

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ- ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Θέμα: Τόσα πολλά «κόκκαλα» έχει το σχέδιο νόμου για το υδατοδρόμιο;

Ακόμη ένα καλοκαίρι πέρασε χωρίς υδροπλάνα και με τους επενδυτές να περιμένουν υπομονετικά την ελληνική Πολιτεία να νομοθετήσει. Τα «ράβε ξήλωνε» συνεχίζονται, το θεσμικό πλαίσιο που παραμένει ασαφές, επενδύσεις δεν γίνονται και τα υδροπλάνα δεν πετάνε... Το σχέδιο νόμου έχει υποστεί πολυάριθμες τροποποιήσεις, μετά τη δημόσια διαβούλευση που έληξε τον περασμένο Σεπτέμβριο και η καθυστέρηση στην κατάθεσή του κόστισε...σε επενδυτές που δεν ήρθαν και ακόμη μια σεζόν για τα υδροπλάνα, που εδώ και τέσσερα χρόνια, «προσπαθούν» να πετάξουν.

Οι ελπίδες μεταφέρονται πλέον για το καλοκαίρι του 2018 αν και πολλοί θεωρούν, ότι ακόμα και αν ψηφιστεί άμεσα το νομοσχέδιο, θα απαιτηθούν αρκετοί μήνες για τα εκδοθούν οι άδειες ίδρυσης (τουλάχιστον 6) αλλά και επιπλέον 4 έως 6 μήνες για την έκδοση της άδειας ίδρυσης, ενώ θα πρέπει να βρεθούν οι εταιρείες και να υπάρξει νέα διαδικασία αδειοδότησης για το πτητικό έργο.

Άλλοι πάλι πιστεύουν ότι ο νέος νόμος μπορεί να τρέξει τις διαδικασίες και να πετάξουν τα υδροπλάνα από την άνοιξη του 2018, σε αποκλειστικά δημόσια υδατοδρόμια όπως προβλέπει ο νέος νόμος. Δεν θα επιτρέπεται δηλαδή να πετούν υδροπλάνα από ιδιωτικές μαρίνες, αλλά και από τα μεγάλα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά που είναι ιδιωτικά. Αυτό σημαίνει ότι το δημόσιο αναλαμβάνει το κόστος της αδειοδότησης και το κόστος κατασκευής των απαραίτητων υποδομών, γεγονός που εγείρει ερωτηματικά για την αποτελεσματικότητα της συγκεκριμένης διάταξης, με τα περιοριστικά δεδομένα που υπάρχουν στο δημοσιονομικό πεδίο.

Σύμφωνα με την υπάρχουσα νομοθεσία, ένα υδατοδρόμιο μπορεί να κατασκευαστεί εξ' ολοκλήρου με ιδιωτικά κεφάλαια και σε αυτή την περίπτωση κάτοχος της άδειας λειτουργίας μπορεί να είναι ιδιώτης. Ωστόσο, το κατατεθέν προς διαβούλευση νομοσχέδιο Σπίρτζη τον Αύγουστο του 2016 ακυρώνει όλα τα ιδιωτικά υδατοδρόμια με το σκεπτικό ότι οι άδειες πρέπει να ανήκουν στο δημόσιο.

Η πιο πρόσφατη έκδοση του σχεδίου προβλέπει δύο άδειες, μια άδεια ίδρυσης και μια άδεια λειτουργίας για κάθε υδατοδρόμιο και αποκλείει την ιδιωτική πρωτοβουλία από τη δημιουργία υδατοδρομίων, παρέχει όμως ορισμένες διευκολύνσεις στην εταιρεία που έχει ήδη υποβάλει φακέλους στο όνομα ιδιώτη. Διαχωρίζοντας τις έννοιες της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου και της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου, δίνει τη δυνατότητα στον ιδιωτικό φορέα να αιτηθεί άδειας λειτουργίας. Για τις άδειες ίδρυσης που έχουν ήδη υποβληθεί στο όνομα ιδιώτη παρέχει τη δυνατότητα υποβολής εκ νέου αίτησης στο όνομα δημόσιου φορέα (συνήθως πρόκειται για το Λιμενικό Ταμείο) χωρίς όμως οι επιμέρους εγκρίσεις, όπως οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων να πρέπει να εκδοθούν ξανά.

Όσο για όσους, δηλαδή η Hellenic Seaplanes, είχαν προχωρήσει στην αδειοδότηση ιδιωτικών υδατοδρομίων, προβλέπεται, κατά πληροφορίες, αποζημίωση για δαπάνες που έχουν υλοποιήσει ιδιώτες για μελέτες ίδρυσης υδατοδρομίων. Η εταιρεία Hellenic Seaplanes είναι έτοιμη να αξιοποιήσει τη διάταξη, ζητώντας συνολικά αποζημίωση της τάξης του 1 εκ. Ευρώ. Όπως αναφέρει ο πρόεδρος της εταιρείας κ. Ν. Χαράλάμπους, στο ποσό συμπεριλαμβάνεται τόσο το κόστος μελετών, οι δαπάνες για προσωπικό, αδειοδοτήσεις και μισθώματα και αποζημίωση για την ανατροπή του business plan και την απώλεια επενδυτών. Ωστόσο ο κ. Χαράλάμπους δηλώνει

παρόν στην επόμενη μέρα των υδατοδρομίων: «Μπορεί η γραφειοκρατία να στραγγαλίζει προς το παρόν το πολλά υποσχόμενο project και το νομοσχέδιο που περιμένουμε ένα χρόνο τώρα, να παραμένει στα συρτάρια, αλλά, πιστεύω πως σύντομα αυτό το επενδυτικό συννινογ θα φτάσει σε ένα τέλος, θα σταματήσουν οι νομοθετικές παλινωδίες, θα ξεπεραστούν οι αγκυλώσεις και το επενδυτικό κλίμα στη χώρα επιτέλους θα σταθεροποιηθεί. Έχουμε χάσει πολλές ξένες επενδύσεις χωρίς λόγο, ενώ άλλες τηρούν προς το παρόν στάση αναμονής χωρίς να επενδύουν....»

Τέσσερα χρόνια ράβε ξήλωνε

Έχουν περάσει περισσότερα από τέσσερα χρόνια από τον Απρίλιο του 2013, οπότε δημοσιεύθηκε ο Ν.4146 για τις στρατηγικές και ιδιωτικές επενδύσεις που προέβλεπε την επιτάχυνση των αδειοδοτήσεων για τα υδροπλάνα.

Μέχρι σήμερα, η ελληνική πολιτεία έχει αδειοδοτήσει μόλις τρία υδατοδρόμια σε Κέρκυρα, Παξούς και Πάτρα, ενώ, σύμφωνα με εξαγγελίες του Δεκεμβρίου 2015, μέχρι τον Φεβρουάριο του 2016 θα έπρεπε να είχαν αδειοδοτηθεί 10 ή 12 υδατοδρόμια σε όλη τη χώρα...

«Το 2016 πρέπει να λειτουργήσουν τα υδροπλάνα και το Υπουργείο θα στηρίξει όλες τις επενδυτικές πρωτοβουλίες στον τομέα των υδροπλάνων όπου 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» είχε δηλώσει τον Δεκέμβριο του 2015 ο τότε υφυπουργός Υποδομών Παναγιώτης Σγουρίδης.

Τίποτα όμως δεν έγινε το 2016 αφού ήταν η χρονιά που το υπουργείο Μεταφορών αποφάσισε να αλλάξει ριζικά το νόμο ώστε να μην επιτρέπεται η ίδρυση υδατοδρομίων από ιδιώτες. Στο μεταξύ όμως η εταιρεία Hellenic Seaplanes είχε προχωρήσει με διαδικασίες αδειοδότησης- αφού βάσει του προηγούμενου νόμου, επιτρεπόταν σε ιδιωτική εταιρεία να έχει άδεια υδατοδρομίου.

Το Σεπτέμβριο του 2016 η διαβούλευση ολοκληρώθηκε και τον Δεκέμβριο του 2016, το υπουργείο Υποδομών διέρρηξε ότι αρχές της χρονιάς θα κατατεθεί το νομοσχέδιο για τα ελληνικά υδατοδρόμια που θα ξεκλειδώσει τις πτήσεις με υδροπλάνα.

Λίγο μετά, ο υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Νεκτάριος Σαντορινιός εξήγγειλε, στις 28 Ιανουαρίου -σε συνέντευξή του στο ΑΠΕ-ΜΠΕ-, ότι το καινούργιο νομικό πλαίσιο θα ψηφιστεί από τη Βουλή, ενδεχομένως, μέσα στον Φεβρουάριο...

Ωστόσο οι μήνες πέρασαν και ακόμη ο νόμος... αναμένεται.

Κατόπιν τούτων ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Πότε, επιτέλους, θα κατατεθεί στη Βουλή προς ψήφιση το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια;
2. Ποιες είναι οι βασικές προβλέψεις, του υπό κατάθεση νομοσχεδίου;
3. Δεσμεύεσθε ότι από την άνοιξη του 2018 θα λειτουργούν τα υδατοδρόμια της χώρας;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος