



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Νότης Α. Μηταράκης
Βουλευτής Χίου – Νέα Δημοκρατία

1725
105
8.12.15

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Προς:

- τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Χ. Σπίρτζη
- τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Θ. Δρίτσα
- τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Π. Σκουρλέτη
- τον Υπουργό Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού κ. Γ. Σταθάκη

Θέμα: «Ανεπίτρεπτες καθυστερήσεις στην Αδειοδότηση Υδατοδρομίων»

7 Δεκεμβρίου 2015

Συναισθήματα βαθιάς πικρίας και έντονης απογοήτευσης, όχι μόνο στον ακριτικό νομό της Χίου, αλλά και στο σύνολο της νησιωτικής Ελλάδας έχουν προκαλέσει οι συνεχιζόμενες καθυστερήσεις στην αδειοδότηση υδατοδρομίων και στη δρομολόγηση υδροπλάνων. Παρά το γεγονός ότι η χώρα μας για να ορθοποδήσει χρειάζεται επενδύσεις, παρά τις νομοθετικές προβλέψεις που θέτουν τις 65 εργάσιμες ημέρες ως το μέγιστο απαιτούμενο διάστημα για την αδειοδότηση των υδατοδρομίων, μόνο μία άδεια για υδατοδρόμιο έχει εκδοθεί μέχρι σήμερα, αυτή για το υδατοδρόμιο της Κέρκυρας.

Ως Υφυπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είχα την τιμή να εισηγηθώ στη Βουλή των Ελλήνων το Νόμο 4146/2013, σε μία προσπάθεια να επιταχυνθεί η αδειοδότηση των υδατοδρομίων προς όφελος των νησιών μας, αλλά και της χώρας και της εθνικής οικονομίας γενικότερα. Δυστυχώς όμως οι αντιγραφειοκρατικές προβλέψεις του νόμου δεν αξιοποιούνται και τα νησιά μας και ιδίως τα μικρότερα από αυτά, που δεν αποτελούν διοικητικό κέντρο, μαραζώνουν. Μαραζώνουν χωρίς σύνδεση μεταξύ τους, μαραζώνουν χωρίς σύνδεση με το διοικητικό τους κέντρο, μαραζώνουν χωρίς σύνδεση με την Ηπειρωτική Ελλάδα και, υπό το κράτος των εξελίξεων από πλευράς προσφυγικών και λαθρομεταναστευτικών ροών, ίσως κινδυνεύσουν, αν αφεθούν στην τύχη τους, να αποτελέσουν ακόμη – ακόμη και γκρίζα ζώνη.

Η οικονομική δυσπραγία και η δημοσιονομική στενότητα του κράτους δεν μπορούν να αποτελέσουν άλλοθι. Και τούτο γιατί υπάρχουν ιδιώτες που, χωρίς επιβάρυνση της Κεντρικής Κυβέρνησης και με αρκετά συμφέροντες όρους για τις τοπικές κοινωνίες (π.χ. μετοχικές σχέσεις 51% - 49%, διάθεση τους τοπικούς ΟΤΑ τόσων κερδών ώστε να αποσβένεται η επένδυσή τους μέσα στον 1^ο χρόνο, κλπ), είναι διατεθειμένοι να καλύψουν τις κρατική επενδυτική αδυναμία. Όμως και σε αυτή την περίπτωση, που δεν απαιτείται το κράτος να «βάλει το χέρι στην τσέπη», η γραφειοκρατία και πιθανώς και οι ιδεοληψίες της αριστεράς περί όσο το δυνατόν

περισσότερων κρατικών υποδομών στέκονται εμπόδιο. Εμπόδιο που αποτρέπει πολλαπλά οφέλη από την επέκταση της τουριστικής περιόδου, από την ενίσχυση της πρόσβασης σε λιμάνια και αεροδρόμια και κυρίως οφέλη από το γεγονός ότι οι νησιώτες, ιδίως των μικρών νησιών, θα μπορούν να μείνουν στον τόπο τους με ασφάλεια και αξιοπρέπεια.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε κ.κ. Υπουργοί:

1. Εκτός του Υδατοδρομίου της Κέρκυρας, πόσα άλλα υδατοδρόμια έχουν αδειοδοτηθεί;
2. Πόσα αιτήματα αδειοδότησης υδατοδρομίων εκκρεμούν σήμερα;
3. Διαθέτει η Κυβέρνηση σχετικό πίνακα που να παρουσιάζει καθένα από τα εν λόγω αιτήματα αδειοδότησης, το στάδιο στο οποίο βρίσκεται, τα προβλήματα που θα πρέπει να επιλυθούν, καθώς και το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα για τη συγκεκριμένη επίλυση; Αν ναι να τον καταθέσει.
4. Αντιμετωπίζει η Κυβέρνηση το ενδεχόμενο τα αιτήματα για άδειες υδατοδρομίων να εξετάζονται όχι σε περιφερειακό επίπεδο από τις Επιτροπές Περιβάλλοντος των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων αλλά σε κεντρικό επίπεδο, που, κατά τεκμήριο, έχουν αντιμετωπιστεί περισσότερες περιπτώσεις, και επομένως υπάρχει περισσότερη συγκεντρωμένη γνώση και άρα λιγότερη καχυποψία και επιφυλακτικότητα;
5. Κατανοεί η Κυβέρνηση ότι ιδίως στην παρούσα συγκυρία οι επενδύσεις και πολύ περισσότερο οι υγιείς ιδιωτικές επενδύσεις στον ευαίσθητο τομέα των μεταφορών πρέπει να ενθαρρύνονται και όχι να τιμωρούνται;

Ο Ερωτών Βουλευτής,

Νότης Μηταράκης