικού τομέα θα οδηγούμασταν σε ένα χαοτικό, συγκοινωνιακό τοπίο στον συγκεκριμένο κλάδο.

Παράλληλα, με το παρόν σχέδιο νόμου, η Κυβέρνηση καταργεί τον περιορισμό στη διάρκεια ζωής των αδειών ίδρυσης υδατοδρομίων χωρίς καμμία δέσμευση εκ μέρους του ιδιώτη επενδυτή για τη λειτουργία της εκάστοτε μονάδας. Με το ίδιο σκεπτικό, το νομοσχέδιο αποφεύγει να προσδιορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις υπό τους οποίους οι άδειες θα ανακαλούνται. Αυτό αναπόφευκτα θα οδηγήσει σε φαινόμενα κατάχρησης των αδειών αυτών, δευτερογενούς αγοράς μέσα από την πώλησή τους, αλλά και πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού, μέσα από τις οποίες διαφορετικοί επενδυτές θα προσπαθούν να δεσμεύσουν λιμάνια για να εμποδίσουν τους ανταγωνιστές τους να επεκταθούν. Αρκεί μόνο να σκεφτείτε, πώς λειτούργησε η άδεια παραγωγής στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, την οποία σήμερα εσείς ορθά μελετάτε να καταργήσετε. Και τότε, θα κατανοήσετε τις στρεβλώσεις που πάτε να δημιουργήσετε.

Συνάδελφοι και συναδέλφισσες της Κυβέρνησης, η ανάπτυξη μιας ώριμης αγοράς στον κλάδο μετακινήσεων μέσω υδροπλάνων αποτελεί ένα σύνθετο εγχείρημα που απαιτεί, πράγματι, πολλή προσπάθεια και διακυβερνητικό συντονισμό, όπως αναφέρει και η αιτιολογική, άλλωστε, έκθεση. Ωστόσο, οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η πολιτεία για την επίτευξη του παραπάνω σκοπού δεν αντιμετωπίζονται με το παρόν σχέδιο νόμου.

Η βασική αρχή με την οποία πρέπει να αντιμετωπίζεται το ζήτημα των υδατοδρομίων είναι η εξής: Η ίδρυση τους πρέπει να υπακούει σε ένα συγκεκριμένο χωροταξικό σκεπτικό. Η δραστηριοποίηση του ιδιωτικού τομέα θα πρέπει να ενταχθεί σε αυτόν ακριβώς τον σχεδιασμό.

Ως προς αυτό, το σημερινό νομοσχέδιο δεν κάνει δυστυχώς καμμία πρόβλεψη. Αναλόγως, η βασική πηγή καθυστερήσεων για την ίδρυση υδατοδρομίων είναι η ασάφεια με την οποία αντιμετωπίζεται η περιβαλλοντική τους άδεια, η οποία αποτελεί τη βασική πηγή καθυστερήσεων. Ως προς αυτό, επίσης, το νομοσχέδιο του κ. Κεφαλογιάννη και του Υφυπουργού Υποδομών δεν προσφέρει τίποτα.

Ωστόσο, έχω την αίσθηση ότι στη σημερινή μας συζήτηση δεν μπορεί να μην κάνουμε αναφορά στο Ελληνικό δεδομένων άλλωστε και των τροπολογιών, οι οποίες έχουν εισαχθεί, αλλά και με συγκεκριμένα εδάφια που το σχέδιο νόμου αναφέρει.

Το Ελληνικό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν το βλέπουμε μόνο ως παράδειγμα αντιπολίτευσης, την οποία έκανε η Νέα Δημοκρατία προς τις εκλογές του Ιουλίου, αλλά και ως παράδειγμα τρόπου διαχείρισης εκ μέρους της Κυβέρνησης, που τελικά συμπυκνώνει συνολικά το πνεύμα σας αναφορικά με την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων στη χώρα.

Βασικό σημείο, στο οποίο αναφέρομαι για το Ελληνικό, δεν θα μπορούσε να ήταν άλλωστε το τμήμα από άπτεται της καθαίρεσης, τακτοποίησης και δυνητικής οιωνεί καθαίρεσης κτισμάτων. Μεγάλο το πλήθος αυτών και μεγάλο το κόστος που θα επιβαρυνθεί αυτός που θα το επωμισθεί.

Βέβαια, οφείλω να πω ότι ο κ. Κεφαλογιάννης στην επιτροπή ανέφερε ότι αυτό το κόστος θα επωμιστεί από την ανάδοχο εταιρεία, από την εταιρεία ουσιαστικά που θα λειτουργήσει, από τη «LAMDA DEVELOPMENT» εν προκειμένω, εκτός από τη μονάδα ειδικών καταστροφών, που φυσικά ως δομή του ελληνικού δημοσίου και των Ενόπλων Δυνάμεων είναι προφανές ότι θα επωμιστεί το δημόσιο.

Θέτω, όμως, ξανά το ερώτημα και από το Βήμα της Ολομέλειας. Ελπίζω ότι αυτό θα τηρηθεί. Διότι, οι κύριοι συνάδελφοι, το κόστος της καθαίρεσης και αποκομιδής και εκτροπής των προϊόντων καθαιρέσεως και εκσκαφής σε τρόπο επιτρεπτό από τις αρχές είναι πάρα πολύ μεγάλο.

Μια πρόχειρη προσέγγιση -επικαλούμαι την ιδιότητά μου ως πολιτικού μηχανικού- φλερτάρει με ένα ποσό της τάξεως των δέκα εκατομμυρίων ευρώ και πλέον. Αυτό, όπως αντιλαμβάνεστε, δεν μπορεί να το επωμιστεί το ελληνικό δημόσιο. Δεν μπορούν να επωμισθούν δημόσιες δαπάνες για κάτι τέτοιο, όταν ρητά στη σύμβαση αναφέρεται ότι είναι υποχρέωσή της εν λόγω εταιρείας να το αναλάβει. Περιμένουμε και ελπίζουμε ότι αυτό θα τηρηθεί. Διότι, όπως αντιλαμβάνεστε, πέραν της οικονομικής διάστασης, υπάρχει και ένα έντονο πολιτικό ζήτημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η εκμετάλλευση του Ελληνικού είχε εξαρχής στον πυρήνα της μία εντελώς αναχρονιστική και υποταγμένη στις επιθυμίες του ιδιωτικού κεφαλαίου αντίληψη, αναφορικά με τις αστικές αναπλάσεις στον αστικό ιστό των ελληνικών πόλεων και παράλληλα, μία λανθασμένη στρατηγική για τον τρόπο και τους όρους υπό τους οποίους μπορεί ο ιδιωτικός τομέας να συμμετάσχει σε ανάλογα έργα.

Σε όλη την υπόλοιπη Ευρώπη, σε περιπτώσεις αξιοποίησης δημόσιων χώρων εντός του αστικού ιστού με την εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα, ακολουθείται ακριβώς η αντίστροφη διαδικασία: Πρώτα προσδιορίζει το δημόσιο τις χρήσεις και τον χαρακτήρα που θέλει να λάβει η εκάστοτε έκταση και στη συνέχεια, εξετάζονται οι προοπτικές συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα, ο χαρακτήρας της και οι εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης.

Στο Ελληνικό, λοιπόν, όλη η διαδικασία εξαρχής ήταν λάθος. Ο ιδιώτης προσδιόρισε εξαρχής το φυσικό αντικείμενο και τους όρους ιδιωτικοποίησης και το δημόσιο, στη βάση της σύμβαση που υπεγράφη επί Σαμαρά, καλούνταν να ρυθμίσει πολεοδομικά και χωροταξικά την έκταση, κατά βούληση πάντοτε του επενδυτή ως υποχρέωσή του. Αυτή τη σύμβαση κληρονόμησε και η δική μας κυβέρνηση. Σήμερα και εσείς, παρά τον προεκλογικό λαϊκισμό σας, αυτή τη λογική λούζεστε, τη σύμβαση επί Σαμαρά.

Δυστυχώς, λοιπόν, και παρά την παταγώδη αποτυχία της επένδυσης στο Ελληνικό, η Κυβέρνηση σήμερα μοιάζει να θέλει να εξάγει αυτό το παράδειγμα ως επιτυχημένο παράδειγμα, προς εφαρμογή και αλλού.

Κι έρχομαι τώρα στην περίπτωση της χρηματοδότησης του Αεροδρομίου Καστελλίου, προς παραλληλισμό των παραδειγμάτων. Για το Αεροδρόμιο του Καστελλίου, το Αεροδρόμιο του Ηρακλείου φυσικά, το ελληνικό δημόσιο παρουσιάζεται να έχει δεσμευτεί για την άμεση αξιοποίηση της εκεί έκτασης. Αυτό, εξάλλου, διέπει και τη λογική της Ευρωπαϊκής Τράπεζας, να δίνεται φροντίδα σε περιοχές που έχουν επιβαρυνθεί περιβαλλοντικά τα προηγούμενα χρόνια.

Έρχεται, δηλαδή –άλλωστε και το Environmental Data Sheet αυτό αναφέρει- να επωμιστεί την αναγκαιότητα που δημιουργείται μέσα στην ίδια την κοινωνία, περιβαλλοντικά, να φροντίσουμε για την επόμενη μέρα σε μία περιοχή, όπως θα είναι το πρώην αεροδρόμιο «Ν.ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ», σε μία ευάλωτη και με έντονη αστική γειτνίαση περιοχή, στην Νέα Αλικαρνασσό του Ηρακλείου. Είναι ένα πολύ μεγάλο ακίνητο, εξαιρετικού ενδιαφέροντος -πολλές φορές το αναφέρουμε εμείς στην Κρήτη ως το Ελληνικό της Κρήτης- το οποίο έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Τι κάνετε τώρα εδώ; Το ενδεχόμενο να πουληθεί αυτή η έκταση και μάλιστα εν αγνοία όλων των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης του νησιού και της πόλης, είναι τουλάχιστον σκανδαλώδες. Να σημειώσω ότι δεν υπήρχε η παραμικρή ενημέρωση στην τοπική αυτοδιοίκηση του νησιού, σε παράγοντες, ακόμη και σε Βουλευτές της Κρήτης, για το συγκεκριμένο ζήτημα. Μονομερώς, λοιπόν, υπεγράφη μία σύμβαση που ακόμα και τώρα -έχουμε ζητήσει, άλλωστε, το σώμα της συμβάσεως για να ενημερωθούμε περαιτέρω- υπάρχουν πολλές ασάφειες και αστερίσκοι.

Όλα τα παραπάνω συμβαίνουν ενώ οι αρμόδιοι Υπουργοί ξέρουν να υπογραφούν μνημόνια με την ΕΤΕΠ, αλλά δεν ξέρουν πώς να ενημερώσουν την Εθνική Αντιπροσωπεία και την τοπική κοινωνία για τις προθέσεις και το σχεδιασμό τους.

Κλείνοντας, λοιπόν, καλώ την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών να τοποθετηθεί επί του θέματος. Προτίθεστε να προχωρήσετε στην άμεση ιδιωτικοποίηση της έκτασης του αεροδρομίου Ηρακλείου, ναι ή όχι; Κι αν ναι, ποια σκοπιμότητα εξυπηρετεί αυτή σας η κίνηση;

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Να καλέσω τον Συρμαλένιο Νικόλαο από τον ΣΥΡΙΖΑ και ακολουθεί ο κ. Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος πάλι από τον ΣΥΡΙΖΑ.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ θα μιλήσω αποκλειστικά για τα υδατοδρόμια και με τις επιφυλάξεις που έχω, επειδή δεν είμαι μέλος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου κι έτσι δεν παρακολούθησα όλη την συζήτηση που προηγήθηκε, η οποία προφανώς, απ’ ό,τι άκουσα από τους εισηγητές, ήταν πολύ γόνιμη και γι’ αυτό ακριβώς απέδωσε και κάποιες βελτιώσεις σε σχέση με το αρχικό νομοσχέδιο.

Κατ’ αρχάς, θέλω να πω ότι το θέμα των υδατοδρομίων και των υδροπλάνων είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα, το οποίο προφανώς θα βοηθήσει τον τουρισμό στη χώρα μας και προφανώς θα βοηθήσει και τις νησιωτικές περιοχές από τις οποίες προέρχομαι εγώ, ειδικότερα τις Κυκλάδες.

Θέλω να πω, όμως, ότι όλοι πρέπει να προβληματιστούμε γιατί περάσανε, μαζί με το σημερινό, τρία νομοθετικά πλαίσια, τρία νομοθετήματα. Και εντάξει, να δεχτώ τις καθυστερήσεις, τις ιδεοληψίες, όλα αυτά για τα οποία μας κατηγορείτε ως ΣΥΡΙΖΑ από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας. Εν πάση περιπτώσει, όμως, από το 2013 που υπήρχε ο πρώτος νόμος μέχρι το 2018 που ψηφίστηκε ο νόμος ο δικός μας -ο οποίος είχε αυτά τα προβλήματα που είχε και καθυστέρησε τις κοινές υπουργικές αποφάσεις, ναι, όλοι το ξέρουμε- πόσες άδειες εκδόθηκαν; Εκδόθηκαν, αν δεν κάνω λάθος, τρεις άδειες. Τι εμπόδιζε; Εμπόδιζε το θεσμικό πλαίσιο του νόμου του 2018 τις εταιρείες αυτές να μην προχωρήσουν ή μήπως υπήρχαν άλλου είδους προβλήματα, τα οποία δεν ικανοποιούσαν τις εταιρείες έτσι ώστε να εμφανιστούν τόσες πολλές εταιρείες οι οποίες θα διεκδικούσαν την έκδοση αδειών;

Θέλω να πω το εξής. Παρακολούθησα πριν από έξι-επτά χρόνια μία ημερίδα στη Σύρο, όπου είχε έρθει και ενδιαφερόμενη καναδική εταιρεία υδροπλάνων, η οποία ήθελε να προχωρήσει, να πάρει άδεια. Από αυτά τα οποία συζητήθηκαν εκεί και αυτά τα οποία εγώ κατάλαβα, είναι ότι ναι μεν το υδροπλάνο είναι ένα μεταφορικό μέσο το οποίο μπορεί να βοηθήσει, ιδιαίτερα, απομακρυσμένα νησιά, όμως δεν μπορεί να είναι το κύριο μεταφορικό μέσο, για τα νησιά τουλάχιστον, σε καμμία περίπτωση.

Το υδροπλάνο είναι ένα βοηθητικό, δευτερεύον μεταφορικό μέσο, το οποίο επικουρεί την ακτοπλοΐα και επικουρεί και τις αεροπορικές συνδέσεις των κανονικών μέχρι σήμερα, όπως ξέρουμε, αεροπλάνων, αλλά δεν μπορεί να τα υποκαταστήσει. Και δεν μπορεί, πρώτον, διότι δεν μπορεί να είναι μέσο μαζικής μεταφοράς, είναι μικρό το μέγεθός του και δεύτερον, αυτό που είδα εγώ σ’ εκείνη την ημερίδα -παρουσία της καναδικής εταιρείας- ήταν ότι το κόστος του εισιτηρίου είναι σαφώς υψηλότερο από το κόστος των αεροπορικών μεταφορών για ίδιες αποστάσεις.

Επομένως, αυτοί οι οποίοι θα χρησιμοποιήσουν το υδροπλάνο θα πρέπει να είναι με υψηλά εισοδήματα και για πολύ συγκεκριμένους λόγους. Θα είναι ένα είδος μεταξύ αεροταξί, θα έλεγα, και αεροπλάνου, κατά κάποιο τρόπο.

Λέω, λοιπόν, ότι πράγματι είναι χρήσιμο το υδροπλάνο, πράγματι μπορεί να βοηθήσει τα νησιά τα οποία δεν έχουν αεροδρόμια ή δεν υπάρχει σκοπιμότητα να γίνει αεροδρόμιο. Σκεφτείτε κι αυτό, γιατί τελικά σ’ αυτήν τη χώρα καλλιεργούμε νοοτροπίες ότι κάθε νησί και αεροδρόμιο, κάθε χωριό και γήπεδο, που λέγανε παλιά.

Υπάρχουν νησιά σε μας, στις Κυκλάδες, που πράγματι, αν μπει το υδροπλάνο, θα βοηθήσει, όπως παραδείγματος χάριν η Τήνος, του συνάδελφού του κ. Φόρτωμα η πατρίδα, η Ίος, η Αμοργός, η Σίφνος, η Σέριφος, και άλλα μικρά νησιά, όπως επίσης και στα Δωδεκάνησα και στα Ιόνια κ.λπ.. Σε καμμία περίπτωση, όμως, δεν μπορεί να υποκαταστήσει αυτά τα μέσα μεταφοράς που ξέρουμε μέχρι σήμερα. Αυτό είναι το ένα ζήτημα.

Το δεύτερο ζήτημα για το οποίο έχουμε πολύ μεγάλη αντίρρηση είναι το πρόβλημα της άδειας ίδρυσης. Πολύ καλά κάνει ο νομοθέτης και μερικές φορές δίνει το δικαίωμα ενιαίας έγκρισης για άδεια ίδρυσης και άδεια λειτουργίας. Όμως, από ’κει και πέρα, άλλο πράγμα η ίδρυση και άλλο η λειτουργία. Εγώ θα δεχόμουν και θα το ήθελα, η ίδρυση να είναι από το δημόσιο. Γιατί το δημόσιο είναι αυτό το οποίο προγραμματίζει, το δημόσιο είναι αυτό που βάζει τις προϋποθέσεις, και χωροταξικά και απ’ όλες τις απόψεις, πού και πώς θα γίνει το υδατοδρόμιο και ποιος θα ελέγχει, ποιος θα εποπτεύει όλη την κυκλοφορία των υδροπλάνων κ.λπ..

Από εκεί και πέρα, η άδεια λειτουργίας είναι άδεια εκμετάλλευσης. Θα μπορεί ο ιδιώτης πραγματικά να παίρνει αυτή την άδεια, την οποία, όμως, έχει εγκρίνει το δημόσιο. Εκεί εσείς έχετε την αντίστροφη ιδεοληψία. Αν εμείς έχουμε την ιδεοληψία του δημοσίου, εσείς έχετε ιδεοληψία του ιδιώτη, ο οποίος μπορεί μπροστά στο πεντάστερό του να φτιάξει και ένα υδατοδρόμιο. Λες και είναι ελικοδρόμιο το υδατοδρόμιο. Ας το καταλάβουμε αυτό. Δεν μπορεί να είναι σε κάθε περιοχή.

Εμείς στις Κυκλάδες έχουμε περιοχές όπου κάποιες εκτάσεις με κάποιον τρόπο έχουν καταπατηθεί ή τις έχουν οικειοποιηθεί μεγάλα συμφέροντα και κάνουν και ελικοδρόμιο δικό τους. Δηλαδή, τώρα τι θα κάνουμε; Θα τους δώσουμε τη δυνατότητα να κάνουν και υδατοδρόμιο για να εξυπηρετούνται οι VIP που θα φέρνουν από τη Μεγάλη Βρετανία και οι οποίοι δεν θα ξοδεύουν ούτε μία δεκάρα στο πλαίσιο της τοπικής κοινωνίας;

Άρα, τα υδατοδρόμια και στους τουριστικούς λιμένες και στις περιοχές οργανωμένης τουριστικής ανάπτυξης, χρειάζονται το χωροταξικό σχεδιασμό, χρειάζονται το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, χρειάζεται να συνάδουν με το νέο πλαίσιο, το ειδικό χωροταξικό για τον τουρισμό, το οποίο είναι σε επεξεργασία και το οποίο αν δεν ενσωματωθεί με όλα αυτά, θα είναι στο αέρα.

Επίσης, δεν ξέρω αν καλέσατε τον Σύλλογο Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών. Νομίζω ότι δεν τον καλέσατε να σας πει την απόψή του γύρω από αυτά τα ζητήματα.

Επομένως, για όλους αυτούς τους λόγους, εμείς λέμε «ναι» στα υδατροδρόμια, αλλά λέμε «όχι» στην κατάργηση του δημοσίου σε σχέση με την ίδρυση αυτών των υδατοδρομίων. Έτσι καταλήγουμε στο να ψηφίσουμε «παρών» επί της αρχής, ψηφίζοντας βέβαια σε πολλά άρθρα «υπέρ».

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα εννέα μαθήτριες και μαθητές και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί από το 8ο Γυμνάσιο Κοζάνης.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Να καλέσω στο Βήμα τον κ. Αυλωνίτη Αλέξανδρο από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, θα αρχίσω την τοποθέτησή μου για μια εμβληματική τροπολογία που συζητείται σήμερα, ταυτόχρονα με το νομοσχέδιο.

Αφορά μια επένδυση στο νησί μου, την Κέρκυρα, στην περιοχή της Κασσιόπης που όλοι ξέρετε. Το βλέπετε κάθε βράδυ στα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Ο κ. Γεωργιάδης, ο Υπουργός, φωνάζει συνεχώς γι’ αυτήν την επένδυση. Τη φέρνετε και αυτή νύχτα, χτες το βράδυ. Ευτυχώς που όταν θα την ψηφίσουμε, δεν θα έχει δύσει ο ήλιος.

Είναι μια συνήθης πρακτική σας, η οποία -δεν κρύβω ότι- δεν μου αρέσει και θα σας πω γιατί δεν μου αρέσει. Γιατί φαίνεται ότι δεν διαπνέεστε από αυτό που λέμε η δημοκρατικότητα, που στηρίζεται πάνω στη συμμετοχή, στη διαβούλευση για ένα τόσο σημαντικό ζήτημα, που θα το αναδείξω ή θα προσπαθήσω να το αναδείξω στη συνέχεια.

Δεν σας βγαίνει, φαίνεται, η επένδυση στο Ελληνικό, στην οποία επικοινωνιακά έχετε επενδύσει -ακόμα ψάχνουμε να βρούμε τις μπουλντόζες στο Ελληνικό- και έτσι στραφήκατε στη βορειοδυτική Ελλάδα, στην πατρίδα μου, στο νησί της Κέρκυρας, στην περιοχή της Κασσιόπης, στον Ερημίτη, έτσι το λέμε.

Ο κ. Γεωργιάδης, έτσι όπως το βλέπω, έχει κατακτήσει τις τελευταίες μέρες στην κυριολεξία την ιδιότητα του ντίλερ αυτής της επένδυσης της εταιρίας «CAPITAL». Την ξέρετε την «CAPITAL». Είναι μία εταιρεία, η οποία ψάχνει τέτοιες χώρες σαν και εμάς, υπό συνθήκες πτώχευσης, να κάνει τις επενδύσεις της. Και, μάλιστα, μέρα-νύχτα στα κανάλια απειλεί τη δημοτική αρχή του Δήμου Βόρειας Κέρκυρας -εκεί βρίσκεται ο Ερημίτης- ότι αν δεν περάσει μια υψομετρική μελέτη της εταιρείας αυτής, θα νομοθετήσει και θα πάρει αυτήν την αρμοδιότητα του Δημοτικού Συμβουλίου της Βόρειας Κέρκυρας, όλων των δημοτικών συμβουλίων παντού ανά την επικράτεια, γιατί χαρακτηρίζει – έτσι τη βάπτισε- ως εθνικού χαρακτήρα την επένδυση. Και τα σκυλιά δεμένα. Ιδού, λοιπόν, η τροπολογία σήμερα να τη συζητάμε.

Αγνοείτε, όμως, έτσι, κύριοι Υπουργοί, την αυτοτέλεια της αυτοδιοίκησης, αγνοείτε τη δημόσια διαβούλευση που είπα προηγούμενα, αγνοείτε τη διάκριση των αρμοδιοτήτων της κεντρικής κυβέρνησης και της αυτοδιοίκησης και προκειμένου να αδειοδοτήσετε μια ιδιωτική εταιρεία, όλα τα παραπάνω τα πετάτε στο καλάθι των αχρήστων, με τη λογική του κ. Γεωργιάδη: «Ξέρετε ποιος είμαι εγώ, κύριε δήμαρχε;». Αυτό είναι. Είναι πολύ δημοκρατικός Υπουργός ο κ. Γεωργιάδης. Μπράβο του.

Αγνοείτε έτσι το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την αυτοδιοίκηση, αγνοείτε ότι η δημοτική αρχή έχει διαφορετικές απόψεις από εσάς και κυρίως αγνοείτε την τεράστια πλειοψηφία του τόπου που δεν θέλει τσιμεντοποίηση ενός –προσέξτε το- εκ των τριών εναπομεινάντων παρθένων δασικών τμημάτων του νησιού μου, της Κέρκυρας. Πετάξτε κάποια φορά με ένα ελικόπτερο πάνω από την Κέρκυρα για να δείτε πως έχει τσιμεντοποιηθεί. Είναι μια περιοχή απαράμιλλου φυσικού κάλλους.

Όμως, το τραγικό δεν είναι αυτή καθαυτή η επένδυση, που θα μπορούσαμε να την κουβεντιάσουμε. Το τραγικό είναι ότι ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας στο νησί, ο κ. Γκίκας, μιλάει και αναφερόμενος σ’ αυτούς που έχουν τις αντιρρήσεις τους τους χαρακτηρίζει ως κάποιους τύπους, οι οποίοι δεν θέλουν την επένδυση.

Αλήθεια, είναι κάποιοι τύποι περίεργοι ο λαός της βόρειας Κέρκυρας; Είναι περίεργος τύπος ο κ. Δένδιας, ο Υπουργός Εξωτερικών της Κυβέρνησής σας και αγαπητός φίλος και συνάδελφος δικηγόρος; Είναι κάποιοι περίεργοι τύποι αυτοί που διοικούσαν τον έναν δήμο του νησιού μας που ομόφωνα αρνήθηκαν αυτό, το περιφερειακό συμβούλιο -μιλάω από το 2010- η περιφερειακή αρχή; Όλοι αυτοί, λοιπόν, είναι περίεργοι τύποι κατ’ εσάς και κατά τον Βουλευτή.

Προσέξτε να δείτε τι έγινε. Ξεσηκώσατε τον τόπο -μιλάω για προχθές, δεν μιλάω για πριν από καιρό- γι’ αυτήν την επένδυση. Και ακούστε. Το δημοτικό συμβούλιο προχθές περικυκλώθηκε γύρω-γύρω από αστυνομία για να μη δημιουργηθούν επεισόδια κατά τη συνεδρίασή του. Το ένα είναι αυτό. Δεύτερον, αφού έγινε -καλώς ή κακώς- η συνεδρίαση, αναβλήθηκε το θέμα και φεύγουν πέντε δημοτικοί σύμβουλοι από τη δημοτική αρχή, εκ των οποίων ο ένας είναι ο Πρόεδρος του δημοτικού συμβουλίου, δύο αντιδήμαρχοι και λοιπά και πάει να διαλυθεί ο Δήμος Βόρειας Κέρκυρας, νεοσύστατος δήμος, για όλα αυτά που επικαλείται ο κ. Γεωργιάδης.

Δεν νομίζω ότι υπάρχει μεγάλος σεβασμός στην αυτοδιοίκηση με τον τρόπο που ενεργείτε. Δηλαδή, επειδή δεν περνάει μια υψομετρική μελέτη, όχι επειδή έτσι το θέλουν, αλλά για συγκεκριμένους ουσιαστικούς και τυπικούς λόγους, ψηφίζουμε σήμερα τροπολογία «Τι μου λες, κύριε δήμαρχε, τι μου λέτε, κύριοι δημοτικοί σύμβουλοι; Εγώ είμαι. Εγώ θα ψηφίσω. Εγώ έτσι γουστάρω». Αυτή είναι η λογική. Έχω την εντύπωση ότι αυτό γίνεται με την κάλυψη του κυρίου Πρωθυπουργού.

Τούτη η φωτογραφική τροπολογία που θέλετε να ψηφίσετε σήμερα, κύριοι Υπουργοί, αποτελεί κατ’ εμέ και το κόμμα μου θεσμικά και πολιτικά κατάπτυστη ενέργεια και ενεργοποιώ διά των λόγων μου ή προσπαθώ να ενεργοποιήσω την τοπική αυτοδιοίκηση ανά την επικράτεια, που της αφαιρεί μια αρμοδιότητα μ’ αυτή τη διάταξη -για έργα που λένε ότι είναι εμβληματικά και για επενδύσεις- και την παίρνει, επειδή, κάποιος δήμαρχος στην Κέρκυρα δεν θέλει αυτήν την επένδυση.

Αυτό πιστεύετε ότι είναι δημοκρατικό; Αν ναι, ας μιλήσει η τοπική αυτοδιοίκηση.

Εμείς, φυσικά, δεν θα ψηφίσουμε αυτήν την τροπολογία και με ακούνε πάρα πολλοί Κερκυραίοι σήμερα, στην τοποθέτησή μου αυτή.

Θα σας πω και κάτι άλλο που έχει να κάνει με τα υδατοδρόμια. Αμφισβητεί κάποιος ότι ένα νομοθετικό πλαίσιο σαφές και φιλικό προς τους ιδιώτες για τα υδατοδρόμια δεν το ήθελε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ ή δεν το θέλουμε τώρα ως Αντιπολίτευση; Κάνετε λάθος. Νομίζω ότι αν υπάρχει τέτοιο πλαίσιο που να προσελκύσει ιδιώτες, καλό είναι. Η υλοποίηση της διαδικασίας δημιουργίας του δικτύου υδατοδρομίων δηλώνετε πομπωδώς ότι το κάνετε εσείς, το Υπουργείο. Καλώς. Δεν χάθηκε ο κόσμος. Πιστεύω ότι καλά ενεργείτε σε έναν αρκετά μεγάλο βαθμό και δεν διαφωνούμε. Το είπε και εισηγήτριά μας.

Σημειώνουμε, όμως -θα το τονίσουμε- ότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ θεσμοθέτησε τον ν.4568/2018. Δεν νομίζω ότι με το νομοσχέδιό σας βοηθάτε, όμως, ειδικά στις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, έτσι ώστε να επιταχυνθεί η διαδικασία έκδοσής τους, που πρέπει να σημειωθεί ότι έγινε σημαντική και επίμονη προσπάθεια της προηγούμενης κυβέρνησης σ’ αυτόν τον τομέα. Κολλάμε σε γραφειοκρατικές αγκυλώσεις με το νομοσχέδιο αυτό.

Ως Βουλευτής της νησιωτικής περιοχής του Νομού Κέρκυρας θέλω γρήγορες αδειοδοτήσεις και των υπολοίπων νησιών της ευρύτερης περιοχής. Σήμερα γνωρίζουμε ότι έχουν αδειοδοτηθεί μόνο τα υδατοδρόμια σε Κέρκυρα, Παξούς και Πάτρα. Για να υπάρχει ένα δίκτυο υδατοδρομίων, των οκτώ, δηλαδή, υδαοοδρομίων, απαιτείται η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων να προχωρήσει στην προκήρυξη διαγωνισμού για την τοποθέτηση οικίσκων εξυπηρέτησης επιβατών και γενικότερα να ολοκληρώσει άμεσα τις εκκρεμότητες στα υδατοδρόμια Κεφαλονιάς, Ιθάκης, Λευκάδας, Μεγανησίου και Ζακύνθου σε συνέχεια προγραμματικής συμφωνίας που έχει πραγματοποιήσει η προηγούμενη περιφερειακή αρχή, η οποία ήταν του ΣΥΡΙΖΑ, αν θυμάστε καλά.

Αυτά θέλω, αλλά δεν τα εξασφαλίζει το νομοσχέδιό σας, αγαπητοί κύριοι Υπουργοί.

Και τελειώνω με το εξής: Αναφέρομαι στη διάταξη που αφορά στο ΚΤΕΛ. Έχω προσωπική γνώμη γιατί συνάντησα τους εργαζόμενους στο ΚΤΕΛ. Η κατάργηση του κανονισμού του ΚΤΕΛ φοβάμαι πως θα επιφέρει καταστάσεις καθημερινών απολύσεων των εργαζομένων. Ο κανονισμός αποτελεί εχέγγυο της ποιότητας των υπηρεσιών και της οδικής ασφαλείας κατά τη μετακίνηση του επιβατικού κοινού και εσείς σήμερα τον καταργείτε. Ρωτήστε, λοιπόν, τους εργαζόμενους να δείτε τι λένε.

Κύριε Υπουργέ, μου κάνει πολύ μεγάλή εντύπωση, στο νομοσχέδιο αυτό προβλέπεται -ακούστε τώρα- ότι επειδή έχει καταργηθεί ο εισπράκτορας στο υπεραστικό ΚΤΕΛ και στο αστικό ΚΤΕΛ, στη θέση του συνοδηγού, εκεί που καθόταν εισπράκτορας, μια ακόμη θέση. Αυτό τώρα είναι σοβαρό ένας οποιοσδήποτε επιβάτης να κάθεται δίπλα στον οδηγό, θέτοντας ζητήματα ασφαλείας της διαδρομής; Και επιπλέον, τι γίνεται με τις επιδοτούμενες διαδρομές, τις εγκαταλείπετε; Την τιμή του εισιτηρίου;

Τελειώνω λέγοντας, ο κόσμος έχει ανάγκη για φθηνότερα κόμιστρα. Οι ευάλωτες κοινωνικές ομάδες: ΑΜΕΑ, τρίτη ηλικία, φοιτητές και λοιπά, ειδικότερα με το νομοσχέδιο σας, επωμίζονται δυσβάστακτο βάρος.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, αλλά δεν θα συμφωνήσουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Να καλέσω στο Βήμα…

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θέλω τον λόγο για ένα λεπτό επί προσωπικού, αναφέρθηκε στο όνομα μου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Αναφέρθηκε στο όνομα σας. Αλλά δεν υπάρχει προσωπικό θέμα όμως.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Αναφέρθηκε στο όνομα μου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Πάρτε ένα λεπτό να μας εξηγήσετε σε τι οφείλεται.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Υπάρχει, κύριε Πρόεδρε, γιατί μπορεί να διαστρέβλωσε τις απόψεις του.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Εγώ το κρίνω αν υπάρχει, κύριε Μπουκώρο.

Εντάξει. Ξέρετε να το πούμε μία φορά, το ακούν όλοι, γιατί παντού εγείρονται. Προσωπικό θέμα δεν είναι η αναφορά του ονόματος. Καλό είναι να μην λέγεται.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Επικαλέστηκε…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Εν πάση περιπτώσει, έχετε ένα λεπτό και με την ανοχή του Προεδρείου αυτό.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο κύριος συνάδελφος, που είναι από την Κέρκυρα και αυτός, μπορεί να έχει διαφορετική άποψη για τη συγκεκριμένη επένδυση. Εγώ, αυτό το οποίο είπα -και επικαλέστηκε δηλώσεις μου- είναι ότι αυτή η Κυβέρνηση θεωρεί τις επενδύσεις βασικό πυλώνα της πολιτικής που ακολουθεί.

Στην Κέρκυρα, λοιπόν, έχουμε μία εμβληματική, μεγάλη επένδυση που εδώ και οκτώ χρόνια προσπαθεί να υλοποιηθεί. Υπεγράφη από την προπροηγούμενη κυβέρνηση, επικαιροποιήθηκε από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και τώρα ήρθε η ώρα να υλοποιηθεί. Από ’κει και πέρα, γραφειοκρατικές αγκυλώσεις που δεν έχουνε ως νόημα την επένδυση, αλλά είναι θέματα καθαρά γραφειοκρατικά, όπως είναι μία υψομετρική μελέτη βεβαίως, δεν μπορούν να σταθούν εμπόδιο σε μία επένδυση.

Εγώ, λοιπόν, επικαλέστηκα ότι κάποιοι άνθρωποι, προφανώς, από τη βόρεια Κέρκυρα και από το δημοτικό συμβούλιο, δεν θέλουν την επένδυση. Αλλά, εάν γίνει ή όχι η επένδυση -το θέμα έχει τελειώσει-, έχει αποφασιστεί από τις προηγούμενες κυβερνήσεις. Τώρα, είναι μία απλή διοικητική πράξη. Και γι’ αυτό το λόγο φέραμε και αυτήν την τροπολογία. Ουδέποτε μίλησα απρεπώς ή είπα κάτι, τέλος πάντων, το οποίο είναι πέραν τούτου.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ωραία.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί προσωπικού.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κύριε Αυλωνίτη, μην ανοίξουμε το θέμα. Η απάντηση δεν ήταν καθόλου προς εσάς. Διευκρίνισε τι είπε, τίποτα άλλο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ:** Θα ήθελα τον λόγο για τριάντα δευτερόλεπτα.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, δώστε τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Εσείς ακούσατε κάτι που είναι επιβαρυντικό; Υπερασπίστηκε την άποψή του. Καθώς, επίσης, και ο κ. Αυλωνίτης τη δική του. Και εδώ τελειώνει το θέμα.

Η κ. Κεφάλα έχει τον λόγο.

Τουλάχιστον, κύριε Αυλωνίτη, εννιάμισι λεπτά σας άφησα να αναπτύξετε την επιχειρηματολογία σας, δεν κάνουμε…

Μετά από την κ. Κεφάλα Μαρία - Αλεξάνδρα της Νέας Δημοκρατίας, τον λόγο θα πάρει ο Υφυπουργός κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης. Το λέω για τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

**ΜΑΡΙΑ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΕΦΑΛΑ**: Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα στα τέσσερα μέρη του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα αποτυπώνεται, για μία ακόμη φορά, η βαθιά πίστη της Κυβέρνησης ότι η στήριξη της επιχειρηματικότητας, η μείωση της γραφειοκρατίας και η απλούστευση των διαδικασιών αποτελούν προαπαιτούμενα για την ανάπτυξη, μία ανάπτυξη που τόσο την έχει ανάγκη ο τόπος μας. Και έγινε ξεκάθαρο, κατά τη συζήτηση των άρθρων του σχεδίου νόμου στις επιτροπές, ότι η πίστη αυτή μετατρέπεται διά του παρόντος σε πράξη. Δ εν θα επεκταθώ σε λεπτομερή τοποθέτηση επιμέρους ζητημάτων καθώς, έχουν αναλυθεί και αναπτυχθεί.

Στέκομαι μόνο στις διατάξεις του Πρώτου Μέρους που αφορά στην εκ νέου ρύθμιση του πλαισίου ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων στη χώρα. Επανακινούμε, επικαιροποιούμε και δίνουμε την απαιτούμενη από την πολιτεία ώθηση σ’ αυτό που το 2013, πάλι η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας θεσμοθέτησε. Και εξηγούμαι: Επαναφέρουμε τη δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίων από ιδιωτικούς φορείς. Θεσμοθετούμε τη δυνατότητα έγκρισης ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας και επεκτείνουμε τη δυνατότητα αδειοδότησης σε τουριστικούς λιμένες και σύνθετα τουριστικά καταλύματα. Σήμερα, δίνουμε λύση στο ζήτημα της σύνδεσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων. Αποτυπώνουμε τις προϋποθέσεις και τους όρους κίνησης των υδροπλάνων σε υδάτινα πεδία, που βρίσκονται εκτός των αδειοδοτημένων υδατοδρομίων. Διευκολύνουμε κατά τον τρόπο αυτόν την επισκεψιμότητα περιοχών, αλλά πρωτίστως διασφαλίζουμε πολύτιμη βοήθεια σε κατεπείγουσες περιπτώσεις.

Η ανάπτυξη ενός δικτύου υδατοδρομίων μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα εγχείρημα εθνικής σημασίας, αν αναλογιστούμε τη μορφολογία του εδάφους της χώρας μας, ένα εγχείρημα που μπορεί να εξελιχθεί σε έναν ακόμη μοχλό ανάπτυξης για την Ελλάδα. Ουσιαστικά χαράσσεται εκ νέου ο χάρτης των μεταφορών στη χώρα μας, όσο και ειδικότερα στην περιοχή μου τα Ιωάννινα. Εκεί, σας αναφέρω επιγραμματικά, η λίμνη Παμβώτιδα μπορεί να ενώσει τα Ιωάννινα και την ευρύτερη περιοχή με απευθείας σύνδεση με προορισμούς στο εσωτερικό, αλλά και το εξωτερικό. Δημιουργείται νέα προοπτική ανάπτυξης, αφ’ ενός τουριστικής και αφ’ ετέρου -ως επακόλουθο της πρώτης- οικονομικής, με νέες θέσεις εργασίας. Αυτές θα προκύψουν καθώς δημιουργείται και ένα επιχειρηματικό οικοσύστημα γύρω από τα υδροπλάνα, με στάσεις ανεφοδιασμού καυσίμων, βάσεις συντηρήσεων, αλλά και μηχανική διαχείριση των υδροπλάνων, ένα οικοσύστημα που αν μη τι άλλο θα έχει θετικά αποτελέσματα για την τοπική κοινωνία, οικονομία και αντίκτυπο στην κοινωνία ολόκληρη.

Στις υποδομές του τομέα μεταφοράς και μετακίνησης του Νομού Ιωαννίνων έρχεται να προστεθεί στους αυτοκινητόδρομους και στο αεροδρόμιο, η δυνατότητα λειτουργίας υδατοδρομίου στη λίμνη Παμβώτιδα. Το θέμα λειτουργίας υδατοδρομίου στη λίμνη μάς απασχολεί αρκετά χρόνια, γιατί χάνουμε μία σημαντική ευκαιρία να συνδεθεί η Ήπειρος μέσω πτήσεων υδροπλάνων με νησιά του Ιονίου και άλλες γειτονικές περιοχές με σημαντικά οικονομικά, τουριστικά και επιχειρηματικά οφέλη. Τα Ιωάννινα θα αποτελέσουν έναν από τους σταθμούς στο δίκτυο υδατοδρομίων που θα δημιουργηθεί τους επόμενους μήνες στη χώρα. Ανοίγει ένα ακόμη κεφάλαιο στις μεταφορές και τα υδατοδρόμια θα μπορέσουν να προσφέρουν σύνδεση από αέρος της πρωτεύουσας της Ηπείρου τόσο με τα νησιά του Ιονίου, όπως η Κέρκυρα, όσο και με γειτονικές χώρες όπως για παράδειγμα, η Αλβανία.

Βέβαια, πέραν της τουριστικής χρησιμότητας, η παρούσα ρύθμιση εξυπηρετεί και καλύπτει έκτακτες ανάγκες, εφ’ όσον αυτές προκύψουν, όπως την αεροδιακομιδή ασθενών, ακόμα και θέματα πυρόσβεσης.

Ορθά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναθεωρούμε το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο γιατί επέτρεπε μόνο σ’ έναν φορέα, στο ελληνικό δημόσιο, να προχωρήσει στην άδεια ίδρυσης των υδατοδρομίων. Αποκλείονται μ’ αυτό τον τρόπο, από άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου, μαρίνες που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες. Δίνουμε, λοιπόν, τη δυνατότητα άδειας ίδρυσης και σε ιδιώτες και όχι μόνο στους δημόσιους φορείς. Απλουστεύουμε το πλαίσιο αδειοδότησης με λιγότερα δικαιολογητικά, εξαλείφοντας γραφειοκρατικές διαδικασίες, θέτοντας τέλος στην ταλαιπωρία του επιχειρηματία και του πολίτη γενικότερα. Επιτυγχάνουμε έτσι την αμεσότερη και αποτελεσματικότερη εφαρμογή του νόμου, κυρίως, ως προς τα ζητήματα προδιαγραφών κτηρίων και εξοπλισμού. Δίνουμε τη δυνατότητα σε λιμάνια μικρότερων νησιών, αν δεν μπορεί να τα διαχειριστεί ο φορέας διαχείρισης, δηλαδή ο δήμος ή το λιμενικό ταμείο, να ανατεθεί η διαχείριση σε κάποιον ιδιώτη. Απαγορεύουμε ωστόσο, να λειτουργήσουν υδατοδρόμια σε μέρη με ζητήματα ασφαλείας για τα πλοία και τους λουόμενους, κοντά σε ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και σε ενάλιους αρχαιολογικούς χώρους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης του υδατοδρομίου δεν θα απαιτείται επιθεώρηση, με αποτέλεσμα να προχωρά πολύ πιο άμεσα η έκδοση της σχετικής άδειας. Επί του πρακτέου, επιτρέπουμε στον ενδιαφερόμενο επενδυτή με την απόκτηση της άδειας ίδρυσης να προβεί στις προβλεπόμενες από το νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου. Επιταχύνουμε με τον τρόπο αυτό την όλη διαδικασία αδειοδότησης για όσους επιθυμούν να προβούν και στην άδεια ίδρυσης και στην άδεια λειτουργίας ταυτόχρονα και παρέχουμε την ευελιξία στους δημόσιους φορείς, που αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν τις υποδομές του υδατοδρομίου, να προβούν στη λειτουργία του υδατοδρομίου με μία ενιαία διαγωνιστική διαδικασία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η δημιουργία και η λειτουργία ενός δικτύου υδατοδρομίων αποτελεί ένα πρόγραμμα προσαρμοσμένο στα χαρακτηριστικά της χώρας μας. Η Ελλάδα διαθέτει μία ακτογραμμή της τάξεως των δεκαέξι χιλιάδων χιλιομέτρων, περισσότερα από διακόσια είκοσι κατοικημένα νησιά και ένα μεγάλο αριθμό λιμνών στην ηπειρωτική χώρα. Τα υδροπλάνα μπορούν να δώσουν ώθηση στα νησιά, να δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας και να κάνουν πιο εύκολη τη σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με δύσκολους συγκοινωνιακά προορισμούς.

Με το παρόν, αίρουμε όλους τους περιορισμούς που προϋπήρχαν. Θέτουμε ένα φιλικό προς την επιχειρηματικότητα πλαίσιο. Η ύπαρξη των αδειοδοτούμενων υδατοδρομίων, όπως αυτού της λίμνης Παμβώτιδας, δίνουν το στίγμα του υλοποιήσιμου. Το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί σημαντική αρωγή για τον επιχειρηματικό κλάδο του τουρισμού και η λειτουργία υδατοδρομίων αποτελεί κομβικής σημασίας θέμα. Η λειτουργία αυτή θα είναι συμπληρωματική και όχι ανταγωνιστική με τις υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές, γιατί θέλουμε να ενισχύσουμε τόσο την τοπική όσο και την εθνική οικονομία. Εμπλουτίζουμε το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας, προσελκύουμε το επενδυτικό ενδιαφέρον και φέρνουμε νομοσχέδια πρακτικά, το αποτέλεσμα των οποίων γίνεται αισθητό στους πολίτες από την επόμενη κιόλας μέρα.

Όταν οι ανάγκες του σήμερα και οι προοπτικές του αύριο συναντούν τις συντονισμένες προσπάθειες, την αναπτυξιακή λογική και την πολιτική βούληση, το αποτέλεσμα είναι πέρα για πέρα θετικό.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Καλώ στο Βήμα τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γιάννη Κεφαλογιάννη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ξεκινήσω την παρέμβασή μου, κυρίες και κύριοι συνάδελφε, ευχαριστώντας τους παριστάμενους Υπουργούς, τον κ. Καραμανλή και τον κ. Γεωργιάδη, γιατί ήταν εκείνοι οι οποίοι πίστεψαν στο εγχείρημα εξαρχής και στη συνεδρίαση της διυπουργικής επιτροπής τον Αύγουστο έδωσαν τις κατευθυντήριες γραμμές, προκειμένου εντός ενός πολύ μικρού χρονικού διαστήματος -εντός τριμήνου- να είμαστε σε θέση να παρουσιάσουμε το νομοσχέδιο που αφορά στα υδατοδρόμια, να βγει σε δημόσια διαβούλευση και σήμερα να το συζητάμε προς ψήφιση στην Ολομέλεια.

Το σχέδιο νόμου, το οποίο έχω σήμερα την τιμή να σας παρουσιάσω μαζί με τους συναδέλφους, επιχειρεί να δώσει μια οριστική λύση σε ένα ζήτημα το οποίο αφορά στην ίδρυση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των υδατοδρομίων, κάτι το οποίο το αναζητάει η ελληνική κοινωνία εδώ και δεκαπέντε περίπου χρόνια, χωρίς μέχρι σήμερα στην ουσία να έχει κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα. Όπως πολύ καλά γνωρίζετε, η ύπαρξη υδατοδρομίων είναι η βασική προϋπόθεση προκειμένου να πετάξουν τα υδροπλάνα, έναν φιλόδοξο στόχο τον οποίο η Κυβέρνηση έχει θέσει και για τους επόμενους μήνες.

Με τον τρόπο αυτόν θα μπορέσουμε να προσφέρουμε νέες δυνατότητες στην οικονομία, στον τουρισμό, στη διανησιωτική συγκοινωνία, όπως επίσης και στη συγκοινωνία της ηπειρωτικής χώρας με τις νησιωτικές περιοχές.

Άκουσα με πολύ προσοχή πολλούς συναδέλφους που αναρωτήθηκαν ποιος ο λόγος να φέρουμε κάποιον νέο νόμο, μεταξύ των οποίων και τον συμπολίτη μου, τον κ. Μαμουλάκη. Ο λόγος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, που φέρνουμε έναν νέο νόμο είναι ακριβώς ότι ο προηγούμενος νόμος που ψήφισε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με τους Ανεξάρτητους Έλληνες, δηλαδή ο ν.4568/2018, στην ουσία δεν διευκόλυνε στο ελάχιστο την ίδρυση και λειτουργία των υδατοδρομίων. Αυτό συνέβη για μια σειρά από λόγους.

Κατ’ αρχάς, όπως είπα και στην επιτροπή, ένας τυπικός λόγος είναι ότι ο ισχύον νόμος προϋπέθετε την ύπαρξη δέκα περίπου υπουργικών και κοινών υπουργικών αποφάσεων. Επί ενάμιση περίπου χρόνο η προηγούμενη κυβέρνηση δεν κατόρθωσε να εκδώσει ούτε μια. Άρα, εκ των πραγμάτων ξέρετε πολύ καλά ότι ένας νόμος ο οποίος ψηφίζεται και στην ουσία δεν προχωρά στο δευτερογενές δίκαιο, στις κανονιστικές πράξεις, είναι στην ουσία ένας ανενεργός νόμος. Άρα, ένας βασικός λόγος για τον οποίο δεν είδαμε υδροπλάνα να πετάνε με την προηγούμενη κυβέρνηση είναι στην ουσία γιατί ο νόμος ο οποίος ψηφίστηκε, στην ουσία κατέστη ανενεργός.

Ένας δεύτερος και εξίσου σημαντικός λόγος που κρίναμε την αναθεώρηση του ισχύοντος νομικού πλαισίου είναι γιατί στην ουσία επέτρεπε σε έναν μόνο φορέα να προχωρήσει στην ίδρυση υδατοδρομίων και αυτός ήταν το ελληνικό δημόσιο.

Για να το πούμε πάρα πολύ απλά, σκεφτείτε ότι για παράδειγμα ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ σήμερα, στην ουσία, δεν θα μπορούσαν να ιδρύσουν υδατοδρόμια. Επίσης, δεν θα μπορούσαν να πάρουν άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου ιδιωτικές μαρίνες ή ακόμα και μαρίνες που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες από το δημόσιο. Δεν θα μπορούσαν επίσης να αδειοδοτηθούν μεγάλοι οργανισμοί λιμένος στην περίπτωση που τυχόν παραχώρησή τους σε ιδιώτες συνέβαινε πριν πάρουν την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου.

Επίσης, το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο έθετε σε κίνδυνο ακόμα και τα τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια της χώρας μας, δηλαδή τους Παξούς, την Κέρκυρα και την Πάτρα, γιατί στην ουσία προέβλεπε την ανάκληση των αδειών αυτών και την προσαρμογή τους στον νόμο του 2018. Άρα, ακόμα και αυτά τα τρία υδατοδρόμια τα οποία έχουν ήδη λάβει την άδεια ίδρυσής τους, στην ουσία ετίθεντο σε κίνδυνο, ακριβώς, λόγω αυτής της πρόβλεψης του προηγούμενου νόμου που ψηφίστηκε επί κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ.

Αυτοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι μόνο μερικοί από τους λόγους για τους οποίους σήμερα προχωρούμε στην αναθεώρηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου. Υπάρχουν βεβαίως και κάποιοι άλλοι οι οποίοι είναι κυριολεκτικά κρυμμένοι στις διατάξεις του συγκεκριμένου νόμου και είναι πολύ δύσκολο να τους αντιληφθεί κάποιος, ακόμα κι αν είναι πάρα πολύ εξοικειωμένος με το συγκεκριμένο πλαίσιο.

Εμείς αυτό το οποίο κάναμε, για παράδειγμα, ήταν μια νοητική εργασία, στην ουσία μια προσομοίωση της διοικητικής διαδικασίας που απαιτούνταν, προκειμένου να καταλάβουμε αυτήν την περιπλοκότητα. Εκεί, βεβαίως, είδαμε ότι στην ουσία κάποιος ο οποίος ήθελε να προχωρήσει στην άδεια ίδρυσης ενός υδατοδρομίου με το προϋπάρχον στην ουσία θεσμικό πλαίσιο, έπρεπε να προχωρήσει μέσα από σαράντα δύο διοικητικές πράξεις που αυτό σήμαινε –να το πούμε πρακτικά-, περίπου έναν χρόνο, κάτι το οποίο –θα εξηγήσω και στη συνέχεια- εμείς το μειώνουμε δραστικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό είχε ως αποτέλεσμα ότι με το ισχύον νομικό πλαίσιο, δηλαδή με τον ν.4568/2018 και επί ενάμιση χρόνο κατατέθηκε μόλις μια αίτηση ίδρυσης υδατοδρομίου. Αυτό και από μόνο του νομίζω ότι είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα για ποιον λόγο ο προηγούμενος νόμος χρειαζόταν αυτήν την αναθεώρηση.

Εμείς τι κάνουμε; Πολύ απλά κάνουμε ένα νέο πλαίσιο αδειοδότησης πολύ πιο φιλικό προς τις επενδύσεις και πολύ πιο φιλικό σε όσους ενδιαφέρονται να προχωρήσουν σ’ αυτήν τη διαδικασία, με πολύ λιγότερα δικαιολογητικά και κυρίως με μείωση των υπουργικών και κοινών υπουργικών αποφάσεων κατά 50%, δηλαδή από δέκα, που προέβλεπε το προηγούμενο νομικό καθεστώς, σε μόλις πέντε. Μάλιστα έχουμε ήδη προχωρήσει και με τον Υπουργό στα σχέδια των συγκεκριμένων υπουργικών αποφάσεων, έτσι ώστε σε πάρα πολύ μικρό χρονικό διάστημα να είμαστε έτοιμοι να παρουσιάσουμε και το δευτερογενές δίκαιο και να μπορεί να τρέξει πάρα πολύ γρήγορα η διαδικασία.

Δεύτερον, αντιμετωπίζουμε ένα πάρα πολύ κρίσιμο ζήτημα, αυτό του συντονισμού μεταξύ των συναρμοδίων Υπουργείων. Αυτός είναι και ο βασικός λόγος για τον οποίον στην ουσία μειώνουμε τα μέλη της επιτροπής από δέκα σε τέσσερα, δηλαδή την επιτροπή η οποία θα εξετάζει τους φακέλους και αντιλαμβάνεστε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι ότι αυτό στην ουσία αποσκοπεί στον καλύτερο συντονισμό των εργασιών της επιτροπής και βεβαίως σε χαμηλότερο κόστος ακόμα και για το δημόσιο.

Επίσης, όπως είπαν και πάρα πολλοί συνάδελφοι, εισάγουμε στην ουσία ένα νέο ορισμό για την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου, σύμφωνα με τον οποίο δεν απαιτείται η εκ των προτέρων προμήθεια του εξοπλισμού για τη χορήγηση της, κάτι το οποίο στην ουσία διευκολύνει πάρα πολύ τις όλες διαδικασίες, με αποτέλεσμα να κερδίσουμε και χρόνο και βεβαίως να μην επιβαρύνεται πάρα πολύ με γραφειοκρατικές διαδικασίες ο ενδεχόμενος επενδυτής.

Τέταρτον, εκτός από την άδεια ίδρυσης ή την άδεια λειτουργίας, υπάρχει και η ενιαία έννοια της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας. Μ’ αυτόν τον τρόπο επίσης θεωρούμε ότι επιταχύνονται πάρα πολύ οι διαδικασίες, χτυπάμε τη γραφειοκρατία. Επίσης θα ήθελα να πω ότι παρέχεται και μια ευελιξία στους δημόσιους φορείς, οι οποίοι στην ουσία αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν τις υποδομές του υδατοδρομίου, να προβούν στη λειτουργία του υδατοδρομίου με μια ενιαία διαγωνιστική διαδικασία.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να αναφερθώ σε κάποιες από τις αιτιάσεις της Αντιπολίτευσης, που αναρωτιούνται πώς θα πάει κάποιος να πάρει την άδεια ίδρυσης ή την άδεια λειτουργίας, αν θα είναι ο πρώτος ο οποίος θα κάνει την αίτηση ή όχι. Όπου υπάρχει ενδιαφέρον περισσοτέρων του ενός, βεβαίως θα υπάρχει μια διαγωνιστική διαδικασία και αντιλαμβάνεστε ότι αυτά τα έσοδα θα είναι για τους οικείους δήμους ή τα λιμενικά ταμεία.

Πέμπτον, διευρύνουμε το πεδίο εφαρμογής του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, καθώς δίνουμε στην ουσία τη δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων -εκτός από τους λιμένες και τις λίμνες- και σε περιοχές τουριστικών λιμένων, δηλαδή σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, όπως επίσης και σε ΠΟΤΑ, δηλαδή σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, ακόμα και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Έτσι, με τον τρόπο αυτόν θεωρούμε ότι θα αυξηθεί η επισκεψιμότητα περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος και βεβαίως μ’ αυτόν τον τρόπο ενισχύουμε περαιτέρω το τουριστικό προϊόν της χώρας μας, προσελκύοντας και στην ουσία εξυπηρετώντας, υψηλής αξίας ομάδες τουριστών.

Έκτον, αποτυπώνουμε τις προϋποθέσεις και τους όρους κίνησης των υδροπλάνων σε υδάτινα πεδία που βρίσκονται εκτός των αδειοδοτημένων υδατοδρομίων και μ’ αυτόν τον τρόπο, δηλαδή μ’ αυτήν τη διάταξη, στην ουσία διευκολύνεται η επισκεψιμότητα περιοχών με τουριστικό ενδιαφέρον, αλλά ακόμα και η εξυπηρέτηση επειγουσών περιπτώσεων. Το ανέφερα και στην επιτροπή, πέρα από το αμιγώς μεταφορικό έργο το οποίο θα επιτελούν τα υδροπλάνα, θα είναι χρήσιμα σε περιπτώσεις επειγουσών αναγκών, όπως για παράδειγμα είναι η αεροδιακομιδή ασθενών από περιοχές που δεν μπορεί να υπάρχει κάποιου άλλου είδους άμεση και έγκαιρη προσέλευση, ακόμα και σε θέματα πυρόσβεσης θα μπορούν -ενδεχομένως με μια μεταλλαγή που θα γίνει στα συγκεκριμένα αεροπλάνα- να χρησιμοποιούνται.

Αναφέρθηκε από έναν συνάδελφο της Αντιπολίτευσης –αν θυμάμαι καλά από τον κ. Αυλωνίτη- το θέμα της περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Κύριε συνάδελφε, στην ουσία με τον τρόπο τον οποίο προχωράμε με το παρόν σχέδιο νόμου, θα δείτε ότι στο 80% περίπου των περιπτώσεων οι διαδικασίες περιβαλλοντικής αδειοδότησης θα είναι πάρα πολύ γρήγορες, διότι ήδη έχουμε προβλέψει ότι θα ακολουθήσουμε τις πρότυπες περιβαλλοντικές μελέτες που θα αφορά τον συγκεκριμένο τύπο κατασκευής. Άρα, με τον τρόπο αυτό, αν εξαιρέσει κάποιος τις σύνθετες περιπτώσεις υδατοδρομίων, στο 80% με 85% των περιπτώσεων, στην ουσία, θα είναι πολύ γρήγορη η αδειοδότηση, όσον αφορά στα περιβαλλοντικά.

Έρχομαι στο Κεφάλαιο Β΄, όπου ρυθμίζονται θέματα των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, με σκοπό την καλύτερη οργάνωση των επιχειρήσεων και την εξυπηρέτηση των επαγγελματιών του κλάδου.

Θα ήθελα να τονίσω ότι με το υφιστάμενο νομικό καθεστώς λόγω και της πολυπλοκότητας του, αλλά και των αλληλοκαλυπτόμενων διατάξεων είχε προκαλέσει πάρα πολλά ερμηνευτικά προβλήματα και αντίκειται πολλές φορές ακόμα και στην ενωσιακή νομοθεσία. Έτσι αυτό το οποίο προσπαθήσαμε να κάνουμε είναι να αφαιρέσουμε όλες τις αγκυλώσεις, αλλά και να οδηγήσουμε στη διευκόλυνση της ανάπτυξης της επιχειρηματικής δραστηριότητας στον κλάδο των φορτηγών δημοσίας χρήσεως, αλλά και των επιχειρήσεων που συνδέονται μ’ αυτά.

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

Δυο λεπτά θα ήθελα, κύριε Πρόεδρε.

Ταυτόχρονα δίνουμε ιδιαίτερη βαρύτητα σε θέματα οδικών μεταφορών και ελέγχων, μέσω της εφαρμογής της νομοθεσίας των μεταφορών ενώ επιλύουμε και θέματα μεταβιβάσεων, αποχαρακτηρισμού και αντικατάστασης των φορτηγών δημοσίας χρήσεως, καθώς και των λεωφορείων δημοσίας χρήσεως.

Θα ήθελα να σταθώ ιδιαίτερα στο άρθρο 34, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Στην ουσία ανοίγουμε την αγορά της χρονομίσθωσης στους επαγγελματίες του κλάδου και με τον τρόπο αυτό θεωρούμε ότι θα μπορεί να υπάρχει ένα εργαλείο επιπλέον προκειμένου να γίνει μία ανανέωση ενός ιδιαίτερα γηρασμένου στόλου που αφορά στα φορτηγά, στα λεωφορεία δημοσίας χρήσεως. Με τον τρόπο αυτό, νομίζω, ότι δίνουμε ένα κίνητρο στους επαγγελματίες να προχωρήσουν ουσιαστικά στην ανανέωση αυτή.

Πολύ γρήγορα θα αναφερθώ στο Κεφάλαιο Γ΄ του νομοσχεδίου. Εδώ ερχόμαστε να ρυθμίσουμε δυστυχώς αυτό που αντιμετωπίζουν πάρα πολλοί συμπολίτες μας ως προς τη γραφειοκρατία και την καθυστέρηση. Νομίζω ότι είναι μια ιδιαίτερη καινοτομία. Αναφέρομαι στο προσωρινό δίπλωμα. Πολύ απλά θα πω ότι στην ουσία την επόμενη των εξετάσεων κάποιος θα μπορεί να λαμβάνει το δίπλωμα του. Επομένως, θα μπορεί να χρησιμοποιεί το μέσο για το οποίο έχει δώσει τις εξετάσεις. Δεν θα περιμένει τέσσερις, πέντε και έξι μήνες. Καλό είναι να ακούγεται μέσα σ’ αυτή την Αίθουσα, μ’ αυτόν τον τρόπο δίνουμε ένα γερό χτύπημα και στη διαφθορά. Πολλές φορές είχαμε δει ότι τέτοιου είδους διαδικασίες κωλυσιεργίας ήταν η μήτρα ακόμα και τέτοιων φαινομένων τα οποία παρουσιάζονταν, δυστυχώς, στη δημόσια διοίκηση.

Δεν θα ήθελα να επεκταθώ και σ’ άλλες διατάξεις γιατί και ο Υπουργός θα καλύψει το σύνολο του νομοσχεδίου. Εγώ θα ήθελα γι’ άλλη μια φορά να ευχαριστήσω τους συναδέλφους της Συμπολίτευσης και της Αντιπολίτυεσης. Πράγματι είχαμε πολύ γόνιμη και παραγωγική συζήτηση στις επιτροπές. Νομίζω ότι αυτό φάνηκε από το γεγονός ότι υιοθετήθηκαν πάρα πολλές από τις παρατηρήσεις τόσο των συναδέλφων, όσο και των φορέων που ήρθαν στην ακρόαση. Νομίζω ότι αυτό δείχνει ότι η Κυβέρνηση έχει ανοιχτά αυτιά στις σωστές παρατηρήσεις που γίνονται από τους συναδέλφους, εκτός από τη Συμπολίτευση βεβαίως και την Αντιπολίτευση.

Θα ήθελα μόνο, πολύ σύντομα, να αναφερθώ σε κάτι που είπε και ο κ. Κεγκέρογλου. Είμαστε εντός του χρονοδιαγράμματος όσον αφορά στο θέμα της νέας νομοθεσίας που αναφέρεται στα διπλώματα. Είχαμε πει ότι σε έξι συν τρεις μήνες εμείς θα είμαστε έτοιμοι να παρουσιάσουμε στην Ολομέλεια το νέο νομοθετικό πλαίσιο. Αυτή τη στιγμή το επεξεργάζεται η επιτροπή στο Υπουργείο μας.

Επίσης, θα ήθελα να απαντήσω ότι το προσωρινό δίπλωμα είναι κάτι τελείως διαφορετικό σε σχέση με το νέο νομοθετικό πλαίσιο το οποίο θα έρθει. Δεν σημαίνει ότι το νέο νομοθετικό πλαίσιο για τα διπλώματα δεν θα αναφέρεται και στο προσωρινό δίπλωμα. Το προσωρινό δίπλωμα -θα το τονίσω για άλλη μία φορά- είναι στην ουσία ένας τρόπος, ένα εργαλείο για να μπορεί κάποιος ο οποίος επιτυγχάνει στις εξετάσεις να να λαμβάνει άμεσα το δίπλωμα του και με τρόπο αυτό να μην υπάρχει ταλαιπωρία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Θα δώσω τον λόγο στον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων, το κ. Γεωργιάδη, προκειμένου να αναπτύξει τη με γενικό αριθμό 153 και ειδικό 11 τροπολογία την οποία κατέθεσε.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Όχι μόνο. Γενικά, κύριε Πρόεδρε. Εδώ μπλεκόμαστε σε διάφορα. Έχουν ακουστεί διάφορα και από τη συμπαθέστατη κ. Πέρκα και από άλλους. Καλό είναι να απαντηθούν για να μην μένουν σκιές στο Κοινοβούλιο.

Πρώτα απ’ όλα θα ήθελα να ευχαριστήσω το Υπουργείο Υποδομών, τον Υπουργό, τον κ. Καραμανλή και τον Υφυπουργό τον κ. Κεφαλογιάννη. Ξεκινήσαμε μαζί στο Υπουργείο Ανάπτυξης στο τέλος Αυγούστου, αν θυμάμαι καλά, την πρώτη κοινή συνεδρίαση για να δούμε πως θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε στα αλήθεια τη δημιουργία γραμμών υδροπλάνων στην Ελλάδα. Κύριε συνάδελφε, που μου ασκείτε καλή και δόκιμη κριτική –καμμία αντίρρηση- το συζητάμε στην Ελλάδα από τότε που εγώ ήμουν Υφυπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, το 2011. Τώρα έγινα Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων το 2019- 2020 και συζητάμε το ίδιο πράγμα. Κάποτε πρέπει σ’ αυτήν τη χώρα κάτι να γίνεται επιτέλους και πέραν της συζητήσεως. Στο ενδιάμεσο ξανασυζητήθηκε επί κυβερνήσεως Σαμαρά και ξαναψηφίστηκε. Μετά ξαναψηφίστηκε επί κυβερνήσεως Τσίπρα. Ακόμα υδροπλάνα δεν πετάνε.

Ο σκοπός μας με το παρόν νομοσχέδιο είναι αυτήν τη φορά να πετάξουν υδροπλάνα. Θα κριθούμε γι’ αυτό. Θέλουμε να είμαστε αποτελεσματικοί. Ήταν ένα σύνθετο στην πραγματικότητα πράγμα. Ο προηγούμενος νόμος, όπως είχε ψηφιστεί από την κυβέρνηση του κ. Τσίπρα δεν είχε απολύτως καμμία ελπίδα να φέρει έστω και ένα υδροπλάνο στην Ελλάδα, όπως και δεν ήρθε κανένα, παρ’ όλο που πέρασαν σχεδόν δύο χρόνια, διότι πολύ απλά οι προβλέψεις που είχε δεν επέτρεπαν να φτιαχτούν τα υδατοδρόμια, ούτε φυσικά κανένας ιδιώτης επενδυτής θα ενδιαφερόταν να μπει σε ένα τέτοιο σχήμα. Το παρόν νομοσχέδιο είναι φτιαγμένο ώστε να κάνει τη ζωή των επενδυτών ευκολότερη να απλοποιεί τις αδειοδοτικές διαδικασίες χωρίς να χάνουμε τίποτα, όπως την ασφάλεια των πτήσεων και των επιβατών που είναι το μεγάλο ζητούμενο.

Πιστεύουμε λοιπόν, ακράδαντα ότι το παρόν σχέδιο νόμου, που σε λίγες ώρες θα είναι νόμος του ελληνικού κράτους, φτιάχνει το κατάλληλο επιχειρηματικό περιβάλλον για να έρθουν επιτέλους επενδύσεις στον τομέα των υδροπλάνων που μπορούν να αλλάξουν πραγματικά τον τρόπο που ζούμε σ’ αυτή τη χώρα. Αρκεί να σκεφτείτε ότι θα μπορεί, παραδείγματος χάριν, ένα υδροπλάνο να πετάει από εδώ και να πηγαίνει προς τις Σπέτσες σε είκοσι πέντε λεπτά. Σκεφτείτε πόσο τουρισμό έχουν οι Σπέτσες κάθε καλοκαίρι και πόσο εύκολα θα μπορούμε να πηγαινοερχόμαστε από την Αττική στις Σπέτσες. Ή προορισμοί στην πλευρά του Ιονίου, που κατά το παρελθόν είχαν πιο επιτυχημένες γραμμές υδροπλάνων, που είναι απομακρυσμένοι και δεν έχουν άλλο τρόπο να μεταβίβασης παρά μόνο καράβι μια φορά την εβδομάδα και ύστερα από πάρα πολλές ώρες. Ή άλλα νησιά του Αιγαίου τα οποία είναι απομακρυσμένα και τα οποία έχουν πολύ αραιή ακτοπλοϊκή συγκοινωνία.

Τα υδροπλάνα δεν ανταγωνίζονται την ακτοπλοΐα. Αυτό είναι μύθος. Απλώς αυξάνουν την επιβατική κίνηση και κάνουν ευκολότερη τη ζωή των τουριστών και των κατοίκων των νησιών διότι έχουν ευκολότερη πρόσβαση στη μητροπολιτική επικράτεια. Άρα, λοιπόν, είναι ένα πάρα πολύ ωραίο σχέδιο. Όλοι ισχυρίζονται ότι στην πραγματικότητα η Ελλάδα και η γεωμορφολογία της είναι ιδανική για την ανάπτυξη ενός πυκνού δικτύου υδροπλάνων. Εμείς παρέχουμε ως Κυβέρνηση το κατάλληλο περιβάλλον, όπως ακριβώς υπάρχει και στα υπόλοιπα κράτη όπου λειτουργούν ανάλογες επενδύσεις. Έχουμε βάσιμους λόγους να πιστεύουμε ότι θα έχουμε τις πρώτες πιλοτικές πτήσεις από φέτος και συν τω χρόνω πολύ πιο πυκνό δίκτυο.

Άρα, λοιπόν, το νομοσχέδιο έρχεται να απαντήσει σε μια πραγματική ανάγκη για να πετύχουμε έναν πραγματικό στόχο και να δούμε κάτι ν’ αλλάζει, στ’ αλήθεια, στη ζωή μας.

Μέσα όμως το νομοσχέδιο έχει και δυο διατάξεις για τις οποίες ασκήθηκε κριτική σε μένα προσωπικά και για τις οποίες ασφαλώς θα έπρεπε να έρθω να απαντήσω κυρίως για να μη δημιουργούνται εντυπώσεις.

Πάω στην πρώτη που είναι η πιο σημαντική και αφορά στο Ελληνικό. Δεν λέω για τις δυο, όσον αφορά στους κοινοχρήστους χώρους και όσον αφορά στο θέμα μεταφοράς των Ειδικών Δυνάμεων. Νομίζω ότι δεν υπήρχε καμμία διαφωνία. Μη χάνουμε χρόνο σ’ αυτά που δεν διαφωνούμε. Πάμε όμως στον πυρήνα. Εκεί που είναι το πρόβλημα. Θα απευθυνθώ κυρίως στην κ. Πέρκα που ξέρει το θέμα επειδή έχει ασχοληθεί, αλλά και στους υπολοίπους συναδέλφους.

Ποια είναι η κριτική που ασκήθηκε και από συναδέλφους της Αντιπολιτεύσεως εδώ, αλλά και από μερίδα του αντιπολιτευόμενου Τύπου; Ότι κάνουμε δώρο στον επενδυτή τα έργα. Δεν είπα εσείς, κυρία Πέρκα. Εσείς, είπα, το ξέρετε το έργο. Είπα για τους άλλους.

Θέλω να διαβάσω απλώς και μόνο τι γράφεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 67. «Μετά την υποβολή των προβλεπομένων κατωτέρω δικαιολογητικών διενεργείται από και με δαπάνη του αγοραστή ή του εγγυητή αυτού…»κ.λπ.. Και στην αιτιολογική έκθεση «διενεργείται από και με δαπάνη του αγοραστή ή του εγγυητή αυτού». Δεν το καταθέτω στα Πρακτικά γιατί έχετε το νομοσχέδιο και θα ήταν γελοίο να καταθέσω στα Πρακτικά αυτό που έχετε μπροστά σας στο νομοσχέδιο. Αλλά όσοι τυχόν εκ των συναδέλφων -και υπήρξαν αρκετοί- ή όσοι εκ των δημοσιογράφων εξακολουθούν να γράφουν ότι κάνουμε δώρο στον Λάτση τα έργα ή δεν έχουν διαβάσει τον νόμο ή είναι λίγο αδύναμοι στην ανάγνωση ή είναι κανονικοί ψεύτες. Διότι η πρόβλεψη του νόμου είναι ρητή. Με δαπάνες του αγοραστή. Δηλαδή του Λάτση, δηλαδή της «ΛΑΜΔΑ», δηλαδή όχι του δημοσίου. Κάποια στιγμή πρέπει και ο λαϊκισμός να τελειώσει σ’ αυτή την Αίθουσα. Γιατί δεν θα βγάλουμε άκρη.

Τώρα υπάρχει η δόκιμη απορία. γιατί χρειάζεται ένα τέτοιο άρθρο; Θα έρθω στη φίλη μου. Ελάτε τώρα που δεν ξέρετε γιατί. Ελάτε.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Γιατί να γκρεμιστούν πριν τη μεταβίβαση;

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Απαντώ αμέσως. Για να κερδίσουμε χρόνο, είναι η απάντηση. Ακούστε γιατί πρέπει να κερδίσουμε χρόνο; Γιατί στη σύμβαση που η κυβέρνηση Τσίπρα κύρωσε με νόμο υπάρχει άρθρο ακροτελεύτιο που λέει ότι δεν μπορεί να γίνει μεταβίβαση έως ότου λήξουν όλες οι δικαστικές εκκρεμότητες επί των κύριων νομοθετικών παρεμβάσεων.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Είναι η αρχική σύμβαση η δικιά σας που δεν μπορέσαμε να αλλάξουμε.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Και η δικιά μας και η δικιά σας. Δεν διαφωνούμε σε αυτό, συμφωνούμε. Υπάρχει το άρθρο αυτό; Υπάρχει. Πολύ ωραία. Δεν μου λέτε, δεν πήγε η γραμματέας της κ. Βλαζάκη να κάνει προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας, την τελευταία μέρα της προθεσμίας, κατά της ΚΥΑ; Για όσους δεν ξέρουν στη Αίθουσα, η κ. Βλαζάκη ήταν η Γενική Γραμματέας του Υπουργείου Πολιτισμού επί ΣΥΡΙΖΑ. Υποτίθεται ήταν ένα από τα όργανα της Κυβερνήσεως Τσίπρα, που δούλευαν για να γίνει το έργο! Η κ, Βλαζάκη, που έχει κάνει την προσφυγή ήταν μέσα στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο και υποτίθεται συντόνιζε το να γίνει το έργο και η κυρία αυτή έχει πάει και έχει κάνει προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας, για να μπλοκάρει το έργο! Ακούσατε προηγουμένως, ότι ωσότου λήξουν αυτές οι δικαστικές εκκρεμότητες δεν μπορεί να γίνει η μεταβίβαση. Δηλαδή, βάζει ο ΣΥΡΙΖΑ μια δικιά του να κάνει προσφυγή την τελευταία μέρα, δεν μπορεί να γίνει η μεταβίβαση και μετά έχω τον κ. Κατρίνη να μου λέει γιατί δεν μπαίνουν οι μπουλντόζες.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Θα το πω και τώρα!

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Το καταλάβατε;

Άρα, λοιπόν, η μεταβίβαση θα γίνει όταν θα λήξουν οι δικαστικές εκκρεμότητες. Ποιες δικαστικές εκκρεμότητες; Αυτές που προκαλέσατε εσείς. Η μια είναι της κ. Βλαζάκη, η άλλη είναι του κ. Αρσένη και μια, δύο του συλλόγου αρχαιολόγων του Υπουργείου Πολιτισμού, στον οποίο σύλλογο εργαζομένων του Υπουργείου Πολιτισμού για όσους δεν το γνωρίζετε, ο ΣΥΡΙΖΑ θεωρείται δεξιά παρέκκλιση. Εκεί είναι 70% η ΑΝΤΑΡΣΥΑ, δεν μιλάνε με τους συριζαίους γιατί τους θεωρούν δεξιούς.

Άρα, λοιπόν έρχεται η Αριστερά και η Ακροαριστερά -και μάλιστα του ΣΥΡΙΖΑ η Αριστερά που υποτίθεται δούλευε για να γίνει η επένδυση-, κάνει προσφυγή στην ελληνική δικαιοσύνη, για να μπλοκάρει την επένδυση, για να μπορεί μετά να μου λέει «γιατί δεν μπαίνουν οι μπουλντόζες», και μετά όταν φέρνουμε εμείς νόμο, για να επισπεύσουμε τις πρόδρομες εργασίες, μας ρωτάνε «γιατί φέρνετε νόμο, για να επισπεύσετε τις πρόδρομες εργασίες;». Γιατί υπάρχετε εσείς, είναι η απάντηση! Γιατί σαμποτάρετε το έργο εσείς και εμείς το ξεμπλοκάρουμε, είναι η απάντηση.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Πού είχε μπλοκάρει; Σε ποιο σημείο;

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Μια και λέμε για τις μπουλντόζες και τις δηλώσεις μου, θέλω να σας πω ότι ανέβασα στο διαδίκτυο τη δήλωση του κ. Σπίρτζη, ότι οι μπουλντόζες θα έμπαιναν στο Ελληνικό το 2017. Πέσατε από την εξουσία το 2019 και μπουλντόζες δεν είχαν μπει ακόμα. Επειδή μου λέτε συνέχεια για τις μπουλντόζες.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Κύριε Πρόεδρε, θα πάρω τον λόγο μετά.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Τι λέει αυτή η ρύθμιση; Αυτή η ρύθμιση ξεμπλοκάρει το έργο για να μπουν οι μπουλντόζες. Πώς το ξεμπλοκάρει; Είτε γινόταν η μεταβίβαση είτε δεν γίνει η μεταβίβαση, ποιες είναι οι πρώτες εργασίες που πρέπει να γίνουν; Από πού ξεκινάει αυτό το έργο; Δεν ξεκινάει από την κατεδάφιση των υφιστάμενων κτισμάτων; Μπορεί να γίνει κάποιο έργο και να σκάβουν κάτω από τα κτίσματα και τα κτίσματα να υπερίπτανται; Όχι. Τι κάνουμε λοιπόν; Αντί να περιμένουμε τη μεταβίβαση, ο επενδυτής παίρνει πάνω του το ρίσκο. Διότι, ο επενδυτής πληρώνοντας τα έξοδα για την κατεδάφιση, που είναι αρκετά εκατομμύρια, ρισκάρει ότι αν χαθεί μια προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας και μπλοκαριστεί η μεταβίβαση, αυτός θα έχει ξοδέψει ένα σωρό εκατομμύρια για να κάνει κατεδαφίσεις, χωρίς να μπορεί να πάρει το ακίνητο. Με την προκειμένη, δηλαδή, ρύθμιση το δημόσιο κερδίζει επιτάχυνση του έργου, που είναι αυτό που ρωτάνε κάθε μέρα οι δημοσιογράφοι, οι ξένοι ανταποκριτές, οι επενδυτές, που θέλουν να δουν μπουλντόζες επί του πεδίου, και σωστά. Κερδίζει το δημόσιο και το έργο ξεκινάει, χωρίς να ρισκάρει τίποτα το δημόσιο, γιατί αυτός που βάζει τα λεφτά και που ρισκάρει τα λεφτά του είναι ο επενδυτής.

Αυτή είναι η τροπολογία, η φοβερή, την οποία διαρκώς καταγγέλλετε και θέλετε να καταψηφίσετε. Φυσικά είναι ολόσωστη. Θα επιτρέψει εντός ολίγων εβδομάδων, μόλις βγουν οι διαπιστωτικές πράξεις και βγει η απόφαση της διοικητικής προσφυγής και του Συμβουλίου Αναστολών του Συμβουλίου της Επικρατείας επί των ενστάσεων της «HARD ROCK», αν το δικαστήριο φυσικά αποφασίσει -και πάντα θα είναι σεβαστή η απόφαση του-, κατά τον τρόπο που θα αποφασίσει, δεν προδικάζω, είπα αν και όπως αποφασίσει, εμείς έχουμε εμπιστοσύνη…

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Μακάρι να το αφήσει.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Εμείς δεν είμαστε Παπαγγελόπουλοι. Εμείς έχουμε εμπιστοσύνη στις δύο επιτροπές -η μια επιτροπή διενέργειας του διαγωνισμού, τα μέλη της οποίας τα διορίσαμε εμείς και η εποπτεύουσα επιτροπή παιγνίων, που είχε διορίσει η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ- ομόφωνα έβγαλαν ένα πόρισμα για το καζίνο. Τώρα, αν έχουμε πέσει στην περίπτωση σκευωρίας ΝΔ - ΣΥΡΙΖΑ και Γεωργιάδη - Τζανακόπουλου για να περάσει η απόφαση, δεν το πολυβλέπω. Άρα, έχω εμπιστοσύνη ότι οι άνθρωποι και των δύο επιτροπών κάνουν καλά τη δουλειά τους. Τα υπόλοιπα θα τα κρίνει ελληνική δικαιοσύνη κι εμείς θα βγάλουμε τις διαπιστωτικές πράξεις, η ελληνική δικαιοσύνη θα βγάλει την απόφασή της και μετά ξεκινάνε τα έργα. Και έχουμε και τις μπουλντόζες, για να μην στεναχωριέται ο φίλος μου ο κ. Κατρίνης, που σωστά επισημαίνει την αρχική μου δήλωση των προγραμματικών δηλώσεων, που είπα «βάζω στόχο έως τέλος του χρόνου», ενώ μετά είχα πει «κατά τις αρχές του 2020». Αλλά δεν πειράζει, καλά κάνετε και αναφέρετε την πρώτη εσείς. Δικαίωμα σας. Θα είστε κι εσείς προσκεκλημένος την πρώτη ημέρα των έργων. Δεν ξέρω αν ψηφίσετε την τροπολογία. Ελπίζω να την ψηφίσετε, εφόσον πράγματι θέλετε να δείτε μπουλντόζες. Διότι αν ταυτόχρονα με ρωτάτε γιατί δεν μπαίνουν οι μπουλντόζες και καταψηφίσετε την τροπολογία πάει να πει ότι είστε υποκριτές.

Λήξαμε λοιπόν, το Ελληνικό, κανένα δωράκι στον Λάτση. Η «ΛΑΜΔΑ» παίρνει το ρίσκο, επιταχύνονται τα έργα, είναι σωστό αυτό για να προχωρήσει. Να ξέρετε ότι ένα έργο του βεληνεκούς αυτού είναι εμβληματικό έργο, στέλνει ένα σήμα στις αγορές και χρειάζεται η Ελλάδα ένα σήμα ότι μπορεί πραγματικά να επιτυγχάνει δύσκολα και περιπεπλεγμένα έργα.

Πάω τώρα στη δεύτερη τροπολογία που προκάλεσε και τη μήνιν του συναδέλφου από την Κέρκυρα.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Άρθρο, ήταν το πρώτο και τροπολογία, η δεύτερη.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Σωστά, άρθρο το πρώτο, το διάβασα κιόλας, άρθρο 67. Και πάμε τώρα στην τροπολογία. Και γιατί τροπολογία; Να απαντήσω και σ’ αυτό. Διότι, προέκυψε επί του πιεστηρίου, όπως λέμε. Τι προέκυψε δηλαδή; Ο ΣΥΡΙΖΑ μια από τις αποφάσεις που πήρε ήταν η διάσπαση του Δήμου Κέρκυρας σε δύο δήμους. Δηλαδή, έγινε ο Δήμος Κέρκυρας και ο Δήμος Βόρειας Κέρκυρας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Τρεις.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Ναι, τρεις. Για τη βόρεια μας ενδιαφέρει στη συγκεκριμένη περίπτωση. Δεν μπαίνω τώρα σ’ αυτό, είναι άλλου Υπουργείο, θα τα δει ο άλλος Υπουργός.

Πάμε στο μείζον τώρα. Ξεκινήσαμε να ξεμπλοκάρουμε την επένδυση στην Κασσιόπη. Θα κάνω εδώ μια παρένθεση. Είναι αυτή μια επένδυση του Γεωργιάδη, που είναι ένας dealer της «CAPITAL», όπως είπατε; Αν είναι δυνατόν. Αυτή η επένδυση έχει υποστηριχθεί από την κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου, δηλαδή ΝΔ - ΠΑΣΟΚ. Δεν υπήρχε ΚΙΝΑΛ τότε, λεγόσασταν ΕΛΙΑ, δεν θυμάμαι ακριβώς, πάντως μαζί ήμασταν. Έτσι ξεκίνησε η Κασσιόπη, την εποχή τη δική μας πούλησε το ΤΑΙΠΕΔ 25 εκατομμύρια αυτήν την περιοχή, σε αυτήν την εταιρεία. Αφού την πούλησε, έπεσε η κυβέρνηση, και ήλθε η επόμενη κυβέρνηση, του κ. Τσίπρα. Σταμάτησε η κυβέρνηση του κ. Τσίπρα την επένδυση; Όχι, βέβαια. Όχι μόνο δεν την σταμάτησε, αλλά επί κυβερνήσεως Τσίπρα, ενεκρίθη η περιβαλλοντική μελέτη. Δηλαδή, ο πυρήνας αυτής της περιβαλλοντικής επένδυσης και αυτό για το οποίο γίνεται η φασαρία, για το αν καταστρέφεται ή όχι το περιβάλλον, κρίθηκε όχι από τον Γεωργιάδη, αλλά από τον Αλέξη Τσίπρα και κρίθηκε ότι υπ’ αυτούς τους όρους όχι μόνο δεν πλήττει, αλλά προστατεύει το περιβάλλον. Μάλιστα, αφού υποστήριξαν την επένδυση ως κυβέρνηση είχαν -αν θυμάστε οι παλαιότεροι συνάδελφοι εδώ- τον Πάνο Καμμένο, τον συγκυβερνήτη τους, που σχεδόν σε κάθε του ομιλία έλεγε για την Κασσιόπη και πόσο θα αλλάξει την Ελλάδα. Δηλαδή, το υποστήριζαν κυβερνητικά πολύ. Εν πάση περιπτώσει, λόγω της συνήθους ελληνικής γραφειοκρατίας αυτό καθυστέρησε, όπως καθυστερούν όλα στην Ελλάδα.

Έρχεται τώρα η δική μας Κυβέρνηση. Αναλαμβάνω πάλι εγώ με τον κ. Παπαθανάση, τον Υφυπουργό να ξεμπλοκάρουμε την επένδυση. Τα ξεμπλοκάρουμε όλα. Είχε είκοσι οκτώ εκκρεμότητες, τις λύσαμε όλες. Και ποια μένει τελευταία; Η έγκριση της μελέτης της υψομετρικής των οδών που καθορίστηκαν μέσα στο έργο από το δημοτικό συμβούλιο του Δήμου Βόρειας Κέρκυρας. Καλώ τον δήμαρχο στο γραφείο μου τον Οκτώβριο. Λέω «Κύριε δήμαρχε, υπάρχει αυτή η τελευταία εκκρεμότητα. Θέλετε να την αναθέσουμε στον κεντρικό δήμο, που έχει έτοιμη τεχνική υπηρεσία για να την κάνει γρήγορα, μην καθυστερήσουμε;». «Όχι», μου λέει, «φτιάχνω άρτια τεχνική υπηρεσία που τους έχω απόλυτη εμπιστοσύνη, θα το κάνουμε εμείς, κανένα πρόβλημα, κύριε Υπουργέ». Δεν είχα λόγο να μην εμπιστευθώ έναν δήμαρχο. Δήμαρχος σε Υπουργό το είπε. Πέρναγαν οι εβδομάδες, πουθενά η μελέτη. Τον ξαναφωνάζω τον Δεκέμβριο, με τους επενδυτές παρόντες. «Κύριε δήμαρχε, πέρασαν δύο μήνες, ο νόμος λέει εξήντα ημέρες. Τι γίνεται η μελέτη;». Μας παραδίδει το σχέδιο της μελέτης, έγχαρτα, σε μένα και στους επενδυτές, και μας λέει: «Είναι μια φανταστική μελέτη, η Υπηρεσία έχει κάνει καταπληκτική δουλειά και τώρα όπως τη βλέπετε την έχω καταθέσει στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του δήμου, θέλει δυο-τρεις μέρες για να περάσει από εκεί και την άλλη εβδομάδα περνάει από το δημοτικό συμβούλιο». Τον ρωτάμε: «Πότε, κύριε δήμαρχε;» Απαντά: «Τέλη Δεκεμβρίου, το πολύ αρχές Ιανουαρίου». Απαντάμε: «Ωραία, κύριε δήμαρχε, να σας εμπιστευτούμε».

Περνούσαν οι εβδομάδες, αλλά δεν πήγαινε στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής. Το είχαμε καταλάβει πια ότι ο δήμαρχος έπαιζε διπλό παιχνίδι. Τι έγινε στη συνέχεια; Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, φοβούμενοι το εξώδικο της εταιρείας ότι θα τους ζητήσουν αστικές αποζημιώσεις γιατί είχαν παραβιάσει τον νόμο, έφεραν τη μελέτη στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του δήμου και ομοφώνως εγκρίθηκε η μελέτη ότι είναι σωστή και δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα.

Θέτουν την ομόφωνη απόφαση της επιτροπής του δήμου προς έγκριση στο δημοτικό συμβούλιο. Αναβάλει μια, δυο, τρεις φορές το δημοτικό συμβούλιο ο δήμαρχος και πάει προχθές το βράδυ και κάνει αίτημα αναβολής, αφού έχει φέρει μέσα όλον τον κόσμο για να φωνάζει για την επένδυση. Ψηφίζουν οι δημοτικοί σύμβουλοι με πλειοψηφία να μη γίνει η αναβολή. Καταλαβαίνει ότι θα χάσει την ψηφοφορία και τι κάνει; Σηκώνεται και κατηγορεί ο δήμαρχος την υπηρεσία του, αυτή την υπηρεσία για την οποία μας έλεγε τον Οκτώβριο πόσο άρτια είναι, αυτή την υπηρεσία που είχε ετοιμάσει την υψομετρική μελέτη και την είχε περάσει ομόφωνα από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του δήμου.

Όταν κατάλαβε ότι αυτή η μελέτη θα γίνει δεκτή από την πλειοψηφία του δημοτικού του συμβουλίου, και μάλιστα και από τους συμβούλους τη δικής του δημοτικής παρατάξεως, σηκώνεται και κατηγορηθεί την τεχνική του υπηρεσία ότι έκαναν λάθος μελέτη και αποσύρει τη μελέτη. Εφόσον απέσυρε τη μελέτη, δεν μπορούσε να γίνει πλέον ψηφοφορία επί της μελέτης, η οποία δεν υπήρχε πλέον. Κι έτσι υπήρξε αναβολή, δηλαδή αναβολή μέχρι τη δευτέρα παρουσία.

Δηλαδή, για να το πούμε απλά, ο κύριος Δήμαρχος Βόρειας Κέρκυρας, παρά τις αποφάσεις τριών διαφορετικών κυβερνήσεων, δικαστηρίων, Υπουργείων, περιβαλλοντικών μελετών, Συμβουλίου της Επικρατείας, ΤΑΙΠΕΔ, και οποιονδήποτε άλλων μόνος του και παρά την πλειοψηφία του δημοτικού του συμβουλίου -την επομένη μέρα πέντε από τους συμβούλους του ανεξαρτητοποιήθηκαν- αποφάσισε μόνος του να πει ότι δεν θα γίνει η επένδυση.

Και τώρα σας ερωτώ ψύχραιμα και ωραία: Λέμε όλοι ότι θέλουμε επενδύσεις. Έτσι υποτίθεται ότι λέμε όλοι. Είναι...

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Γιατί το κάνατε για όλους τους δήμους και όχι μόνο για την Κασσιόπη;

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Σε ένα λεπτό έχω τελειώσει.

Λέω, λοιπόν, είναι δυνατόν, κύριοι, να περιμένουμε να έρθει κάποιος επενδυτής στην Ελλάδα και να λέει όσα «ναι» κι αν μου πουν οι Υπουργοί, όσα «ναι» κι αν μου πουν τα δικαστήρια, όσα «ναι» κι αν μου πουν οι δημόσιοι λειτουργοί, στο τέλος θα έρθει ένας δήμαρχος, και μάλιστα χωρίς πλειοψηφία, και θα μου σταματήσει το έργο των εκατομμυρίων; Θα φέρουμε έτσι έναν επενδυτή στην Ελλάδα;

Λέει ο κ. Κατρίνης γιατί το κάνουμε για όλους; Γιατί πρώτα απ’ όλα δεν μπορεί να γίνει φωτογραφική διάταξη. Φαντάζομαι ότι το ξέρετε αυτό. Αν φέρουμε διάταξη μόνο για τη συγκεκριμένη επένδυση και τη Βόρεια Κέρκυρα θα είναι φωτογραφική και προφανώς θα πάει δικαστήρια. Άλλωστε...

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Το έχετε βρει και αλλού, δηλαδή, το πρόβλημα;

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Τώρα αμέσως θα έρθω και σε αυτό.

Άλλωστε, αυτό μας έδωσε να καταλάβουμε την ανάγκη μιας πραγματικής και γενικής μεταρρυθμίσεως. Ποιας μεταρρυθμίσεως δηλαδή; Λέει: «Ενδεχόμενη αδυναμία δομών με αρμοδιότητες τοπικής κλίμακας που δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν...» Γιατί το γράφω αυτό; Γιατί ο ίδιος ο κύριος δήμαρχος κατηγόρησε την τεχνική του υπηρεσία ότι δεν μπόρεσε να κάνει σωστή μελέτη. Ο ίδιος ο δήμαρχος μάς είπε ότι η τεχνική του υπηρεσία είναι ανίκανη να κάνει τη μελέτη. Αφού ο δήμαρχος, κύριε συνάδελφε, μας είπε ότι η τεχνική του υπηρεσία δεν μπορούσε να κάνει τη μελέτη επτά μήνες ενώ είχε περιθώριο εξήντα μέρες, να μην ακούσουμε την έκκληση του κυρίου δημάρχου;

Κλείνω, όμως, κύριε Πρόεδρε, τώρα με το μείζον, για να τελειώσει και η πλάκα. Ακούστηκε το επιχείρημα από τον συνάδελφό του ΣΥΡΙΖΑ ότι είναι αντιδημοκρατικό αυτό που κάνουμε και ότι παρακάμπτοντας το δημοτικό συμβούλιο με αυτό τον τρόπο κάνουμε μία αντιδημοκρατική πράξη και μεγάλη μάλιστα.

Δεν μου λέτε, κύριε συνάδελφε από την Κέρκυρα, εμείς λέτε να σκεφτήκαμε πρώτη φορά αυτή τη μεγάλη αντιδημοκρατική πράξη;

Καταθέτω για τα Πρακτικά, με ημερομηνία 28 Ιανουαρίου 2017, τα συγχαρητήρια του κ. Μελισσανίδη προς την κυβέρνηση του κ. Τσίπρα, όταν ο τότε Δήμαρχος Νέας Φιλαδελφείας αρνήθηκε να εγκρίνει την υψομετρική μελέτη του γηπέδου της ΑΕΚ, με τον ίδιο τρόπο ακριβώς που το έκανε ο Δήμαρχος της βόρειας Κέρκυρας για την Κασσιόπη.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων κ. Σπυρίδων-Άδωνις Γεωργιάδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τι έκανε τότε ο κ. Τσίπρας; Ακούστε, κύριε συνάδελφε, πόσο αντιδημοκράτης είναι ο Αλέξης Τσίπρας. Ψήφισε ότι αν το δημοτικό συμβούλιο εντός εξήντα ημερών δεν δώσει υψομετρική μελέτη, τότε ανατίθεται στον οικείο περιφερειάρχη να βγάλει την υψομετρική μελέτη και να παρακάμψει το δημοτικό συμβούλιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Αυτό που έκανε ο κ. Τσίπρας για τα αθλητικά έργα, το γενικεύουμε για όλα. Δηλαδή, αν είναι για την μπάλα δεν είναι αντιδημοκρατικό και αν είναι για τα έργα είναι αντιδημοκρατικό; Αυτό μας λέτε;

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Άρα, κύριε συνάδελφε, πάρτε πίσω τα περί αντιδημοκρατικότητας ή ανεξαρτητοποιηθείτε από τον ΣΥΡΙΖΑ. Και τα δύο δεν γίνονται. Μονά-ζυγά δικά σας, δεν υπάρχουν εδώ. Για να είμαστε συνεννοημένοι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Στέλνω ένα σαφές μήνυμα ως Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων αυτής της χώρας προς τους επενδυτές τώρα:

Αυτή η Κυβέρνηση, ο Κυριάκος Μητσοτάκης δηλαδή, προεκλογικά είπε στον ελληνικό λαό: «Θέλω να με εκλέξετε για να μεταμορφώσω τη χώρα στην πιο επιχειρηματικά φιλική χώρα και για να έχετε ανθρώπους, Υπουργούς και Βουλευτές, οι οποίοι, όταν κάποιοι θα σας δημιουργούν προβλήματα όπως τόσες φορές έγινε στο παρελθόν στην Ελλάδα, θα σας λύνουν αυτά προβλήματα».

Ο ελληνικός λαός αυτό το προεκλογικό αίτημα του Κυριάκου Μητσοτάκη το ενστερνίστηκε, τον εξέλεξε Πρωθυπουργό με ευρεία πλειοψηφία και με αυτοδυναμία στη Βουλή για να κάνει πράξη αυτό ακριβώς που υποσχέθηκε.

Αυτό που κάνουμε σήμερα, και με το άρθρο και με την τροπολογία, είναι η υλοποίηση των προεκλογικών μας δεσμεύσεων και στέλνουμε ένα μήνυμα σε όλους τους απανταχού επενδυτές ότι η χώρα άλλαξε. Η Κυβέρνηση δεν θα επιτρέψει σε κανέναν τοπικό παράγοντα να λαϊκίσει. Δεν ξέρω αν έχει και άλλους λόγους, γιατί μπορεί να υπάρχουν και άλλα συμφέροντα εδώ. Δεν το ανοίγω περαιτέρω. Ξέρει ο κ. Γκίκας σε τι αναφέρομαι. Η επένδυση της Κασσιόπης και η περιοχή έχει και αντικρουόμενα συμφέροντα. Όμως, ας τα αφήσουμε αυτά, για να μην ανοίξω άλλη συζήτηση με τον κύριο δήμαρχο της Βόρειας Κέρκυρας. Έρχομαι λοιπόν και λέω ότι το μήνυμά μας προς τους επενδυτές είναι ένα και σαφές: Δεν θα επιτρέψουμε, όσο αυτή η Κυβέρνηση είναι στην εξουσία και όσο ο ελληνικός λαός την υποστηρίζει, να σταματάει μία επένδυση την οποία έχει εγκρίνει το ελληνικό κράτος και την οποία έχει εγγυηθεί το ελληνικό κράτος, μόνο και μόνο γιατί ένας άνθρωπος θέλει να παίξει προσωπικά παιχνίδια.

Αυτό δεν ισχύει για τη βόρεια Κέρκυρα, ισχύει για το σύνολο της επικράτειας και φυσικά το άρθρο δεν αναφέρεται στη Βόρεια Κέρκυρα, αλλά αναφέρεται στο σύνολο της επικρατείας.

Και το δηλώνω και τώρα: Σε κάθε επόμενη επένδυση εάν χρειαστεί να νομοθετούμε για να ξεμπλοκάρουμε τα έργα και να αλλάξουμε την εικόνα της χώρας που είχε βγάλει τη φήμη ότι είναι «η χώρα που αν πας θα μπλέξεις» και να φτιάξουμε μία χώρα όπου όλοι θα ξέρουν ότι αν πας θα σεβαστούν και τα χρήματα και τον χρόνο σου για να μπορέσεις να κάνεις πραγματικότητα το όραμά σου, αυτή η χώρα είναι η Ελλάδα και αυτή η Κυβέρνηση είναι η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη.

Σας καλώ να στηρίξετε αυτές τις πρωτοβουλίες και να φτιάξουμε την Ελλάδα που ονειρευόμαστε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για τρία λεπτά για να κάνω μια παρέμβαση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Έχετε τον λόγο για τρία λεπτά, κύριε Τζανακόπουλε.

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

Ο κ. Γεωργιάδης είναι προφανώς πιεσμένος από τις δηλώσεις του σε σχέση με τους πλειστηριασμούς και από τον ντόρο που έχει δημιουργήσει, αλλά και από την οργή της ελληνικής κοινωνίας προς το πρόσωπό του, γιατί με τη συνήθη προπέτειά του, βγήκε πριν από λίγες μέρες και μας είπε ότι η προστασία από τους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας είναι ζημιογόνα για την ελληνική οικονομία, καθώς θεωρεί ότι όλα τα αποτελέσματα και οι συνέπειες της κρίσης έχουν πλέον παρέλθει.

Να του πω ότι δεν είναι έτσι τα πράγματα. Υπάρχουν πάρα πολλοί άνθρωποι οι οποίοι, εξαιτίας του τεράστιου χρέους που δημιούργησε για τη χώρα η παράταξή του -την οποία βέβαια τότε, το 2009, έβριζε, γιατί δεν ήταν ακόμα η παράταξή του, αλλά στη συνέχεια άρχισε να την αγαπά γιατί έγινε η παράταξή του- η οποία άφησε ένα χρέος 300 δισεκατομμυρίων ευρώ, το οποίο, όπως καταλαβαίνετε, έχει επιβαρύνει πάρα πολύ τους Έλληνες πολίτες.

Ακριβώς, λοιπόν, επειδή ο κ. Γεωργιάδης αδυνατεί να το αναγνωρίσει αυτό...

(Διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

...και θεωρεί την προστασία από τους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας ως ζημιογόνα για την ελληνική οικονομία, ήρθε εδώ για να δώσει μια παράσταση και να ενισχύσει το ημιαρχηγικό του προφίλ στο εσωτερικό της Νέας Δημοκρατίας και να μας μιλήσει για την Ελλάδα που ονειρεύεται.

Στη συνήθη, όμως, ακριβώς προπέτεια του και αμετροέπεια του ο κ. Γεωργιάδης έπεσε στην παγίδα. Και ποια είναι η παγίδα; Του ξέφυγε η πραγματική καθοδηγητική ιδέα πίσω από την τροπολογία για το Ελληνικό. Και ποια είναι αυτή η καθοδηγητική ιδέα;

Επειδή ακριβώς έχει διαψευστεί πάρα πολλές συνεχόμενες φορές σε σχέση με το πότε θα μπουν αυτές οι ριμάδες οι μπουλντόζες στο Ελληνικό, μας έλεγε λίγο πριν τις εκλογές: «Σε επτά μέρες εγώ, επειδή είμαι ο Γεωργιάδης, ο καλύτερος από όλους, θα τις έχω ρίξει μέσα τις μπουλντόζες και θα έχουν τελειώσει όλα».

Πέρασαν οι επτά μέρες, οι επτά μέρες έγιναν τον Σεπτέμβρη, ο Σεπτέμβρης έγινε το τέλος του ’19, το τέλος του ’19 έγινε το τέλος του ’20. Προφανώς, βλέπει ότι η πραγματική πολιτική και η άσκηση διοίκησης δεν είναι εκπομπή στην τηλεόραση όπου μπορεί ο καθένας να λέει ό,τι θέλει, όπως θέλει και με τον τρόπο που θέλει. Έρχεται, λοιπόν, σήμερα ο κ. Γεωργιάδης και μας λέει για την καθοδηγητική του ιδέα πίσω από αυτήν την τροπολογία. Να μπούνε πέντε μπουλντόζες, να ρίξουν δύο αυθαίρετα, να πάρουμε τρεις φωτογραφίες και να αναδείξουμε στην ελληνική κοινή γνώμη και στους επενδυτές ότι να ξεκίνησαν τα έργα για το Ελληνικό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Θυμίζει μετρό Θεσσαλονίκης αυτό.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Τι μπορεί να πει κάποιος γι’ αυτά τα πράγματα, τα οποία τι θυμίζουν; Δεν είναι η πρώτη φορά που τα κάνει η Νέα Δημοκρατία. Ξέρετε τι θυμίζουν;

Πηγαίνετε στο εργατικό κέντρο της Κορίνθου, κύριε Γεωργιάδη και ρωτήστε τους εργαζόμενους εκεί που τους είχαν φωνάξει το 2012 ή το 2013 για τον δρόμο Κορίνθου - Πατρών. Είχε πάρει ο κ. Σαμαράς, ο αγαπημένος σας, τις μπουλντόζες, τις είχε βάλει εκεί, έφερε τους εργαζόμενους, τράβαγε φωτογραφίες και μετά με το που έφυγε ο κ. Σαμαράς έφυγαν και οι μπουλντόζες, έφυγαν και οι εργαζόμενοι.

Αυτά δεν είναι σοβαρά πράγματα, κύριε Γεωργιάδη και πάρτε το χαμπάρι. Είστε Υπουργός πια και καλό είναι να φέρεστε ως Υπουργός.

Λοιπόν, τώρα για τα υπόλοιπα σε σχέση με την Κασσιόπη, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα την ανοχή σας. Ο κ. Γεωργιάδης μίλησε δεκαοκτώ λεπτά, ενώ είχε δέκα, δώστε μου άλλο ένα λεπτό σας παρακαλώ και ολοκληρώνω.

Είναι προφανές ότι επειδή δεν μπορείτε, κύριε Γεωργιάδη, να μοιράσετε δυο γαϊδάρων άχυρα…

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Έλεος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:**…επειδή δεν έχετε τη δυνατότητα να επιλύσετε ούτε την παραμικρή ένταση με τις τοπικές κοινωνίες, με τις διαφορετικές απόψεις μέσα στην κοινωνία με τα πράγματα τα οποία, εν πάση περιπτώσει, πρέπει μια κυβέρνηση να ασχολείται -φάνηκε εξάλλου και στο ποδόσφαιρο το πόσο επιτυχημένοι είστε ως προς τις διαμεσολαβήσεις, τις διενέξεις, μπράβο σας να σας δώσουμε και συγχαρητήρια για αυτό- ήρθατε εδώ σαν να είστε σε καφετέρια για να μας πείτε για τις συνομιλίες σας με τον δήμαρχο, μου είπε, του είπα, σου είπε.

Και όχι μόνο αυτό, αλλά και για άλλη μια φορά ανακαλύψατε ότι δήθεν ο ΣΥΡΙΖΑ έκανε τα ίδια με εσάς. Διαβάσατε, όμως, μια διάταξη, κύριε Γεωργιάδη, η οποία λέει: «Τάσσεται προθεσμία εξήντα ημερών στον δήμαρχο στον δήμο». Έχετε προθεσμία στην τροπολογία που βάζετε; Καμμία προθεσμία δεν έχετε. Διαβάστε την. Μεταφέρετε την αρμοδιότητα απευθείας, πρώτον.

Και δεύτερον, δεν καταλύεται με την τροπολογία αυτή η αυτοτέλεια της αυτοδιοίκησης, κύριε Γεωργιάδη, διότι η αρμοδιότητα δεν περνάει από ΟΤΑ στην κεντρική κυβέρνηση, όπως κάνετε εσείς εδώ τώρα.

Επομένως, αυτά μπορείτε να τα λέτε στους φίλους σας δημοσιογράφους, αλλά όταν έρχεστε να μιλάτε σε ανθρώπους οι οποίοι και γράμματα ξέρουν και νομικά ξέρουν καλό είναι να είστε πιο προσεκτικός.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Τον λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης, ο Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Θα απαντήσω ακριβώς με τη σειρά που μου ετέθησαν τα ερωτήματα.

Πρώτα απ’ όλα όσον αφορά τους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό το οποίο ζούμε στην Ελλάδα είναι πρωτοφανές. Η κυβέρνηση Τσίπρα και ο κ. Τζανακόπουλος, που μίλησε προσωπικά, έχουν ψηφίσει σε δύο νόμους, στο μεσοπρόθεσμο που είναι η συμφωνία με την Ευρώπη για τα οικονομικά του ελληνικού κράτους, αλλά και στον τελευταίο νόμο της τελευταίας αξιολογήσεως το καλοκαίρι του ’18, ότι η προστασία πρώτης κατοικίας και ο νόμος Κατσέλη και οι πρόνοιες λήγουν στις 31 Δεκεμβρίου του 2019.

Ο κύριος τώρα που έχυσε κροκοδείλια δάκρυα για τους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας, ο ίδιος που είδατε πριν να μιλάει, έχει ψηφίσει ότι οι πλειστηριασμοί έπρεπε να έχουν ξεκινήσει ήδη δύο μήνες πριν και δήθεν ανησυχεί για τους πλειστηριασμούς. Αυτό το λέω απλώς για να καταλάβουμε σε ποια χώρα ζούμε και πώς ο ΣΥΡΙΖΑ αντιστρέφει όσα είχε πει για όσους νόμιζαν ότι έχει σοβαρευτεί.

Πάμε τώρα στο Ελληνικό. Ξέρετε αν εμείς θέλαμε να κοροϊδέψουμε την κοινή γνώμη, όπως περίπου υπονοήσατε, είχαμε πάλι μια εφαρμοσμένη λύση από την Κυβέρνησή σας. Μπορούσαμε να φτιάξουμε κάτι ωραίους μουσαμάδες με μπουλντόζες στο Ελληνικό, να πάμε όλοι στους μουσαμάδες να βγούμε φωτογραφίες.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Εάν θέλουμε να κουνιόμαστε να μπούμε και σε ένα φορτηγό και να κουνιόμαστε γύρω-γύρω και να είναι οι φωτογραφίες από μέσα για να κάνουμε δήθεν ότι κουνιόμαστε και να παρουσιάσουμε τις δήθεν μπουλντόζες στο Ελληνικό. Δηλαδή αυτό που κάνατε εσείς στο μετρό της Θεσσαλονίκης.

Αντιθέτως, εμείς τι λέμε; Είπατε ότι εγώ παραδέχτηκα ότι θα γκρεμιστούν πέντε, δέκα κτήρια. Αυτό είπαμε; Δεν την διαβάσατε την τροπολογία; Είναι εννιακόσια δεκαεπτά κτήρια. Εννιακόσια δεκαεπτά!

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Τα πριν την μεταβίβαση.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Θα εκδοθούν διαπιστωτικές πράξεις για τώρα, για πριν, κυρία Πέρκα. Θα προσκληθείτε στα εγκαίνια πριν τη μεταβίβαση για εννιακόσια δεκαεπτά. Θα γκρεμιστούν όλα! Είναι έργο εκατομμυρίων ευρώ. Θα πληρώσει ο επενδυτής. Το ρίσκο το δικαστικό το παίρνει ο επενδυτής και τι κερδίζει ο ελληνικός λαός; Κερδίζει ότι τα έργα ξεκινάνε, γιατί τον ελληνικό λαό δεν τον ενδιαφέρει αν έγινε ή όχι η μεταβίβαση πόσω μάλλον που τα χρήματα πάνε το ΤΑΙΠΕΔ, δηλαδή στους δανειστές. Τον ενδιαφέρει να σταλεί το σήμα ότι το έργο ξεκίνησε.

Και φυσικά από την ώρα που το έργο ξεκινάει, κύριε Τζανακόπουλε, και ο επενδυτής ξοδεύει ήδη εκατομμύρια για να γίνουν αυτά τα έργα και όχι μουσαμάδες, έχει έναν λόγο παραπάνω να ξεκινήσει αληθινά το έργο.

Άρα, λοιπόν, με την τροπολογία αυτή όχι δεν κοροϊδεύουμε τον ελληνικό λαό αντιθέτως εξασφαλίζουμε ότι τα έργα ξεκινάνε. Και το εξασφαλίζουμε παρά τις αγωνιώδεις προσπάθειες και δικών σας κομματικών στελεχών δια τις προσφυγές στο δικαστήριο να το μπλοκάρετε. Εσείς θέλετε να το μπλοκάρετε, εμείς θέλουμε να το ξεμπλοκάρουμε και θα το ξεμπλοκάρουμε με την ψήφο των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Έχει ξεμπλοκάρει.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Εντάξει, κυρία Πέρκα. Εγώ έχω αναγνωρίσει ότι κάνατε δουλειά.Πρώτος το αναγνώρισα και θα το πω και όταν ξεκινήσει το έργο. Θα το πω.

Σας έχω πει ότι στο Ελληνικό αντί να τσακωνόμαστε, όπως θέλει ο κ. Τζανακόπουλος, έπρεπε να προβάλουμε ότι είναι διακυβερνητικό έργο τριών διαδοχικών κυβερνήσεων. Το όραμα και την ιδέα την συνέλαβε ο Πρωθυπουργός Αντώνης Σαμαράς, την τελική σύμβαση την υπέγραψε ο Πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας και τα έργα τα ξεκινά ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης. Και αντί να τσακωνόμαστε να λέμε ότι δύο διαφορετικά κόμματα και τρεις διαφορετικές κυβερνήσεις δουλέψαμε για να γίνει αυτό το έργο. Αντί να κάνουμε αυτό θέλετε να τσακωνόμαστε. Κάντε το. Δεν χρειάζεται, όμως, ο κόσμος θυμάται.

Πάμε, όμως, λίγο και στην Κασσιόπη. Πρώτα από όλα η προθεσμία των εξήντα ημερών υπάρχει ήδη στον νόμο και την έχει παραβιάσει ο δήμαρχος. Έχουν περάσει οι εξήντα μέρες που προβλέπει ο νόμος, δεν χρειάζεται να επαναληφθεί εδώ, γιατί υπάρχει στο βασικό νόμο η προθεσμία των εξήντα ημερών.

Οφείλω, όμως, να σας πω ότι το επιχείρημά σας ήταν πραγματικά κομβικό και με συγκλόνισε. Ο λόγος που καταψηφίσατε, λέει, είναι ότι εσείς παρακάμψατε το δημοτικό συμβούλιο…

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Δεν το παρακάμψαμε.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): …**περνώντας την αρμοδιότητα στην περιφέρεια, ενώ εμείς παρακάμπτουμε το δημοτικό συμβούλιο περνώντας την περιφέρεια στο Υπουργείο. Μεγάλη διαφορά!

Έχει δίκιο ο κύριος συνάδελφος είναι πολύ αντιδημοκρατικό αυτό που κάνουμε, λες και η Κυβέρνηση δεν είναι εκλεγμένη και δεν έχει περάσει από εκλογές, όπως η περιφέρεια και τα δημοτικά συμβούλια.

Λοιπόν, νομίζω ότι έγινε απολύτως σαφές το γιατί μιλάμε. Την ιδέα μας την δώσατε και αυτήν τη φορά εσείς. Σας συγχαίρω για την τροπολογία που κάνατε το ’17 και παρακάμψατε το δημοτικό συμβούλιο της Νέας Φιλαδέλφειας και την υψομετρική μελέτη. Την κάνατε μισή, όπως όλα. Θα έπρεπε από τότε να έχει νομοθετηθεί ότι αυτό επιλαμβάνεται επί όλων των επενδύσεων.

Σήμερα, λοιπόν, συμπληρώνουμε πάλι έναν μισό σας νόμο και τον κάνουμε ολόκληρο και τον κάνουμε ολόκληρο κατά τον τρόπο που θα στείλει και ένα μήνυμα στους διεθνείς επενδυτές, όπως είπα προηγουμένως, ότι εδώ πια δεν θα επιτρέπεται σε κανέναν να καταστρέφει τις επενδύσεις.

Και ένα μήνυμα προς τους Κερκυραίους, αγαπητοί συνάδελφοι, οι οποίοι στην πλειοψηφία τους υποστηρίζουν την επένδυση και αυτό το απέδειξαν οι αντιδράσεις την επόμενη μέρα στην Κέρκυρα και με τις παραιτήσεις των δημοτικών συμβούλων του κ. Μαχειμάρη και με τις δημόσιες δηλώσεις στα κανάλια πολλών στελεχών της τοπικής αυτοδιοικήσεως, όπου χρεώνουν προσωπικά στον δήμαρχο αυτή την καθυστέρηση. Και εγώ του χρεώνω δημόσια προσωπικά πολιτικά παιχνίδια και ελπίζω μόνο πολιτικά.

Προσέξτε όμως, το εξής. Αυτή η επένδυση είναι κυρίως για το καλό της Κέρκυρας. Κερκυραίοι θα βρουν δουλειά σε αυτά τα έργα. Κερκυραίοι θα αυξήσουν το εισόδημά τους από την αύξηση των αξιών των ακινήτων όλης της περιοχής.

Και επειδή ακούω συνέχεια για την καταστροφή του περιβάλλοντος, κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε, απλώς για να το ακούσει ο ελληνικός λαός. Ξέρετε για πόσο ποσοστό κάλυψης επί της εκτάσεως μιλάμε, για το οποίο γίνεται φασαρία ότι θα καταστραφεί το περιβάλλον; Μιλάμε για το 7% της έκτασης. Από τα τετρακόσια είκοσι στρέμματα μιλάμε για τα τριάντα πέντε στρέμματα, με πλήρη εξασφάλιση του δασικού τμήματος και μάλιστα με πρόνοια στην περιβαλλοντική μελέτη που εγκρίθηκε επί Τσίπρα για την προστασία του δάσους στην περιοχή της Κασσιόπης.

Άρα, λοιπόν, όσοι δήθεν προτάσσουν την καταστροφή του περιβάλλοντος ψεύδονται, το κάνουν για άλλους λόγους. Επαναλαμβάνω ότι η διάταξη δεν γίνεται πια για τη βόρεια Κέρκυρα, γίνεται για όλη την Ελλάδα. Απλώς η βόρεια Κέρκυρα και το παράδειγμα του κ. Μαχειμάρη ήταν ένα καλό παράδειγμα για όλους μας, για να ξέρουμε τι πρέπει να αποφεύγουμε στο μέλλον και σε ποιους κινδύνους μπορεί να βρεθούν οι δυνητικοί επενδυτές από τον οποιοδήποτε θέλει να παίξει προσωπικά πολιτικά παιχνίδια.

Και επειδή ο κύριος συνάδελφος μου είπε ότι μιλάω κουτσομπολίστικα, ο μόνος λόγος που αναφέρθηκα σε όλους τους διαλόγους με τον κύριο δήμαρχο -που ήταν όλοι δημόσιοι άλλωστε, ενώπιον των υπηρεσιών του Υπουργείου, δεν ήταν προσωπικές- είναι μόνο ένας. Θα τον συγχωρούσα, κύριε συνάδελφε από τον ΣΥΡΙΖΑ, αν από την αρχή είχε έρθει στο Υπουργείο και είχε πει «εγώ είμαι αντίθετος στην επένδυση και θα κάνω το παν για να την σταματήσω». Αν το είχε κάνει αυτό, θα είχα έναν αξιοπρεπή πολιτικό αντίπαλο. Θα τον μεταχειριζόμουν με αξιοπρέπεια.

Ο άνθρωπος αυτός όμως -και δεν πιστεύω ότι οι Κερκυραίοι είναι τέτοιοι άνθρωποι- κορόιδευε Υπουργούς, υπηρεσίες, επενδυτές, Βουλευτές, ορκιζόμενος ακόμα και στον Άγιο Αθανάσιο ότι θα περάσει η υψομετρική μελέτη, για να πάει η υψομετρική μελέτη και ο Άγιος Αθανάσιος εις τις ελληνικές καλένδες του κ. Μαχειμάρη.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** 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 πέντε μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 1ο Γενικό Λύκειο Ηγουμενίτσας.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τώρα καλώ στο Βήμα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Ελληνικής Λύσης, τον κ. Κωνσταντίνο Χήτα.

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

Να θες να αγιάσεις σε αυτή την Αίθουσα και να μην μπορείς! Τι μάθαμε σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, Ελληνίδες και Έλληνες; Βέβαια, ο κ. Γεωργιάδης δυστυχώς έχει φύγει, αλλά είμαι σίγουρος ότι θα ακούσει αυτά που θα πω και είμαι εδώ στη διάθεσή του.

Τι ακούσαμε σήμερα; Ακούσαμε βασικά ότι η Νέα Δημοκρατία και ο ΣΥΡΙΖΑ -και το απέδειξαν σε ακόμα ένα έντονο επικοινωνιακό σόου μέσα στην Αίθουσα αυτή- είναι ακριβώς το ίδιο πράγμα. Τις ίδιες αντιδημοκρατικές πρακτικές που χρησιμοποιούσαν οι μεν στο παρελθόν, τις χρησιμοποιούν τώρα οι δε για να παρακάμψουν τα όποια εμπόδια βρίσκουν μπροστά τους. Και το κάνουν το λάθος, το οποίο παραδέχονται ότι είναι λάθος, όχι γιατί είναι σωστό, αλλά γιατί το κάνατε και εσείς. Αυτό είπε ο κ. Γεωργιάδης μιλώντας στον κ. Τζανακόπουλο. Τι του είπε; «Εσείς δεν το κάνατε;», λέει; Άρα το κάνετε και εσείς.

Δεν αρνήθηκε ότι θα προχωρήσουν σε πλειστηριασμούς. Δεν είπε όχι, ότι δηλαδή η Νέα Δημοκρατία θα προφυλάξει την πρώτη κατοικία του Έλληνα και της Ελληνίδας. Είπε «μη μιλάς εσύ για πλειστηριασμούς, γιατί εσύ ψήφισες τον νόμο»! Άρα, πλειστηριασμοί οι μεν, πλειστηριασμοί και οι δε. Γιατί θυμόμαστε και επί ΣΥΡΙΖΑ τις Τετάρτες τους αστυνομικούς κάτω από τα γραφεία που γίνονταν οι πλειστηριασμοί και τα ίδια και τώρα. Έρχεται τσουνάμι πλειστηριασμών σε λίγο καιρό με τον νόμο «ΗΡΑΚΛΗ».

Τι άλλο ακούσαμε από τον κ. Γεωργιάδη; Μας είπε ότι η Νέα Δημοκρατία -το είπε και με έμφαση και στόμφο, παραλίγο να πείσει και εμάς- κάνει πράξη ό,τι είπε προεκλογικά. Εκείνη την ώρα κάθισα λίγο και σκέφτηκα. Εγώ δεν θα μείνω στις μπουλντόζες, αν μπήκαν ή δεν θα μπουν ή θα μπουν, γιατί πλέον αυτό έχει γίνει σχεδόν αστείο. Όμως, πραγματικά ό,τι είπε προεκλογικά η Νέα Δημοκρατία το έκανε πράξη;

Εγώ θα πάρω δύο πρόχειρες περιπτώσεις που μου έρχονται τώρα στο μυαλό. Τήρησε κατά γράμμα η Νέα Δημοκρατία ό,τι είπε για το Μακεδονικό. Σαν τώρα το θυμάμαι και εδώ νομίζω ότι όλοι οι Έλληνες θα πρέπει να βγάλουν το καπέλο στη Νέα Δημοκρατία, όπως τήρησε και κατά γράμμα ό,τι είπε ότι θα κάνει πράξη για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης.

Αντί να μας πει, λοιπόν, ο κ. Γεωργιάδης ότι για τα δύο πολύ σημαντικά θέματα και προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα αυτή τη στιγμή, ουσιαστικά η Νέα Δημοκρατία εξαπάτησε πολιτικά τις Ελληνίδες και τους Έλληνες, έρχεται σήμερα και μας λέει ότι η Νέα Δημοκρατία ακολουθεί κατά γράμμα ό,τι προεκλογικά είχε προαναγγείλει. Νομίζω ότι εδώ η υποκρισία περισσεύει.

Είπε επίσης και με στόμφο –γιατί επαναλαμβάνω ότι και να θες να αγιάσεις εδώ, δεν μπορείς- ότι κάποτε σε αυτή τη χώρα πρέπει να γίνονται και τα έργα. Συμφωνούμε, κύριε Υπουργέ. Είμαστε μαζί μας, κύριε Κεφαλογιάννη. Να γίνονται τα έργα.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ και τον χρόνο της δευτερολογίας μου.

Σήμερα εδώ στην Αίθουσα κάναμε ένα ωραίο ταξίδι. Πήγαμε στην Κέρκυρα, πήγαμε στην Καστοριά. Αντιλαμβάνομαι την ανάγκη των συναδέλφων, οι οποίοι ο καθένας για το μέρος του, για την εκλογική του περιφέρεια θέλει να πει κάποια πράγματα. Ε, λοιπόν, θα σας πάω σε μία άλλη εκλογική περιφέρεια, που είναι η δεύτερη μεγαλύτερη, είναι η Θεσσαλονίκη. Γιατί σήμερα ακούσαμε για μουσαμάδες -πράγμα για το οποίο έχει δίκιο ο κ. Γεωργιάδης- ακούσαμε διάφορα.

Σήμερα όμως μιλάμε για ένα σημαντικό έργο, το οποίο εμείς, κύριε Υπουργέ, το υπερψηφίζουμε. Το ξέρετε ότι είμαστε υπέρ. Μακάρι να γίνουν υδατοδρόμια, μακάρι να αναπτυχθούν οι περιοχές, μακάρι τα νησιά μας να αποκτήσουν περισσότερο, μεγαλύτερο τουρισμό, αλλά νιώθω ότι είμαστε σε ένα σπίτι που μπάζει νερά και εμείς μαλώνουμε αν θα φτιάξουμε το τζακούζι!

Έτσι μοιάζει κάπως, γιατί επαναλαμβάνω ότι απευθυνόμαστε και σε πολίτες μιας πόλης, της δεύτερης μεγαλύτερης πόλης στην Ελλάδα, οι οποίοι αναγκάζονται να μετακινούνται με τα σαπάκια του ΟΑΣΘ, τα επικίνδυνα σαπάκια του ΟΑΣΘ. Και ξέρετε, οι Θεσσαλονικείς δεν είναι σοδομαζοχιστές. Δεν είμαστε τίποτα τέτοιοι τύποι, γι’ αυτό και μας αρέσει να στιβαζόμαστε και να γινόμαστε σαρδέλες μέσα σε αυτά τα απαρχαιωμένα, χαλασμένα και επικίνδυνα οχήματα. Δεν έχουμε άλλη επιλογή όμως.

Δυστυχώς, η κατάσταση αυτή είναι για γέλια και για κλάματα και όχι μόνο σε αυτό, εθνικά θέματα, παράνομη μετανάστευση και έρχονται και οι πλειστηριασμοί και στα θέματα της υγείας.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ**)

Αγαπητέ κύριε Υπουργέ, διετελέσατε και Υπουργός Υγείας. Δεν θα κρίνω το έργο σας εκεί, αλλά από πού να το πιάσεις και πού να το αφήσεις; Πάμε σε βασικούς τομείς που αντιμετωπίζει προβλήματα ο Έλληνας, υγεία, οικονομία, παράνομη μετανάστευση, σημαντικά θέματα.

Πηγαίνει γυναίκα στο νοσοκομείο, κύριε Υπουργέ, και της κλείνουν ραντεβού για το 2022! Και μη μου πει κανείς ότι αυτό είναι ορθογραφικό λάθος ή έγινε κατά λάθος. Γαστρεντερολογικό, 3 Φεβρουαρίου του 2022. Δηλαδή στην Ελλάδα για να μάθει κανείς από τι υποφέρει, πρέπει να πεθάνει και να δει στη νεκροψία ότι είχε πρόβλημα! Το 2022 έκλεισε ραντεβού η κυρία να πάει να κάνει εξετάσεις.

Το καταθέτω για τα Πρακτικά.

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

Ντρέπομαι πραγματικά γι’ αυτά που συμβαίνουν.

Και ξέρετε κάτι; Οι Έλληνες χρυσοπληρώνουν μέσα από τις ασφαλιστικές τους εισφορές για να έχουν μία καλή υγεία και περίθαλψη. Έχουμε και γιατρούς εδώ. Είτε χρυσοπληρώνουν και δεν πηγαίνουν είτε αναγκαζόμαστε να τα πληρώσουμε δύο φορές, γιατί ουσιαστικά η πολιτεία μάς αναγκάζει να πηγαίνουμε στα ιδιωτικά νοσοκομεία και ένα διπλοχρυσοπληρώνουμε για την περίθαλψή μας.

Πάμε τώρα στο δεύτερο θέμα, στις ΜΚΟ. Μετά από επτά μήνες η Νέα Δημοκρατία αφυπνίστηκε από τον πολιτικό της λήθαργο, στον οποίο βρίσκεται και διαβάζουμε και τις δηλώσεις του Πρωθυπουργού στη συνέντευξη που παραχώρησε. «Τέλος πλέον στις αμφίβολες ΜΚΟ», είπε ο κ Μητσοτάκης. Τώρα ξυπνήσατε, κύριε Πρωθυπουργέ; Επτά μήνες στέγνωσε το λαρύγγι μας εδώ μέσα.

Είπε επίσης ο Πρωθυπουργός ότι τα θαλάσσια σύνορά μας τώρα φυλάσσονται. Εγώ απλά να ενημερώσω ότι μόνο τις προηγούμενες δύο μέρες στη Λέσβο πέρασαν τριακόσιοι εβδομήντα έξι, στα Δωδεκάνησα εκατόν σαράντα τέσσερις και στη Σάμο ογδόντα ένας. Αυτά είναι τα σύνορα που φυλάσσονται, σύμφωνα με τα λεγόμενα του Πρωθυπουργού.

Με τις μη κυβερνητικές οργανώσεις, το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι ότι πλέον καταλάβατε και αντιληφθήκατε κι εσείς οι ίδιοι ότι δεν μπορείτε να το κρύψετε το πρόβλημα. Ακόμα και τα δικά σας, τα συστημικά μέσα μαζικής ενημέρωσης δεν μπορούν να το καλύψουν. Παραδεχτείτε το. Και τώρα σας το λέμε ότι όσο πιο νωρίς το παραδεχτείτε, θα είναι πιο καλό για όλους μας.

Πλέον μιλάμε για μία νέα μορφή μαφίας με αυτό που συμβαίνει με τις μη κυβερνητικές οργανώσεις. Είναι γεγονός. Είναι η μαφία των μη κυβερνητικών οργανώσεων. Απλώνει τα πλοκάμια της παντού. Ελέγχουν τα πάντα. Ενορχηστρώνουν όλο το πηγαινέλα των παράνομων μεταναστών. Ελέγχουν το τι θα πουν στις συνεντεύξεις τους, πώς θα στηθούν, τα πάντα. Κάνουν κουμάντο. Ακούστε λίγο και αυτό, το οποίο είναι καινούργιο φρούτο και έρχεται πλέον στην καθημερινότητά μας.

Ακούστε, κύριε Υπουργέ: Σύμφωνα με σημερινή αποκάλυψη του Προέδρου των δανειοληπτών οι μη κυβερνητικές οργανώσεις –το καταγγέλλουν και οι μεσίτες στις ενοικιάσεις ακινήτων- περιμένουν και θα έχουν τον πρώτο λόγο όταν βγουν στο σφυρί τα σπίτια των Ελλήνων. Αυτή η καταιγίδα, το τσουνάμι που έρχεται τώρα με τον «ΗΡΑΚΛΗ» που από τον Μάιο θα γίνει της τρελής, οι πρώτοι που περιμένουν σαν τα κοράκια από πάνω είναι οι μη κυβερνητικές οργανώσεις. Πρόκειται για είκοσι έξι χιλιάδες πρώτες κατοικίες, οι οποίες θα βγουν στον πλειστηριασμό και θα χαθούν από τους Έλληνες πολίτες. Το συνειδητοποιείτε αυτό; Έχουν τα λεφτά. Πηγαίνουν και τα δίνουν και παίρνουν τα σπίτια. Ο ελληνικός λαός έχει φτάσει στα όριά του.

Και επανέρχομαι στα κόκκινα δάνεια.

Κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε. Και σας ευχαριστώ.

Δυστυχώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη χώρα αυτή -και δεν χρειάζεται να το πω εγώ σήμερα στο ελληνικό Κοινοβούλιο- αν είσαι κλέφτης, αν είσαι φοροφυγάς, αν είσαι μεγάλο-οφειλέτης καμμία τράπεζα δεν σε πειράζει. Δεν σε ενοχλεί κανένας. Ας χρωστάς εκατομμύρια. Τίποτα και κανένας δεν σε ενοχλεί. Αν είσαι κανένας φουκαράς και χρωστάς 5.000 ευρώ, 6.000 ευρώ, 10.000 ευρώ ή έπαιρνες 1500 ευρώ ή 1800 ευρώ και πλέον παίρνεις 700 ευρώ με το ζόρι και δεν μπορείς να πληρώσεις το δάνειό σου, έρχεται, λοιπόν, η τράπεζα με το κράτος και σου παίρνουν το σπίτι. Είσαι ένας τίμιος μεροκαματιάρης. Χρωστάς ένα στεγαστικό. Εδώ, όμως, την πάτησες. Θα πληρώνεις φόρους Αγγλίας και θα παίρνεις μισθό Βουλγαρίας. Δυστυχώς, αυτή είναι η κατάσταση στην Ελλάδα. Όσο στρουθοκαμηλίζουμε δημιουργούμε ακόμη μεγαλύτερο πρόβλημα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε με τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαήλ Κατρίνης από το Κίνημα Αλλαγής για δώδεκα λεπτά.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλώ.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Δεν είχα πραγματικά, σκοπό να μιλήσω για τον κ. Γεωργιάδη. Βεβαίως, ο κ. Γεωργιάδης εισέβαλε στην Αίθουσα ως ταύρος σε υαλοπωλείο και μονοπώλησε το ενδιαφέρον και τη συζήτηση σε ένα νομοσχέδιο, το οποίο είχε πραγματικά συγκεντρώσει συναίνεση σε πάρα πολλά σημεία. Και αυτό οφείλουμε να το παραδεχτούμε. Και στην επιτροπή, αλλά και στην Ολομέλεια έγιναν θετικές παρεμβάσεις.

Θέλω, όμως, να ξεκινήσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και να χαιρετίσω την αναφορά του κ. Τζανακόπουλου στο χρέος 300 δισεκατομμυρίων που άφησε η κυβέρνηση του κ. Καραμανλή το 2009.

Κύριε Τζανακόπουλε, πήρε αρκετό καιρό στην παράταξή σας για να παραδεχτεί τις τεράστιες και συντριπτικές ευθύνες του κ. Καραμανλή. Θέλω, απλώς, να θυμίσω ότι τη διετία 2008, 2009 είχαμε 57 δισεκατομμύρια ευρώ επιπλέον χρέος, δίδυμα ελλείμματα και πολλά άλλα ζητήματα, τα οποία μετά οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, όσο και αν λοιδορήθηκαν, προσπάθησαν να μαζέψουν με τα επώδυνα μέτρα, τα οποία χτύπησαν τότε όλες οι παρατάξεις. Και χαίρομαι που το λέτε αυτό το πράγμα.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Καλά, μαζί κυβερνούσατε.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Μιας και μιλάμε για ένα νομοσχέδιο, το οποίο είναι για την ανάπτυξη και επειδή χτες ο κ. Μητσοτάκης υποδέχθηκε τον κ. Γεωργιάδη και μάλιστα, μάθαμε και διαβάσαμε ότι του έδωσε και συγχαρητήρια για τις επιδόσεις του στο Υπουργείο Ανάπτυξης, λέγοντας ότι έχουμε ένα αποτύπωμα που είναι σαφώς θετικό έτσι, αναρωτιόμαστε άραγε για ποιο λόγο συγχαίρει ο κ. Μητσοτάκης τον κ. Γεωργιάδη.

Μήπως τον συγχαίρει για τις δηλώσεις του τις πρόσφατες για τους πλειστηριασμούς της πρώτης κατοικίας που έρχονται και θα ενταθούν μετά την 1η Μαΐου;

Μήπως τον συγχαίρει για το ύφος και τον κυνισμό των δηλώσεών του στην πρόσφατη εκδήλωση την περασμένη Παρασκευή του Επιμελητηρίου; Και μας κατηγορεί ο κ. Γεωργιάδης ότι απομονώσαμε –λέει- τη δήλωσή του.

Μήπως τον συνεχάρη ο κ. Μητσοτάκης τον κ. Γεωργιάδη, γιατί τον Αύγουστο 2019 έλεγε «μπείτε στην πλατφόρμα του ν.4506 να σώσετε τα σπίτια σας, όσο προλαβαίνετε», μία πλατφόρμα, στην οποία έχουν μπει σαράντα δύο χιλιάδες φυσικά και νομικά πρόσωπα και έχουν γίνει ρυθμίσεις σε διακόσιες τριάντα τέσσερις περιπτώσεις, ποσοστό 0,62%; Μήπως ο κ. Μητσοτάκης συνεχάρη τον κ. Γεωργιάδη για αυτό το μεγάλο ποσοστό και για το όραμά του για την προστασία πρώτης κατοικίας που καλούσε τους δανειολήπτες τον Αύγουστο να μπουν στην πλατφόρμα για να σώσουν τα σπίτια τους;

Για το Ελληνικό ξέρει ποια είναι η άποψή μου. Διότι από αυτό το Βήμα, στις 22 Ιουλίου, έβαλε στοίχημα ότι μέχρι το τέλος της χρονιάς θα μπουν μπουλντόζες στο Ελληνικό. Μετά μας κατηγόρησε ότι διασπείρουμε fake news. Και είπε ότι οι διοικητικές διαδικασίες θα τελειώσουν μέχρι το 2019. Και σήμερα, ερχόμαστε να ψηφίσουμε άλλη μία νομοθετική ρύθμιση, για να δούμε πότε επιτέλους θα ολοκληρωθούν αυτές οι διοικητικές διαδικασίες, για να μπουν επιτέλους οι μπουλντόζες στο Ελληνικό, κάτι που όλοι ευχόμαστε. Μήπως τον συνεχάρη για αυτό;

Μήπως τον συνεχάρη για τις χαμηλές επιδόσεις με απορροφητικότητα κάτω από 35% που καταγράφουν τα δεκαεπτά από τα είκοσι περιφερειακά και τομεακά προγράμματα, μεταξύ των οποίων το πρόγραμμα «Επιχειρηματικότητα, Καινοτομία, Ανταγωνιστικότητα»;

Μήπως τον συνεχάρη για την απουσία σχεδιασμού και ενεργοποίησης κρίσιμης σημασίας προγραμμάτων, όπως εκείνων που θα υποστηρίζουν την προσαρμογή των ελληνικών μεταποιητικών επιχειρήσεων στις σύγχρονες απαιτήσεις; Και κοιτάξτε σύμπτωση και συγκυρία: Σήμερα, το ΙΟΒΕ, σε μελέτη που παρουσίασε, καταδεικνύει την πολύ μικρή συμμετοχή της μεταποίησης στο ΑΕΠ της χώρας.

Μήπως τον συνεχάρη ο Πρωθυπουργός τον κ. Γεωργιάδη, γιατί προγράμματα ενταγμένα στο ΕΠΑΝΕΚ 1420 από το 2015 έως σήμερα δεν έχουν προκηρυχθεί, αν και έχουν εξαγγελθεί πάρα πολλές φορές και για το ότι δεν υπάρχει πραγματική εικόνα για το τι ποσά δεσμεύτηκαν για αυτό το πρόγραμμα για δράσεις και έργα που έχουν ενταχθεί στον αναπτυξιακό νόμο και βεβαίως, ποιοι κλάδοι αντιπροσωπεύονται, τι ποσά πιστώνονται, τι επενδυτικά σχέδια υπάρχουν και ποιες και πόσες εκταμιεύσεις έχουν γίνει στους δικαιούχους;

Μήπως για αυτό ήταν τα συγχαρητήρια του Πρωθυπουργού στον Υπουργό Ανάπτυξης; Ή μήπως είναι γιατί στα πεπραγμένα που παρουσιάζει η Κυβέρνηση και πανηγυρίζει ο Υπουργός Ανάπτυξης, στο κεφάλαιο «Προστασία του καταναλωτή» λέει μόνο ότι έχουν γίνει έξι χιλιάδες επτακόσιοι έλεγχοι για την πάταξη του παρεμπορίου; Στην προστασία, όμως, του καταναλωτή δεν αναφέρει τίποτα ο κ. Γεωργιάδης για τις χρεώσεις των τραπεζών για τις οποίες και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, σε αυτήν εδώ την Αίθουσα, ψευδώς είπε ότι μετά τη συνάντησή τους με την Ένωση Ελληνικών Τραπεζών είχαμε αναστολή των χρεώσεων. Γιατί δεν αναφέρει αυτό ο Υπουργός Ανάπτυξης στα πεπραγμένα και στις επιτυχίες του πρώτου επταμήνου που έχει δημοσιεύσει στο διαδίκτυο; Διότι, προφανώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ούτε έγινε τίποτα, ούτε τον ενδιαφέρει να αρθούν οι χρεώσεις τραπεζών. Διότι, προφανώς, υιοθέτησε την άποψη που ακούσαμε χθες από το διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, ότι οι χρεώσεις των τραπεζών είναι οι μικρότερος στην Ευρωζώνη, είναι εύλογες και πρέπει να συνεχιστούν. Άρα, η Κυβέρνηση τίποτα δεν έκανε. Και από ό,τι φαίνεται, δυστυχώς, δεν προτίθεται να κάνει και τίποτα για αυτό το ζήτημα.

Βεβαίως, γίναμε σοφότεροι σε αυτή την Αίθουσα, γιατί μάθαμε ότι ο κ. Γεωργιάδης δίνει συγχώρεση. Έχει άλλου τύπου αρμοδιότητες και δυνατότητες βεβαίως. Ο κ. Γεωργιάδης παραδέχτηκε ότι κάνει αυτό που έκανε και η προηγούμενη κυβέρνηση, με αφορμή αυτό που έγινε στο στάδιο της ΑΕΚ και την επένδυση στην Κασσιόπη.

Βεβαίως, δυναμίτισε το κλίμα -επαναλαμβάνω- σε μία κουβέντα, η οποία πραγματικά ήταν συναινετική, σε ένα νομοσχέδιο, το οποίο νομίζω ότι ελάχιστοι είναι αυτοί οι οποίοι θα βρουν διαφορές σοβαρές και δεν θα συμφωνήσουν ότι έχει ένα έντονο αναπτυξιακό πρόσημο.

Βεβαίως, είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο έχει πάρα πολλές ασύνδετες διατάξεις μεταξύ τους, αλλά -τα ανέλυσε νομίζω πολύ διεξωδικά ο εισηγητής μας, ο Χρήστος ο Γκόκας- συμφωνούμε σε πάρα πολλές από αυτές. Γιατί η δική μας θέση και άποψη, όλα τα χρόνια κι όχι εσχάτως, είναι ότι όπου συμφωνούμε έχουμε το θάρρος και την παρρησία να στηρίζουμε τις γενικές κατευθύνσεις και διατάξεις του νομοσχεδίου κι όπου διαφωνούμε καταθέτουμε διαφορετικές προτάσεις νόμου ή τροπολογίες, στη λογική της βελτίωσης και ενίσχυσης του νομοσχεδίου που συζητάμε. Το ίδιο κάναμε και στην προηγούμενη κυβερνητική περίοδο, το ίδιο συνεχίζουμε να κάνουμε και τώρα.

Δυστυχώς, όμως, δεν συμβαίνει και το αντίστροφο. Και δεν αναφέρομαι, βεβαίως, σε επιμέρους ζητήματα, όπως αυτά που φαίνεται ότι αποτελούν και τα σημεία διαφωνίας στο επίμαχο νομοσχέδιο, αλλά αναφέρομαι σε κεντρικά ζητήματα. Ούτε από την προηγούμενη κυβέρνηση ούτε από την παρούσα βλέπουμε κάποια προθυμία για συναίνεση σε προτάσεις που εμείς καταθέτουμε και αποτελούν δίκαια κοινωνικά αιτήματα, όπως η πρόταση για την επαναφορά της δέκατης τρίτης σύνταξης, κανονικής βέβαια, όπως στην περίπτωση της τροπολογίας που καταθέσαμε για την αντιμετώπιση του δημογραφικού προβλήματος και βεβαίως, για την προστασία της πρώτης κατοικίας των δανειοληπτών και τη δυνατότητα προτίμησης των δανειοληπτών στο δάνειό τους, πριν αυτό καταλήξει σε fund και εταιρεία διαχείρισης.

Βεβαίως, στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου, το ανέλυσε ο εισηγητής μας πολύ διεξοδικά, συμφωνούμε για τα υδατοδρόμια. Θέλω απλώς να παρατηρήσω ότι έχει περάσει σχεδόν μία εικοσαετία συζητήσεων σε σχέση με την εισαγωγή της εμπορικής χρήσης των υδροπλάνων, στις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων και βεβαίως, είναι κρίμα που, άλλοτε λόγω άγνοιας, άλλοτε λόγω σκοπιμοτήτων ή σύγκρουσης συμφερόντων κι άλλοτε λόγω απλά της ελληνικής γραφειοκρατίας που ταλανίζει τη χώρα και την οικονομία, είχαμε αναποτελεσματικά σχέδια νόμου, όπως ο ν.4568/20187 και δεν κατέστη εφικτή και ουσιαστική η αξιοποίηση του υδροπλάνου.

Υπήρξε μόνο μια περιορισμένη χρήση, σε ελάχιστες περιοχές, με λίγα δρομολόγια. Βεβαίως, αναφέρθηκαν κι όλοι οι προλαλήσαντες και ο Χρήστος ο Γκόκας ότι είναι μία προσπάθεια που ξεκίνησε πάρα πολλά χρόνια πριν, από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, λίγο πριν το 2004 και μετά όλα αυτά ενισχύθηκαν και έγιναν πράξεις. Είναι εντυπωσιακό ότι πολλά χρόνια πριν, σχεδόν εκατό χρόνια πριν, κατασκευάζονταν υδροπλάνα στη χώρα μας και είναι κάτι που πρέπει να μας προβληματίσει για τη θέση που βρισκόμαστε σήμερα.

Είναι ένα μέσο που οι ειδικοί υποστηρίζουν ότι είναι το πλέον φιλικό στο περιβάλλον, που μπορεί να αξιοποιηθεί σε τακτικές, αλλά και έκτακτες πτήσεις, για μεταφορές φορτίων, περιηγήσεις, μεταφορές ασθενών, αλλά και διάφορων τύπων αποστολές. Το σημαντικό είναι ότι με κόστος πολύ χαμηλότερο, όσον αφορά τις υποδομές και τη χρήση, σε σχέση με αεροπλάνα και ελικόπτερα, μπορεί πραγματικά να βοηθήσει στην ανάπτυξη της οικονομίας και επικοινωνίας μεταξύ των νησιών, την ανάπτυξη του τουρισμού και ιδιαίτερα σε περιοχές που δεν υπάρχουν αεροδρόμια ή αυτά τα αεροδρόμια είναι μόνο για στρατιωτική χρήση.

Βεβαίως, υπάρχει παράδειγμα τέτοιο και στον τόπο καταγωγής μου, στο Νομό Ηλείας, που υπάρχει η δυνατότητα και προοπτική για ανάπτυξη τεσσάρων υδατοδρομίων, αναφέρθηκε και ο συνάδελφος, ο Ανδρέας Νικολακόπουλος πριν, στο λιμάνι του Κατάκολου, στο λιμάνι Κυλλήνης, στη λίμνη του Καϊάφα, αλλά και στην τεχνητή λίμνη του Πηνειού, λίμνη Καραμανλή όπως έχει μετονομαστεί τα τελευταία χρόνια. Είναι αίτημα της τοπικής κοινωνίας, όπως υπάρχουν πάρα πολλά αιτήματα από άλλες περιοχές, το οποίο βεβαίως θα δώσει ώθηση στην τουριστική -και όχι μόνο- ανάπτυξη της περιοχής, με πολλές δυνατότητες.

Όμως, Κύριε Υπουργέ, ξέρετε πολύ καλά ότι εμείς θεωρούμε ότι προϋπόθεση για την ανάπτυξη είναι η ολοκλήρωση της κατασκευής του οδικού άξονα Πάτρα - Πύργος, για τον οποίον Σας περιμένουμε στην Επιτροπή Παραγωγής Και Εμπορίου να μας ενημερώσετε για το χρονοδιάγραμμα, το μοντέλο και το κόστος υλοποίησης.

Παρά το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος του νομοσχεδίου όντως απομακρύνεται από ιδεοληπτικές εμμονές του παρελθόντος, υπάρχουν και σημεία που προκαλούν έντονο προβληματισμό, γιατί μάλλον θα προκαλέσουν περαιτέρω γραφειοκρατικά εμπόδια. Νομίζω ότι σε αυτό θα πρέπει και η ηγεσία του Υπουργείου να αποδείξει ότι όντως είναι αποφασισμένη και ευέλικτη να επιταχύνει τις εξελίξεις.

Κι ενώ, λοιπόν, εσείς περιορίζετε -κι αυτό νομίζω ότι είναι κάτι που το χαιρετίζει το σύνολο των πτερύγων της Βουλής- τη γραφειοκρατία του προηγούμενου νόμου, νομίζω ότι μόνοι σας δημιουργείτε συνθήκες ώστε η γραφειοκρατία αυτή να επανεμφανιστεί και θέλω πραγματικά να διαψευστώ.

Είπε και ο εισηγητής μας και είναι σημαντικό, εφόσον πιστεύουμε ότι μπορεί να βοηθήσει την τουριστική ανάπτυξη όλης της χώρας, ότι θα πρέπει να αρθεί η απαγόρευση κίνησης υδροπλάνων σε υδάτινο πεδίο, στο πλαίσιο εκτάκτων πτήσεων. Πρέπει να απελευθερώσουμε αυτή τη δυνατότητα για να δώσουμε πραγματικά την ώθηση και αυτή τη δυνατότητα.

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

Σε σχέση με τα υπόλοιπα θέματα του νομοσχεδίου, δεν θα αναφερθώ αναλυτικά, νομίζω ότι και στο θέμα των ΚΤΕΛ και των αστικών συγκοινωνιών αναδείχτηκαν τα ζητήματα και οι διαφωνίες μας. Εμείς πιστεύουμε ότι υπάρχει μία προσπάθεια ιδιωτικοποίησης αστικών συγκοινωνιών. Για μας, ο δημόσιος χαρακτήρας των αστικών συγκοινωνιών είναι αδιαπραγμάτευτος και μόνο σε αυτό το πλαίσιο μπορούμε και θέλουμε να συζητήσουμε την αντιμετώπιση των υπαρκτών προβλημάτων στις συγκοινωνίες που έχουν προκύψει από λάθος ή και ανεύθυνες ενέργειες προηγούμενων κυβερνήσεων. Γιατί δεν θέλουμε τα λάθη του ΣΥΡΙΖΑ να αποτελέσουν το άλλοθι για να γίνουν πράξη οι ιδεοληψίες κάποιων σχολών φιλελεύθερης σκέψης μέσα στη Νέα Δημοκρατία, όπως είχε επιχειρηθεί, ατυχώς, στο παρελθόν.

Το δεύτερο θέμα έχει σχέση με τον κανονισμό προσωπικού. Αναφέρθηκε πάλι ο εισηγητής μας. Νομίζουμε ότι οι εργασιακές σχέσεις δεν πρέπει να διαταραχθούν και θα πρέπει να επιδιωχθεί να υπάρχει μία εργασιακή ειρήνη κι όχι αποσταθεροποίηση των εργαζομένων. Θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρχει ένα σύγχρονο πλαίσιο κανονισμού, αλλά αυτό να είναι προϊόν διαλόγου. Γιατί η λογική της απορρύθμισης των πάντων, που φαίνεται ότι ορισμένοι κύκλοι μέσα στην Κυβέρνηση έχουν υιοθετήσει, δεν είναι μόνο ιδεοληπτικές, αλλά είναι και αντιπαραγωγικές και βεβαίως, εμείς θα είμαστε απέναντι σε αυτές τις λογικές.

Εμείς θέλουμε και στηρίζουμε τις αναπτυξιακές πρωτοβουλίες. Επιδιώκουμε οι ιδέες μας και οι προτάσεις μας να βρουν απήχηση κι όχι να βρουν απήχηση σε ένα ευρύτερο πεδίο ή στο αυτοαποκαλούμενο προοδευτικό μέτωπο, αλλά στο γνήσια λαϊκό κοινωνικό πεδίο, εκεί που διαμορφώνονται οι πραγματικές κοινωνικές πλειοψηφίες που αλλάζουν και τους συσχετισμούς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε τον κ. Κατρίνη.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Κωνσταντόπουλος για επτά λεπτά.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο μεγάλης σημασίας, ειδικά για την ελληνική περιφέρεια, η οποία το περίμενε ως τώρα λόγω των ρυθμίσεων για τη λειτουργία των υδατοδρομίων. Αγαπητοί συνάδελφοι, στη χώρα μας, όπου κυριαρχεί το υδάτινο στοιχείο, βάσει του γνωρίσματος της μορφολογίας και των ακτογραμμών και των νησιών μας, η λειτουργία των αεροδρομίων μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην οικονομική ανάπτυξη.

Να θυμίσω ότι η προσπάθεια ξεκίνησε το 2003, με κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ, από τον τότε Υπουργό, τον κ. Βερελή. Ακολούθησαν ο ν.4416/2013 και ο ν.4568/2018, χωρίς, ωστόσο, κύριε Υπουργέ, τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Αυτό που πρέπει να τονιστεί, όμως, είναι ότι για τη λειτουργία των υδατοδρομίων το αγκάθι ήταν πάντα η τεράστια γραφειοκρατία, που δυστυχώς δεν ξεπεράστηκε ούτε με τις πρόσφατες διατάξεις του ν.4568/2018, ενός νόμου που αντί να υιοθετήσει μία αναπτυξιακή προοπτική, παρέμεινε προσκολλημένος σε ξεπερασμένες ρυθμίσεις, με εμπλοκή πολλών δημοσίων υπηρεσιών και πολλές εξουσιοδοτικές διατάξεις, οι οποίες ουδέποτε εκδόθηκαν. Το αποτέλεσμα ήταν ο νόμος αυτός, ουσιαστικά, να παραμείνει ανενεργός και τούτο με ευθύνη της προηγούμενης κυβέρνησης.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο έχει ως στόχο την αντιμετώπιση της γραφειοκρατίας και είναι μία θετική εξέλιξη θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, για την καταπολέμησή της. Ωστόσο, βέβαια, αυτό θα φανεί από την προώθηση της λειτουργίας των υδατοδρομίων.

Έρχομαι στις ρυθμίσεις. Βασικές ρυθμίσεις, κύριε Υπουργέ, είναι: Η θέσπιση της ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων, αντί της αδειοδότησης σε δύο στάδια. Η χορήγηση αδείας ίδρυσης υδατοδρομίων και σε ιδιώτες. Η δυνατότητα λειτουργίας υδατοδρομίων σε τουριστικούς λιμένες, δηλαδή μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια, σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα, καθώς επίσης και η δημιουργία υδάτινων πεδίων σε σημεία όπου η κατασκευή υδατοδροδρομίου είναι δύσκολη ή είναι οικονομικά ασύμφορη.

Είναι ένα πλαίσιο, κύριε Υπουργέ, που αναμένουμε να λειτουργήσει για την οικονομία και τις μεταφορές μας τόσο για τις ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων των απομακρυσμένων περιοχών όσο και για την τουριστική οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Γι’ αυτό είμαστε και θετικοί.

Άλλωστε, η πατρίδα μου, η Αιτωλοακαρνανία, ο νομός από τον οποίον προέρχομαι και εκλέγομαι, και η Βόνιτσα και το Μεσολόγγι και η Αμφιλοχία και η Ναύπακτος περιμένουν τα υδατοδρόμια από καιρό.

Έρχομαι στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου και στις διατάξεις για τις μεταφορές, τις άδειες κυκλοφορίας επιβατικών οχημάτων, το ΚΤΕΛ και τα τουριστικά οχήματα.

Στο άρθρο 30, κύριε Υπουργέ, τροποποιείτε τις διατάξεις των άρθρων 4α΄ και 4β΄ του ν.3446/2006, αλλά δεν κάνετε τίποτε για να προωθήσετε εφαρμοστικές διατάξεις που περιμένουμε από το 2014 και συγκεκριμένα υπουργικές αποφάσεις που θα ενεργοποιούν τα νέα πρόστιμα για τις παραβάσεις των φορτηγών.

Εδώ να τονιστεί ότι αφορά διατάξεις που έχουν ήδη ψηφιστεί σήμερα και τροποποιούνται, αλλά θα παραμείνουν ανενεργές. Και μέχρι να εκδοθούν οι νέες αποφάσεις, οι πολίτες υπάγονται στο παλιό αυστηρό καθεστώς και αυτό πρέπει να το δείτε. Γι’ αυτό θεσπίστε τώρα, λοιπόν, συγκεκριμένη προθεσμία για την έκδοση των υπουργικών αποφάσεων. Αναμένουμε να το δείτε.

Κύριε Υπουργέ, καταργείτε τον κανονισμό των ΚΤΕΛ και αφήνετε τους εργαζόμενους έκθετους απέναντι στους εργοδότες. Είμαστε κάθετοι μα κάθετα αντίθετοι στη ρύθμιση αυτή και πρέπει να την πάρετε πίσω. Ακούσατε και ακούσαμε τους εκπροσώπους των ΚΤΕΛ να λένε ότι είναι διατεθειμένοι να προχωρήσουν σε θέσπιση νέου σύγχρονου κανονισμού από κοινού με τους εργαζόμενους. Σας ερωτώ: Γιατί δεν περιμένετε να προετοιμαστεί ο νέος κανονισμός και τότε με συνεννόηση εργοδοτών και εργαζομένων να πάρετε την απόφαση;

Έρχομαι στην παλαιότητα των λεωφορείων. Στο θέμα της παλαιότητας των τουριστικών λεωφορείων κρίσιμοι παράμετροι, θα έλεγα, που θα πρέπει να προσμετρώνται είναι η κατηγορία των ρύπων των οχημάτων και ο τεχνικός τους έλεγχος.

Κύριε Υπουργέ, η επιλογή ορίου ηλικίας για την αγορά, η απόσυρση τουριστικού λεωφορείου δεν μπορεί να στηρίζεται σε άλλους παράγοντες και να μη γίνεται, γιατί τότε θα γίνεται κατά το δοκούν.

Στο άρθρο 36 ήδη τέθηκε το θέμα της ιδιαιτερότητας των μεταφορών με επιβατικά δημόσιας χρήσης, με ταξί. Δηλαδή, υπάρχει ο κίνδυνος η διάταξη να μην εναρμονίζεται με άλλες διατάξεις της νομοθεσίας.

Είμαστε αντίθετοι με τη θέσπιση της ποινής φυλάκισης και ορθά την καταργήσατε με τη νομοτεχνική που φέρατε. Άλλωστε, πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για τις περιπτώσεις μεταφορών από και προς την περιφερειακή ενότητα των ταξί. Θετική εξέλιξη είναι η νομοτεχνική βελτίωση που φέρατε, αλλά να προβλεφθεί και προς την έδρα των ταξί, όχι μόνο προς τα ΚΤΕΛ.

Επίσης, η ρύθμιση για τη σύνδεση του αεροδρόμιου Ακτίου με την πόλη της Πρέβεζας με αστική τακτική συγκοινωνία είναι, πράγματι, απαραίτητη.

Εδώ, όμως, κύριε Πρόεδρε, δεν μπορώ να κατανοήσω γιατί αναθέσατε με το νομοσχέδιο αυτό το έργο αυτό μόνο στο ΚΤΕΛ της Πρέβεζας αποκλειστικά και εξαιρέσατε το ΚΤΕΛ της Αιτωλοακαρνανίας. Θα ήθελα μια απάντηση. Άλλωστε, υπάρχει χρόνος να το δείτε και να περιληφθεί και το ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας.

Τέλος, ως προς την ανάθεση αστικών δρομολογίων στα ΚΤΕΛ από τους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, προβλέπεται να δοθούν 23 εκατομμύρια από τον κρατικό προϋπολογισμό κατ’ έτος για δύο χρόνια. Η κατάσταση στα αστικά λεωφορεία είναι, πράγματι, τραγική και το γνωρίζετε και εσείς και όλοι μας και ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη. Τα χρήματα αυτά, ωστόσο, θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν από τους ίδιους τους οργανισμούς για συντήρηση των ακινητοποιημένων λεωφορείων και όχι να πάνε για τη μίσθωση άλλων λεωφορείων, ώστε οι οργανισμοί να ενισχυθούν και να επιτελούν το δημόσιο έργο που τους πρέπει. Η ρύθμιση που φέρνετε, ωστόσο, είναι, θα έλεγα, πρόχειρη και αποσπασματική.

Δεν είναι το πρόβλημα, κύριε Υπουργέ. Γι’ αυτό και είμαστε αντίθετοι και σας παρακαλούμε να τη δείτε ξανά.

Ολοκληρώνοντας, αγαπητοί συνάδελφοι, η λειτουργία των υδατοδρομίων θα συμβάλει καθοριστικά στην έναρξη μιας νέας εποχής για τις αερομεταφορές στη χώρα μας. Η καθημερινότητα των κατοίκων απομακρυσμένων, δυσπρόσιτων περιοχών, ανθρώπων που νοιώθουν την εγκατάλειψη θα αναβαθμιστεί, ενώ ταυτόχρονα, θα ενισχυθεί ο τουρισμός μας που είναι και η βαριά μας βιομηχανία. Και αυτό, βέβαια, είναι το πλέον σημαντικό.

Περιμένουμε, ωστόσο, στο πλαίσιο αυτό να μη μείνουν όλα αυτά και, μάλιστα, το νομοσχέδιο το σημερινό στα χαρτιά και στη θεωρία, αλλά να υλοποιηθούν.

Κύριε Υπουργέ, εν κατακλείδι σας καλούμε να λάβετε υπ’ όψιν τις προτάσεις που αναφέρθηκαν από τον εισηγητή μας, τον κ. Γκόκα, προτάσεις που δίνουν λύση στις μεταφορές της χώρας.

Κλείνοντας, όσον αφορά το θέμα που πολλάκις έχει απασχολήσει την ελληνική κοινωνία, τα κόκκινα δάνεια, θα πρέπει, επιτέλους, να καταλάβουμε όλοι ότι έπρεπε ήδη να είμαστε στον δρόμο της Κύπρου, δηλαδή να προηγηθούν οι δανειολήπτες τον ξένων funds. Όλα τα υπόλοιπα είναι ημίμετρα. Δεν είναι δυνατόν τα σπίτια των νοικοκυραίων να πάνε στα ενοίκια των funds.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε τον κ. Κωνσταντόπουλο.

Ήμουν λίγο αυστηρός στον χρόνο με τον κ. Κατρίνη, γιατί όλοι ξέρουν ότι είναι φίλος μου και μετά ο κ. Τζανακόπουλος που ακολουθεί στο Βήμα θα τελείωνε την ομιλία του αύριο.

Ο κ. Τζανακόπουλος έχει τον λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα προσπαθήσω να μην καταχραστώ τον χρόνο μου.

Νομίζω ότι σε αυτήν εδώ την Αίθουσα είμαι υποχρεωμένος να σχολιάσω και να επισημάνω κάτι, το οποίο έχει περάσει μάλλον απαρατήρητο. Δεν έχει σχέση με το νομοσχέδιό σας.

Είναι μια κακή μέρα για την Ευρώπη σήμερα. Και είναι μια πολύ κακή μέρα για την Ευρώπη και νομίζω ότι έχουμε υποχρέωση να το πούμε σε αυτήν εδώ την Αίθουσα, διότι για πρώτη φορά στη μεταπολεμική Γερμανία, στο κρατίδιο της Θουριγγίας, δημιουργήθηκε, αν και στη συνέχεια υπήρξε παραίτηση του Πρωθυπουργού, κυβέρνηση μεταξύ χριστιανοδημοκρατών, φιλελευθέρων και του ακροδεξιού AFD.

Για πρώτη φορά έσπασε ένας πολιτικός άγραφος κανόνας και αυτό νομίζω ότι θα επηρεάσει τις πολιτικές εξελίξεις. Είναι σύμπτωμα μιας αλλαγής φάσης για όλη την Ευρώπη και αποτελεί για εμάς τεράστια πηγή ανησυχίας.

Δεν είναι κάτι το οποίο αφορά αποκλειστικά και μόνο τη Γερμανία, αφορά το σύνολο των ευρωπαϊκών κοινωνιών, αφορά το σύνολο των κοινωνιών μας, διότι φαίνεται το τελευταίο διάστημα -και φαίνεται και στην Ελλάδα- να υπάρχει μια προϊούσα επέλαση της ακροδεξιάς ιδεολογίας και ακροδεξιών πολιτικών δυνάμεων.

Εδώ θέλω να κάνω μια επισήμανση χωρίς καμμία διάθεση να ανέβουν οι τόνοι που αφορά το μεταναστευτικό - προσφυγικό ζήτημα. Πρέπει και η Νέα Δημοκρατία και πρέπει και η Κυβέρνηση στο σύνολό της να κατανοήσει ότι δεν μπορεί να είναι συνομιλητής προνομιακός ή να απολογείται πρωτίστως και κυρίως στις ακροδεξιές δυνάμεις στο ελληνικό Κοινοβούλιο ή στην ελληνική κοινωνία.

Ο τρόπος, δηλαδή, με τον οποίον ακούω και τον κ. Μηταράκη να έχει μια διάθεση απολογητική απέναντι σε ακροδεξιές κριτικές είναι αυτό που μετατοπίζει το φάσμα της πολιτικής και των συσχετισμών προς κατευθύνσεις, οι οποίες μπορεί να αποδειχθούν επικίνδυνες.

Αυτό δεν είναι θέμα φορμαλισμού. Είναι θέμα βαθιάς πολιτικής επιλογής. Ποιος είναι ο κύριος και ο προνομιακός συνομιλητής; Είναι ο δημοκρατικός προοδευτικός κόσμος ή είναι η ακροδεξιά;

Πρέπει η Κυβέρνηση να αποφασίσει σε ποιον θέλει να απαντά. Θέλει να απαντά στις δημοκρατικές δυνάμεις, τις δυνάμεις εκείνες που παρά τις πολιτικές τους διαφορές μοιράζονται -ευελπιστώ- ένα κοινό αξιακό πλαίσιο ή θέλει να απαντά σε δυνάμεις ξενοφοβικές, σε δυνάμεις ρατσιστικές, σε δυνάμεις ακροδεξιές που επί της ουσίας προετοιμάζουν το έδαφος για να δούμε ξανά, όπως τα είδαμε προχθές, τάγματα εφόδου στη χώρα μας, πράγμα το οποίο νομίζω ότι δεν θα είναι μια καλή εξέλιξη.

Σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλάμε για επενδύσεις, μιλάμε για ανάπτυξη, μιλάμε για θέσεις εργασίας, μιλάμε για ευημερία και επειδή ο πολιτικός λόγος της Νέας Δημοκρατίας και πριν, αλλά και μετά τις εκλογές, είχε εστιαστεί στα ζητήματα της ανάπτυξης, επιτρέψτε μου να κάνω μια συνολικότερη πολιτική τοποθέτηση για τον τρόπο με τον οποίο κινείται η ελληνική οικονομία.

Και επειδή ο κ Μητσοτάκης συνεχάρη τον Υπουργό Ανάπτυξης τον κ. Γεωργιάδη, ως εξαιρετικά επιτυχημένο και ήρθε εδώ ο κύριος Υπουργός και αυτοθαυμάστηκε για τις μεγάλες του επιτυχίες, πρέπει να πούμε δυο κουβέντες για το τι τελικά συμβαίνει στην ελληνική οικονομία, ποια είναι η εικόνα της χώρας, ποια είναι τα αποτελέσματα του πρώτου επταμήνου αυτής της κυβερνητικής πολιτικής.

Θα σας πω τρία-τέσσερα σημεία και θα εστιάσω σε ένα πέμπτο. Έχουμε πτώση της βιομηχανικής παραγωγής κατά 8%, για πρώτη φορά, μετά από μία πενταετία. Έχουμε πτώση των εξαγωγών. Έχουμε πτώση των λιανικών πωλήσεων, που ξέρετε ότι σε μία οικονομία όπως η ελληνική παίζουν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο για τους ρυθμούς ανάπτυξης. Έχουμε επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης, μετά τον Ιούνιο του 2019. Αλλά, νομίζω ότι το κυριότερο στοιχείο, που σηματοδοτεί και την εντελώς διαφορετική αντίληψη για το τι σημαίνει και το πώς υπηρετείτε μία αναπτυξιακή πολιτική, σχετίζεται με την επιδείνωση της θέσης της εργασίας. Και αυτό αφορά και το σημερινό νομοσχέδιο, θα πω μετά. Τι έχουμε; Έχουμε μία αλλαγή της τάσης. Για πρώτη φορά από το 2018 και μετά είχαμε τάση αύξησης -προσέξτε- όχι μόνο του κατώτατου μισθού, με την έξοδο από το μνημόνιο, είχαμε τάση αύξησης του μέσου μισθού, μετά από μία επταετία όπου είχαμε διαρκή τάση μείωσης του μέσου μισθού, η τάση μείωσης επιβραδύνθηκε το 2015-2016-2017 αλλά ήταν υπαρκτή και η πρώτη στιγμή που φάνηκε να υπάρχει τάση αύξησης του μέσου μισθού ήταν με την έξοδο από το μνημόνιο, την επαναφορά των συλλογικών διαπραγματεύσεων, την κίνηση που έκανε η τότε κυβέρνηση για την αύξηση του κατώτατου μισθού, αλλά και οι κινήσεις για την επαναρρύθμιση της αγοράς εργασίας, οι οποίες δημιούργησαν μία άλλη συνθήκη στην ελληνική οικονομία.

Σήμερα, έχουμε ξανά αντιστροφή αυτής της τάσης. Έχουμε μείωση μισθών. Έχουμε μείωση προστίμων για την μαύρη και ανασφάλιστη εργασία, πρόσφατη πρωτοβουλία του Υπουργού Εργασίας -ο θεός να τον κάνει- του κ. Βρούτση. Έχουμε κατάργηση των συλλογικών διαπραγματεύσεων. Έχουμε δηλαδή, μία πολιτική κατεύθυνση και έναν πολιτικό προσανατολισμό που μας επαναφέρει στην πραγματικότητα στην πιο σκοτεινή μνημονιακή περίοδο, μας επαναφέρει στην πολιτική του 2012-2013 όπου τον τόνο για την εργατική πολιτική έδινε το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Έχουμε μία πολιτική Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, χωρίς το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Και αποδεικνύεται, ο κ. Μητσοτάκης, πολύ πιο επιθετικός σε σχέση με τα εργασιακά δικαιώματα, σε σύγκριση με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Και αυτή η επιλογή –προσέξτε- δεν είναι αποτέλεσμα πολιτικής ανεπάρκειας, είναι ιδεολογικός σας προσανατολισμός, είναι ιδεολογική σας αγκύλωση που την επιβάλλει αυτή την πολιτική. Γιατί, για εσάς η ανάπτυξη -το λέτε κιόλας- έχει προϋπόθεση την διάλυση της αγοράς εργασίας, την πλήρη απορρύθμισή της, το λέτε στη γλώσσα των φιλελευθέρων: Εκκαθάριση των δυσκαμψιών της αγοράς, να μην έχουν να μην έχει δυσκαμψίες η αγορά εργασίας. Να σας πω τι είναι οι δυσκαμψίες της αγοράς εργασίας: Είναι οι συλλογικές διαπραγματεύσεις, είναι οι προστατευτικές ρυθμίσεις, για παράδειγμα για τους εργολαβικούς εργαζόμενους, είναι οι προστατευτικές ρυθμίσεις από τις απολύσεις, είναι οι κανονισμοί εργασίας, είναι η επεκτασιμότητα των συλλογικών διαπραγματεύσεων. Όλα αυτά είναι δυσκαμψίες, όλα αυτά είναι μέτρα περιοριστικά, διότι δεν αφήνουν τους επενδυτές ελεύθερους να εκμεταλλευτούν στο έπακρο την παραγωγική δύναμη της εργασίας. Άρα, τι λέτε; Ας τα εκκαθαρίσουμε όλα αυτά, για να προσφέρουν κίνητρα στους επενδυτές να έρθουν εδώ και να οδηγήσουν τη χώρα σε μία αναπτυξιακή πορεία. Δεν γίνεται έτσι. Δεν έχει γίνει ποτέ. Δεν έχει γίνει πουθενά. Όσο κι αν τιμάτε και σέβεστε και υπολήπτεστε τους πολιτικούς σας προγόνους, τον Ρήγκαν, την Θάτσερ, να ξέρετε ότι αυτές οι πολιτικές έχουν αποδειχθεί -και εμπειρικά πια- ως πλήρως βαθύτατα αποτυχημένες.

Γιατί όμως, τα λέω αυτά για την αγορά εργασίας; Γιατί κάνετε κάτι σε αυτό το νομοσχέδιο, πέρα από τα υδατοδρόμια, που επαναφέρει ακριβώς αυτή τη λογική της πλήρους απορρύθμισης της αγοράς εργασίας. Και μιλάω και στα ΚΤΕΛ. Τι κάνετε; Λέτε ότι πλέον τον Κανονισμό Εργασίας τον καταργείτε και δίνετε πια τη δυνατότητα στους εργοδότες μονομερώς να καταρτίζουν τους όρους και τις συνθήκες εργασίας, μονομερώς να αποφασίζουν για την δυνατότητα να αλλάζει αντικείμενο ένας εργαζόμενος, μονομερώς να αποφασίζουν για τον τρόπο με τον οποίο θα οργανώνεται η εργασία όλων αυτών των ανθρώπων. Οδηγείτε σε απολύσεις, σε αναγκαστικές μετακινήσεις. Άρα επί της ουσίας εδώ τι έχουμε; Την ειδική περίπτωση μιας γενικής πολιτικής στρατηγικής.

Η γενική πολιτική στρατηγική είναι, αυτό που σας είπα, η πλήρης απορρύθμιση της αγοράς εργασίας. Η ειδική εμφάνισή της στο σημερινό νομοσχέδιο σχετίζεται με τις ρυθμίσεις που φέρνετε για τα ΚΤΕΛ, τις οποίες εμείς, είναι προφανές ότι όχι δεν πρόκειται να στηρίξουμε, αλλά αντιθέτως θα τις κατακρίνουμε, διότι όχι μόνο απορυθμίζουν το πεδίο, αλλά κάνουν και κάτι άλλο: Παίρνετε πίσω εξυγιαντικές ρυθμίσεις της προηγούμενης κυβέρνησης, οι οποίες αφορούσαν τον τρόπο της λειτουργίας των γενικών συνελεύσεων, καθώς δίνετε τη δυνατότητα στις γενικές συνελεύσεις να εκπροσωπούνται μέτοχοι μέσω εξουσιοδοτήσεων. Ξέρετε τι σημαίνει αυτό; Ότι εκεί που εμείς είχαμε προσπαθήσει να δημιουργήσουμε μία κατάσταση, όπου δεν θα υπήρχαν οι επιμέρους εκβιασμοί, καθώς ο Πρόεδρος συνήθως είναι εκείνος ο οποίος βγάζει και τα δρομολόγια, έχει ειδικές εξουσίες και τα λοιπά. Τι συνέβαινε πριν; Επί της ουσίας εξανάγκαζε πολλούς να του δίνουν εξουσιοδοτήσεις για την γενική συνέλευση, εμφανιζόταν στη γενική συνέλευση, ξαναέβγαινε Πρόεδρος και ούτω καθεξής. Μια εξυγιαντική, λοιπόν, ρύθμιση την παίρνετε πίσω. Και αναρωτιέμαι, κύριε Υπουργέ, γιατί το κάνετε αυτό, ποια συμφέροντα θέλετε να εξυπηρετήσετε; Περιμένουμε μία σαφή, μία καθαρή απάντηση από τη μεριά της Κυβέρνησης για ποιο λόγο επαναφέρει τα πράγματα στο προηγούμενο αδιαφανές και εξαιρετικά προβληματικό καθεστώς.

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

Επιτρέψτε μου, να ολοκληρώσω με αυτό.

Τώρα, σε σχέση, λοιπόν, με την εργασία, ακριβώς επειδή εμείς βρισκόμαστε στον αντίποδα της δικής σας πολιτικής, ακριβώς επειδή βρισκόμαστε σε μία απόλυτη ιδεολογική και πολιτική αντιπαράθεση με την πολιτική που εφαρμόζετε, καταθέσαμε χθες κάτι το οποίο καταλαβαίνω ότι σας φέρουν σε εξαιρετικά δύσκολη θέση. Και θα σας πω γιατί: Πριν από τις εκλογές, ο κ. Μητσοτάκης, είχε δεσμευτεί ότι θα προχωρά σε αύξηση του κατώτατου μισθού κάθε χρόνο με ποσοστό διπλάσιο της ανάπτυξης. Να δούμε πόσο θα κλείσει το 2019. Και θα περιμέναμε τουλάχιστον, από τη μεριά της Κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας να πει: «Αν το 2019 κλείσει 2%, 2,1% θα φέρουμε μία αύξηση του κατώτατου μισθού στο 4,2%.» Δεν θα το κάνετε. Παίρνετε άλλη μία προεκλογική σας δέσμευση πίσω. Και πρέπει να μας εξηγήσετε γιατί.

Μάλιστα, ότι ο κ. Σταϊκούρας είχε βγει πριν από γιορτές και είχε πει ότι όλες οι αυξήσεις, τις οποίες εμείς σκοπεύαμε να δώσουμε, επί της ουσίας συμπεριλαμβάνονται στην αύξηση που έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2019. Αυτό δεν το ήξερε ο κ. Σταϊκούρας πριν από τις εκλογές; Γιατί τότε, και ο κ. Σταϊκούρας και ο κ. Μητσοτάκης, έλεγαν συνειδητά ψέματα στον ελληνικό λαό; Την πήρατε πίσω τη δέσμευσή σας για την αύξηση του κατώτατου μισθού, την οποία εμείς την θεωρούμε ανεπαρκή, γι’ αυτόν τον λόγο φέραμε χθες πρόταση νόμου, την καταθέσαμε, σύμφωνα με την οποία προτείνουμε στην Ελληνική Βουλή να αυξηθεί ο κατώτατος μισθός κατά 7,5% το 2020, κατά 7,5% το 2021, να επιστρέψει στο ύψος που βρισκόταν όταν μπήκαμε στην κρίση και όταν εσείς και η Κυβέρνησή σας, εν μία νυκτί, μειώσατε τους μισθούς 22% για όλους τους εργαζόμενους και 32% για όσους ήταν κάτω των είκοσι πέντε ετών, το 2012, να σας θυμίσω, κυβερνούσατε και με μία πράξη υπουργικού συμβουλίου και εσείς αποφασίσατε αυτήν την ακραία κίνηση και ακραία παρέμβαση στην αγορά εργασίας. Και στη συνέχεια, προτείνουμε η αρμοδιότητα, για τον ορισμό του κατώτατου μισθού, να περάσει στους κοινωνικούς ανταγωνιστές, όπως προβλεπόταν πριν από την πράξη υπουργικού συμβουλίου του 2012. Εμείς την φέρνουμε, την καταθέτουμε στο τραπέζι και τιμάμε ότι αγγίζει τον πυρήνα των πολιτικών και ιδεολογικών διαφορών που χωρίζουν αυτήν εδώ την Αίθουσα.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε, και για τον χρόνο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά για κάποιες νομοτεχνικές.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Καταθέτουμε δύο νομοτεχνικές βελτιώσεις: Η πρώτη αφορά στο Κεφάλαιο 6, του παραρτήματος 3 που εκ παραδρομής έχει γραφτεί δύο φορές. Και η δεύτερη για τα πρατήρια των ΚΤΕΛ, που θα την καταθέσω αμέσως τώρα.

Σε ότι αφορά στις τροπολογίες έχουμε υποστηρίξει τις: 151/9 για την ΥΠΑ, την 152/10 για τα ΚΤΕΛ, την 154/10 για το ΤΟΕΒ Χανίων, Ενώ ο Υπουργός Ανάπτυξης, ο κ. Γεωργιάδης, υποστήριξε την 153/11 για τις υψομετρικές μελέτες.

Γίνονται, λοιπόν, όλες δεκτές και παρακαλώ όπως ενταχθούν ως άρθρα στο νομοσχέδιο και να καταθέσω και τη νομοτεχνική βελτίωση για τα ΚΤΕΛ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

(ΝΑ ΜΠΕΙ Η ΣΕΛΙΔΑ 469)

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, κ. Μπουκώρος Χρήστος, για δώδεκα λεπτά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι ελάχιστα πειστικός είναι ο ΣΥΡΙΖΑ όταν μιλάει για αυξήσεις μισθών, όταν είχε την ευκαιρία επί τεσσεράμισι έτη να υλοποιήσει μια βασική του εξαγγελία, μια βασική του δέσμευση περί κατώτατου μισθού στα 751 ευρώ. Δεν το εφάρμοσε ποτέ. Τώρα ζητάει θηριώδεις αυξήσεις από τη θέση της Αντιπολίτευσης και επιστρέφει στον παλιό, καλό, γνώριμο εαυτό του.

Είμαστε σήμερα εδώ για να συζητήσουμε ένα νομοσχέδιο που έχει να κάνει με τα υδροπλάνα. Είναι ένα σπουδαίο νομοσχέδιο, όχι από πλευράς όγκου, γιατί κανείς δεν πιστεύει ότι τα υδροπλάνα θα καταστούν ανταγωνιστικά με την ναυσιπλοΐα και θα κόψουν έργο της ακτοπλοΐας. Δεν υπάρχει καμμία τέτοια περίπτωση, γιατί μιλάμε για μέσα μεταφοράς των εννέα, των δεκαοκτώ, των είκοσι δύο θέσεων.

Ενώ είχαμε την ευκαιρία να δούμε γιατί χάθηκαν όλες οι ευκαιρίες γι’ αυτό το ζήτημα σε μια πολυνησιακή χώρα όπως η Ελλάδα, άνοιξαν μεγάλα θέματα από τους εκπροσώπους των κομμάτων της Αντιπολίτευσης. Ακούσαμε για το δημόσιο χρέος, για τις επενδύσεις και ποιος ευθύνεται, για το μεταναστευτικό και τελευταία για τις οικονομικές εξελίξεις όπου η Αντιπολίτευση εστιάζει στην παροδική μείωση της βιομηχανικής παραγωγής και ενδεχομένως την παροδική μείωση λιανικών πωλήσεων.

Αγνοεί τα βασικά όμως, τις βασικές εξελίξεις στην οικονομία, που είναι εξελίξεις όλες του τελευταίου επταμήνου της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Αγνοεί εσκεμμένα η Αντιπολίτευση το κόστος του δανεισμού, το οποίο έχει πέσει σε ιστορικό χαμηλό και το οποίο βελτιώνει το προφίλ του χρέους και κάνει οικονομικότερη την εξόφλησή του και την εξυπηρέτησή του. Αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό στοιχείο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το προφίλ του δημόσιου χρέους.

Αν θέλουμε να είμαστε αντικειμενικοί, δεν πρέπει να κοιτάζουμε σε ποιας κυβέρνησης τα χέρια έσκασε η βόμβα του δημόσιου χρέους, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, του Κινήματος Αλλαγής. Πρέπει να δούμε την ιστορική εξέλιξη του δημοσίου χρέους στην Ελλάδα. Να δούμε πού παρέδωσε το χρέος ο Κωνσταντίνος Καραμανλής με την είσοδό μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση -μόλις στο 21% του ΑΕΠ-, για να το παραδώσουν κάποιες άλλες κυβερνήσεις στο 80% και πλέον και κάποιες άλλες της ισχυρής Ελλάδας στο 104% και το 107% πάνω από το ΑΕΠ. Να κοιτάζουμε, λοιπόν, εκεί. Να κοιτάζουμε, επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και το δημόσιο χρέος ποιος την κρίση χρέους την μετέτρεψε -και με ποιόν τρόπο- σε κρίση δανεισμού, για να έρθουν τα μνημόνια. Να βλέπουμε ολόκληρη την εικόνα για να βγάζουμε συμπεράσματα.

Είπε ο εκπρόσωπος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και κάποια άλλα οικονομικά στοιχεία. Για τους μισθούς, βεβαίως, είπαμε είναι ελάχιστα πειστικά τα επιχειρήματα αυτά, γιατί εμείς πράγματι στη Νέα Δημοκρατία πιστεύουμε ότι μόνο οι επενδύσεις και μόνο η δημιουργία θέσεων εργασίας μπορούν υγιώς να αυξήσουν τους μισθούς. Μόνο όταν αυξηθεί η ζήτηση των θέσεων εργασίας, θα αυξηθούν και οι μισθοί. Ούτε η ανεργία πέφτει με νομοθετήματα, ούτε οι μισθοί αυξάνονται με νόμους, σε καμμία περίπτωση.

Αυξήθηκε τον τελευταίο καιρό το διαθέσιμο εισόδημα. Έχουμε μείωση της ανεργίας. Τα συγκριτικά στοιχεία του Οκτωβρίου του 2019 με τον Οκτώβριο του 2018 δείχνουν μείωση της ανεργίας δύο ποσοστιαίες μονάδες -αυτά είναι στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, δεν είναι στοιχεία της Νέας Δημοκρατίας- από 18,6% στο 16,6%. Η οικοδομική δραστηριότητα ανακάμπτει. Ο δείκτης της ανταγωνιστικότητας για τη χώρα μας παρουσιάζεται βελτιωμένος, όπως και ο δείκτης επιχειρηματικού κλίματος έχει κάνει άλματα. Αυτές είναι -αν θέλετε- οι εξελίξεις που μπορούν να επηρεάσουν την αγορά εργασίας και τους μισθούς.

Ακούσαμε και για τις επενδύσεις διάφορα πράγματα εδώ, αλλά καμμία απάντηση για το πώς γίνεται συνεχώς να κρύβονται πίσω από τις αντιδράσεις ενάντια στις υποψήφιες επενδύσεις οργανωμένες μειονότητες ή και στελέχη που είναι συνεχώς φιλικά διακείμενα προς ορισμένα κόμματα της αντιπολίτευσης. Σας είπε ονόματα. Μόνο διευθύνσεις δεν έδωσε ο Υπουργός Ανάπτυξης και μας θύμισε την εποχή εκείνη -που ήταν κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ- και δεκάδες Βουλευτές του ζητούσαν προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας και έκαναν επερωτήσεις, προκειμένου να σταματήσουν το εμβληματικό έργο του Ελληνικού. Στην προηγούμενη Βουλή συνέβαιναν όλα αυτά.

Βεβαίως όλα αυτά είναι ιδεοληψίες. Βεβαίως και το επιχειρηματικό περιβάλλον είχε καταστεί απολύτως εχθρικό στη χώρα μας επί των ημερών της προηγούμενης κυβέρνησης. Αυτό είναι που προσπαθούμε να αλλάξουμε και η εικόνα αλλάζει. Δεν το κρύψαμε από τον ελληνικό λαό. Το είπαμε προεκλογικά και το κάνουμε μετεκλογικά.

Βελτιώνουμε το επιχειρηματικό περιβάλλον, προσελκύουμε επενδύσεις και θα κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν για να ακολουθήσει και η δημόσια διοίκηση, για να μπορέσουμε να παραγάγουμε αποτέλεσμα, γιατί στην πολιτική τα πάντα εκ του αποτελέσματος κρίνονται. Και δεν περίμενα να σας τρομάζει τόσο πολύ στην Αντιπολίτευση ο ήχος της μπουλντόζας και να αντιδράτε τόσο πολύ σε μια τροπολογία, η οποία δεν επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό. Επιβαρύνει τους επενδυτές και ουσιαστικά είναι η έναρξη του έργου του Ελληνικού. Είναι κάποιες προπαρασκευαστικές ενέργειες, όταν λήξουν οι νομικές εκκρεμότητες, να υπάρχει καθαρό έδαφος, να προχωρήσει το έργο γρήγορα. Γιατί αντιδράτε, αν πράγματι είστε υπέρ των επενδύσεων; Στα λόγια μόνο είστε υπέρ των επενδύσεων. Και αυτό δεν το λέει η Νέα Δημοκρατία, αλλά το απέδειξε η κυβερνητική σας πράξη.

Ακούσαμε εδώ πέρα διάφορες ακροδεξιές κορώνες, περί ακροδεξιάς ατζέντας κ.ο.κ. από τους εκπροσώπους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Είναι θέματα που δεν έχουν καμμία σχέση με το νομοσχέδιο που συζητάμε. Αλλά ήθελα να ρωτήσω έτσι απλά, πώς εξηγείται το γεγονός ότι όταν ανεβαίνει η Νέα Δημοκρατία, οι ακραίες δυνάμεις και οι ακραίες ατζέντες υποχωρούν και όταν ανεβαίνει ο ΣΥΡΙΖΑ οι ακραίες δυνάμεις και ο ακραίος λόγος ανεβαίνουν; Πώς εξηγείται έτσι -αν θέλετε- αυτή η συνάρτηση των πραγμάτων; Μπορείτε να μας το εξηγήσετε; Για να μην θυμηθούμε με ποιον τρέχατε στις πλατείες μαζί, σε εκείνο το δημοψήφισμα του 2015. Γιατί ως συνήθως, άλλο λέτε ότι είστε και διαφορετικά λειτουργείτε. Αλλά είπαμε, στην πολιτική τα πάντα κρίνονται εκ του αποτελέσματος.

Όσον αφορά το μεταναστευτικό, η Κυβέρνηση έχει νομοθετήσει και αντιμετωπίζει ένα θέμα το οποίο κληρονόμησε, ενδεχόμενα διογκώθηκε κιόλας το τελευταίο εξάμηνο, αλλά έκανε έναν νόμο με διττό στόχο, ένα συγκροτημένο και οργανωμένο νομοθέτημα το οποίο έχει δύο στόχος: Πρώτον, να διαχειριστεί το πρόβλημα χωρίς να δίνει ευκαιρία στις ακραίες φωνές. Και αυτό γίνεται με τα κλειστά κέντρα προαναχωρησιακού χαρακτήρα, με την αποσυμφόρηση των νησιών σταδιακά, με την έναρξη των επιστροφών.

Ταυτόχρονα το νομοσχέδιο της Κυβέρνησης για το μεταναστευτικό έχει και έναν άλλο στόχο, να εκπέμψει ένα ισχυρό μήνυμα κυρίως προς τους διακινητές, αλλά και προς τη διεθνή κοινότητα ότι όποιος παράνομα περνάει τα θαλάσσια σύνορα της χώρας δεν μπορεί να ελπίζει ότι θα κάνει αυτό που του έχουν τάξει οι διακινητές. Αν δεν δικαιούνται άσυλο, θα επιστρέψει. Αυτή είναι η διαφορά μας. Αυτό είναι το διαφορετικό μήνυμα που εκπέμπουμε εμείς σε σχέση με την προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, που είχε εκπέμψει το μήνυμα ότι σε αυτήν τη χώρα μπορεί να έρθει ο καθένας και αυτός που δικαιούται άσυλο και αυτός που δεν δικαιούται. Αυτά περί ακραίων δυνάμεων και περί μεταναστευτικού, γιατί η ιστορία είναι πρόσφατη και όλοι μπορούμε να τη θυμηθούμε.

Να έρθουμε τώρα στο νομοσχέδιο για τα υδροπλάνα. Θα περίμενα σήμερα στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου να υπάρχει ένας παραγωγικός προβληματισμός, γιατί χάθηκε μια τέτοια ευκαιρία για τη χώρα, που είναι μια χώρα πολυνησιακή, όπως είπαμε, με νησιά που πολλούς μήνες τον χρόνο δεν έχουν κανένα συγκοινωνιακό μέσο, που μπορεί το υδροπλάνο να ενταχθεί σε ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών και να λειτουργήσει συμπληρωματικά. Δεν πρόκειται το υδροπλάνο να κόψει κίνηση ούτε από την ακτοπλοΐα, ούτε από την αεροπορία. Σε καμμία περίπτωση.

Τα μεγέθη είναι εντελώς διαφορετικά. Αν δούμε παγκοσμίως τι έχει γίνει, όλες οι εταιρείες που διαχειρίζονται υδροπλάνα είναι εταιρείες μεσαίου μεγέθους, σε αντίθεση με τις ακτοπλοϊκές και αεροπορικές εταιρείες. Ένα στοιχείο είναι αυτό.

Το δεύτερο είναι η μορφολογία της χώρας μας και τα πολλά νησιά, οι απομακρυσμένες περιοχές που έχουν λίμνες στην περιοχή τους και μπορούν να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακά.

Θα ήθελα να συγχαρώ εδώ την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, τον Υπουργό κ. Καραμανλή που παρίσταται στη συζήτηση και να πω ότι πράγματι έτσι θα έπρεπε να είναι όλα τα νομοσχέδια αν θέλουμε να έχουμε κάποια ελπίδα να προσελκύσουμε επενδύσεις και επενδυτές. Δεν λέω εγώ ότι αυτό θα καταστεί απολύτως επιτυχημένο μέσω αυτού του νομοσχεδίου. Λέω όμως ότι δημιουργούμε το περιβάλλον για να έρθουν επενδύσεις του είδους, των υδροπλάνων πιο συγκεκριμένα, γιατί απλοποιεί και ξεκαθαρίζει τις διαδικασίες.

Τι έλεγε το προηγούμενο νομοσχέδιο; Άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου μόνο σε φορείς του δημοσίου. Τι λέει το τωρινό νομοσχέδιο; Ξεχωρίζει κατ’ αρχάς την άδεια ίδρυσης από την άδεια λειτουργίας ή αν θέλετε και από κοινού δίνει τη δυνατότητα για άδεια ίδρυσης και λειτουργίας και σε ιδιωτικούς φορείς. Θέτει τις προϋποθέσεις για το ποια μπορεί να είναι αυτά τα πρόσωπα.

Επίσης τι κάνει; Ορίζει τα υδάτινα πεδία. Τι έκανε ο προηγούμενος νόμος; Έλεγε ότι κάθε αεροπορική ημέρα μπορεί σε ένα υδάτινο πεδίο να γίνουν έξι ζεύγη δρομολογίων. Δηλαδή σε μία απομακρυσμένη περιοχή που υπήρχε ανάγκη να γίνει μία επιχείρηση διάσωσης και να πάνε τρία υδροπλάνα θα πάρουν έξι ναυαγούς δεν θα μπορούσε να προσγειωθεί άλλο υδροπλάνο. Το νέο νομοσχέδιο δίνει τη δυνατότητα για περισσότερες πτήσεις ακόμα και στα υδάτινα πεδία, σε αγκυροβόλια, σε οργανωμένες τουριστικές επιχειρήσεις, σε μαρίνες. Γιατί αυτή είναι η Ελλάδα, η Ελλάδα των θαλασσών, η Ελλάδα των νησιών. Και πρέπει και οι ακρίτες μας να εξυπηρετηθούν και να νιώσουν ότι δεν είναι απομακρυσμένοι και αποκομμένοι από το μητροπολιτικό κέντρο.

Να ρωτήσω κάτι υποθετικό. Ας μην πάω στην πατρίδα μου τη Μαγνησία και πω ότι από τον Βόλο μέχρι την Αλόννησο ένας επιβάτης θέλει τέσσερις και πέντε ώρες για να φτάσει. Ας πάμε στα ακριτικά Δωδεκάνησα. Ας πούμε ότι έφτασε με το αεροπλάνο ή με το πλοίο της γραμμής ένας επισκέπτης στη Ρόδο. Μπορεί να μας πει κανείς πως θα πάει στο Αγαθονήσι που είναι επίσης στο σύμπλεγμα των Δωδεκανήσων. Το υδροπλάνο είναι ένα τέτοιο μέσο. Είναι ένα μέσο για τον άνθρωπο που βρίσκεται σε έκτακτη κατάσταση, για διασώσεις, για τέτοιες επιχειρήσεις. Είναι ένα μέσο για τον ακρίτα μας να συνδεθεί με το κέντρο και με τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Είναι και ένα μέσο που αλλάζει το τουριστικό προφίλ της χώρας. Γιατί βεβαίως οι αφίξεις μπορεί να αυξάνονται αλλά πρέπει να βρούμε τρόπους να αυξάνονται και οι εισπράξεις από τον τουρισμό. Το υδροπλάνο απευθύνεται σε τουρίστες υψηλού εισοδήματος, διότι είναι λίγες οι θέσεις, θα είναι κάπως ακριβότερα τα εισιτήρια. Και αυτά τα ακριβά εισιτήρια μπορούν να τα χρησιμοποιήσουν τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Πραγματικά η Ελλάδα προσφέρεται για την προσέλκυση τέτοιων επενδύσεων.

Πέραν αυτού, το νομοσχεδίο το οποίο πραγματικά είναι ένα πλήρες νομοσχέδιο δίνει δυνατότητες ανάπτυξης και της γενικής αεροπορίας. Ξέρετε ότι σαράντα χιλιάδες ιδιωτικά αεροσκάφη υπάρχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τα οποία λόγω γραφειοκρατίας δεν μπορούσαν να προσεγγίσουν την Ελλάδα; Όλα αυτά τα αεροσκάφη μεταφέρουν επίσης τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Αυτό είναι ένα ζητούμενο για τον ελληνικό τουρισμό.

Εμείς καλούμε όλες τις πτέρυγες της Βουλής να ψηφίσουν αυτό το νομοσχέδιο γιατί πραγματικά είναι ολοκληρωμένο, γιατί πραγματικά έτσι πρέπει να είναι τα νομοσχέδια που φιλοδοξούν να αλλάξουν την εικόνα της χώρας. Η ηγεσία του Υπουργείου, ο κ. Καραμανλής, ο κ. Κεφαλογιάννης και κυρίως ο Πρωθυπουργός της χώρας, ο Κυριάκος Μητσοτάκης και όλοι εμείς οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας έχουμε θέσει ως κορυφαίο στόχο να αλλάξουμε την εικόνα αλλά και την ουσία της χώρας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε.

Έχω την τιμή να ενημερώσω το Σώμα ότι από τα 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 οκτώ μαθήτριες και δυο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 3ο Γενικό Λύκειο Ιωαννίνων.

Σας καλωσορίζουμε.

Είναι εδώ η Βουλευτής σας, η κ. Κεφάλα. Δεν βλέπω κάποιον άλλο Βουλευτή από τα Ιωάννινα.

Κύριε Υπουργέ, επειδή ζητήσατε τον λόγο να σας πω ότι θα μιλήσει ο κ. Πασχαλίδης τώρα. Μετά είναι ο κ. Καρασμάνης, ο κ. Ακτύπης. Ζήτησαν τον λόγο για δυο λεπτά μια μικρή παρέμβαση οι εισηγητές. Θα ολοκληρώσουμε τη διαδικασία με τον κύριο Υπουργό.

Κύριε Πασχαλίδη, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ.

Το σημερινό υπό συζήτηση νομοσχέδιο προβλέπει τη δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίων από ιδιωτικούς φορείς σε λιμάνια, λίμνες, μαρίνες, περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, ακόμα και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα, ενώ ρυθμίζονται και θέματα που αφορούν στον εκσυγχρονισμό των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών με σκοπό τόσο την καλύτερη οργάνωση των επιχειρήσεων όσο και την εξυπηρέτηση των επαγγελματιών των κλάδων που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω τομέα.

Ειδικότερα με το νέο νομοσχέδιο στόχος είναι να γίνουν απλές και σύντομες διαδικασίες για την έκδοση άδειας υδατοδρομίων με τα σχετικά βήματα, που σήμερα είναι σαράντα δυο, να μειώνονται στο μισό και να θεσπιστεί ένα ασφαλές και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο ευνοεί την ανάπτυξή τους. Μάλιστα, δεδομένου του έντονου επενδυτικού ενδιαφέροντος που εκδηλώνουν επενδυτικά σχήματα από όλο τον κόσμο ευελπιστούμε ότι τουλάχιστον εκατό υδατοδρόμια θα φτιαχτούν σε όλη την Ελλάδα.

Στο Κεφάλαιο Β΄ του νομοσχεδίου όπως προαναφέρθηκε ρυθμίζονται ζητήματα οδικών εμπορευματικών μεταφορών με στόχο τη διευκόλυνση της ανάπτυξης της επιχειρηματικής δραστηριότητας στον κλάδο των φορτηγών δημοσίας χρήσεως και των επιχειρήσεων που συνδέονται μ’ αυτά.

Ταυτόχρονα δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα σε θέματα οδικών ελέγχων της εφαρμογής της νομοθεσίας των μεταφορών, όπως αυτά περιγράφονται, στην αντίστοιχη ενωσιακή νομοθεσία με βασικότερο το άρθρο 30, με το οποίο γίνεται μία προσπάθεια να διευκολυνθούν και να ενισχυθούν τα μικτά κλιμάκια ελέγχου.

Σε αυτό το σημείο και με αφορμή την πρόβλεψη για την ενίσχυση των κλιμακίων ελέγχου θα μου επιτρέψετε να κάνω μία μικρή παρένθεση για να αναφερθώ στο τεράστιο πρόβλημα του παραεμπορίου που μαστίζει τη χώρα μας και ειδικότερα στην περιοχή της ελληνοβουλγαρικής παραμεθορίου. Πιο συγκεκριμένα στην ελληνοβουλγαρική μεθόριο υπάρχουν την παρούσα στιγμή έξι επίσημα συνοριακά σημεία ή σταθμοί διέλευσης: Προμαχώνας Σερρών, Εξοχή Δράμας, Αγίου Κωνσταντίνου Ξάνθης, Νυμφαία Κομοτηνής, Ορμένιο Ορεστιάδας και Κυπρίνος Ορεστιάδας. Από τα συγκεκριμένα σημεία διενεργείται η μετακίνηση των ανθρώπων και η μεταφορά εμπορευμάτων σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές συνθήκες. Γίνεται μνεία ότι βάσει διμερών συμφωνιών Ελλάδας - Βουλγαρίας η κυκλοφορία φορτηγών οχημάτων επιτρέπεται μόνο στα συνοριακά σημεία διέλευσης Προμαχώνα Σερρών και Εξοχής Δράμας.

Οι ελληνικές αρχές που έχουν επιφορτιστεί με την ευθύνη των συνοριακών ελέγχων είναι κυρίως η ελληνική αστυνομία και σε μικρότερο βαθμό το τελωνειακό σώμα. Δυστυχώς και οι δύο αυτές υπηρεσίες υποφέρουν από μεγάλες και χρόνιες ελλείψεις τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό όσο και σε υλικοτεχνικές ελλείψεις. Μόνο στον Προμαχώνα Σερρών υφίσταται αυτοτελής τελωνειακή υπηρεσία, η οποία όμως είναι υποστελεχωμένη. Στα υπόλοιπα σημεία δεν υπάρχουν αυτοτελείς τελωνειακές υπηρεσίες και απλά μεταβαίνουν ομάδες τελωνειακών υπαλλήλων από τις κεντρικές υπηρεσίες για να διενεργήσουν δειγματοληπτικούς ελέγχους. Ωστόσο, αυτό γίνεται σε πολύ αραιά χρονικά διαστήματα ιδιαίτερα ύστερα από την πρόσφατη αναδιοργάνωση των τελωνείων που έγινε από το Υπουργείο Οικονομικών η οποία κατέστησε τις εν λόγω ομάδες ακόμα πιο δυσκίνητες.

Οι υλικοτεχνικές ελλείψεις και σε αυτή την περίπτωση είναι μεγάλες. Μόνο στο τελωνείο Προμαχώνα υπάρχει scanner φορτηγών οχημάτων το οποίο όμως είναι εκτός λειτουργίας λόγω βλάβης. Στην Εξοχή, όπως επίσης επιτρέπεται η κίνηση φορτηγών οχημάτων δεν υπάρχει ούτε scanner, ούτε πλάστιγγα ζύγισης των φορτηγών. Όπως είναι ευνόητο οι παραπάνω ελλείψεις είναι σημαντικές και αποτυπώνουν μία εικόνα παραίτησης της ελληνικής πλευράς στα θέματα των συνοριακών ελέγχων η οποία δεν μπορεί να αναπληρωθεί από τις όποιες προσπάθειες του ελάχιστου προσωπικού.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι στη γειτνίαση της χώρας μας με τη Βουλγαρία, παρά τη σημαντική εξομάλυνση των σχέσεων μας τις τελευταίες δεκαετίες, υπάρχει πάλι σοβαρό πρόβλημα, κυρίως στο επίπεδο των οικονομικών παραβάσεων, ιδιαίτερα του διασυνοριακού εγκλήματος.

Τα προβλήματα αυτά και η τρέχουσα διεθνή συγκυρία προσδίδουν στα συνοριακά σημεία διέλευσης της ελληνοβουλγαρικής μεθορίου, που βρίσκονται σε αρκετά χαμηλό επίπεδο. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η είσοδος της Βουλγαρίας το 2007 στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως πλήρες μέλος, όχι όμως στη Συνθήκη SCHENGEN, η διαφορετική οικονομική κατάσταση και το βιοτικό επίπεδο κατοίκων και των δύο χωρών, οι διαφορετικές εφαρμοσμένες οικονομικές και κυρίως φορολογικές πολιτικές και τέλος, η υφιστάμενη κρίση που μαστίζει τα τελευταία χρόνια την χώρα μας, έχουν οδηγήσει στην αύξηση του διασυνοριακού και κυρίως, οικονομικού εγκλήματος και των τελωνειακών παραβάσεων κατά μήκος των ελληνοβουλγαρικών συνόρων, τα οποία πλήττουν την εσωτερική οικονομία σε τοπικό και εθνικό επίπεδο. Τα παράνομα κυκλώματα και εγκληματικές ομάδες δράσης μεγαλύτερου ή μικρότερου επιπέδου οργάνωσης, εκμεταλλευόμενοι την ελευθερία διακίνησης εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδιαίτερα από αναφερόμενες ελλείψεις των εθνικών ελεγκτικών μηχανισμών, έχουν αναπτύξει διάφορες μεθόδους παράνομης δραστηριότητας.

Ενδεικτικά αναφέρουμε: μεταφορά παράνομων προϊόντων μέσω των επίσημων συνοριακών σημείων, εντός μεγάλων φορτηγών, τα οποία λόγω έλλειψης κατάλληλου εξοπλισμού scanner είναι αδύνατο να ελεγχθούν από το υπάρχον προσωπικό, μεταφορά παράνομων προϊόντων μέσω των ανεπισήμων συνοριακών διαβάσεων από μονοπάτια, αγροτικούς δρόμους και δασικούς, με τη χρήση τετρακίνητων οχημάτων και μικρών ΙΧ, τα οποία είναι δύσκολο να ελεγχθούν, λόγω υποστελέχωσης, αλλά και έλλειψης οχημάτων από την Αστυνομία, παράνομες ελληνοποιήσεις αγροτικών προϊόντων αγνώστου προέλευσης, εισαγωγή στη χώρα μας προϊόντων, εμπορευμάτων στη γειτονική Βουλγαρία για τα οποία δεν εκδίδεται ΦΠΑ, με αποτέλεσμα να παραβιάζεται η ευρωπαϊκή νομοθεσία και να καθίστανται τα προϊόντα αυτά ελκυστικά για τον Έλληνα καταναλωτή, πλήττοντας την εγχώρια οικονομία. Η παραπάνω κατάσταση που πλήττει οικονομικά αυτήν τη χώρα, κυρίως τη βόρεια Ελλάδα, δημιουργώντας αλγεινή εντύπωση στους ημεδαπούς επιχειρηματίες και παραγωγούς μπορεί να αντιμετωπιστεί με άμεση και σοβαρή ενίσχυση σε ανθρώπινο δυναμικό και υλικοτεχνικό εξοπλισμό των αστυνομικών συνοριακών υπηρεσιών, ώστε να βοηθήσουν μαζί με τους τελωνιακούς, γιατί το πρόβλημα καταντάει σοβαρό.

Επιπλέον, με το νομοσχέδιο ανοίγει ο δρόμος για τη μείωση ΚΤΕΛ από εταιρείες αστικών συγκοινωνιών, προκειμένου να εκτελούν αστικό έργο. Άλλωστε έχει ήδη ξεκινήσει η σχετική διαδικασία για τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης του ΟΑΣΘ.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να εκφράσω τα θερμά μου συγχαρητήρια στον κύριο Υπουργό, που έφερε προς ψήφιση το εν λόγω νομοσχέδιο, το οποίο αναμένεται να σηματοδοτήσει την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου για τα υδατοδρόμια που θα εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν της Ελλάδος και θα εξυπηρετήσει την καλύτερη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με απομακρυσμένους και όχι μόνο προορισμούς. Ευελπιστούμε, κύριε Υπουργέ, να αποτελέσει την απαρχή μιας προσπάθειας καταπολέμησης της ραγδαίας αύξησης του παρεμπορίου, που αποτελεί ανοιχτή πληγή για την οικονομία της χώρας σας.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Σας ευχαριστούμε.

Ο κ. Καρασμάνης έχει τον λόγο. Ακολουθεί ο κ. Ακτύπης, μετά όσοι εισηγητές θέλουν για δύο λεπτά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ. Δεν θα ανέβω στο Βήμα, θα μιλήσω από το έδρανό μου, διότι δεν θα εξαντλήσω τον χρόνο.

Αναγκάστηκα να ζητήσω τον λόγο, γιατί δέχτηκα δύο τηλεφωνήματα από εκπροσώπους του νομού μου και θα εξηγήσω αργότερα. Εκείνο όμως, που μου κάνει εντύπωση είναι αυτό που αναφέρθηκε από ορισμένους ομιλητές, γύρω από το δημόσιο χρέος.

Κατ’ αρχάς, θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ότι δημοσιονομικά προβλήματα δεν είχε μόνο η χώρα μας. Έχουν όλες οι ευρωπαϊκές χώρες. Δεν τα βγάζουν προς τα έξω, όμως. Εμείς τα κρεμάσαμε στα μανταλάκια της Ευρώπης και μάλιστα, μετά το «λεφτά υπάρχουν», καλούσαμε και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και πάθαμε αυτά που πάθαμε με τα τρία, τέσσερα μνημόνια. Αυτό, όμως, δεν είναι θέμα της συζήτησης. Πολλές φορές ξεφεύγουμε και εσείς από το Προεδρείο θα πρέπει να μας επαναφέρετε στην τάξη. Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να μιλάμε για το νομοσχέδιο. Αυτή είναι η πραγματικότητα κι αυτή είναι η αλήθεια.

Θέλω, λοιπόν, να επισημάνω ότι η σημερινή Κυβέρνηση, μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα των έξι μηνών, έχει ψηφίσει σαράντα ένα νομοσχέδιο. Για μένα είναι πρωτοφανές. Είμαι είκοσι τέσσερα χρόνια αδιάβλητα σε αυτή την Αίθουσα και δεν έχω δει να έρχεται καταιγισμός νομοσχεδίων. Μάλιστα, μέσα απ’ αυτά τα νομοσχέδια γίνονται τομές, μεταρρυθμίσεις, εξαλείφονται χρόνιες παθογένειες, δίνονται λύσεις στους πολίτες, λύσεις οι οποίες δεν κοστίζουν στον προϋπολογισμό, όπως αυτό το νομοσχέδιο το οποίο είναι το τεσσαρακοστό πρώτο νομοσχέδιο που θα ψηφίσουμε σήμερα.

Μέσα απ’ αυτό το νομοσχέδιο απλοποιούνται όλες οι διαδικασίες για την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση των υδατοδρομίων. Μάλιστα, το νομοσχέδιο αυτό συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Με το προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο, δεν υπήρξε εξέλιξη και πρόοδος στον τομέα αυτό. Αρκεί να σας αναφέρω ότι στη δεκαετία του 2000 υπήρξε μια εξαγγελία για την ίδρυση του υδατοδρομίου στην Πέλλα, στη λίμνη Βεγορίτιδα. Ήταν μια πομφόλυγα, μια μεγαλοστομία που δεκαπέντε χρόνια δεν έχει γίνει τίποτα απολύτως και ούτε πρόκειται να γίνει. Είναι ένα όραμα, το οποίο ενδεχομένως θα υλοποιηθεί μετά από πολλά χρόνια.

Και επειδή εγώ πατάω στη γη, για μένα το υπ’ αριθμόν ένα πρόβλημα του νομού μου είναι το οδικό δίκτυο, είναι ο οδικός άξονας Χαλκηδόνα-Έδεσσα. Έχουμε το χειρότερο οδικό δίκτυο, είμαστε ο μοναδικός νόμος από την Ήπειρο μέχρι την Αλεξανδρούπολη, που δεν έχουμε κάθετο επί της Εγνατίας Οδού. Και μάλιστα, σε αυτό το οδικό δίκτυο έχουμε θρηνήσει εξακόσιους νεκρούς. Έχουν συμβεί πέντε χιλιάδες τροχαία ατυχήματα τα τελευταία είκοσι, τριάντα χρόνια. Πείτε μου αν υπάρχει άλλο οδικό δίκτυο στην Ελλάδα που να έχει τόσα πολλά δυστυχήματα. Δεν υπάρχει.

Ευτυχώς, για μένα είναι πολύ σημαντικό ότι ο παριστάμενος Υπουργός, επέδειξε ευαισθησία και μάλιστα, προθυμοποιήθηκε να χαρακτηρίσει τον οδικό αυτόν άξονα ως έργο εθνικής σημασίας, που σημαίνει ότι θα επιταχυνθούν όλες οι διαδικασίες απαλλοτριώσεων, προκειμένου το έργο αυτό να δημοπρατηθεί μέσα στο 2020. Άλλωστε, υπάρχει και η δέσμευση του ίδιου του Πρωθυπουργού, ο οποίος έχει πει ότι το έργο αυτό είναι πρώτης προτεραιότητας. Συνεπώς αναμένουμε όλες τις εξελίξεις, προκειμένου αυτή η δέσμευση να υλοποιηθεί, επαναλαμβάνω μέσα στο 2020.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο. Πράγματι, το νομοσχέδιο αυτό ρυθμίζει τις οδικές εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές. Εκείνο που θα ήθελα να επισημάνω είναι ότι με το νομοσχέδιο αυτό βελτιώνεται η διαδικασία χορήγησης άδειας οδήγησης σε υποψήφιους οδηγούς. Με αυτόν τον τρόπο πατάσσεται η γραφειοκρατία και τα μεμονωμένα κρούσματα της διαφθοράς. Για μένα η θέσπισης προσωρινής άδειας είναι καινοτομία και θα δώσει πολλές λύσεις και θα ανακουφίσει πάρα πολλούς υποψηφίους οδηγούς.

Έρχομαι στο άρθρο 38. Η ανάθεση των αστικών δρομολογίων από τους οργανισμούς αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και Αθηνών, στα λεωφορεία ΚΤΕΛ είναι πάρα πολύ σημαντική και ιδιαίτερα για τη Θεσσαλονίκη όπου η κατάσταση είναι τραγική. Εκεί το επιβατικό κοινό δεινοπαθεί. Άκουσα με πολλή χαρά ότι στο προσεχές διάστημα θα δοθούν εκατόν είκοσι λεωφορεία από τα ΚΤΕΛ, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι αστικές γραμμές. Αυτό θα είναι μια μεγάλη ανακούφιση, επαναλαμβάνω για το επιβατικό κοινό.

Και έρχομαι στα τηλεφωνήματα που δέχτηκα από τους εκπροσώπους του νομού, οι οποίοι με κραυγή αγωνίας και απελπισίας ζητούν να ενισχυθούν τα ανοιχτά κλιμάκια ελέγχου, να αυστηροποιηθούν οι διαδικασίες ελέγχου, να ενισχυθούν τα κλιμάκια με εκπρόσωπο από το Υπουργείο Οικονομικών από την ΑΑΔΕ, την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων, από το ΣΕΠΕ και μάλιστα να μην γίνεται μόνο ο έλεγχος σε παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά να ελέγχετε το φορτίο. Πραγματικά, γίνονται μεγάλες παραβιάσεις από τα ξένα αυτοκίνητα. Επιπλέον, τα ξένα αυτοκίνητα, με αυτούς που τα συνοδεύουν εκμεταλλεύονται την εξαθλίωση των αγροτών και τους καλοκαιρινούς μήνες μπαίνουν μέσα στα χωράφια.

Γιατί υπάρχει αδυναμία πώλησης των προϊόντων εξαιτίας της τεράστιας απώλειας της ρωσικής αγοράς, με αποτέλεσμα να τα δίνουν όσο-όσο. Εκεί οργιάζει η κερδοσκοπία, οργιάζει η παρατυπία, οργιάζει η παρανομία. Είναι ανατολίτικο παζάρι, κύριε Πρόεδρε.

Αυτό φυσικά ενισχύει τη φοροδιαφυγή και την εισφοροδιαφυγή. Αντιλαμβάνεστε ότι το κράτος χάνει τεράστια έσοδα από τον φόρο εισοδήματος, από τον ΦΠΑ, από τις εισφορές στις ασφαλιστικές και από θέσεις εργασίας. Πρέπει λοιπόν να μπει ένα τέλος σε αυτό το όνειδος.

Αυτό είναι ένα αίτημα, κύριε Υπουργέ, από όλους τους φορείς των παραγωγών γιατί γίνεται μεγάλη εκμετάλλευση. Θα ανακουφίσει τους ανθρώπους αυτούς και θα συνεισφέρει πάρα πολλά έσοδα στο κράτος.

Θέλω τέλος να σας συγχαρώ ως ηγεσία, γιατί πραγματικά ακούσατε, διαβουλευτήκατε και ακούσατε όλους τους φορείς. Δεχτήκατε πάρα πολλές παρατηρήσεις και προτάσεις και βελτιώσατε το νομοσχέδιο. Αυτό πιστώνεται θετικά σε εσάς.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Διονύσιος Ακτύπης από τη Νέα Δημοκρατία.

Είναι ο τελευταίος ομιλητής. Θα ακολουθήσουν για ελάχιστα λεπτά οι εισηγητές και μετά θα μιλήσει τελευταίος ο κύριος Υπουργός.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΑΚΤΥΠΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μια από τις σημαντικότερες τομές που εισάγονται με το παρόν νομοσχέδιο αφορά στην επαναδραστηριοποίηση των υδροπλάνων στην Ελλάδα.

Δίνεται λοιπόν λύση στο ζήτημα της σύνδεσης, της λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων. Πρόκειται για ένα ζήτημα το οποίο δεν είναι καθόλου καινούργιο, αφού η επαναλειτουργία των υδροπλάνων στην Ελλάδα αποτελεί πάγιο αίτημα τόσο της ελληνικής κοινωνίας, όσο και της ελληνικής οικονομίας τα τελευταία τουλάχιστον δέκα χρόνια.

Αυτό είμαι σε θέση να το γνωρίζω πάρα πολύ καλά μιας και τα Επτάνησα είναι μία περιοχή με ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά στην οποία επικρατούν και ιδιαίτερες καιρικές συνθήκες. Έτσι λοιπόν η δια θαλάσσης συγκοινωνία μεταξύ των νησιών του Ιονίου είναι εξαιρετικά δύσκολη, χρονοβόρος και πολλές φορές επικίνδυνη. Συνεπώς η σύνδεση των νησιών με το υπό συζήτηση μεταφορικό μέσο αποτελεί πάγιο αίτημα των κατοίκων, των παραθεριστών, αλλά και των επιχειρηματιών.

Επίσης, πέραν του εμπορικού και τουριστικού σκέλους, το μέσο αυτό μπορεί να δώσει λύσεις και σε άλλα ζητήματα, όπως η αεροδιακομιδή ασθενών από απομακρυσμένες περιοχές που δεν διαθέτουν αεροδρόμιο.

Το μέρος λοιπόν του νομοσχεδίου που αφορά στα υδατοδρόμια είναι κατά τη γνώμη μου παραπάνω από επιτακτικό και αυτό γιατί, αγαπητοί συνάδελφοι, η νομοθετική αυτή πρωτοβουλία αντικαθιστά μια για πάντα το αντίστοιχο νομοθέτημα που ψήφισε η προηγούμενη κυβέρνηση και το οποίο δεν διευκόλυνε ούτε κατ’ ελάχιστο την ίδρυση και τη λειτουργία των υδατοδρομίων.

Πιο συγκεκριμένα επί του ισχύοντος νόμου δεν είχε εκδοθεί ούτε μία -και το τονίζω αυτό- άδεια υδατοδρομίου. Και αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι, δεν οφείλεται πουθενά αλλού παρά στην παροιμιώδη ολιγωρία και στην τεράστια κωλυσιεργία της προηγούμενης κυβέρνησης η οποία για ενάμιση χρόνο από την ψήφιση του ισχύοντος νόμου δεν είχε εκδώσει ούτε μία κανονιστική διάταξη, καθιστώντας τον νόμο που η ίδια ψήφισε κενό γράμμα.

Επιπλέον, η αναμόρφωση του υφιστάμενου πλαισίου για τα υδατοδρόμια κρίνεται αναγκαία διότι το πλαίσιο αυτό επιτρέπει μόνο σε έναν φορέα -το δημόσιο- να παραχωρήσει άδεια ίδρυσης αεροδρομίων. Με βάση λοιπόν το υφιστάμενο νομοθέτημα, μαρίνες που έχουν παραχωρηθεί για παράδειγμα σε ιδιώτες δεν θα μπορούσαν να πάρουν άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου, όπως επίσης δεν θα μπορούσαν να αδειοδοτηθούν μεγάλοι οργανισμοί λιμένων που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες.

Να υπογραμμίσω εδώ ότι το υπό αναθεώρηση πλαίσιο προέβλεπε την ανάκληση των αδειών των υδατοδρομίων των Παξών, της Κέρκυρας και της Πάτρας. Πάγωνε δηλαδή έργα τα οποία είχαν ήδη αδειοδοτηθεί, γεγονός που επέφερε τεράστιες καθυστερήσεις και χρονοτριβές.

Κυρίες και κύριοι της αντιπολίτευσης, ψηφίσατε ένα νομοσχέδιο σύμφωνα με το οποίο για να λάβει ένας επενδυτής μία άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου χρειάζεται σαράντα δύο διοικητικές πράξεις -επαναλαμβάνω σαράντα δύο- με ό,τι αυτό συνεπάγεται χρονικά και οικονομικά για κάποιον ο οποίος θέλει να αποσβέσει τα χρήματα της επένδυσής του και να βγάλει και κέρδος.

Συνεπώς οι παρεμβάσεις που γίνονται με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο είναι τουλάχιστον καίριες και εύστοχες:

Πρώτα-πρώτα προχωρούμε στην απλοποίηση του υφιστάμενου πλαισίου αδειοδότησης. Μειώνουμε λοιπόν δραστικά τα απαραίτητα δικαιολογητικά που απαιτούνται τόσο για την ίδρυση, όσο και για τη λειτουργία των υδατοδρομίων. Μειώνουμε τον αριθμό των απαιτούμενων Υπουργικών Αποφάσεων στο 50%. Από εκεί που θέλαμε δέκα υπουργικές αποφάσεις, πλέον θα θέλουμε μόλις πέντε. Ξεμπλοκάρουμε εκκρεμείς αιτήσεις που δεν έχουν προχωρήσει. Μάλιστα, δίνεται η δυνατότητα να συνεχιστούν κανονικά οι παγωμένες αιτήσεις χωρίς να χρειαστεί να γίνει από την αρχή η όλη διαδικασία.

Θα ήθελα να σταθώ στο συγκεκριμένο μέτρο, αφού με την εφαρμογή του καθίσταται εφικτή η λειτουργία υδατοδρομίων στα νησιά του Ιονίου ακόμα και από φέτος το καλοκαίρι.

Επιπλέον, εισάγονται νέες ρυθμίσεις που διευκολύνουν τον συντονισμό των συναρμόδιων Υπουργείων. Συγκεκριμένα, με το ισχύον καθεστώς η εξέταση των αιτήσεων αδειοδότησης διενεργείται από μία δεκαμελή επιτροπή. Καταλαβαίνετε βέβαια πόσο άκαμπτη, δυσλειτουργική και χρονοβόρος θα είναι μία τέτοια επιτροπή. Με το σημερινό νομοσχέδιο η επιτροπή αυτή γίνεται τετραμελής. Έτσι, περιορίζονται δραστικά οι διοικητικές διαδικασίες, διευκολύνεται η λήψη αποφάσεων, ενώ περιορίζονται και τα κόστη μετακίνησης των μελών της επιτροπής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βασική αρχή του νομοσχεδίου είναι η στήριξη της επιχειρηματικότητας. Με το νομοσχέδιο αυτό δίνεται η δυνατότητα να δημιουργηθεί ένα μεταφορικό δίκτυο το οποίο θα συνδέει ακόμα και απομακρυσμένες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος.

Αν είναι να κατηγορηθούμε για κάτι από την αντιπολίτευση ας είναι γιατί προσπαθούμε να δώσουμε βήμα στην επιχειρηματικότητα έτσι ώστε να πάρει μία ανάσα η οικονομία μας. Ή, εναλλακτικά, ας μας κρίνετε γιατί προσπαθούμε να δημιουργήσουμε συγκοινωνία ακόμα και σε απομακρυσμένες περιοχές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως γνωρίζετε, η ιδιαίτερη πατρίδα μου, η Ζάκυνθος, θα επωφεληθεί ιδιαίτερα από την έναρξη λειτουργίας των υδατοδρομίων. Το νησιωτικό σύμπλεγμα των Ιονίων Νήσων, στο οποίο ανήκει και η Ζάκυνθος, χαρακτηρίζεται από έλλειψη δικτύωσης των νησιών μεταξύ τους. Σαν αποτέλεσμα λοιπόν παρατηρείται μειωμένη επισκεψιμότητα μεταξύ των νησιών αυτών με αρνητικές συνέπειες, μεταξύ άλλων, στην τουριστική αγορά.

Κρίνω σκόπιμο στο σημείο αυτό να τονίσω πως η Ζάκυνθος είναι το μοναδικό νησί του Ιονίου για το οποίο η προηγούμενη κυβέρνηση αδιαφόρησε παντελώς με το να μην προβεί σε καμμία διαδικασία αδειοδότησης λειτουργίας υδατοδρομίου.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι, θέλω να επισημάνω για μία ακόμη φορά πως η παρούσα Κυβέρνηση δείχνει ολοκάθαρα και μέσα από το παρόν νομοσχέδιο πως είναι αποφασισμένη να πάει τη χώρα παραπέρα και να πράξει όσα η προηγούμενη κυβέρνηση υποσχέθηκε, αλλά στην πορεία αρνήθηκε. Αποτελεί χρέος μας να τη βοηθήσουμε προς αυτή την κατεύθυνση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

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 επτά μαθητές και δύο συνοδοί καθηγητές από το 3ο Γενικό Λύκειο Ιωαννίνων.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Είναι μάλιστα εδώ και η Βουλευτής σας, κ. Κεφάλα.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Αρσένης για δύο λεπτά.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο κ. Γεωργιάδης πριν από λίγο με ανέφερε ως βασικό λόγο που μπλοκάρει η επένδυση στο Ελληνικό.

Ο κ. Γεωργιάδης δεν θέλει οι πολίτες να έχουν λόγο για τον τόπο τους. Στην Κασσιόπη και τον Ερημίτη, ένα θέμα που είχα παλέψει από το Ευρωκοινοβούλιο, δεν θέλει καν να αποφασίζει ο δήμος για το ύψος των κτηρίων. Στις Σκουριές δεν θέλει να έχουν λόγο οι πολίτες για τον αέρα τους, το δάσος τους, το νερό τους, την υγεία τους, τις οικονομικές τους δραστηριότητες, το βιός τους. Στο Ελληνικό δεν θέλει οι δήμοι καν να λαμβάνουν τα δημοτικά τέλη. Στη Θράκη θέλει «χρυσή τσιμουδιά», να μην μιλάει κανείς για τις μελλοντικές εξορύξεις και κανείς να μην αντιδρά.

Κύριε Γεωργιάδη, εμείς στο ΜέΡΑ25 θα δώσουμε φωνή στις φωνές που θέλετε να σωπάστε και θα σταθούμε απέναντί σας εμπόδιο σε κάθε επένδυση που είναι απέναντι και ενάντια στις τοπικές κοινωνίες και στο περιβάλλον. Γι’ αυτό να είστε σίγουροι.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος για δύο λεπτά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ.

Θα αναφερθώ πρώτα στον συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας ο οποίος είπε για το προφίλ του δημόσιου χρέους. Δεν ξέρω τι προφίλ μπορεί να έχει ένα δημόσιο χρέος στο 180% του ΑΕΠ και στα 350 δισεκατομμύρια.

Αυτό, όμως, που θα έπρεπε να δει κυρίως θα είναι το προφίλ του ιδιωτικού χρέους, του κόκκινου ιδιωτικού χρέους, το οποίο ήταν 10% πριν την κρίση. Ουσιαστικά δεν ήταν καμμία κρίση, αλλά μια παγίδα, την οποία μας έστησε το ΔΝΤ και σήμερα έχει περάσει το 150% του ΑΕΠ και συνεχίζει να έχει ανοδική πορεία. Όταν ξεκινήσουν οι μαζικοί πλειστηριασμοί ασφαλώς θα καταλάβει για τι ακριβώς πρόκειται. Είναι πάνω από 330 δισεκατομμύρια ευρώ εάν υπολογίσει κάνεις εδώ και τις επιβαρύνσεις.

Τώρα το θέμα των υδατοδρομίων έχει εξαντληθεί. Είναι βέβαια ένα αρκετά θετικό βήμα και γι’ αυτό θα το υπερψηφίσουμε αν και έχει πολλά προβλήματα, αρκετά από τα οποία επισημάναμε ελπίζοντας ότι θα διορθωθούν. Εάν όχι, δυστυχώς, τα υδατοδρόμια δεν θα έχουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Αναφέραμε, επίσης, τους προβληματισμούς μας για τα άρθρα που θα καταψηφίσουμε και ελπίζουμε ότι στην πορεία η Κυβέρνηση θα τα διορθώσει.

Θα ήθελα εδώ να αναφερθώ στην παρέμβαση του πρώην Προέδρου της Βουλής που ειλικρινά με ξένισε σε μεγάλο βαθμό, ειδικά επειδή πιστεύω πως είναι ήπιο και λογικό άτομο και τον εκτιμώ ιδιαίτερα. Αντί όμως να επιπλήξει έστω έμμεσα τον Βουλευτή του κόμματός του για την προχθεσινή του ακροδεξιά και βίαιη συμπεριφορά αναφέρθηκε σε τάγματα ασφαλείας, σε κόμματα του συνταγματικού τόξου χωρίς να πει τι ακριβώς εννοεί.

Δεν θα ήθελα να τον αντικρούσω λέγοντας για κόμματα του μνημονιακού τόξου ούτε για την αντισυνταγματική αντιστροφή του δημοψηφίσματος από το κόμμα του το 2015. Θα τονίσω, όμως, ότι έχουμε τοποθετηθεί στο στόχαστρο βασικών στελεχών του κόμματός του, όπως φυσικά είναι και ο ίδιος, προφανώς επειδή δεν διστάζουμε να πούμε την αλήθεια για τα εγκλήματα όλων των προηγούμενων μνημονιακών κυβερνήσεων, ειδικά όσον αφορά το ΣΥΡΙΖΑ: το κλείσιμο των τραπεζών, το τρίτο μνημόνιο με το οποίο κατοχυρώθηκαν τα δύο προηγούμενα, το υπερταμείο με το οποίο μεταφέρθηκε όλη η δημόσια περιουσία του ελληνικού λαού στους ξένους, την ΑΑΔΕ την οποία έφτιαξε ο ίδιος, το μακεδονικό και πάρα πολλά άλλα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η κ. Μανωλάκου για δύο λεπτά.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΛΩΝΑΚΟΥ:** Θα ξεκινήσω από αναφορές της έκθεσης της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής, επειδή πολλοί ομιλητές, αλλά και ο κύριος Υφυπουργός αφιέρωσαν αρκετό χρόνο. Έχει τουλάχιστον δύο αναφορές ότι η εγκατάσταση υδατοδρομίου έχει υπαχθεί στην υποκατηγορία Α2 έργων, που σημαίνει ότι έργα και δραστηριότητες είναι τέτοια που ενδέχεται να προκαλέσουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ως εκ τούτου, αναφέρει ρητά, απαιτείται διεξαγωγή μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων προκειμένου να υπάρχουν ειδικοί όροι και περιορισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος και μάλιστα αναφέρει και ειδικά άρθρα και νόμους. Πουθενά, όμως, δεν περιέχεται κάποια τέτοια δέσμευση για εσάς που σαν Κυβέρνηση μιλάτε για πράσινη ανάπτυξη, αλλά μάλλον υποκριτικό είναι.

Φαίνεται, βεβαίως αυτό και από την τροπολογία για την Κασσιόπη Κέρκυρας. Την αναβολή απόφασης του δημοτικού συμβουλίου, τις ελλείψεις σε περιβαλλοντικές επιπτώσεις και άλλα τα παραποίησε ο κ. Γεωργιάδης και τα ερμήνευσε κατά το δοκούν ως δήλωση αδυναμίας του δημάρχου. Και με αυτήν την παρερμηνεία του αρπάζει την αρμοδιότητα και ταυτόχρονα απειλεί ότι θα έχει την ίδια τύχη κάθε δήμαρχος που δεν συμφωνεί μαζί του και κυρίως δεν βοηθάει τη βιασύνη και ταχύτητα που δείχνει για να μπουκώσει με κρατικό πλούτο τα επιχειρηματικά συμφέροντα.

Επιβεβαίωσε και έπεισε ακόμα μια φορά ότι τη δικτατορία του κεφαλαίου υπηρετεί και γι’ αυτό και τους πλειστηριασμούς επιταχύνει και νέους άστεγους θα δημιουργήσει η πολιτική σας.

Και σε ό,τι αφορά το Ελληνικό δεν μας απάντησε ότι αφού τις μπουλντόζες θα τις πληρώσει ο επενδυτής, γιατί το κάνει αυτό το Υπουργείο πριν τη μεταβίβαση των μετοχών; Ο επενδυτής δηλαδή δεν βιάζεται να πάρει αυτό το φιλέτο όσο το δυνατόν γρηγορότερα και να μην έχει και κανένα ρίσκο; Απλή λογική.

Ωστόσο, δεν μπορώ να μη σχολιάσω τον ανταγωνισμό σημερινής και χθεσινής κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας και ΣΥΡΙΖΑ για το ποιος καλύτερα και γρηγορότερα ιδιωτικοποιεί κρατική περιουσία, Έτσι είναι το 60% των απαιτήσεων του ΣΕΒ ικανοποίησε ο ΣΥΡΙΖΑ, έχει μείνει το 40%.

Και τελειώνω με τις τροπολογίες. Σε δύο αναφέρθηκα στην ομιλία μου. Σε μια που αφορά την παράταση συμβάσεων εργασίας για δεκαοκτώ εργαζόμενους στα Χανιά συμφωνούμε. Τι δείχνει, όμως, αυτή η παράταση; Δείχνει ότι αυτοί οι εργαζόμενοι χρειάζονται, άρα με μόνιμη σχέση εργασίας και με την ευκαιρία παράτασης συμβάσεων. Χρειάζονται και σε άλλες υπηρεσίες, όπως στις δομές για τους πρόσφυγες, στα νοσοκομεία, στα δασαρχεία και αλλού.

Σε ό,τι αφορά την τροπολογία για τα πρατήρια παροχής υγρών και αερίων καυσίμων για τις ανάγκες υπεραστικών λεωφορείων η παραπέρα απελευθέρωση και η επέκταση να τροφοδοτούνται και ιδιωτικής χρήσης οχήματα εμάς δεν μας βρίσκει σύμφωνους και το καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστώ.

Τον λόγο τώρα έχει o κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι ολοκληρώνεται η συζήτηση για ένα νομοσχέδιο που αφορούσε ως κύρια διάταξη τα υδατοδρόμια και πολλές διατάξεις για τις μεταφορές διάσπαρτες.

Ωστόσο, όμως, αυτό που μένει σαν αρχή του νομοσχεδίου είναι ότι με τα υδατοδρόμια πράγματι επιχειρείται ένας εκσυγχρονισμός στον τομέα των αερομεταφορών και γι’ αυτό είμαστε θετικοί σε αυτές τις διατάξεις -το είπαμε και στην επιτροπή, το είπα και στην ομιλία μου- διότι συμβάλλουν στην οικονομική, τουριστική, κοινωνική ανάπτυξη και για τους ίδιους τους κατοίκους που βρίσκονται σε δύσκολα προσβάσιμες περιοχές μέσα από ένα δίκτυο αερομεταφορών με τα υδροπλάνα.

Ψηφίζουμε και άλλες διατάξεις. Υπάρχουν και διατάξεις, όμως, που δεν ψηφίζουμε. Επί της αρχής συνολικά, όμως, λένε «ναι» στο νομοσχέδιο.

Επισημαίνουμε για τα υδατοδρόμια ότι το θέμα της γραφειοκρατίας υπάρχει πάντα, καιροφυλακτεί. Ακόμα και για το μικρό ποσοστό, παραδείγματος χάριν, των υδατοδρομίων που θα χρειαστούν περιβαλλοντική αδειοδότηση οι διαδικασίες δεν είναι απλές. Άρα θα χρειαστεί οι κοινές υπουργικές αποφάσεις να δουλέψουν πολύ πάνω στο πρόβλημα της γραφειοκρατίας.

Στη συνέχεια, κύριε Υπουργέ, κατατέθηκαν νομοτεχνικές βελτιώσεις. Περιμέναμε ότι θα υπήρχαν και άλλες σύμφωνα με τις προτάσεις μας. Ορισμένες από αυτές καλύπτουν κάποιες και από τις δικές μας παρατηρήσεις, όπως για την άδεια ίδρυσης που έχει ένα χρόνο πέντε ετών για να πάρει την άδεια λειτουργίας κάποιος. Εμείς είπαμε και μια εύλογη παράταση, εάν υπάρχει πρόοδος του έργου θα μπορούσε να υπάρχει για να μην ακυρωθεί μια επένδυση, γιατί μπορεί να υπάρχουν και κάποιες απρόβλεπτες αιτίες ή αστάθμητοι παράγοντες.

Παραμένουν, όμως, κάποια ζητήματα που αφορούν στην κυκλοφορία των φορτηγών αυτοκινήτων, τα οποία τίθενται σε προσωρινή ακινησία όπου υπάρχει ένα θέμα με τις ασφαλιστικές εισφορές και τις ληξιπρόθεσμες οφειλές. Στα μικτά κλιμάκια ελέγχου που ζητήσαμε να ενδιαφερθούν, δεν είδαμε κάτι. Στον κανονισμό προσωπικού με τον οποίο λειτουργούν τα ΚΤΕΛ, στο θέμα της ηλικίας των μεταχειρισμένων τουριστικών λεωφορείων είπαμε ότι και τα πέντε χρόνια για την αγορά, αλλά και τα είκοσι επτά για την κυκλοφορία πρέπει να υπόκεινται βασικά στους ελέγχους που αφορούν τις εκπομπές των ρύπων και τον τεχνικό έλεγχο από τα ΚΤΕΟ, άρα θεωρούμε ότι δεν έπρεπε να υπάρχουν αυτοί οι περιορισμοί. Για τις αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης - Αθηνών είπαμε ότι πρέπει να διασφαλιστεί ο δημόσιος χαρακτήρας που κατά τη γνώμη μας θα μπορούσε να διασφαλιστεί καλύτερα εάν οι πόροι αυτοί διατίθεντο στους ίδιους τους οργανισμούς να συντηρήσουν τα οχήματά τους ή να μισθώσουν μεταχειρισμένα.

Έχουμε αντίρρηση για την «Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε.», όπως την εκφράσαμε, για την ενδοϋπουργικήκινητικότητα που πιστεύουμε ότι αφορά μόνο υπαλλήλους, δεν μπορεί να αφορά δικηγόρους με πάγια αντιμισθία και μάλιστα σε φορείς που είναι εκτός Γενικής Κυβέρνησης.

Όσον αφορά στο Ελληνικό, λέμε «ναι» στην επένδυση και θα τα πούμε «ναι» και στο άρθρο 67. Παραμένει μόνο το θέμα της ουσιαστικής εξέλιξης του έργου, ώστε να μην βρεθούμε πάλι προ άλλων εξελίξεων και να ψάχνουμε γιατί δεν προχωρά πάλι το έργο και η επένδυση.

Όσον αφορά στις τροπολογίες, ξεκινώ με την τροπολογία με αριθμό 153 που αφορά την Κασσιόπη. Και εκεί λέμε «ναι» στην επένδυση, κύριε Υπουργέ, απλά δεν μπορούμε να πούμε «ναι» στην αφαίρεση της αρμοδιότητας, με τον τρόπο μάλιστα που γίνεται. Γιατί με τη λογική αυτή, στο όνομα της ανάπτυξης θα μπορούμε να ακυρώνουμε θεσμούς κατά το δοκούν, μπορεί να υπάρξουν άλλα προβλήματα σε άλλες υπηρεσίες, σε άλλες εγκρίσεις. Δεν μπορεί να βγάζουμε τους νόμους κατά περίπτωση με νομοθετικές ρυθμίσεις.

Άρα, λοιπόν, για λόγους αρχής εδώ λέμε «όχι», παρ’ ότι θέλουμε η επένδυση να προχωρήσει και πιστεύουμε ότι θα μπορούσε να βρεθεί άλλη ρύθμιση που θα μπορούσε να λύσει το πρόβλημα χωρίς να φτάσουμε στην ακύρωση αρμοδιότητας του πρώτου βαθμού.

Στην τροπολογία με αριθμό 151 τοποθετήθηκα. Θα ψηφίσουμε «παρών», διότι θέλουμε να υπάρξει ένας διάλογος για το εργασιακό περιβάλλον στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Έχουμε πει «ναι» στα πρατήρια των ΚΤΕΛ και στην τελευταία που κατατέθηκε για το προσωπικό στον τομέα Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών Χανίων θα πούμε «ναι», δεδομένου ότι καλύπτουν κάποιες άμεσες ανάγκες και μπορούν να συνδράμουν στα νέα προβλήματα που δημιουργήθηκαν πέραν των αρμοδιοτήτων που είχαν αυτοί οι υπάλληλοι από την πρόσληψή τους, παρ’ ότι είχαμε τις επιφυλάξεις μας για τον τρόπο με τον οποίο είχε εξελιχθεί αυτή η διαδικασία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Τον λόγο έχει η κ. Πέρκα από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ξεκινώ με το εξής. Όσον αφορά τα υδατοδρόμια τα είπαμε πολλές φορές στις επιτροπές, κύριε Υπουργέ. Όμως, θα βάλω και μία τάξη στην ιστορία. Επί θητείας μου ως γενικής γραμματέως είχαμε βγάλει τις δύο άδειες στους Παξούς και στην Πάτρα και προσπαθήσαμε να βάλουμε μπρος και την Κέρκυρα, με έναν νόμο που βρήκαμε. Τότε έγινε η πρώτη φορά απόπειρας διαχωρισμού της άδειας ίδρυσης και της άδειας λειτουργίας.

Έγινε μεγάλη προσπάθεια και γιατί το λέω αυτό; Ανεξάρτητα από τις σημειακές διαφωνίες, το πώς προσεγγίζουμε το θέμα της άδειας ίδρυσης σε ιδιώτη, εγώ θέλω να πετάξουν τα υδροπλάνα. Πραγματικά το θέλω και το εύχομαι. Βλέπω και τις δηλώσεις σας.

Είναι γεγονός ότι μία τουλάχιστον από τις δύο εταιρείες που περίμενε χρόνια να πάρει τις άδειες, μας είχε διαβιβάσει ότι αν βγάλει τρεις άδειες θα πετάξει. Φαίνεται δηλαδή ότι και η αγορά δεν ανταποκρίνεται. Βεβαίως η πολιτεία οφείλει να κάνει το πλαίσιο. Παρ’ όλο που διαφωνούμε, απλώς θέλω να πω να μην έχουμε και τέτοιες ελπίδες. Πάρα πολλές από τις διατάξεις που έχει το νομοσχέδιο τις έχω δουλέψει και προσωπικά, να το πω έτσι, εκτός από αυτές στις οποίες διαφωνούμε.

Επίσης, πρέπει να ξέρουμε ότι δεν μπορεί αυτό να αποτελέσει συγκοινωνία. Είναι ένα προϊόν που βοηθάει πολύ την κρουαζιέρα και αυτό το θέλουμε επίσης. Θα ήταν ευχής έργο αν μπορέσει να επεκταθεί και σε αεροδιακομιδές και σε άλλες μορφές. Να μην φανταστούμε όμως ότι θα τα παίρνουμε όπως παίρνουν τα λεωφορεία και ότι θα υπάρχει συγκοινωνία μεταξύ των νησιών.

Σταματάω με τα υδατοδρόμια και πάω λίγο στο γενικό των μεταφορών. Το έχω ζήσει και το ξέρω καλά αυτό το κομμάτι. Είναι ένα κομμάτι πολύ αναπτυξιακό. Το Υπουργείο αυτό ρυθμίζει μία μεγάλη αγορά, δηλαδή πέρα από τα στρατηγικά, τους σχεδιασμούς κ.λπ., ρυθμίζει μια δύσκολη αγορά και μία αγορά που έχει χτυπηθεί από την κρίση.

Όταν λοιπόν πας -γιατί είναι και ομάδες συμφερόντων και δεν το λέω με κακό τρόπο- να ευνοήσεις τη μία, κάτι χάνει η άλλη. Τα είπα και στην επιτροπή. Αυτά πρέπει να γίνονται, με πολύ μεγάλη διαβούλευση, πολλή προσοχή. Χρειάζεται ένας καινούργιος νόμος εξορθολογισμού σε όλα, και στους επιβατικές και στις εμπορευματικές μεταφορές.

Εδώ έχουμε κάποιες διατάξεις, τις οποίες βεβαίως δεν θα ψηφίσουμε, που κάνουν ακριβώς αυτό, παίρνουν από εδώ, δίνουν από εκεί. Πάει να υπάρξει μία ισορροπία. Το καταλαβαίνω με τι άγχος νομοθετείτε. Όμως πρέπει κάποια στιγμή να τελειώσει αυτό με τις μεταφορές. Επίσης, πολύ θετική διάταξη είναι αυτή με τα μεικτά κλιμάκια και ελπίζω να γίνει επί τόπου για να πιάσουμε και το καμποτάζ.

Όσον αφορά τις τροπολογίες, για τις δύο τοποθετήθηκα. Μιλήσαμε για εργασιακή ειρήνη στην ΥΠΑ. Πρέπει να κάνουμε μεταπτυχιακό να μάθουμε τι παίρνει ο καθένας και από πού, πόσες μονάδες είναι το EURO CONTROL. Υπάρχει και το EURO MONEY. Ετοιμάζονται για απεργίες. Δεν γίνονται έτσι αυτά. Θέλουν συζήτηση.

Σε ό,τι αφορά την Κασσιόπη, εγώ θεώρησα απαράδεκτη την τοποθέτηση. Δεν μας έπεισε καθόλου ο κ. Γεωργιάδης. Ελπίζω να με ακούει. Εν τέλει, να καταργήσουμε την τοπική αυτοδιοίκηση. Δηλαδή αν δεν μας κάνει και έχουμε αντιρρήσεις, να την καταργήσουμε. Ας έρθει όμως να το πει αυτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Για τον δήμαρχο όμως κουβέντα που δεν σέβεται…

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Δεν είναι ο δήμαρχος. Να σας πω κάτι;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Στο Προεδρείο απευθύνεστε, κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Δεν πρόκειται για ένα έργο, είναι όλα τα έργα που υπάγονται στον ν.4389.

Ως προς τις φυσικές καταστροφές, εννοείται ότι θέλουμε την παράταση.

Θέλω να πω δύο κουβέντες για το Ελληνικό. Αυτό είναι που με πονάει. Το 2001 έφυγε ένα αεροδρόμιο από εκεί που ήταν. Μέχρι το 2011 δεν έγινε απολύτως τίποτα. Άλλοι έκαναν κάποιες μελέτες που έπεφταν στο Σ. τ. Ε., το οικόπεδο ήταν ξέφραγο, ούτε τοπογραφικό ούτε τίποτα. Στις παραμονές των εκλογών του 2015, δηλαδή το 2014 ο κ. Σαμαράς έκανε μία σύμβαση και έναν διαγωνισμό σε ένα οικόπεδο, χωρίς τοπογραφικό, χωρίς οριοθέτηση ρεμάτων, χωρίς αιγιαλό, χωρίς τίποτα.

Από το 2012 έπρεπε να έχουν φύγει όλοι οι φορείς από μέσα, οι οποίοι είναι εξήντα εννιά. Το έχω δουλέψει ένα-ένα, μέσα σε δύο-τρεις μήνες. Οι φορείς είναι τα αμαξοστάσια, η ΥΠΑ, οι ιδιώτες κ.λπ.. Και όλο αυτό με ένα πλαίσιο, με έντεκα αναβλητικές αιρέσεις, δηλαδή ήρθε ο επενδυτής το πήρε και δέσμευσε την πολιτεία με έντεκα…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Είχατε και τους συναδέλφους σας να σας κάνουν…

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Θα με ακούσετε…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Κύριε Μπουκώρο, σας παρακαλώ. Αφήστε να ολοκληρωθεί η διαδικασία.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** …με έντεκα αναβλητικές αιρέσεις, δηλαδή διοικητική ωρίμανση, να κάνουμε προεδρικό, να κάνουμε τον φορέα διαχείρισης κοινοχρήστων, να διώξουμε τους φορείς…

Και έχουμε και μια αναβλητική αίρεση. Δύο ήταν οι ιδιαίτερα προβληματικές. Η μία ήταν ο διαγωνισμός του καζίνο, ο οποίος έπρεπε να γίνει από το ελληνικό δημόσιο, από την ανεξάρτητη αρχή, να βρει το τίμημα, άρα να περιγράφουν και να μιλάνε με τους «καζινάδες», αλλά να υπάρχει και η πρόβλεψη ότι την άλλη μέρα που θα αλλάξουν χέρια οι μετοχές, θα πρέπει ο επενδυτής, ο «καζινάς» -θα τον λέω έτσι- να μιλήσει με έναν άλλον ιδιοκτήτη. Αυτό είναι γρίφος, το πώς καταφέραμε δηλαδή να βγάλουμε τον διαγωνισμό του καζίνο. Τον βρήκατε στον αέρα, σε εξέλιξη και πήγε και μία χαρά.

Πάμε στο τελευταίο που είναι παγκόσμια πρωτοτυπία. Τι λέει η «ΛΑΜΔΑ»; «Ωραία όλα αυτά που κάνατε. Τώρα όμως για να το πάρω και να σας δώσω τα λεφτά, θα πρέπει να μην εκκρεμεί καμία δικαστική προσφυγή». Δεν υπάρχει αυτό, διότι αυτό το έργο έχει συνεχώς προσφυγές. Στην τελευταία πράξη που θα είναι η ΚΥΑ, θα πάει κάποιος να προσφύγει. Άρα η «ΛΑΜΔΑ» μπορεί να το καθυστερήσει το έργο όσο θέλει.

Δεν το έχουμε βάλει στη δημόσια κουβέντα, γιατί ακριβώς η ίδια η σύμβαση προβλέπει ότι μπορεί να υποχωρήσει. Φανταστήκαμε ότι και με εμάς και με την νέα Κυβέρνηση δεν θα έκανε χρήση αυτού του όρου. Το ανέφερε όμως σήμερα ο κ. Γεωργιάδης και είπε ότι μία συνεργάτης…

Αλίμονο! Η κ. Βλαζάκη προφύλαξε αυτά που έπρεπε να προφυλάξει και συνεργάστηκε, γι’ αυτό και το έργο αυτό εμείς το ξεμπλοκάραμε. Ήταν πρώτο στην ατζέντα με τους θεσμούς, έλεγαν ότι δεν κλείνει η αξιολόγηση. Κάθε φορά έκλεινε μια χαρά. Τηρήσαμε το χρονοδιάγραμμα ακριβώς και το φτάσαμε στο σημείο με τον διαγωνισμό στον αέρα, με τις τρεις ΚΥΑ δουλεμένες, να έχουν φτάσει στο τελικό στάδιο, που είναι το κεντρικό συμβούλιο και έμεινε η τελευταία πράξη που είναι η διανομή.

Και μία τελευταία κουβέντα γιατί δεν μπορώ να ακούω επίσης για την αντιεπενδυτική πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ. Είναι μία άλλη λογική. Οι επενδύσεις που λέει η Νέα Δημοκρατία έφεραν τη χώρα σε αυτή την κατάσταση με 320 δισ. χρέος, ανθρωπιστική κρίση και ανεργία στο 28%. Οι επενδύσεις που βλέπουμε εμείς έβγαλαν τη χώρα από τα μνημόνια και μπαίνουν σε ένα πλαίσιο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Σας ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Θα είμαι σύντομος, κύριε Πρόεδρε.

Ούτως ή άλλως μηχανικός είμαι. Και η κ. Πέρκα μηχανικός είναι, αλλά μέσα στον οίστρο ξεφεύγει.

Κατ’ αρχάς, η κ. Πέρκα, η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ, αναφέρθηκε σε πολλά θέματα, τα οποία, με τον έναν ή τον άλλον τρόπο, έχω χειριστεί. Και είπε και ένα όνομα, της πρώην γενικής γραμματέως του Υπουργείου Πολιτισμού που δεν θέλω να αναφέρω. Διότι όταν σκέφτομαι αυτό το όνομα, το μυαλό μου πάει κατευθείαν στο μετρό Θεσσαλονίκης. Είναι η κύρια υπαίτιος μαζί με συνεργάτες της στη Θεσσαλονίκη για αυτό που λέγεται «πρόβλημα στοn σταθμό Βενιζέλου» του μετρό.

Στο Ελληνικό, όσον αφορά την Αρχαιολογία, πήγαμε να έχουμε μία παράλληλη κατάσταση, όπως και στο μετρό Θεσσαλονίκης.

Βέβαια, άκουσα πριν τον κ. Τζανακοπουλο, ο οποίος φεύγει, να αναφέρεται στον δρόμο Αθήνα-Πάτρα, Ελευσίνα- Πάτρα, όπου, ναι, τα έργα επαναξεκίνησαν. Η τότε κυβέρνηση αναθεώρησε τις συμβάσεις που πέρασαν από τη Βουλή. Και ήρθε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και σταμάτησε τα έργα. Και μετά, έκανε εγκαίνια σε έργα, στα οποία είχε συμμετοχή 1%.

Από το 2013, ακούω για το Ελληνικό. Τότε, συζητούσαμε για τα αντιπλημμυρικά έργα, διότι είχε γίνει η δημοπρασία της παραχώρησης, για την ενδεχόμενη υπογειοποίηση της Βουλιαγμένης, για τη σύνδεση του αεροδρομίου με το Ελληνικό. Και φτάσαμε επτά χρόνια μετά να λέμε τώρα ότι σε λίγο μπαίνουν οι μπουλντόζες και να έχουμε πρόβλημα για το θέμα αυτό.

Το ίδιο συνέβη και με την Κασσιόπη και την Αφάντου. Τότε ήμουν ,πάλι πριν επτά χρόνια, μέλος του συμβουλίου διοίκησης ως εκπρόσωπος του Υπουργείου Υποδομών του ΤΑΙΠΕΔ. Φτάσαμε μετά από επτά χρόνια και πάλι έχουμε προβλήματα. Και έχουμε προβλήματα, διότι ακριβώς -το είπε η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ- έχουν άλλη λογική. Οι άνθρωποι είναι ικανοί με προσκόμματα την αρχαιολογία ή το περιβάλλον να σταματήσουν τα πάντα. Και άντε, είχαν αυτή τη λογική παλαιότερα. Σήμερα, που είναι πλέον κυβερνητικό κόμμα -κυβέρνησαν επί τεσσεράμισι χρόνια- γυρίζουν πάλι στη λογική του 3%; Θα σταματούν όλα τα έργα με διάφορα προσκόμματα; Σε οποιαδήποτε προσπάθεια κάνει η σημερινή Κυβέρνηση να ξεπεράσει προβλήματα, θα έχουμε απέναντι αυτήν την ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ, μία πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ, που γοητεύεται από τον ΣΥΡΙΖΑ του 3%;

Στην ίδια διαδικασία είναι και τα υδατοδρόμια. Ελπίζω στην πορεία, όταν θα αρχίσει να υλοποιείται η διαδικασία ίδρυσης, χωροθέτησης και λειτουργίας να μην έχουμε τα ίδια πάλι από τις ίδιες ομάδες, κυρίως, του ΣΥΡΙΖΑ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για λιγότερο από ένα λεπτό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Για ποιο λόγο, κύριε συνάδελφε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ:** Θέλω να πω ότι μετά τον έλεγχο εφόσον διαπίστωσε τα μικτά κλιμάκια ελέγχου, το πρόστιμο να πληρώνεται επί τόπου. Διότι τα αλλοδαπά φορτηγά εξαφανίζονται και χάνονται και χάνει το δημόσιο έσοδα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για δεκαοκτώ λεπτά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα ήθελα να ξεκινήσω, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, με την τροπολογία για την είπα την ΥΠΑ, την 151/9. Να ξεκαθαρίσουμε μερικά πράγματα, επειδή ακούστηκαν πράγματα που δεν ισχύουν.

Με την αναδιοργάνωση της ΥΠΑ, που έγινε από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, μεταφέρθηκαν πάνω από εξήντα τηλεπικοινωνιακοί στον κλάδο των ηλεκτρονικών. Εξ αυτού, αυξάνουμε λίγο το ποσοστό που λαμβάνουν οι ηλεκτρονικοί το EUROCONTROL, προκειμένου να μην υπάρξει απώλεια εισοδήματος.

Αντιλαμβανόμαστε, πως μία τέτοια κίνηση είναι πιθανό -όχι σίγουρο- να έχει μερικές μειώσεις, αλλά πολύ μικρές, σε κάποιον άλλο κλάδο. Θα τη διορθώσουμε αυτήν την κατάσταση αν διαπιστώσουμε πως έχει επιβαρυνθεί άλλος κλάδος.

Για να έχουμε, όμως, μία σαφή εικόνα, η πρόβλεψη αφορά επίδομα του EUROCONTROL, δηλαδή, δεν υφίσταται δημοσιονομικός αντίκτυπος. Γενικά, να πω αυτό που έχει πει η Κυβέρνηση, ότι υπάρχουν τέσσερις μονάδες βάσης, όπως λέγονται. Η κάθε μία αντιστοιχεί σε τρία εκατομμύρια ευρώ. Η μιάμιση μονάδα θα δοθεί στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ως μπόνους αποδοτικότητας, πράγμα το οποίο γίνεται για πρώτη φορά στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και αποτελεί -θεωρώ- μία πολύ μεγάλη καινοτομία.

Αυτό, λοιπόν, που θα ήθελα να καταστήσω σαφές -γιατί ακούω για απεργίες και αντιδράσεις, οι οποίες είναι υπερβολικές- είναι πως οι υπόλοιπες δυόμισι μονάδες θα διατεθούν με τέτοιο τρόπο, ώστε κανένας κλάδος της ΥΠΑ να μην υποστεί μειώσεις.

Πάμε, τώρα, στην τροπολογία του Υπουργείου με γενικό αριθμό 154 και ειδικό αριθμό 12 για την Περιφερειακή Ενότητα Χανίων. Όλοι γνωρίζετε ότι επλήγησαν από ισχυρές βροχοπτώσεις τον Φεβρουάριο του 2019. Συστάθηκε Τομέας Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών Νομού Χανίων, ο οποίος στελεχώθηκε με εξήντα άτομα. Οι υπάλληλοι αυτοί εξυπηρετούν καθημερινά τους πολίτες που υποβάλλουν αιτήσεις για αυτοψίες και άδειες επισκευής. Κρίνεται, λοιπόν, απαραίτητη η παράταση της διάρκειας των ανωτέρω υπαλλήλων, που άλλωστε έχουν αποκτήσει την απαιτούμενη εμπειρία και για επιπλέον οκτώ μήνες.

Σημειώνω ότι η εν λόγω δαπάνη έχει συμπεριληφθεί στον προϋπολογισμό. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχει κάποια επιβάρυνση.

Να πάμε τώρα στα του νομοσχεδίου. Πριν ξεκινήσω, θα ήθελα και εγώ με τη σειρά μου να εκφράσω πραγματικά τις ευχαριστίες μου στα μέλη της επιτροπής, για το εξαιρετικό κλίμα που διεξήχθη η συζήτηση του νομοσχεδίου. Είναι, ίσως, από τις λίγες φορές -νομίζω- που έγινε ένας πολύ ουσιαστικός διάλογος. Ακούσαμε όλες τις γόνιμες απόψεις. Αυτό -νομίζω- δείχνει μία ωρίμανση του πολιτικού συστήματος, ότι σε μερικά σημεία, μπορούμε κόμματα που έχουμε διαφορετικές απόψεις, στα βασικά να συμφωνούμε.

Χαίρομαι ιδιαιτέρως για το γεγονός ότι κατέστη κατανοητός ο λόγος για τον οποίον πρέπει να προβούμε σε αυτή την αλλαγή. Ούτε εγώ θέλω να ανατρέξω στο παρελθόν. Απλά, να θυμίσω ότι ο επενδυτικός νόμος, ο ν.4146 που είχε ψηφίσει η Νέα Δημοκρατία το 2013 παρείχε ένα επαρκές πλαίσιο, στο οποίο βασίστηκαν οι τρεις μοναδικές αδειοδοτήσεις υδατοδρομίων, που πολύ σωστά είπατε ότι κάνατε εσείς. Σε αυτό το πλαίσιο βασιστήκατε. Αναφέρομαι στα υδατοδρόμια της Κέρκυρας, των Παξών και της Πάτρας. Θα έλεγα ότι αυτό αποτέλεσε έμπνευση για άλλες χώρες, όπως την Κροατία, η οποία εκπόνησε το δικό της νόμο για τα υδατοδρόμια, βασισμένο σε αυτό το νομικό πλαίσιο.

Τι έγινε όμως μετά; Ο νόμος αυτός θα μπλοκαριστεί από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, με αποτέλεσμα να σταματήσουν οι πτήσεις των υδροπλάνων. Σταμάτησαν. Μην το ξεχνάμε αυτό.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Δεν πέταξαν ποτέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πέταξαν για κάποιο διάστημα πιλοτικά. Σταματούν. Και αφού φεύγετε εσείς από το Υπουργείο Μεταφορών…

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Μα, δεν πέταξαν ποτέ, κύριε Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ δεν σας διέκοψα.

Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ έφερε το 2018, με καθυστέρηση τριών ετών, έναν νόμο που όχι μόνο χτυπά τις επενδύσεις, αλλά ουσιαστικά έκλεισε ερμητικά κάθε δυνατότητα λόγω της γραφειοκρατίας.

Αυτόν τον νόμο εμείς κληθήκαμε, όπως σωστά είπε ο κ. Γεωργιάδης -ο οποίος αλήθεια είναι ότι αυτός πήρε την πρωτοβουλία και μας κάλεσε στο Υπουργείο Ανάπτυξης- μέσα σε έξι μήνες να τον απλοποιήσουμε. Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που βγήκε εγκαίρως στη διαδικασία διαβούλευσης και που, όπως είπα και πριν, όλες οι απόψεις ακούστηκαν.

Το νομοσχέδιο έρχεται, λοιπόν, να διορθώσει τα κακώς κείμενα του δικού σας νομοθετικού πλαισίου και παράλληλα, να επιτύχει δύο βασικούς στόχους: πρώτον, τη λελογισμένη φιλελευθεροποίηση του θεσμικού πλαισίου του υδατοδρομίου.

Και εδώ, να κάνω μία παρένθεση, διότι ακούμε διάφορες άστοχες πολιτικές αναλύσεις περί νεοφιλελευθερισμού.

Ο ρόλος του κράτους -αυτό πιστεύει η Νέα Δημοκρατία και το πίστευε πάντα- είναι ρόλος εποπτικός και όχι ρόλος «πατερούλη». Εμείς θέτουμε το πλαίσιο και αφήνουμε την αγορά να λειτουργήσει. Επομένως, το δεύτερο που κάνουμε είναι να απλουστεύσουμε και να επιταχύνουμε τις διαδικασίες.

Τι προβλέπει, λοιπόν, στο κύριο μέρος του το παρόν νομοσχέδιο; Πρώτον, ρυθμίζει εκ νέου τις διαδικασίες ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων. Δεύτερον, παρέχει τη δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο στάδια, δηλαδή, άδεια ίδρυσης και άδεια λειτουργίας. Τρίτον, δίνει τη δυνατότητα χορήγησης αδείας ίδρυσης υδατοδρομίου, όχι μόνο σε δημόσιο φορέα, αλλά και σε ιδιωτικό.

Εμείς τι λέμε; Λέμε ότι δεν χρειάζεται το υδατοδρόμιο να είναι μόνο δημόσιο. Μπορεί κι ένας ιδιώτης να έρθει και να δημιουργήσει ένα υδατοδρόμιο. Και δεν καταλαβαίνω, πραγματικά, γιατί υπήρξε αυτή η εμμονή με τα δημόσια υδατοδρόμια, λες και ο επενδυτής θα το έπαιρνε το υδατοδρόμιο -που είναι η θάλασσα- σπίτι του.

Αυτά τα πράγματα είναι ιδεοληψίες που ανήκουν στο παρελθόν. Ζούμε στο 2020. Μην ανακαλύπτουμε τον τροχό σε αυτή τη χώρα. Ας δούμε τις καλές πρακτικές που υπάρχουν σε άλλες χώρες και ας τις μιμηθούμε, εκεί που είναι καλές και λειτουργούν.

Τέταρτον, επιτρέπει τη χορήγηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου χωρίς την απαίτηση επιθεώρησης, ώστε οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές να προβούν στις ενέργειες όταν χορηγηθεί η άδεια λειτουργίας και όταν τις ολοκληρώσουν.

Πέμπτον, διευρύνεται το πλαίσιο χορήγησης άδειας υδατοδρομίου τόσο σε τουριστικούς λιμένες, δηλαδή μαρίνες, αγκυροβόλια, όσο και σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, καθώς και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Τι κάνουμε δηλαδή; Δίνουμε τη δυνατότητα να κάνει το υδροπλάνο αυτό που πρέπει να κάνει, να πηγαίνει σχεδόν παντού, χωρίς να έρχεται το κράτος και να επιβάλει στις εταιρείες ότι πρέπει να πηγαίνουν σε συγκεκριμένες περιοχές. Μπορεί κάποιος να έχει ένα κατάλυμα τουριστικό σε μία περιοχή και να έχει τη δυνατότητα να υποδεχθεί ένα υδροπλάνο. Για ποιο λόγο εμείς να δημιουργούμε προσκόμματα;

Έκτον, η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού όχι μόνο από την ΥΠΑ, αλλά και από άλλους πιστοποιημένους φορείς, όπου θα ασκείται ο εποπτικός ρόλος του κράτους.

Έβδομον, ολιγομελής επιτροπή υδατοδρομίων η οποία θα είναι επιφορτισμένη με αυτές τις επιθεωρήσεις.

Γίνεται, επομένως, σαφές πως η ψήφιση του νομοσχεδίου έχει στόχο τη δημιουργία και την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου υδατοδρομίων, που θέλει να εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας. Προσέξτε! Κανείς δεν μπορεί να πει με βεβαιότητα -και θέλω να είμαι ειλικρινής- πότε ιδιωτικές εταιρείες θα έρθουν να επενδύσουν. Ο ρόλος ο δικός μας είναι να θέσουμε το πλαίσιο και να βοηθήσουμε τις ιδιωτικές εταιρείες να έρθουν και να επενδύσουν. Έτσι λειτουργεί ο υγιής φιλελευθερισμός. Αυτή είναι η λογική. Η λογική δεν είναι εμείς να διατάξουμε ή να επιβάλουμε πού θα πετάξουν τα υδροπλάνα.

Θέλω να πιστεύω ότι σύντομα θα δούμε υδροπλάνα να πετάνε. Έχω την εντύπωση ότι όλη η αγορά θεωρεί ότι τα Δωδεκάνησα ή τα νησιά του Ιονίου είναι ένας προνομιακός χώρος για την ανάπτυξη ενός δικτύου υδροπλάνων και μένει να δούμε, ακόμα κι αν έχουμε κάνει κάποια λάθη, να διευκολύνουμε έτσι ώστε να προσελκύσουμε την ανάπτυξη των υδροπλάνων στην χώρα μας.

Το παρόν νομοσχέδιο, όμως, ρυθμίζει και μία σειρά άλλων θεμάτων που άπτονται οδικών και εμπορευματικών μεταφορών, έναν τομέα που -θα συμφωνήσω μαζί σας- αποτελεί μεγάλο κομμάτι της εθνικής μας οικονομίας. Θεωρώ ότι είναι ένα από τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα. Σε αυτό νομίζω συμφωνούμε. Έχετε απόλυτο δίκιο ότι πρέπει να κάτσουμε με σοβαρότητα να θεσμοθετήσουμε, γιατί απλούστατα αυτή τη στιγμή υπάρχει μία νομοθετική αναρχία, θα έλεγα. Δεν θέλω να πω ποιος ευθύνεται γι’ αυτό ή ποιος δεν ευθύνεται.

Ας αφήσουμε το παρελθόν κι ας κάτσουμε να δούμε τι μπορούμε από κοινού να κάνουμε για να ρυθμίσουμε θέματα όπως την εύρυθμη λειτουργία των δημόσιων τακτικών υπηρεσιών και αστικών μεταφορών, με τα ΚΤΕΛ και τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία. Όλη η αγορά γνωρίζει ότι με αυτήν εδώ τη νομοθετική διάταξη που φέρνουμε επιτρέπεται η θέση, για παράδειγμα, σε κυκλοφορία τουριστικών λεωφορείων, εφόσον η ηλικία τους δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη, αντί έντεκα που ισχύει σήμερα, ενώ το αντίστοιχο όριο για ειδικά τουριστικά ανοιχτού τύπου είναι οκτώ έτη, με στόχο κιόλας τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος στον τομέα των μεταφορών.

Σε ό,τι αφορά στα ΚΤΕΛ, προβλέπεται σειρά ρυθμίσεων που αποσκοπούν στην ενίσχυση των επενδύσεων για σταθμούς και γενικά για τις εγκαταστάσεις στα υπεραστικά και αστικά ΚΤΕΛ, καθώς και για την αντικατάσταση αυτών των λεωφορείων από το υφιστάμενο αδιάθετο υπόλοιπο του ΠΔΕ, που είναι ύψους 2,3 εκατομμυρίων ευρώ.

Με την τροπολογία με γενικό αριθμό 152 και ειδικό 10, προβαίνουμε σε δύο πολύ συγκεκριμένες παρεμβάσεις. Πρώτον, επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίου παροχής υγρών και αερίων καυσίμων δημοσίας χρήσης -το επαναλαμβάνω, δημοσίας χρήσης- από νόμιμους υφιστάμενους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, εφόσον βέβαια τηρούνται όλες οι προϋποθέσεις που ισχύουν για όλα τα πρατήρια.

Και δεύτερον, σε ό,τι αφορά τα πρατήρια υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης, επειδή οι διαδικασίες μετατροπής είναι περίπλοκες και χρονοβόρες, προτείνουμε την καταληκτική ημερομηνία μέχρι 31 Δεκεμβρίου του 2022.

Και βέβαια, ως μέρος του συνολικού σχεδίου μας για να λύσουμε τα τεράστια προβλήματα που υπάρχουν στα λεωφορεία στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, προβλέπεται η δυνατότητα εκτέλεσης μέρους του συγκοινωνιακού έργου στις περιοχές αρμοδιότητας τόσο του ΟΑΣΑ όσο και του ΟΑΣΘ, από τα οικεία ΚΤΕΛ.

Όπως ξέρετε, περιμένουμε το πράσινο φως από το Ελεγκτικό Συνέδριο και σε λίγες μέρες θέλουμε να ελπίζουμε ότι στη Θεσσαλονίκη θα μπουν τουλάχιστον εκατό λεωφορεία, με τα πρώτα οχήματα των ΚΤΕΛ που θα έρθουν, ώστε να ανακουφιστούν, επιτέλους, κάπως οι πολίτες της Θεσσαλονίκης, οι οποίοι βιώνουν μία τεράστια ταλαιπωρία τον τελευταίο καιρό.

Διότι, απλούστατα, η κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ οδήγησε σε αυτή την κατάσταση και καλούμαστε εμείς να διορθώσουμε την εγκληματική, κατά την άποψή μου, κρατικοποίηση αυτή, που είχε και την έγκριση, δυστυχώς, της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτά τα οποία είπαμε ότι θα κάνουμε και κάνουνε τα έχουμε πει και ως αντιπολίτευση.

Επίσης, όσον αφορά τα ταξί, με τις προβλέψεις του νομοσχεδίου πετυχαίνουμε: Πρώτον, να εξορθολογήσουμε τις ποινές.

Δεύτερον, να αφαιρέσουμε την πρόβλεψη περί ποινής φυλάκισης τριών μηνών και να επιβάλουμε ένα ενιαίο διοικητικό πρόστιμο των 3000 ευρώ.

Τρίτον, διευρύνουμε το πλαίσιο της πολλαπλής μίσθωσης ταξί με κόμιστρο στις περιπτώσεις διαπεριφερειακής μετακίνησης, διότι αυτό επιτάσσει η κοινή λογική. Για παράδειγμα είσαι σε ένα νομό, όπως είναι ο Νομός Σερρών, και θες να πας Θεσσαλονίκη και θες να πάρεις ένα ταξί για να επισκεφτείς ένα γιατρό. Μπορείς, κάτω από τις προϋποθέσεις που βλέπουμε, να πάρεις ένα ταξί και θα το μοιραστείς με δύο και με τρεις άλλους πελάτες, όταν πρόκειται για μία, αν θέλετε, διαδρομή που είναι εκτός περιφερειακής ενότητας.

Και τέταρτον, κάνουμε πράξη αυτό που λέμε αποκέντρωση. Δίνουμε στις περιφέρειες την αρμοδιότητα για συνένωση των εδρών των ταξί, καθώς και τον καθορισμό των θέσεων στάθμευσης, γιατί η κάθε περιφέρεια έχει τις ιδιαιτερότητές της.

Τέλος, στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας διορθώνουμε κάποιες σκανδαλώδεις φωτογραφικές διατάξεις, ώστε να προχωρήσουμε άμεσα στην προκήρυξη της θέσης του διοικητή της ΑΠΑ. Γιατί με την προκήρυξη που είχε κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ φωτογράφιζε έναν και μόνο συγκεκριμένο άνθρωπο.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ενώ εδώ είναι δύο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πάντως, δεν θα είναι ένας. Δηλαδή θέλατε να μεταφέρετε τον αγαπημένο σας διοικητή της ΥΠΑ και να τον κάνετε διοικητή της ΑΠΑ. Αυτά δεν γίνονται ούτε σε αφρικανικές χώρες!

Με την τροπολογία με γενικό αριθμό 150 ρυθμίζεται, όπως είπα, το θέμα κατανομής και διάθεσης των ποσών του EUROCONTROL. Συγκεκριμένα, ερχόμαστε πάλι να διορθώσουμε, αν μου επιτρέπετε, τα κακώς κείμενα του ν.4427/ 2016 και των δύο εφαρμοστικών προεδρικών διαταγμάτων, του 84 και 85 του 2018 για την ΥΠΑ και την ΑΠΑ. Αυτό κάνουμε, λοιπόν, με την παρούσα τροπολογία και όπως σας είπα και στην αρχή, χωρίς να επιβαρύνουμε τον κρατικό προϋπολογισμό.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, και απευθυνόμενους στις κυρίες και τους κυρίους συναδέλφους, θα ήθελα να πω ότι έχετε στα χέρια σας ένα πλήρες νομοσχέδιο, ουσιαστικό, που αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου υδατοδρομίων, στο πνεύμα του αναπτυξιακού νόμου της Νέας Δημοκρατίας του 2013.

Είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο θεωρούμε και πιστεύουμε ότι θα ενδυναμώσει πραγματικά το επενδυτικό ενδιαφέρον στη χώρα μας και επιπλέον, είναι ένα νομοσχέδιο που επιλύει σειρά καθημερινών προβλημάτων στον χώρο των επιβατικών μεταφορών, σεβόμενο τόσο τους επαγγελματίες όσο και το επιβατικό κοινό. Αυτό το αποδείξαμε, διότι κάναμε μία μεγάλη διαβούλευση σε διάρκεια και κατά τη διάρκεια της επιτροπής ο ίδιος ο Υφυπουργός, ο κ. Κεφαλογιάννης, τον οποίο θέλω να ευχαριστήσω, έκανε δέκτες πολλές από τις προτάσεις των Βουλευτών. Νομίζω ότι όσοι πολίτες παρακολούθησαν τη διαδικασία αυτού του νομοσχεδίου είδαν ότι βγήκε ένα αποτέλεσμα μέσα από έναν εποικοδομητικό διάλογο.

Για όλους αυτούς τους λόγους σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Εισερχόμαστε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Σας επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, εξήντα εννέα άρθρα, τέσσερις τροπολογίες, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Κάθε φορά στην οθόνη εμφανίζονται ως τέσσερα άρθρα προς ψήφιση. Για να ψηφίσετε και τα υπόλοιπα, θα πρέπει να κυλήσετε την οθόνη αφής. Στο πάνω δεξιά μέρος της οθόνης εμφανίζεται κάθε φορά ο αριθμός των άρθρων που απομένουν για ψήφιση. Βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει και τα εβδομήντα έξι πεδία που περιλαμβάνει η ψηφοφορία. Αφού καταχωρήσετε την ψήφο σας, έχετε τη δυνατότητα να την ελέγξετε ή και να την αναθεωρήσετε έως τη λήξη της ψηφοφορίας. Για οποιαδήποτε απορία απευθυνθείτε στο Προεδρείο, προκειμένου να σας συνδράμουν οι αρμόδιοι υπάλληλοι.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

|  |
| --- |
| Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις |
| Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 3 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 4 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 5 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 7 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 8 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 9 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 10 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 12 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 14 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 15 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 16 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 17 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 18 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 19 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 20 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 21 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 22 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 23 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 24 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 25 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 26 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 27 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 28 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 29 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 30 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Άρθρο 31 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 32 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 33 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 34 όπως τροπ. ΟΜΟΦΩΝΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΝΑΙ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 35 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 36 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 37 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 38 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 39 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 40 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 41 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 42 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 43 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 44 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 45 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 46 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 47 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 48 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 49 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 50 ως έχει ΟΜΟΦΩΝΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΝΑΙ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 51 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 52 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Άρθρο 53 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Άρθρο 54 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΝΑΙ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Άρθρο 55 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 56 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 57 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 58 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 59 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 60 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Άρθρο 61 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Άρθρο 62 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΝΑΙ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Άρθρο 63 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Άρθρο 64 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 65 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 66 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 67 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 68 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 69 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Υπ. Τροπ. 151/9 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Υπ. Τροπ. 152/10 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Υπ. Τροπ. 153/11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Υπ. Τροπ. 154/12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΝΑΙ |
| Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΝΑΙ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ**)**

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και στο σύνολό κατά πλειοψηφία και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου σελ.544 α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ηεξουσιοδότηση παρεσχέθη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 21.03΄ λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 7 Φεβρουαρίου 2020 και ώρα 10.00΄, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**