**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**Θ΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 11 Μαΐου 2020, ημέρα Δευτέρα και ώρα 14.20΄, στην **Αίθουσα Συνεδριάσεων της Ολομέλειας,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Κύρωση της Διακυβερνητικής Συμφωνίας μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας, του Κράτους του Ισραήλ, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για ένα Σύστημα Αγωγού για τη μεταφορά φυσικού αερίου από την Ανατολική Μεσόγειο προς τις ευρωπαϊκές αγορές».

Στην συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης, ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Γεράσιμος Θωμάς, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ, Βλάχος Γεώργιος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Καλαφάτης Σταύρος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Βούλτεψη Σοφία, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Σπανάκης Βασίλειος-Πέτρος, Μελάς Ιωάννης, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Σκόνδρα Ασημίνα, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Ψυχογιός Γεώργιος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Κεγκέρογλου Βασίλειος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Κωνσταντόπουλος Δημήτριος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλό μεσημέρι σε όλες και όλους τους συναδέλφους. Μετά από πολύ καιρό η Επιτροπή μας συνεδριάζει στην Ολομέλεια, τηρώντας, βεβαίως, τους υγειονομικούς περιορισμούς με μεγάλη προσοχή.

Σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου θα επεξεργαστούμε σε μία συνεδρίαση το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας με τίτλο: «Κύρωση της Διακυβερνητικής Συμφωνίας μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας, του Κράτους του Ισραήλ, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για ένα Σύστημα Αγωγού για τη μεταφορά φυσικού αερίου από την Ανατολική Μεσόγειο προς τις ευρωπαϊκές αγορές».

Όπως είπα έχουμε μία Κύρωση και η συζήτηση θα ολοκληρωθεί σε μία συνεδρίαση. Η Διάσκεψη των Προέδρων έχει προτείνει τη συζήτηση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου στην Ολομέλεια την Πέμπτη στις 10.00΄.

Το λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μία ερώτηση σχετικά με τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί στην Ολομέλεια. Θα τοποθετηθούμε όλοι στην Ολομέλεια, ανεξάρτητα της σημερινής μας θέσης, επί του σχεδίου νόμου; Με ποια διαδικασία θα πάει το σχέδιο νόμου στην Ολομέλεια; Δεν είναι Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είναι σωστή η απορία του συναδέλφου. Θα πάει στην Ολομέλεια ως σχέδιο νόμου και όχι απλά σαν Κύρωση. Εγώ είπα ότι είναι Κύρωση, γιατί είναι μία κύρωση συμφωνίας και γι' αυτό κάνουμε και μία συνεδρίαση. Οπότε οι Εισηγητές και όσοι άλλοι συνάδελφοι θέλουν θα μπορούν να μιλήσουν, καθώς είναι σημαντική η συμφωνία αυτή.

Απλώς, θα είναι σε μία συνεδρίαση την Πέμπτη στην Ολομέλεια που θα είναι, όμως, ενιαία, επί της αρχής και επί των άρθρων, αλλά θα μπορεί κάποιος να μιλήσει ανεξάρτητα από την ψήφο του αν είναι θετική, αρνητική ή αν θα επιφυλαχθεί. Και θετικά να ψηφίσουμε, πάλι, θα μπορούμε να κάνουμε τοποθέτηση.

Ξεκινάμε, λοιπόν, με τον πρώτο συνάδελφο, τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Καιρίδη.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΙΡΙΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε σήμερα στην Επιτροπή μας τη συζήτηση για μία πολύ σημαντική Διεθνή Συμφωνία, την οποία υπέγραψε η χώρα μας στις αρχές Ιανουαρίου του τρέχοντος έτους και έρχεται τώρα προς Κύρωση στη Βουλή μας.

Θα μου επιτρέψετε να σας πω τρία-τέσσερα πράγματα, πέρα από το ενημερωτικό κομμάτι και την αιτιολογική έκθεση που έχετε πάρει όλοι, για το πώς φτάσαμε εδώ και τι σημαίνει αυτή η Συμφωνία για τη χώρα μας, η οποία έχει τόσο την εμπορική - οικονομική διάσταση, όσο και την πολιτική – γεωστρατηγική, την οποία και θα επιχειρήσω να σας αναλύσω πολύ σύντομα.

Η παρούσα Συμφωνία είναι το προϊόν μιας σειράς σημαντικών εξελίξεων που έχουν σημειωθεί τα τελευταία χρόνια. Η πρώτη και κύρια εξέλιξη είναι η άνοδος του φυσικού αερίου ως κρίσιμου ενεργειακού πόρου για ολόκληρη την Ευρώπη. Είναι μία εξέλιξη που έχει να κάνει με την πτώση της πυρηνικής ενέργειας, ιδίως μετά το πυρηνικό ατύχημα της Φουκουσίμα και τις σχετικές αποφάσεις που έλαβαν σειρά ευρωπαϊκών χωρών, κυρίως η Γερμανία, για την αποπυρηνικοποίηση στο μείγμα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειάς τους.

Το δεύτερο έχει να κάνει με τη δραματική πτώση της χρήσης του λιθάνθρακα και του λιγνίτη και όλων των μορφών άνθρακα στην Ευρώπη για λόγους περιβαλλοντικούς. Ήδη, ξέρετε ότι τα τελευταία χρόνια έχουν αυξηθεί πάρα πολύ οι φόροι για τη χρήση και την εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα.

Έχουμε, λοιπόν, την πτώση της πυρηνικής ενέργειας, την πτώση της χρήσης λιθάνθρακα - λιγνίτη, την προσπάθεια περιορισμού της χρήσης του πετρελαίου και βεβαίως, την άνοδο των Ανανεώσιμων Πηγών, οι οποίες ωστόσο, έχουν δύο σημαντικά προβλήματα. Παρά την κατακόρυφη άνοδό τους τα τελευταία χρόνια, δεν μπορούν αφενός, να καλύψουν τη μείωση των υπολοίπων πηγών και αφετέρου, έχουν το μόνιμο πρόβλημα αποθήκευσης τις ώρες που η κατανάλωση βρίσκεται σε αιχμή, για να εξασφαλίσουν επάρκεια όταν η ζήτηση μέσα στο 24ωρο ή εποχικά αυξάνει.

Για τους λόγους αυτούς έχει προκριθεί από την Ε.Ε. και από τη χώρα μας στα πλαίσια αυτά το φυσικό αέριο ως ένα κεντρικό - μεταβατικό καύσιμο μέχρι το 2050 που θα δίνει, τόσο ηλεκτρική ενέργεια, όσο και σταθερότητα στο ηλεκτροδοτικό σύστημα όταν αυτό το χρειάζεται.

Είναι, λοιπόν, μία απόφαση εθνική και ευρωπαϊκή. Είναι μέρος της «Πράσινης» Συμφωνίας, του «Green Deal» της Ε.Ε., για να μην υπάρχουν παρεξηγήσεις από διάφορους περιβαλλοντολόγους ή «περιβαλλοντολογούντες», οι οποίοι, συλλήβδην, απορρίπτουν τα πάντα, χωρίς, ωστόσο, να προτείνουν βιώσιμες και σχετικά φθηνές εναλλακτικές πηγές.

Το ένα, λοιπόν, στοιχείο έχει να κάνει με την άνοδο του φυσικού αερίου. Αυτό είναι πολύ σημαντικό. Το δεύτερο έχει να κάνει με το γεγονός ότι η Ευρώπη, αυτή καθ’ αυτή, δεν έχει δικά της κοιτάσματα ή έχει φθίνοντα κοιτάσματα, όπως, κατεξοχήν, στη Βόρεια Θάλασσα. Δεν έχει προχωρήσει στην Ευρώπη για λόγους, κυρίως περιβαλλοντολογικών, αντιδράσεων η επανάσταση του σχιστολιθικού αερίου και πετρελαίου, που έχουμε δει στις Ηνωμένες πολιτείες. Ενώ ξέρουμε, ότι, ενδεχομένως, υπάρχουν τέτοια κοιτάσματα και στην Ευρώπη, η αδειοδότηση είναι πιο δύσκολη και πολύ πιο κοστοβόρα και χρονοβόρα για να προχωρήσει.

 Άρα, δεν έχουμε αυτή την εναλλακτική που έχουν αλλού. Τα δικά μας κοιτάσματα είναι περιορισμένα και αυτά που υπάρχουν φθίνουν. Καλό είναι η χώρα μας -και ήδη το κάνει- να συνεχίσει τις προσπάθειες ανάδειξης νέων κοιτασμάτων, που υποπτευόμαστε ή, σε ένα βαθμό, γνωρίζουμε ότι έχουμε στο υπέδαφός μας, είτε στη στεριά, είτε στη θάλασσα.

Επειδή, λοιπόν, δεν έχουμε το διαθέσιμο φυσικό αέριο, πρέπει να το εισάγουμε. Και το ζήτημα είναι πως θα το εισάγουμε και από πού θα το εισάγουμε. Φυσικό αέριο που, ίσως, δεν έχει συνειδητοποιηθεί, έχει μία διαφορά από το πετρέλαιο. Δεν είναι ένα, παγκόσμια, εμπορεύσιμο αγαθό με την ίδια ευκολία που είναι το πετρέλαιο. Μεταφέρεται πιο δύσκολα και γι' αυτό και οι τιμές του φυσικού αερίου διαμορφώνονται περιφερειακά και όχι παγκόσμια, όπως του πετρελαίου.

Επίσης, έχει βελτιωθεί πολύ με την υγροποίηση και επαναεριοποίηση η μεταφορά του φυσικού αερίου, σε σχέση με αυτό που ίσχυε πριν από δέκα και είκοσι χρόνια. Σε αυτό συμμετέχουν, πολύ ενεργά, οι Έλληνες εφοπλιστές, το ελληνικό εφοπλιστικό δυναμικό. Όμως, παραμένει ως πρόβλημα ο βασικός τρόπος μεταφοράς του αερίου που είναι οι αγωγοί. Δηλαδή, από πού θα περάσουν οι αγωγοί. Τίθεται πάντοτε το γεωστρατηγικό ζήτημα με έναν τρόπο που δεν τίθεται τόσο έντονα, όσο με το πετρέλαιο.

Τα τελευταία χρόνια, έχουν ανακαλυφθεί και, ήδη βρίσκονται σε καθεστώς εμπορικής εκμετάλλευσης, σημαντικά κοιτάσματα φυσικού αερίου στην ανατολική Μεσόγειο, τόσο στο Ισραήλ με το περίφημο κοίτασμα Λεβιάθαν, όσο και στην Αίγυπτο με το περίφημο κοίτασμα Ζορ και ήδη γίνονται έρευνες και υπάρχουν πολύ αισιόδοξα σημάδια για την Κύπρο και την ΑΟΖ της.

 Αυτές οι όμορες χώρες δεν μπορούν να «απορροφήσουν» την πλήρη δυναμικότητα της παραγωγής των κοιτασμάτων. Πρέπει να τα εξάγουν και έτσι μπορούν να βοηθήσουν στην ανάγκη εισαγωγών που έχει η Ευρώπη και να συμβάλουν στην περαιτέρω ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας της ηπείρου μας.

Όπως ξέρετε, ο βασικός «τροφοδότης» της Ευρώπης παραμένει η Ρωσία, αλλού με άλλα ποσοστά, αλλού λιγότερο, αλλού περισσότερο. Πάντως, συνολικά, η Ρωσία παραμένει ο βασικός «τροφοδότης». Για λόγους που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια του ευρωπαϊκού δικτύου, υπάρχει μία συλλογική, καταρχήν, απόφαση δημιουργίας και διαφορετικών πηγών, ώστε να μην εξαρτόμαστε, μόνο και αποκλειστικά, από τη Ρωσία. Είχαμε στο παρελθόν κάποια ζητήματα, όταν η Ρωσία στην αντιπαράθεσή της με την Ουκρανία προχώρησε στο κλείσιμο της στρόφιγγας, δημιουργώντας προβλήματα σε μία σειρά ευρωπαϊκών χωρών, που έφθασαν έως και εδώ στα Βαλκάνια, στη Βουλγαρία.

Άρα, χρειαζόμαστε εναλλακτικές και σε αυτές τις εναλλακτικές τα κοιτάσματα της ανατολικής Μεσογείου μπορούν να παίξουν σημαντικό ρόλο.

Μια πέμπτη εξέλιξη, έχει να κάνει τώρα με το από που θα περάσει ο αγωγός. Πάνω σε αυτό το ζήτημα γίνεται μία συζήτηση σε σχέση με εναλλακτικές που έχουμε για τη μεταφορά του φυσικού αερίου από την ανατολική Μεσόγειο.

Η μία έχει να κάνει με την Τουρκία. Εκεί δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα τελευταία χρόνια έχει υπάρξει μία σημαντική επιδείνωση στις τούρκο-ισραηλινές σχέσεις. Δεύτερον, έχει υπάρξει μία αναβάθμιση του κινδύνου της χώρας που λέγεται Τουρκία, αυτό που λέμε «country risk», λόγω των πολιτικών που η κυβέρνηση Ερντογάν έχει ακολουθήσει όλα αυτά τα προηγούμενα χρόνια. Πέρα, όμως, από το γεωστρατηγικό και πολιτικό ζήτημα, υπάρχει και το εμπορικό -οικονομικό.

Το δίκτυο της Τουρκίας, αυτή τη στιγμή, είναι πλήρες και δεν έχει τη δυνατότητα μεταφοράς, επιπλέον, όγκων αερίου. Για να το κάνει, θα πρέπει να κατασκευάσει χερσαία, επιπλέον, χιλιόμετρα δικτύου. Υπό μία έννοια, αυτό καθιστά και την Τουρκία, εξίσου, ακριβή με μία υποθαλάσσια εναλλακτική, την οποία η παρούσα Συμφωνία, έρχεται τώρα εδώ να επιτρέψει, να διευκολύνει και να οικοδομήσει.

Άρα, η Τουρκία για γεωστρατηγικούς λόγους έντασης με τις χώρες παραγωγής, όπως το Ισραήλ, ευρύτερης έντασης πολιτικής και αστάθειας εξαιτίας της κυβέρνησης Ερντογάν, αλλά και κορεσμένου εσωτερικού δικτύου, δεν είναι η εναλλακτική την οποία προκρίνουν οι αγορές και οι όμορες εμπλεκόμενες χώρες.

Έτσι, αναδεικνύεται η επιλογή του υποθαλάσσιου αγωγού, συνολικού μήκους 1.900 χιλιομέτρων, που από τα κοιτάσματα του Ισραήλ προς την Κύπρο, από την Κύπρο στην Κρήτη, από την Κρήτη στην Πελοπόννησο, από την Πελοπόννησο στη Δυτική Ελλάδα, θα ενώνεται στη Θεσπρωτία με τον αγωγό «POSEIDON», ο οποίος θα διασχίζει την Αδριατική και θα καταλήγει στο Οτράντο και στο μεγάλο ευρωπαϊκό δίκτυο, για να διοχετεύει αυτές τις ποσότητες φυσικού αερίου, όχι μόνο στην Ιταλία, αλλά στην ευρύτερη ευρωπαϊκή αγορά.

Αυτός ο υποθαλάσσιος αγωγός πετυχαίνει μία σειρά από πολύ σημαντικά πράγματα για τη χώρα μας. Καταρχήν, αναβαθμίζει τη γεωστρατηγική της θέση. Η χώρα μας, αυτή τη στιγμή, έχει τρεις πύλες εισόδου φυσικού αερίου. Η πρώτη πύλη εισόδου, που είναι και η παλαιότερη, είναι στο Σιδηρόκαστρο στις Σέρρες από τον αγωγό που έρχεται από τη Βουλγαρία και μας προμηθεύει με το ρωσικό αέριο. Η δεύτερη πύλη, εισόδου είναι στους Κήπους του Έβρου και είναι ο αγωγός που έρχεται από την Τουρκία και πιο πέρα από το Αζερμπαϊτζάν, ο οποίος μας προμηθεύει με αζέρικο αέριο. Η τρίτη πύλη, είναι στη Ρεβυθούσα, όπου είναι ο σταθμός της επαναεροποίησης του υγροποιημένου αερίου που έρχεται, ως επί το πλείστον, από την Αλγερία. Όχι μόνο από την Αλγερία, αλλά έρχεται και από το Κατάρ και ενδεχομένως, να αρχίσει να έρχεται, κάποια στιγμή, και από τις Ηνωμένες Πολιτείες το περίφημο σχιστολιθικό αέριο.

Σε αυτές τις τρεις πύλες εισόδου προσθέτουμε μία τέταρτη πύλη, που είναι ο EASTMED αγωγός από την ανατολική Μεσόγειο. Αυτή η τέταρτη πύλη, αναβαθμίζει, πρώτον, τη θέση μας ως ενεργειακό κόμβο και δεύτερον, πετυχαίνει ανεξαρτησία στις παροχές αερίου και βεβαίως, καλύτερες τιμές.

Να μην ξεχνάμε ότι η χώρα μας ακόμη «υποφέρει», παρά το σημαντικό επίτευγμα επί Κυβέρνησης Σαμαρά, με την επαναδιαπραγμάτευση της τιμής του φυσικού αερίου με την οποία προμηθευόμαστε από τη Ρωσία. Παρά, λοιπόν, αυτό το επίτευγμα, με το οποίο μειώθηκε σημαντικά η τιμή, παραμένουμε από τις πιο ακριβές χώρες στην τιμή του φυσικού αέριου.

 Όσο περισσότερες πηγές έχουμε και όσες περισσότερες εναλλακτικές έχουμε, τόσο πιο ισχυρά διαπραγματευτικά χαρτιά διαθέτουμε, για να πετυχαίνουμε καλύτερες τιμές, προς όφελος βεβαίως της εθνικής παραγωγής, της ελληνικής βιομηχανίας, της ελληνικής οικονομίας, των ελληνικών νοικοκυριών. Τονίζω ότι ο συγκεκριμένος αγωγός συνοδεύεται από τεχνικές και οικονομικές μελέτες που αποδεικνύουν το βιώσιμο και το συμφέρον του πράγματος. Αναφέρονται μέσα και στη Συμφωνία και στο ενημερωτικό σημείωμα αυτές οι μελέτες και τα πορίσματά τους από διεθνείς οίκους και εταιρείες εγνωσμένου κύρους και υψηλής αξιοπιστίας, οι οποίες, σταθμίζουν τα δεδομένα και καταλήγουν σε συγκεκριμένα συμπεράσματα.

Υπάρχει μία συζήτηση για την πτώση των διεθνών τιμών υδρογονανθράκων διεθνώς το τελευταίο διάστημα που έχει να κάνει με μία σειρά από πράγματα, όχι μόνο με την πανδημία του κορονοϊού, τα οποία, ενδεχομένως, να αλλάζουν και τα δεδομένα. Θα μπορούσε κάποιος να ισχυριστεί -και θέλω να απαντήσω σε αυτόν τον ισχυρισμό- ότι, βεβαίως, για το πετρέλαιο υπάρχει ένα ζήτημα.

Όμως, η ζήτηση φυσικού αερίου είναι, μαθηματικά, βέβαιο ότι τα επόμενα χρόνια θα αυξηθεί. Θα συνεχίσει να αυξάνεται και θα συνεχίσει να αυξάνεται σημαντικά για τους λόγους που σας είπα στην αρχή. Διαρκώς θα μειώνεται η χρήση λιγνίτη και λιθάνθρακα, διαρκώς θα μειώνεται η χρήση πυρηνικής ενέργειας, διαρκώς θα μειώνεται ακόμα και η χρήση πετρελαίου με την αντικατάστασή του ως καυσίμου των αυτοκινήτων στις μεταφορές και την άνοδο της ηλεκτροκίνησης και επειδή οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας δεν αρκούν το φυσικό αέριο θα είναι η «γέφυρα», η βάση, για την ευστάθεια του ηλεκτροπαραγωγικού συστήματος ολόκληρης της Ευρώπης.

 Επομένως, δεν υπάρχει ζήτημα πτώσης, ενδεχόμενα, της ζήτησης. Υπάρχει μία προσωρινή κάμψη των τιμών, αλλά το βέβαιο είναι ότι, συν το χρόνο, η αγορά θα επανέλθει σε μία κανονικότητα.

Το δεύτερο που θα ήθελα να αναφέρω, είναι ότι ο αγωγός έχει καταφέρει να συγκεντρώσει τη στήριξη πολύ ισχυρών «παικτών». Εδώ, θα αναφερθώ, ιδιαίτερα, στην στήριξη των Ηνωμένων Πολιτειών, οι οποίες, ήδη, με το EastMed Act, που ψηφίστηκε από το Κογκρέσο και υπογράφτηκε πριν τα Χριστούγεννα από τον Πρόεδρο Τραμπ ως νόμος του αμερικανικού κράτους, επιχαίρουν τη δημιουργία του ενεργειακού φόρουμ της ανατολικής Μεσογείου.

Ανώτατοι κυβερνητικοί αξιωματούχοι από τις Ηνωμένες Πολιτείες έχουν συμμετάσχει στις διάφορες συναντήσεις που έχουν γίνει μεταξύ των εκπροσώπων της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, του Ισραήλ και άλλων χωρών, όπως και της Αιγύπτου, όλα αυτά τα προηγούμενα χρόνια. Για μία σειρά από λόγους, η Αμερική στηρίζει αυτή την προσπάθεια και βεβαίως, η ίδια η Ευρώπη η οποία έχει χρηματοδοτήσει με δικά της κονδύλια τη μελέτη για την κατασκευή του συγκεκριμένου αγωγού, διότι θέλει την ενίσχυση της ενεργειακής της ανεξαρτησίας και την ενίσχυση της ευστάθειας και αξιοπιστίας του συστήματος.

Η Κυβέρνησή μας προχώρησε στην υπογραφή στις αρχές του τρέχοντος χρόνου, τον Ιανουάριο του 2020. Είναι γεγονός -και το χαιρετίζω- ότι η υπογραφή του συγκεκριμένου σχεδίου είναι προϊόν μιας ευρύτερης διακομματικής συνεργασίας και συνεννόησης. Έχει ξεκινήσει η προσέγγιση με το Ισραήλ, ήδη από το 2010. Προχώρησε, στη συνέχεια, μετά το 2012, επί Κυβέρνησης Σαμαρά και βεβαίως, μετά το 2015 και η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, με τον Αλέξη Τσίπρα, διατήρησε και έκανε αυτά που έκανε προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της στρατηγικής σχέσης της χώρας μας με το Ισραήλ, που έχει να κάνει με την ενεργειακή συνεργασία, αλλά πηγαίνει πολύ πέρα από την ενεργειακή συνεργασία.

Στο πλαίσιο αυτό, θέλω να ελπίζω ότι σε αυτό το κλίμα συνεννόησης και διακομματικής διαχρονικής συνεργασίας θα έχουμε και τη στήριξη της αντιπολίτευσης για να μην εκπλαγούμε δυσάρεστα, όπως συνέβη στο πρόσφατο παρελθόν με τη συμφωνία που διαπραγματεύθηκε και υπέγραψε ο Γιώργος Σταθάκης ως Υπουργός. Τη συμφωνία για τις εξορύξεις και τις έρευνες υδρογονανθράκων στον θαλάσσιο χώρο μας που την έφερε ο Κωστής Χατζηδάκης προς κύρωση και ο ΣΥΡΙΖΑ δεν ψήφισε τη δική του συμφωνία.

Ελπίζω αυτό να ήταν μία παρένθεση που δεν θα επαναληφθεί προς όφελος της αξιοπρέπειας και της αξιοπιστίας του πολιτικού συστήματος. Από ένα σημείο και μετά, θα πρέπει να αποφύγουμε την αυτογελοιοποίηση, κύριοι συνάδελφοι.

Το 2021, με βάση τη Συμφωνία που έχουμε μπροστά μας, θα ληφθεί η τελική απόφαση. Η απόφαση είναι εμπορική, είναι οικονομική, έχει τη γεωστρατηγική της διάσταση, αλλά οι επενδυτές είναι ιδιώτες, οι οποίοι θα πρέπει να ξέρουν ότι θα βγάλουν τα λεφτά τους, με βάση τις μελέτες και τις προβλέψεις.

Καλώς εχόντων των πραγμάτων, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα το 2024 - 2025 προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί η οικοδόμηση, το χτίσιμο, η κατασκευή του συγκεκριμένου αγωγού, για να αρχίσει να ρέει το αέριο προς τη χώρα μας, ενισχυόμενος ενδεχομένως, στην πορεία και με, επιπλέον, κοιτάσματα, τα οποία θα προκύψουν, είτε στην Κύπρο, είτε στην Ελλάδα.

Ενδεχομένως, κάποια στιγμή, να συμμετέχει και η Αίγυπτος, η οποία έχει τους δύο δικούς της σταθμούς υγροποίησης του φυσικού αερίου ανατολικά και δυτικά της Αλεξάνδρειας και άρα, έχει αυτή τη δυνατότητα. Πάντοτε, ο αγωγός είναι πολύ πιο φθηνός στη μεταφορά και πολύ πιο συμφέρον οικονομικά. Ένας αγωγός που θα ξεκινήσει με τα δέκα δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα τον χρόνο χωρητικότητα, για να επεκταθεί στην πορεία, ενδεχομένως, μέχρι τα είκοσι.

Είναι, λοιπόν, μία πάρα πολύ σημαντική στιγμή αυτή για τη χώρα μας. Στέλνουμε ένα μήνυμα προς κάθε κατεύθυνση, ότι η Ελλάδα είναι εδώ για να υπερασπιστεί τα συμφέροντά της και τα ενεργειακά, παρά τους «τυχοδιωκτισμούς» και την «αγυρτεία» ενός δύστροπου, ενός κακού γείτονα που έχουμε.

Χαιρετίζουμε τη συνεργασία με την Κύπρο και το Ισραήλ. Έχουμε μία νέα κυβέρνηση στο Ισραήλ με τον ίδιο πρωθυπουργό, τον Μπέντζαμιν Νετανιάχου, ο οποίος έχει γίνει ο μακροβιότερος πρωθυπουργός. Είναι μία κυβέρνηση εθνικής συνεννόησης στο Ισραήλ, όπου και η αντιπολίτευση είναι υπέρ του έργου. Η στήριξη είναι διακομματική.

Σε λίγες μέρες, θα γιορτάσει και η Βουλή μας τα τριάντα χρόνια έναρξης των επίσημων διπλωματικών σχέσεων με το κράτος του Ισραήλ. Ήταν η πρώτη ενέργεια του αείμνηστου Κωνσταντίνου Μητσοτάκη, όταν ανέλαβε την εξουσία τον Μάϊο του 1990, η σύναψη επίσημων διπλωματικών σχέσεων με το κράτος του Ισραήλ. Φέτος, με κάθε επισημότητα και στα πλαίσια αυτής της πολύ στενής σχέσης και στρατηγικής συνεργασίας που έχουμε θα γιορτάσουμε στις 21 Μαΐου αυτή τη συνεργασία. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Καφαντάρη.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλούμαστε να κυρώσουμε στο ελληνικό Κοινοβούλιο τη Διακυβερνητική Συμφωνία Ισραήλ - Κύπρου - Ελλάδας - Ιταλίας για τη μεταφορά φυσικού αερίου από την ανατολική Μεσόγειο στην Ευρώπη. Αυτή η συμφωνία αποτελεί αποτέλεσμα διαχρονικών δράσεων και διπλωματικών πολιτικών της Ελλάδας, συνολικά.

Όλα ξεκίνησαν το 2013, που το έργο χαρακτηρίστηκε ως PCI κοινού ενδιαφέροντος και εξασφαλίστηκε κοινοτική χρηματοδότηση για τη διεξαγωγή μελετών, καθώς και τη μελλοντική κατασκευή του. Η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ από το 2015 στήριξε, ουσιαστικά, αυτό το έργο, τόσο επί υπουργίας κ. Σκουρλέτη, όσο και επί υπουργίας κ. Σταθάκη.

Επιγραμματικά, τα πρώτα βήματα για τον αγωγό EastMed έγιναν το 2016, με τη συμφωνία συνεργασίας για την οριστικοποίηση των δραστηριοτήτων πρώτης εκπόνησης της μελέτης εφαρμογής μεταξύ της ΥΑΦΑ-ΠΟΣΕΙΔΩΝ, Κοινή Εταιρεία ΔΕΠΑ - EDISON και της NOBLEEDISON INTERNATIONAL LTD.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η εποχή που ζούμε είναι μία εποχή με έντονες γεωπολιτικές αναταράξεις. Φιλίες δοκιμάζονται, παλιές εχθρότητες «αναζωπυρώνονται», νέες αντιπαλότητες εμφανίζονται στο προσκήνιο, ενώ το διεθνές σύστημα δοκιμάζεται από νέα δεδομένα και στις εμπορικές σχέσεις, όπως είναι ο νέος προστατευτισμός στις αγορές, που είναι διάχυτος, που διαμορφώνει καινούργιες σχέσεις στο παγκόσμιο εμπόριο, αλλά, βέβαια και η πρόσφατη υγειονομική κρίση του COVID-19, που δημιουργεί νέα δεδομένα.

Η ανατολική Μεσόγειος, πάντοτε, ήταν πεδίο διεθνών και τοπικών ανταγωνισμών και βρίσκεται πάντα στο επίκεντρο των εξελίξεων. Επί τεσσεράμισι χρόνια, ο ΣΥΡΙΖΑ που ανέλαβε τη διακυβέρνηση της χώρας από το 2015 μέχρι το 2019, εκτός από άδεια ταμεία, βρέθηκε σε μία απερίγραπτη κατάσταση.

Οι μνημονιακές δεσμεύσεις είχαν μετατρέψει τη χώρα μας σε παρία της Ευρώπης. Τα χρόνια που είχαν προηγηθεί, ήταν χρόνια αδράνειας, αδιαφορίας, χρόνια υποταγής, υποχωρήσεων, χρόνια «κουμπαριών», «παρκαρισμένων» κονδυλίων σε εξωτικές χώρες.

Όλα αυτά άφησαν τη χώρα ανυπεράσπιστη στις «ορέξεις» εθνικιστικών επιδιώξεων, πολεμικών απειλών γειτόνων μας. Απέναντι σε αυτό το δυσμενές τοπίο η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ ανέταξε μία συντονισμένη προσπάθεια ανάκαμψης της Πατρίδας. Το κύριο δόγμα της εξωτερικής πολιτικής βασίστηκε στην αρχή των ισότιμων σχέσεων με πολύπλευρη στόχευση. Συνεχίσαμε εργασίες, όπως με το Ισραήλ, γιατί η εξωτερική πολιτική της χώρας πρέπει να έχει μια συνέχεια. Τα αποτελέσματα ήρθαν σύντομα: τριμερείς συνεργασίες Ελλάδας-Κύπρου-Ισραήλ, Ελλάδας-Κύπρου-Αιγύπτου, συνεργασίες που «καρποφόρησαν», αλλά αποτέλεσαν και πρότυπο για ανάπτυξη και άλλων. Έτσι, καθιερώθηκαν ανάλογες συνεργασίες με Ιορδανία και Λίβανο.

Οι πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ άνοιξαν και άλλους δρόμους πολυμερούς συνεργασίας. Παράλληλα με τη Συμφωνία των Πρεσπών, που έλυσε την, από χρόνια, εκκρεμότητα με το συνταγματικό όνομα της γείτονος χώρας, η εξαμερής των Βαλκανίων έβαλε τις βάσεις πολυμερούς συναντίληψης, συνανάπτυξης στην περιφέρεια της Ευρώπης.

Η γεωπολιτική θέση της χώρας μας αναβαθμίστηκε και με την παράλληλη συμφωνία για στρατιωτική συνεργασία με τη Βόρεια Μακεδονία και επιτήρηση εναέριου χώρου της από την Ελλάδα. Για πρώτη φορά, οι χώρες του μεσογειακού νότου της Ε.Ε., συναντήθηκαν για συνομιλίες. Στις διεθνείς αυτές συναντήσεις τα κύρια θέματα με τα οποία ασχολήθηκαν ήταν μεγάλα θέματα λιτότητας, προσφυγικού, ενεργειακής ασφάλειας και εξάλειψης της ενεργειακής απομόνωσης.

Σε μία εποχή που η Κλιματική Αλλαγή είναι παρούσα, η Ε.Ε. «υιοθέτησε» πολιτικές, θέτοντας κλιματικούς στόχους. Ήδη, η Ε.Ε. προωθεί το **«**Green Deal» και στοχεύει στην κλιματική ουδετερότητα το 2050, ένα γεγονός πολύ θετικό.

Οι χώρες της Ε.Ε. κλήθηκαν να ετοιμάσουν τον εθνικό σχεδιασμό για την Ενέργεια και το Κλίμα, το γνωστό ΕΣΕΚ, σκοπός του οποίου είναι η αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής, οι συνέπειες της οποίας θα είναι, ιδιαίτερα, δραματικές για το κοινό μας σπίτι, τη Μεσόγειο, αφού οι επιστήμονες προειδοποιούν για πάρα πολλές δυσμενείς εξελίξεις.

Το ΕΣΕΚ, όμως, της Κυβέρνησης της Ν.Δ., κ. Υπουργέ, προωθεί την ιδιωτικοποίηση της ηλεκτροπαραγωγής μέχρι το 2050. Το φυσικό αέριο, αντί για καύσιμο μετάβασης, καταλαμβάνει γύρω στο 70% με 80% του ενεργειακού μείγματος. Εδώ, θα σημειώσουμε, ότι η Ε.Ε. και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων δεν θα χρηματοδοτούν υποδομές φυσικού αερίου από το 2021. Η γεωπολιτική αναβάθμιση της χώρας μας, που κερδήθηκε με την εξωτερική πολιτική που άσκησε ο ΣΥΡΙΖΑ είναι, πλέον, ορατή και φαίνεται στο, εν λόγω, σχέδιο νόμου.

Σχεδιάζεται η κατασκευή του αγωγού EastMed που θα μεταφέρει το φυσικό αέριο της ανατολικής Μεσογείου στις ευρωπαϊκές χώρες, στις ευρωπαϊκές αγορές, μέσω και της Ελλάδας. Η συμβολή του αγωγού αυτού που παρακάμπτει τουρκικά εδάφη θα συμβάλει στην ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης, αλλά θα διασφαλίσει και τη διαφοροποίηση πηγών εφοδιασμού.

Γι’ αυτό, η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ εργάστηκε άοκνα και σε διπλωματικό επίπεδο, δημιουργώντας διπλωματικές σχέσεις με πολλές χώρας του πλανήτη, αν και κάποια ταξίδια Υπουργών τότε λοιδορήθηκαν πολύ από αρνητές της πραγματικότητας, που δεν βλέπουν άλλες εναλλακτικές πολιτικές σε επίπεδο εξωτερικής πολιτικής.

Για πρώτη φορά, η Ελλάδα βρίσκει στο πλευρό της σημαντικούς εταίρους, έστω και σε επίπεδο δηλώσεων, όπως οι Η.Π.Α., η Ε.Ε., η Γαλλία. Η εξομάλυνση των σχέσεων στην περιοχή των Βαλκανίων φέρνει νέες ευκαιρίες ανάπτυξης στη περιοχή. Μέσα στα έργα που, ήδη, εκτελούνται, είναι ο αγωγός πετρελαίου IGB, όπου με την αμφίδρομη λειτουργία του θα συμβάλει στην ενεργειακή ασφάλεια, τόσο της Ελλάδας, όσο και των ανατολικών Βαλκανίων.

Είναι οι πρωτοβουλίες που ξεκίνησαν, επί ΣΥΡΙΖΑ, για κατοχύρωση της Ελλάδας σαν ενεργειακό κόμβο στην νοτιοανατολική Ευρώπη και την ανατολική Μεσόγειο, παράλληλα και διαμετακομιστικό εμπορικό κόμβο, σε συνδυασμό και με άλλα έργα, όπως είναι ο ΤΑΠ, ο IGB, ο FSRU Αλεξανδρούπολης, η αναβάθμιση της Ρεβυθούσας.

Επίσης, είναι η πρωτοβουλία του ΣΥΡΙΖΑ για επέκταση της αεριοποίησης, καύσιμο μετάβασης έως το 2030, με ισχυρή ΔΕΠΑ υποδομών, με βάση νόμο του ΣΥΡΙΖΑ, όπου υπάρχει δημόσιος έλεγχος και πλειοψηφία του Δημοσίου και έτσι επιτυγχάνεται η εξασφάλιση χρηματοδότησης διεθνών έργων.

Δυστυχώς, όμως, κύριε Υπουργέ, αυτή τη στιγμή, απεντάσσονται οκτώ πόλεις από το δίκτυο φυσικού αερίου και δικοί σας Περιφερειάρχες, της κεντρικής Μακεδονίας και Πελοποννήσου -επιτρέψτε μου την έκφραση- «είναι στα κάγκελα» και το καταγγέλλουν. Είναι ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα για το οποίο θα θέλαμε μία απάντηση.

Η εξωτερική πολιτική πρέπει να βασίζεται -και βασίστηκε επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, και έτσι πρέπει και σε αυτό όλοι συμφωνούμε- σε ισότιμες και πολύπλευρες εξωτερικές σχέσεις, αξιοποίηση γεωπολιτικών ανακατατάξεων και ευκαιριών, αντιμετώπιση συνεπειών της Κλιματικής Αλλαγής και πορείας στην κλιματική ουδετερότητα.

Τώρα, για τον αγωγό EastMed, όπως ανέφερα, έχουν γίνει αρκετά επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ σε διπλωματικό επίπεδο, διεθνών επαφών κ.λπ.. Δηλαδή, μπήκαν οι βάσεις. Θα ήθελα, όμως, να βάλω και κάποια τεχνικά ζητήματα σχετικά. Ο σχεδιασμός είναι για έναν αγωγό 1.900 χιλιόμετρων, 1.300 υποθαλάσσια, και 600 στη ξηρά.

Τα τμήματα της διαδρομής που ακολουθείται είναι 200 χιλιόμετρα υποθαλάσσιου αγωγού από τις ενεργειακές πηγές ανατολικής Μεσογείου μέχρι την Κύπρο, όπου στην Κύπρο θα εγκατασταθεί σταθμός συμπίεσης για τον έλεγχο της ροής, 700 χιλιόμετρα υποθαλάσσιου αγωγού από Κύπρο μέχρι την ανατολική άκρη της Κρήτης, όπου θα εγκατασταθεί και άλλος σταθμός συμπίεσης, 400 χιλιόμετρα υποθαλάσσιου αγωγού που θα συνδέει την Κρήτη με την ηπειρωτική Ελλάδα, 600 χιλιόμετρα χερσαίου αγωγού που θα διασχίζει την ηπειρωτική Ελλάδα μέχρι τη Θεσπρωτία.

Ο σταθμός συμπίεσης εδώ θα είναι το σημείο σύνδεσης με τον αγωγό Poseidon, που θα μεταφέρει το φυσικό αέριο στην Ιταλία. Στην ανατολική Μεσόγειο, θα διασχίζει το βαθύτερο σημείο 3.544 μέτρα του Αιγαίου Πελάγους, ενώ ο αγωγός θα είναι «αγκυρωμένος» στα πρανή της ηπειρωτικής κατωφέρειας σε βάθος, περίπου, 3.000 μέτρων.

Η χωρητικότητα αγωγού 10 bcm (billions cubic metres, δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα) για σύγκριση η ετήσια κατανάλωση φυσικού αερίου στην Ελλάδα είναι, περίπου, 4,1 bcm για το έτος 2017. Σημειώνουμε, ότι η παραγωγή φυσικού αερίου από τα κοιτάσματα της ανατολικής Μεσογείου δεν έχει αρχίσει ακόμη. Μόλις τον Δεκέμβρη, η Noble ανακοίνωσε έναρξη εργασιών στο κοίτασμα Λεβιάθαν.

Ακόμα, σημειώνουμε, ότι συμφωνούμε στη μείωση της ενεργειακής εξάρτησης της ΕΕΜ, μέσω της διασφάλισης πολλαπλών πηγών και οδών εφοδιασμού χωρίς αποκλεισμούς. Το φυσικό αέριο θα παίξει πρωτεύοντα ρόλο στα ενεργειακά πράγματα για αρκετές δεκαετίες σαν καύσιμο μετάβασης.

Ως εκ τούτου, ο συγκεκριμένος αγωγός εκτός του να συμβάλει στον πιο πάνω στόχο, θα είναι και ιδανικός αγωγός διοχέτευσης πιθανών -το τονίζω- ελληνικών υδρογονανθράκων νότια της Κρήτης, στο Ιόνιο κ.λπ..

Ο αγωγός EastMed ενώνει τις ανακαλύψεις της περιοχής της νοτιοανατολικής Μεσογείου με την κατανάλωση στην Ευρώπη. Με αυτό τον τρόπο, ενισχύει τα δικαιώματα της Κυπριακής Δημοκρατίας μέσω ειδικής μνείας στις συμφωνίες αναγνώρισης της Κυπριακής ΑΟΖ με συνορεύοντα κράτη.

 Ιδιαίτερα, θα αναφερθώ στο άρθρο 8, που αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος και της θαλάσσιας περιοχής. Εκεί αναφέρονται μέτρα έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση ατυχήματος και υπάρχει και σχεδιασμός. Βέβαια, η κατασκευή ενός τέτοιου έργου έχει προφανή γεωστρατηγικά πλεονεκτήματα για την Ελλάδα. Δεν σταματά μόνο στην υπογραφή. Πρέπει να δούμε και πολλά άλλα σημαντικά θέματα που είναι τεχνικά. Δηλαδή, τα μεγάλα βάθη «αγκύρωσης» του αγωγού στα σημεία διαδρομής και ανάπτυξη όλων των τεχνικών δυνατοτήτων. Υπάρχουν θαλάσσια ρεύματα, ρεύματα θολερότητας, ρεύματα αγωγιμότητας.

Όλα αυτά πρέπει να μελετηθούν επιστημονικά και να αξιοποιηθούν σωστά. Ακόμη, σημαντικά είναι τα θέματα της χρηματοδότησης και η εξασφάλιση χρηματοδοτικού μοντέλου που θα ακολουθηθεί για τα έργα φυσικού αερίου, χαρακτηρισμένα ως PCI, κοινού ενδιαφέροντος, καθώς το 2021 αναμένεται να σταματήσει η χρηματοδότηση έργων ορυκτών καυσίμων. Το φυσικό αέριο είναι ένα αυτά με λιγότερο περιβαλλοντικό «αποτύπωμα» από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Επίσης, σε ότι αφορά στα γεωπολιτικά θέματα. Επί Κυβέρνησης μας, έγινε μία γενικότερη προσπάθεια συνεργασιών όλων των χωρών της ανατολικής Μεσογείου στον τομέα του φυσικού αερίου με βάση το διεθνές δίκαιο. Τον Ιανουάριο του 2019, ο τότε Υπουργός, κ. Σταθάκης, συμμετείχε στο φόρουμ χωρών της Μεσογείου για το φυσικό αέριο, όπου συμμετείχαν χώρες μεταξύ των οποίων το Ισραήλ και η Παλαιστίνη.

Τέλος, σαφώς, είμαστε θετικοί στο, εν λόγω σχέδιο, νόμου. Όμως, το έργο θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να στηριχθεί πιο ενεργά από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Σε αυτή την κατεύθυνση, πρέπει η Κυβέρνηση και μέσω της διπλωματικής οδού να κινητοποιηθεί.

Το δεύτερο είναι η μεγάλη σημασία της συμμετοχής της Ιταλίας, που συνδέεται και με τη χρηματοδότηση και τη βιωσιμότητα του αγωγού, αφού θα είναι ο τελικός καταναλωτής. Διακρίνουμε, όμως, μία ξεκάθαρη απόσταση της Ιταλίας. Άλλωστε, κύριε Υπουργέ, στις 2/1/2020 στο Ζάππειο που έγινε η τελετή υπογραφής απουσίαζε η Ιταλία. Άρα, και σε αυτή την κατεύθυνση διπλωματικά πρέπει η Κυβέρνηση να κινηθεί και να στηριχθεί το έργο.

Θα ήθελα να αναφερθώ και σε ένα άλλο ζήτημα που θα αναφερθούν και άλλοι συνάδελφοί μου από τον ΣΥΡΙΖΑ λεπτομερέστερα. Είναι η τροπολογία που ψηφίστηκε στο αντιπεριβαλλοντικό σας νομοσχέδιο για την ΕΔΕΥ, κύριε Υπουργέ. Υπάρχει μία πρόχειρη δυσλειτουργική ρύθμιση, όπου συνδέονται δύο ασύμβατα αντικείμενα: οι δραστηριότητες upstream, εξερεύνηση - εξόρυξη με δραστηριότητες beat stream μεταφοράς, αγωγοί κ.λπ.. Τα συνδέετε με την έρευνα, οπότε εγείρεται ένα σοβαρό πρόβλημα σύγκρουσης συμφερόντων και το τονίζουμε για άλλη μία φορά.

Δεν μπορεί τα Ελληνικά Πετρέλαια (ΕΛΠΕ) που έχουν δικαιώματα έρευνας να συμμετέχουν δια της ΔΕΠA Υποδομών και στην εταιρεία που παρακολουθεί και ελέγχει τα δικαιώματα έρευνας. Δεν μπορεί, τόσο πρόχειρα, να προχωρείτε και να ενοποιείτε δύο δραστηριότητες σε ένα τόσο σοβαρό θέμα.

 Δεν είχα σκοπό να τοποθετηθώ, αλλά μου έδωσε το ερέθισμα ο κ. Καιρίδης, ο Εισηγητής της Ν.Δ.. Μου έκανε εντύπωση η αναφορά του στο σχιστολιθικό αέριο. Το σχιστολιθικό αέριο, για το οποίο είμαστε αντίθετοι φυσικά, όπως και σε παγκόσμιο επίπεδο πολλές χώρες και στην Ευρώπη το έχουν απαγορεύσει, εκτός από το Ηνωμένο Βασίλειο, ουσιαστικά, έχει πολύ σημαντικό αρνητικό περιβαλλοντικό «αποτύπωμα».

Εμείς, επί διακυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, το fracking το είχαμε απαγορεύσει και δια νόμου. Δεν θέλω να σκεφτώ, ότι εξετάζει κάτι τέτοιο η Κυβέρνηση για τη χώρα μας. Κάτι, όμως, που άφησε να εννοηθεί. Το είχα θέσει και στην Επιτροπή, όταν συζητάγαμε το αντιπεριβαλλοντικό νομοσχέδιο που ψηφίστηκε την προηγούμενη εβδομάδα. Είναι ένα πάρα πολύ σοβαρό ζήτημα και θα θέλαμε τη θέση της Κυβέρνησης για το συγκεκριμένο.

Επαναλαμβάνω, είμαστε θετικοί. Θα πούμε περισσότερα στην Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα την τετραμερή Συμφωνία σχετικά με τον αγωγό αερίου East Med, όπως αυτή κυρώθηκε στη χώρα μας, στις 2 Ιανουαρίου του 2020 από τα κράτη του Ισραήλ, της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Ελλάδας.

Είναι μία, ιδιαίτερα, σημαντική τετραμερή συμφωνία ανάμεσα στα κράτη του Ισραήλ, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της χώρας μας, αλλά και της Ιταλίας, χωρίς, όμως, την υπογραφή της Ιταλίας. Πρόκειται για ένα έργο που η υλοποίησή του, αναμφισβήτητα, θα φέρει πολλαπλά οφέλη, τόσο προς τη χώρα μας, όσο και στα υπόλοιπα μέλη κράτη αυτής της σύμβασης, αλλά και στην υπόλοιπη Ε.Ε.. Οφέλη οικονομικά αλλά και εγγύησης της σταθερότητας, της ενεργειακής ασφάλειας και της ανάπτυξης στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρόκειται, κυρίως, για ένα έργο υψίστης γεωπολιτικής σημασίας, για το οποίο θα ήθελα να θυμίσω και να επισημάνω τον καθοριστικό ρόλο της παράταξής μας που οραματίστηκε, σχεδίασε και προώθησε από το 2011 ένα μεγάλο ενεργειακό έργο της εποχής μας. Με την Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και Πρωθυπουργό τον Γιώργο Παπανδρέου από το 2010 άρχισαν οι επαφές με την κυβέρνηση του Ισραήλ, κατά τις οποίες ξεκίνησαν οι πρώτες συζητήσεις για τον EastMed.

Στη συνέχεια, ο οραματισμός και η προσπάθεια υλοποίησης και διεκπεραίωσης αυτού του σχεδίου, προχώρησε από την τότε Κυβέρνηση, με τον Υπουργό Γιάννη Μανιάτη, με στόχο, ίσως, το μεγαλύτερο ενεργειακό έργο της Μεσογείου και την ανάδειξη της Ελλάδας σε ενεργειακό κόμβο της ευρύτερης περιοχής.

 Αυτή είναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η αφετηρία του έργου, το 2010 - 2011. Φυσικά, είχαμε το 2013, τη συνέχεια αυτής της προσπάθειας και τα επόμενα βήματα. Είχαμε βήματα και στη συνέχεια, μετά το 2015. Είχαμε την υπογραφή το 2017, αλλά δεν πρέπει να λησμονούμε ότι ο ΣΥΡΙΖΑ, υπονόμευσε ως Αντιπολίτευση κάθε προσπάθεια προώθησης αυτού του έργου, μιλώντας για άσκοπη σπατάλη δημοσίου χρήματος έως το 2017, που υποδέχθηκε την υπογραφή της διακρατικής συμφωνίας, όπως είχε καταψηφίσει όλα τα μεγάλα ενεργειακά έργα. Εδώ ήμασταν το 2013, το 2014 και με τον αγωγό TAP και με άλλα μεγάλα δίκτυα.

Εν πάση περιπτώσει, συμφωνούμε όλοι απ’ ό,τι φαίνεται. Υπάρχει μία ευρύτερη συναίνεση γι’ αυτό το, πραγματικά, τεράστιας σημασίας γεωπολιτικής, οικονομικής και αναπτυξιακής, έργο. Ο αγωγός που συζητάμε θα μπορεί να μεταφέρει φυσικό αέριο από τα κοιτάσματα του Ισραήλ και της Κύπρου στην ευρωπαϊκή αγορά, αλλά και κοιτάσματα που υπάρχουν και σε άλλες περιοχές, όπως η Αίγυπτος ή νέα που αναμένεται να εξορυχθούν στην Κύπρο, στο Ισραήλ, αλλά και στη χώρα μας.

Από τη φύση του ως έργο είναι δύσκολο και πολύπλοκο. Απαιτεί σημαντική χρηματοδότηση. Υπολογίζεται γύρω στα 10 δις, κ. Υπουργέ, -διορθώστε με αν κάνω λάθος - και η οικονομική εκμετάλλευσή του εξαρτάται, τόσο από την ποσότητα που θα μεταφέρει. όσο και από την αγορά που θα μπορεί να το διαθέσει. Εκτιμάται, ότι μπορεί να καλύψει, περίπου, το 10% των ενεργειών αναγκών της Ε.Ε..

Είναι, όμως, ένα έργο που παράλληλα μειώνει την ενεργειακή εξάρτηση της Ευρώπης από την Ρωσία, αλλά και τον ρόλο της Τουρκίας ως προνομιακής χώρας διέλευσης όλων των αγωγών. Ο σχεδιασμός έγινε, πράγματι, σε μία εποχή με άλλα διεθνή δεδομένα. Η προμελέτη έδειξε ότι ο στόχος είναι τεχνικά εφικτός, οικονομικά βιώσιμος και εμπορικά ανταγωνιστικός. Γι' αυτό και εντάχθηκε στον κατάλογο των έργων κοινού ενδιαφέροντος στο PCI και υπάρχει η χρηματοδότηση για τη μελέτη του έργου.

Σήμερα, έχουμε, πράγματι, αλλαγή δεδομένων λόγω της παγκόσμιας συγκυρίας. Η πανδημία του κορονοϊού πρόσφατα, η πτώση των τιμών του πετρελαίου που συμπαρασύρουν σε αυτή τη φάση, σε αναστολή ή και αναβολή, νέες εξορύξεις υδρογονανθράκων. Ίσως, συνιστά μία, επιπλέον, δυσκολία η Ευρωπαϊκή «Πράσινη» Συμφωνία και οι αποφάσεις πώς το αέριο θα είναι καύσιμο μετάβασης για την επόμενη δεκαετία.

Παρ’ όλα αυτά, υπάρχουν πάρα πολλά προϊόντα που έχουν ως βάση παραγωγής τους τους υδρογονάνθρακες, όπως στη χημική βιομηχανία. Ο προβληματισμός που υπάρχει, ενισχύεται από κάποιες κινήσεις. Ενδεικτικά, εταιρείες στην Κύπρο αναθεωρούν τα χρονοδιαγράμματά, τους όπως η αμερικανική εταιρεία Exxon Mobil που «πάγωσε» τη δραστηριότητα της, μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2021. Η γαλλική εταιρεία Total ανακοίνωσε πτώση 35% στα κέρδη της για το πρώτο τρίμηνο του 2020, ενώ η ιταλική Eni έχει ανακοινώσει πτώση 94% στα κέρδη της για το ίδιο διάστημα.

Στον αντίποδα, βέβαια, η τουρκική TRAO, παρά τις αντίξοες και δυσμενείς συνθήκες που προκαλεί η πανδημία Covid/19, συνεχίζει την παράνομη παρουσία και τους σχεδιασμούς γεωτρήσεων στην κυπριακή AOZ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παρούσα συμφωνία και ο αγωγός από μόνος του δεν αρκούν να αντιμετωπιστεί η τουρκική προκλητικότητα και η βούληση της Τουρκίας για μονοπώλιο στον τομέα της ενέργειας στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου. Χρειάζεται, ασφαλώς, ισχυρή πολιτική βούληση που η ελληνική Κυβέρνηση πρέπει να επιδεικνύει σε κάθε της κίνηση, «κόβοντας», εν τη γένεση, κάθε απόπειρα σε βάρος της εθνική μας κυριαρχίας και των κυριαρχικών μας δικαιωμάτων.

Ως προς τη Συμφωνία τώρα. Είμαστε, ασφαλώς, θετικοί ως προς το πλαίσιο διαμόρφωσής της και ο στόχος είναι παρά τη δύσκολη παγκόσμια συγκυρία, να μπορέσει να καταστεί δυνατή η ασφαλής και έγκυρη ανάπτυξη, κατασκευή και λειτουργία του συστήματος αγωγού, ο οποίος μπορεί και πρέπει να αποτελέσει βιώσιμη και στρατηγική επιλογή για την εξαγωγή φυσικού αερίου από την περιοχή της ανατολικής Μεσογείου. Για την Ελλάδα και την Κύπρο είναι, ιδιαίτερα, σημαντική συμφωνία.

Η συμφωνία για τον EastMed, διπλωματικά, ενισχύει τη χώρα μας έναντι της Τουρκίας. Είναι ένα σημαντικό γεωπολιτικό «όπλο», σε σχέση και με την προοπτική η ίδια η χώρα μας να γίνει παραγωγός υδρογονανθράκων.

Στις διατάξεις της σύμβασης αναφέρεται, ότι «κανένα μέρος - κράτος δεν μπορεί να προβάλλει απαιτήσεις σχετικά με την κυριότητα, τη χρήση ή τον προορισμό του φυσικού αερίου που μεταφέρεται από αυτόν και που η κατασκευή και η εξόρυξη των κοιτασμάτων υδρογονανθράκων δεν θα θέσει σε κίνδυνο την εθνική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία, το περιβάλλον, την περιουσία ή την προστασία ιστορικών ή αρχαιολογικών θησαυρών κάθε συμβαλλόμενου μέρους – κράτους».

Με την παρούσα συμφωνία ρυθμίζονται ζητήματα, όπως οι αρμοδιότητες και οι υποχρεώσεις κάθε συμβαλλόμενου μέρους, ο καθορισμός των περιβαλλοντικών προτύπων και των προτύπων ασφαλείας και η εναρμόνιση των αντίστοιχων τεχνικών προτύπων που ισχύουν για τις δραστηριότητες του έργου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως ήδη αναφέρθηκα στην εισαγωγή της ομιλίας μου, με γνώμονα την ενεργειακή ασφάλεια της χώρας, τη διαρκή οικονομική ανάπτυξη και, κυρίως, τα ισχυρά γεωπολιτικά οφέλη, οραματιστήκαμε και σχεδιάσαμε, ήδη από το 2011, ένα από τα μεγαλύτερα ενεργειακά έργα της εποχής μας. Όμως, για να υλοποιηθεί στην πράξη αυτή η συμφωνία θα πρέπει να γίνουν κάποια πράγματα.

Πρώτον, να λειτουργήσει ως μέσο συνεργασίας, ειρήνης, ενότητας και ανάπτυξης των χωρών της ανατολικής Μεσογείου και της Ε.Ε. που θα ενταχθούν στην συμφωνία στήριξής του.

Δεύτερον, οι χώρες που υπογράφουν τη συμφωνία στήριξης του EastMed θα πρέπει να δεσμευθούν πολιτικά και μακροχρόνια, ότι αυτός ο αγωγός είναι η βασική τους επιλογή για όδευση προς την Ε.Ε. των νέων κοιτασμάτων φυσικού αερίου που θα ανακαλυφθούν στην περιοχή.

Τρίτον, θα πρέπει να διασφαλιστεί η χρηματοδότηση του έργου από ευρωπαϊκούς πόρους, αλλά και η δέσμευση μεγάλων καταναλωτών για αγορά ποσοτήτων φυσικού αερίου από τον EastMed.

Τέταρτον, οι πολιτικές ηγεσίες των χωρών που στηρίζουν τον EastMed να ξεκινήσουν την προσπάθεια να πείσουν τις εταιρείες που έχουν τα δικαιώματα έρευνας και εξόρυξης σε Ισραήλ, Κύπρο και Ελλάδα, ότι ο αγωγός EastMed αποτελεί την καλύτερη επιλογή για την παροχή στις αγορές του φυσικού αερίου που στο εξής θα ανακαλύψουμε.

Πρέπει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πέρα από την κουβέντα για την γεωπολιτική σημασία, να βρεθούν αρκετές νέες ποσότητες για να είναι, οικονομικά, βιώσιμος ο αγωγός, ενώ δεν μπορεί ταυτόχρονα χώρες που συμμετέχουν στη συμφωνία να συζητούν και για σταθμούς υγροποίησης φυσικού αερίου, αλλά και για αγωγό.

Παράλληλα, πρέπει σύμφωνα με ειδικούς να απαντηθεί το ερώτημα, αν ο αγωγός που θα κατασκευαστεί, θα μπορεί στο μέλλον να χρησιμοποιηθεί και σαν αγωγός για «πράσινο» υδρογόνο, που είναι το μέλλον.

Επίσης, υπάρχουν πολλά ερωτήματα και προβληματισμοί που προκύπτουν στη συζήτηση αυτού του θέματος και στα στοιχεία που το συνοδεύουν. Θα θέλαμε από τον κ. Υπουργό κάποια ενημέρωση και απαντήσεις στις τοποθετήσεις του.

Αυτά ξεκινούν, πρώτον από το γεγονός, ότι η συμφωνία κατατέθηκε προς κύρωση στην εκπνοή της προθεσμίας των 120 ημερών από την υπογραφή της, όπως προβλεπόταν. Υπάρχει κάποιος ειδικός λόγος γι’ αυτήν την καθυστέρηση;

Δεύτερον, όπως ανέφερα και στην αρχή, λείπει η υπογραφή της Ιταλίας. Γιατί λείπει; Τι σημαίνει αυτό; Η μη υπογραφή, σημαίνει ύπαρξη μιας λανθάνουσας αναβλητικής αίρεσης ή όχι; Υπάρχει κάτι που δεν γνωρίζουμε, κ. Υπουργέ; Ζητάμε να ενημερωθούμε σχετικά με τη στάση της Ιταλίας, διότι εάν και έχει σταλεί θετική επιστολή τον Δεκέμβριο του 2019, όπως περιγράφει και η αιτιολογική έκθεση, δεν γνωρίζουμε τις προθέσεις της από εκεί και ύστερα.

Τρίτον, ποιες είναι οι ενέργειες, κ. Υπουργέ από την πλευρά της Ελληνικής Κυβέρνησης ως προς αυτό το σημείο; Η Ιταλία, αποτελεί σημαντική παράμετρο, αφού ο EastMed θα συνδεθεί με τον αγωγό IGI Poseidon στο Φλωροβούνι Θεσπρωτίας για να φτάσει στην Ιταλία και από εκεί στα δίκτυα της Ευρώπης.

Τέταρτον, ποια είναι τα επόμενα βήματα και ποιο το συνολικό χρονοδιάγραμμα για το έργο; Τι στοιχεία υπάρχουν γύρω από τη χρηματοδότηση του έργου;

Πέμπτον, υπάρχουν κάποια πρώτα στοιχεία για την όδευση του αγωγού με βάση όχι την προμελέτη, αλλά πλέον τη μελέτη; Δηλαδή, ακριβής πορεία, το βάθος και ούτω καθεξής. Επίσης, σε τι στάδιο κύρωσης βρίσκεται σήμερα η συμφωνία από τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη.

Ένα άλλο σημείο, επί την ευκαιρία της συζήτησης κ. Υπουργέ, είναι ποιος είναι ο προγραμματισμός, ώστε τα δίκτυα φυσικού αερίου που αναπτύσσονται στη χώρα μας, όπως ο συγκεκριμένος ή και ο ΤΑΠ, να καλύψουν περιοχές και περιφέρειες που σήμερα δεν έχουν πρόσβαση σε αυτή τη μορφή ενέργειας, με αποτέλεσμα να μειονεκτούν οι παραγωγικές δραστηριότητες και οι καταναλωτές, έναντι άλλων περιοχών σε σχέση με το κόστος ενέργειας.

Ο αγωγός θα περάσει, εφόσον κατασκευασθεί -που ευχόμαστε, θέλουμε και επιδιώκουμε- από την Κρήτη. Η Κρήτη δεν έχει φυσικό αέριο. Οπότε, μπορεί να εκμεταλλευτεί τη διέλευση του αγωγού, όπως, επίσης, τμήματα της Πελοποννήσου ή και η Ήπειρος, που είναι εκτός δικτύων φυσικού αερίου αυτή τη στιγμή.

Κλείνοντας, επαναλαμβάνω ότι είμαστε θετικοί στην κύρωση της συμφωνίας για τον αγωγό φυσικού αερίου EastMed. Όμως, η άσκηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας μας, είναι αδιαπραγμάτευτη. Εκ των πραγμάτων, κύριε Υπουργέ, για λόγους γεωπολιτικούς και τεχνικούς, η οριοθέτηση της ελληνικής ΑΟΖ αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση. Καθίσταται, πλέον, αναγκαία για την ομαλή κατασκευή του EastMed, εφόσον, βέβαια, επιλυθούν και τα άλλα ζητήματα που αναφέραμε, όπως είναι τα τεχνικά θέματα, ποσότητες φυσικού αερίου, αγορές, χρηματοδότηση κ.λπ..

Είναι ένα ζήτημα εθνικό και το στηρίζουμε. Θα θέλαμε την απάντηση της Κυβέρνησης για τις προθέσεις της και ενημέρωση για την πορεία των διαπραγματεύσεων με τις άλλες χώρες, όπως είναι η Αίγυπτος, αλλά και με την Κύπρο, την Αλβανία, την Ιταλία. Είναι κορυφαίο θέμα εθνικής σημασίας. Ψηφίζουμε «υπέρ».

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Καραθανασόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ)**: Κύριε Πρόεδρε, είναι σίγουρο ότι το Κ.Κ.Ε. θα καταψηφίσει την συγκεκριμένη σύμβαση και το λέμε εκ των προτέρων, γιατί μέχρι τώρα και οι τρεις προηγούμενοι Εισηγητές και Ειδικοί Αγορητές ήταν, ένθερμα, υποστηρικτές του συγκεκριμένου έργου και της συγκεκριμένης σύμβασης.

Πρέπει να δούμε τη μεγάλη εικόνα στην περιοχή μας αυτή τη στιγμή. Δηλαδή, στην ανατολική Μεσόγειο και τη Μέση Ανατολή. Είναι, βεβαίως, η όξυνση των ανταγωνισμών. Από τη μία πλευρά, ανάμεσα στις ΗΠΑ, το ΝΑΤΟ και την Ε.Ε., με τις επιμέρους διαφοροποιήσεις τους και από την άλλη πλευρά, ανάμεσα στη Ρωσία, κατά κύριο λόγο, για τα ζητήματα της στρατιωτικής της παρουσίας στην περιοχή, αλλά και τις πηγές ελέγχου των ενεργειακών τιμών και των ενεργειακών διαδρομών. Βεβαίως, και με την Κίνα, στα πλαίσια του εμπορικού «πολέμου» ανάμεσα στις ΗΠΑ και την Κίνα για το δρόμο του μεταξιού.

Είναι φανερό, ότι το τελευταίο χρονικό διάστημα και με ευθύνη των προηγούμενων κυβερνήσεων και του ΣΥΡΙΖΑ, έχουμε μία αποφασιστική ισχυροποίηση της παρουσίας των αμερικανονατοϊκών στην περιοχή μας. Μία παρουσία η οποία δραστηριοποιήθηκε τα προηγούμενα χρόνια και τις τελευταίες δεκαετίες με διάφορα προσχήματα, όπως η πάταξη της τρομοκρατίας, ή με αφορμή τη λεγόμενη αραβική «άνοιξη», για να επιβάλει ντε φάκτο την ισχυροποίηση των Αμερικανών και των νατοϊκών στην ευρύτερη περιοχή.

Με την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ αυτή η παρουσία πέρασε σε ένα ανώτερο επίπεδο, ακόμη πιο ουσιαστικό. Είχαμε τη συμφωνία για τη Βόρεια Μακεδονία, μία αμερικανονατοϊκή συμφωνία, όπου επέτρεψε στα Σκόπια να ενταχθούν στο ΝΑΤΟ και να ισχυροποιηθεί η παρουσία των Αμερικανών και των νατοϊκών στην περιοχή.

Δεύτερον, η συμφωνία την οποία διαπραγματεύτηκε η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και υπέγραψε η Κυβέρνηση της Ν.Δ. για τη στρατηγική συνεργασία σε στρατιωτικό επίπεδο με τις ΗΠΑ, που μετατρέπει τη χώρα μας σε προκεχωρημένο φυλάκιο των Αμερικανονατοϊκών, διευρύνοντας την βάση της Σούδας και τον σημαντικό ρόλο που έχει ακόμη περισσότερο, δίνοντας νέες βάσεις για πρώτη φορά στις ΗΠΑ και στη Λάρισα και στο Βόλο για τα ελικόπτερα και τα drones, καθώς, επίσης, και στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, βάση επισκευής των αμερικανικών ελικοπτέρων. Είναι φανερό το δεύτερο μεγάλο στοιχείο, το οποίο υπάρχει.

Το τρίτο στοιχείο είναι ότι η Κυβέρνηση προώθησε, ακόμη περισσότερο, την υλοποίηση των ενεργειακών σχεδιασμών, που εξυπηρετούν τα αμερικανονατοϊκά συμφέροντα στην ευρύτερη περιοχή, από τον TAP που θα φέρει το αζέρικο φυσικό αέριο στην κεντρική Ευρώπη, από το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης με τον τερματικό σταθμό, από τον συνδετήριο αγωγό Ελλάδας-Βουλγαρίας για τη δημιουργία του παραδουνάβιου άξονα μεταφοράς φυσικού αερίου, υγροποιημένου φυσικού αερίου από την περιοχή ή και σχιστολιθικού που παράγουν οι ΗΠΑ.

Αυτή η εξέλιξη έρχεται συνολικότερα και με βάση τη συμφωνία, η οποία υπεγράφη για τη δημιουργία του αγωγού EastMed ανάμεσα στα τρία κράτη, δηλαδή στο Ισραήλ, την Κύπρο και την Ελληνική Δημοκρατία. Ένας αγωγός, ο οποίος εντάσσεται σε αυτές τις λογικές των Αμερικανών για περιορισμό της εξάρτησης της Ε.Ε. από το ρωσικό φυσικό αέριο και συνολικότερα, για συρρίκνωση της παρέμβασης ενεργειακής αλλά και στρατιωτικής παρέμβασης της Ρωσίας στην ευρύτερη περιοχή.

Άλλωστε, δεν είναι τυχαίο ότι στα πλαίσια αυτά είχαμε τον νόμο στην αμερικανική Βουλή και Γερουσία, που τον υπέγραψε και ο Πρόεδρος Τραμπ, για την ασφάλεια και την ενεργειακή συνεργασία στην ανατολική Μεσόγειο, τον γνωστό νόμο EastMed Act. Επί της ουσίας, αυτός ο νόμος δεν κάνει τίποτε άλλο, παρά να αναδεικνύει τις προτεραιότητες των ΗΠΑ στη γειτονιά μας, κυρίως, σε αντιπαράθεση με τη Ρωσία και με την Κίνα.

Είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο χαρακτηρίζει τη χώρα μας ως πολύτιμο μέλος του ΝΑΤΟ, την Κύπρο ως στρατηγικό εταίρο και διαμηνύει ότι μαζί με το Ισραήλ, αλλά και τις ΗΠΑ, πρέπει να δείξουν την αποφασιστικότητά τους για να αμυνθούν εναντίον των κακόβουλων στην ανατολική Μεσόγειο και στην ευρύτερη Μέση Ανατολή. Κακόβουλες επιρροές είναι οι σχεδιασμοί της Ρωσίας και της Κίνας στην ευρύτερη περιοχή.

Άλλωστε, από τα 13 τμήματα, τα οποία περιέχει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, σχεδόν το σύνολο, αναφέρεται στο πώς θα περιοριστεί η ρωσική περιουσία στην ευρύτερη περιοχή και πώς θα αναβαθμιστεί η θέση των ΗΠΑ.

Θα σας διαβάσω ένα μικρό κομμάτι από το τι προβλέπει ο συγκεκριμένος νόμος των Αμερικανών. Είναι στο τμήμα 6. Λέει, ότι «στην Ελλάδα και στην Κύπρο μπορεί να διαθέσει βοήθεια για τους ακόλουθους στόχους: για την εκπαίδευση των μελλοντικών ηγετών, όπου οι μελλοντικοί ηγέτες θα είναι συνδεδεμένοι άμεσα με τα συμφέροντα των ΗΠΑ, εφόσον οι ΗΠΑ θα χρηματοδοτούν την εκπαίδευση των μελλοντικών ηγετών, για την προώθηση της καλύτερης κατανόησης των ΗΠΑ, για την εγκαθίδρυση καλύτερης σχέσης μεταξύ των στρατιωτικών των ΗΠΑ και των στρατιωτικών της χώρας μας, για την ενδυνάμωση της διαλειτουργικότητας και των ικανοτήτων για κοινές επιχειρήσεις στρατιωτικού χαρακτήρα».

«Θα δοθεί εστίαση στην επαγγελματική στρατιωτική εκπαίδευση, επαγγελματικός στρατός, να δοθούν δυνατότητες στη χώρα που χρησιμοποιούν τα εθνικά κονδύλια για να λάβουν μειωμένο κόστος, άλλη εκπαίδευση και κατάρτιση από το Υπουργείο Άμυνας των ΗΠΑ». Ακόμη, και παροχή βοήθειας για την εκμάθηση της αγγλικής γλώσσας στη χώρα μας, προβλέπει ο συγκεκριμένος νόμος των ΗΠΑ για την παρουσία στην ευρύτερη περιοχή.

Ο σκοπός είναι, ακριβώς, να προασπιστεί η ασφάλεια των ΗΠΑ και τα ευρύτερα συμφέροντα στην περιοχή αλλά και οι ενεργειακοί σχεδιασμοί.

Είναι φανερό, ότι η συμφωνία η οποία προωθείται για τον αγωγό EastMed, περιπλέκει, ακόμη περισσότερο, την, ήδη, τεταμένη κατάσταση στην περιοχή μας. Δίνει «πάτημα» στην τουρκική επιθετικότητα να οξύνει τις διεκδικήσεις της απέναντι στην Ελλάδα. Σημαντικό στοιχείο ήταν η συμφωνία που έκανε η Τουρκία με την κυβέρνηση της Λιβύης για τον καθορισμό της κοινής ΑΟΖ, ανάμεσα στην Τουρκία και την Λιβύη που αμφισβητεί κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας μας.

Εμπλέκουν τη χώρα μας σε νέες αντιπαραθέσεις, ακόμη πιο σοβαρές. Προχωρήσαμε σε μία συμφωνία με το κράτος «δολοφόνων» στην περιοχή, το Ισραήλ. Μάλιστα, όχι μόνο σε συμφωνία ενεργειακής συνεργασίας, αλλά και στρατιωτικής συνεργασίας με κοινά στρατιωτικά γυμνάσια. Ένα κράτος «δολοφόνων», το οποίο συνεχίζει τις επιθέσεις απέναντι στους Παλαιστίνιους, αλλά και στους μικρότερους αραβικούς λαούς της περιοχής και μάλιστα, όταν βγαίνει η ίδια η παλαιστινιακή αρχή να δηλώσει, ότι η συγκεκριμένη συμφωνία προκαλεί πρόσθετα προβλήματα.

Δηλαδή, η Συμφωνία για τη δημιουργία του αγωγού EastMed, τονίζοντας με κάθε τρόπο την αντίθεσή της σε αυτή τη συγκεκριμένη συμφωνία για τον αγωγό, που αμφισβητεί δικαιώματα του παλαιστινιακού κράτους.

Επίσης, ο Λίβανος, με αντίστοιχα ζητήματα, έχει τοποθετηθεί απέναντι στη συγκεκριμένη συμφωνία. Μία συμφωνία, η οποία γίνεται, χωρίς να ανακηρυχθεί η ΑΟΖ της χώρας μας στις περιοχές απ’ όπου θα διέρχεται ο αγωγός.

Άρα, δηλαδή, είναι μία συμφωνία, η οποία, επί της ουσίας, αξιοποιείται για να γίνουν περαιτέρω βήματα στην κατεύθυνση της συνεκμετάλλευσης με την Τουρκία των ενεργειακών πόρων, που υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή κάτω από την αμερικοανονατοϊκή «μπότα».

Απ’ αυτή την άποψη είναι φανερή η στόχευση, την οποία έχει η συγκεκριμένη σύμβαση. Δηλαδή, απλά και μόνο, να εξυπηρετηθούν τα συμφέροντα των Αμερικανών και των νατοϊκών στην περιοχή.

Πέρα από την προκήρυξη της διάθεσης για να προχωρήσει η συγκεκριμένη σύμβαση για τον αγωγό, ο αγωγός παραμένει στα χαρτιά και είναι ενδεχόμενο να παραμείνει στα χαρτιά, ως καλή πρόθεση δηλώσεων, από την άποψη ότι υπάρχουν μία σειρά από προβλήματα στο να κατασκευαστεί ο συγκεκριμένος αγωγός.

Το πρώτο πρόβλημα είναι η μη ανακήρυξη ΑΟΖ. Άρα, δεν είναι καθορισμένοι οι χώροι από τους οποίους θα διέλθει ο αγωγός και σε ποιους ανήκουν. Άρα, υπάρχει αμφισβήτηση.

Δεύτερον, τα πολύ σημαντικά τεχνικά προβλήματα που έχει η κατασκευή του αγωγού, αφού θα πρέπει να διέλθει από πολύ υψηλά βάθη, 3.000 χλμ. από τη θάλασσα για να δημιουργηθεί.

Το τρίτο στοιχείο είναι το πολύ ακριβό τίμημα, που έχει η κατασκευή του αγωγού, από 7 έως 11 δις δολάρια υπολογίζεται χωρίς διασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Το τέταρτο στοιχείο είναι, τι θα μεταφέρει ο συγκεκριμένος αγωγός; Φυσικό αέριο από πού θα μεταφέρει, όταν εδώ υπάρχουν αντικρουόμενοι σχεδιασμοί; Για παράδειγμα, η Αίγυπτος, η οποία έχει πολύ μεγάλα κοιτάσματα φυσικού αερίου στην περιοχή, έχει δύο σταθμούς υγροποίησης φυσικού αερίου. Επομένως, προτιμά το δικό της φυσικό αέριο να διοχετεύεται μέσα από τους σταθμούς υγροποίησης.

Δεύτερο στοιχείο, πέρα από την πρόθεση της κυβέρνησης του Ισραήλ και του Νετανιάχου προσωπικά, υπάρχουν αντίθετες προτεραιότητες στις εταιρείες, που διαχειρίζονται τα κοιτάσματα φυσικού αερίου στο Ισραήλ και που έχουν ξεκινήσει την εκμετάλλευσή τους. Κάποιοι θέλουν να δημιουργηθεί ο αγωγός που θα μεταφέρει χερσαία το φυσικό αέριο από το Ισραήλ μέσω Τουρκίας για να συναντηθεί με τους υπόλοιπους αγωγούς, γιατί είναι πολύ πιο φτηνή λύση. Αυτές είναι δηλώσεις, τις οποίες έκαναν οι εταιρείες που συνεκμεταλλεύονται το μεγαλύτερο κοίτασμα του Ισραήλ, το Λεβιάθαν.

Πρόσφατη τοποθέτηση, όπως την περιγράφει ο κ. Λαντάου, ο επικεφαλής μιας από τις τρεις εταιρείες που έχουν ποσοστό στο κοίτασμα Λεβιάθαν, ο οποίος αναφέρει ότι «σχεδιασμός της κοινοπραξίας αυτής είναι η δημιουργία πλωτού σταθμού υγροποιημένου αερίου για την εξαγωγή των κοιτασμάτων από το Λεβιάθαν». Δηλαδή, μία, εντελώς, διαφορετική προτεραιότητα. Άρα, τι φυσικό αέριο θα αξιοποιήσει ο συγκεκριμένος αγωγός, εάν και εφόσον γίνει;

Αντίστοιχα, υπάρχουν σκέψεις και στην Κυπριακή Δημοκρατία για τη δημιουργία σταθμού υγροποιημένου αερίου στο Βασιλικό, που αμφισβητεί τη λειτουργία του αγωγού. Υπάρχουν και οι δηλώσεις των βασικών εταιρειών, που εκμεταλλεύονται οικόπεδα στην κυπριακή ΑΟΖ, όπως είναι της ENI, της TOTAL και της EXXON MOBIL, ότι προτιμούν την υγροποίηση, είτε μέσω δικού τους πλωτού σταθμού υγροποίησης, είτε υγροποιώντας το φυσικό αέριο που θα βγάλουν από τα κοιτάσματα που εκμεταλλεύονται στην Αίγυπτο στους σταθμούς υγροποίησης. Άρα, για ποια κοιτάσματα μιλάμε, επί της ουσίας, ότι θα αξιοποιήσει ο συγκεκριμένος σταθμός;

Ένα ακόμη στοιχείο, βεβαίως, είναι η στάση της Ιταλίας, που μπορεί να περιγράφεται ως εταίρος, αλλά δεν υπάρχει καμία υπογραφή. Μάλιστα, υπάρχουν και αντικρουόμενες πληροφορίες και δημοσιεύματα, σχετικά με τη στάση της απέναντι στον αγωγό.

Απ’ αυτή την άποψη, είναι ένα σχέδιο, το οποίο είναι στα χαρτιά. Ένα σχέδιο, το οποίο, επί της ουσίας, αποτελεί «προάγγελο» όξυνσης της κατάστασης στην ευρύτερη περιοχή. Δίνει «πάτημα» στην τουρκική επιθετικότητα να κλιμακώσει τις διεκδικήσεις της απέναντι στην Ελλάδα και, ουσιαστικά, εμπλέκει τη χώρα μας, όλο και περισσότερο, στο «κουβάρι» των ανταγωνισμών.

Το τέταρτο στοιχείο για την αντίθεσή μας στο συγκεκριμένο αγωγό είναι ακριβώς, ότι ακόμη και αν δημιουργηθεί ο συγκεκριμένος αγωγός, δεν θα υπάρχουν οφέλη για τους εργαζόμενους, για τα λαϊκά στρώματα, για φθηνό φυσικό αέριο, για φθηνή ενέργεια. Δεν θα απαντήσει στα μεγάλα ζητήματα, τα οποία σχετίζονται με την ενεργειακή φτώχεια. Άλλωστε, είδαμε ότι η δημιουργία του ΤΑΠ, κάθε άλλο παρά αντιμετώπισε τέτοιου είδους ζητήματα.

Επίσης, αναφορικά με τους λάτρεις της άποψης, ότι κατοχυρώνεται ακόμα περισσότερο η ασφάλεια της χώρας μας από πιθανούς κινδύνους και διεκδικήσεις, ας δούμε μόνο το παράδειγμα της Συρίας στην περιοχή της Κύπρου που παραμένει κατεχόμενη, γιατί, βεβαίως, τα αμερικανικά στρατεύματα, το ναυτικό και οι βάσεις, προασπίζονται τα συμφέροντα των πολυεθνικών τους και όχι τα κυριαρχικά δικαιώματα της κάθε χώρας.

Αντίθετα, αμφισβητούν τα συγκεκριμένα κυριαρχικά δικαιώματα, αλλάζουν σύνορα, μόνο και μόνο για να πετύχουν τους στόχους τους. Έτσι, λοιπόν, όχι μόνο παράγοντα ασφάλειας δεν αποτελεί, αλλά, αντιθέτως, κλιμακώνει, ακόμη περισσότερο, την ανασφάλεια στην περιοχή.

Επί της ουσίας, είναι φανερό ότι η συγκεκριμένη επιλογή, η οποία γίνεται, είναι μία επιλογή που εξυπηρετεί τις πολυεθνικές, που στηρίζει τα συμφέροντα των μονοπωλιακών ομίλων στη χώρα μας. Άλλωστε, αυτά τα συμφέροντα των μονοπωλιακών ομίλων αποτελούν και τη βάση που καθορίζει τις εκάστοτε κυβερνητικές πολιτικές, ανεξαρτήτως κυβέρνησης, τόσο όσο αφορά στο εσωτερικό, αντιμετώπιση της κρίσης και καπιταλιστική ανάκαμψη, όσο και τις διεθνείς σχέσεις, στα πλαίσια της λεγόμενης γεωστρατηγικής αναβάθμισης, που αποτελεί, ακριβώς, την άλλη όψη του «νομίσματος» της καπιταλιστικής ανάπτυξης στη χώρα μας.

Επί της ουσίας, αυτή η γεωστρατηγική αναβάθμιση έχει ως δεδομένη, όχι τη βελτίωση της θέσης της λαϊκής οικογένειας, αλλά το να μπορέσουν οι ελληνικοί επιχειρηματικοί όμιλοι να έχουν μεγαλύτερη παρουσία, οικονομική δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή, να αρπάξουν και αυτοί κάποιο κομμάτι από τη λεία και το «πλιάτσικο» που κάνουν οι μεγάλες πολυεθνικές.

Απ’ αυτή την άποψη, επιβεβαιώνοντας αυτό που είπα στην αρχή, είμαστε αντίθετοι με τον συγκεκριμένο αγωγό και τη Σύμβαση, γιατί, ακριβώς, θα επιφέρει μόνο νέους κινδύνους στην περιοχή και στους λαούς της περιοχής.

Γι' αυτό, ακριβώς, τον λόγο, το Κ.Κ.Ε. εκφράζει την οξύτατη διαφωνία του με τη συγκεκριμένη Σύμβαση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ξεκινώντας, θα ήθελα να τονίσω, πως γνωρίζουμε ότι η συζήτηση για τον EastMed είναι, εντελώς, προσχηματική, αφού η Συμφωνία έχει, ήδη, υπογραφεί και δεν αλλάζει κανένα άρθρο της, ούτε κάτι από το περιεχόμενό της.

Εάν μου επιτρέπει ο συνάδελφος του Κινήματος Αλλαγής, θα κάλυπτε, μόλις, το 2% των καταναλωτικών αναγκών της Ευρώπης, ύψους 458 δις κυβικών μέτρων το 2018, και όχι το 10% που είπε. Είναι δε ασύμφορος, αφού κοστίζει περί τα 7 δις δολάρια, όταν για σύγκριση ο NorthStream 2, που θα μεταφέρει 55 δις κυβικά, έναντι 10 δις κυβικά του EastMed, θα κοστίσει 9,5 δις δολάρια. Δηλαδή, μόλις, 2,5 δις δολάρια παραπάνω, όταν μεταφέρει υπερπενταπλάσιες ποσότητες. Αντίστοιχα, ο ΤΑΠ που θα μεταφέρει 20 δις κυβικά έχει κόστος, μόλις, 1,5 δις δολάρια. Οπότε, ο EastMed είναι κάτι περισσότερο από ασύμφορος.

Εισαγωγικά τώρα, θα θέλαμε να αναφερθούμε στο πώς αντιλαμβανόμαστε τον αγωγό EastMed. Θεωρούμε πως δεν πρόκειται απλά για τεχνικό ή ενεργειακό έργο, ούτε για μία οικονομική επένδυση. Πρόκειται για ένα γεωπολιτικό εγχείρημα με ευρύτερες συνέπειες για τη χώρα μας και για την περιοχή. Οπότε, πιστεύουμε πως έτσι πρέπει να το εξετάσουμε για να αξιολογήσουμε την ολότητά του.

Σε ότι αφορά στην παρούσα Σύμβαση, τη θεωρούμε περισσότερο ως δείγμα πρόθεσης συνεργασίας, όχι ως το τελικό της στάδιο, επειδή το περιβάλλον είναι, εξαιρετικά, ευμετάβλητο.

Ξεκινώντας από την ενεργειακή επάρκεια στην Ευρώπη, αυτή εξαρτάται, ανέκαθεν, από τη Ρωσία, τουλάχιστον, σε ότι αφορά στο φυσικό αέριο.

Με το Green Deal δε, που προωθείται, βρισκόμαστε στα πρόθυρα της μετάβασης σε μία ενεργειακή εξάρτηση ξανά από τη Ρωσία, αλλά μέσω του γερμανοτουρκικού άξονα μεταφοράς, του Turk Stream από τη μία πλευρά και του NorthStream από την άλλη που συνεχίζουν να κατασκευάζονται πάρα τις αμερικανικές κυρώσεις, παρακάμπτοντας την Ουκρανία. Να σημειωθεί ότι η Τουρκία θεωρείται στρατηγικός εταίρος της Γερμανίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τη Γερμανία να έχει εγκαταστήσει μεγάλο μέρος της παραγωγής της εκεί.

Ειδικά, όσον αφορά τις ΑΠΕ, δηλαδή, τις ανεμογεννήτριες και τα φωτοβολταϊκά, είτε παράγονται από Γερμανούς, είτε συμμετέχουν Γερμανοί στα σχήματα παραγωγής, εγκατάστασης και εμπορίας. Επιπλέον, ελέγχουν την εξάπλωσή τους μέσω των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μέσω της χρηματοδότησης που παρέχουν άμεσα ή έμμεσα.

Εν προκειμένω, η Ελλάδα με σημαντική αυτοτέλεια, όσον αφορά, τουλάχιστον, την ηλεκτροδότησή της άνω του 80%, που καλυπτόταν στο μεγαλύτερο ποσοστό της από λιγνίτη, -δυστυχώς παραμελήθηκαν τα υδροηλεκτρικά εργοστάσια- θα καταλήξει να είναι, πλήρως, εξαρτώμενη ενεργειακά, ενδεχομένως, άνω του 50%, με μεγάλες ζημίες για το περιβάλλον της, τόσο όσο αναφορά την τοποθέτηση, όσο και την απόσυρση των συστημάτων ΑΠΕ, ειδικά σε μία εποχή που προωθείται η ηλεκτροδότηση, με αποτέλεσμα την, ακόμη μεγαλύτερη, εξάρτησή της.

Εκτός αυτού, ενώ η Ελλάδα είναι υπερχρεωμένη και αντιμέτωπη με μία βαθιά κρίση, που ελπίζουμε να αποφευχθεί, αφού υπάρχουν οι δυνατότητες αποφυγής της, δεν διακρίνουμε καμία προσπάθεια αλλαγής του οικονομικού μας μοντέλου, με την παροχή κινήτρων για να μπορέσει να παραχθεί εδώ μέρος, τουλάχιστον, αυτών των τεχνολογιών.

Ο Turk Stream, το πρώτο μέρος του οποίου ολοκληρώθηκε, θα περνάει από την ανατολική Θράκη μέσω του Εύξεινου Πόντου, ενώ θα οδηγείται στη Βουλγαρία, στη Σερβία και στην κεντρική Ευρώπη. Έτσι, η ενεργειακή επάρκεια της Ευρώπης θα είναι στα χέρια του γερμανοτουρκικού άξονα, στον ίδιο ή μεγαλύτερο βαθμό, απ’ αυτόν που ελέγχεται από τη Ρωσία, η οποία παρέχει το 50% έως το 75% του φυσικού αερίου της Ευρώπης.

Δυστυχώς, οι Αμερικανοί με τις κυρώσεις που επέβαλαν στη Ρωσία εδραίωσαν, τελικά, τον γερμανοτουρκικό έλεγχο, ενώ προωθούν ως εναλλακτική λύση το υγροποιημένο φυσικό αέριο μέσω του σταθμού της Αλεξανδρούπολης στην Ελλάδα και της σύνδεσής του με τη Βουλγαρία. Το γεγονός αυτό, είναι θετικό για την Ελλάδα, αρκεί βέβαια να μην χαθεί ο έλεγχος της ΔΕΠΑ μέσω της ιδιωτικοποίησης, που, ευτυχώς, έχει «παγώσει» λόγω της πανδημίας.

Όπως αναφέραμε και κατά τη συζήτηση για την Ενέργεια, ανατολικά της Κρήτης, μεταξύ της Ελλάδας και της Κύπρου, νοτίως του Καστελόριζου, βρίσκεται το μεγάλο αποθεματικό του Ηροδότου, ενώ, επίσης, μεγάλα ενεργειακά κοιτάσματα υπάρχουν στην ανατολική Μεσόγειο, στην περιοχή μεταξύ της Κύπρου, του Ισραήλ και της Αιγύπτου. Τα κοιτάσματα αυτά μπορούν να αυξήσουν σημαντικά την ενεργειακή επάρκεια της Ευρώπης, διαφοροποιώντας τους προμηθευτές της.

Εν προκειμένω, η Τουρκία επιδιώκει με διάφορους τρόπους, όπως με τη διακίνηση χαρτών, τον έλεγχο και την εκμετάλλευση μέρους αυτών των κοιτασμάτων, να αποκόψει με τη συμφωνία της Λιβύης τον EastMed, διατηρώντας έτσι τη θέση του βασικού προμηθευτή της νότιας και κεντρικής Ευρώπης σε συνεργασία με τη Γερμανία.

Παράλληλα, η Ελλάδα δεν ανακηρύσσει χωρικά ύδατα και ΑΟΖ, εμποδιζόμενη, ενδεχομένως, από τη Γερμανία, με κριτήριο, μεταξύ άλλων, τη μη πρόσκλησή της στη συζήτηση για τη Λιβύη, ενώ, δυστυχώς, συνεχίζεται η αποτυχημένη πολιτική του κατευνασμού, σε ότι αφορά την Τουρκία με κίνδυνο να οδηγηθούμε σε πόλεμο. Μεγαλύτερη πάντως «φινλανδοποίηση» της χώρας μας από τη σημερινή δεν υπάρχει.

Στον EastMed τώρα, η Ιταλία δεν συμμετείχε στην υπογραφή της Συμφωνίας, κάτι που είναι, εξαιρετικά, σημαντικό για το μέλλον του αγωγού, εκτός από την πτώση των τιμών της ενέργειας, που τον καθιστά, έτσι και αλλιώς, ασύμφορο. Δεν καταδίκασε, ούτε τις πρόσφατες κινήσεις της Τουρκίας στην ΑΟΖ της Κύπρου, ενώ εμπλέκεται στον αγωγό IGI POSEIDON, μέσω του οποίου επιδιώκεται η προμήθεια φυσικού αερίου της Ευρώπης από τα κοιτάσματα του Αζερμπαϊτζάν.

Ακόμη, όμως και αν ξεπεραστούν αυτά τα προβλήματα, ο EastMed θα είναι έτοιμος πολύ αργά, μετά το 2030, ενώ προϋποθέτει νέες συνεργασίες στη Μεσόγειο και διαφορετικές πολιτικές ιδέες.

Από την άλλη πλευρά, έχουν, ήδη, εμφανιστεί αρνητικά δημοσιεύματα στον γερμανικό τύπο, ενώ ο Λίβανος που διαθέτει κάποια κοιτάσματα στην περιοχή, δήλωσε, πρόσφατα, πως δεν έχουν εμπορικό ενδιαφέρον. Αυτά τα δημοσιεύματα θα τα καταθέσω στα Πρακτικά

 Τέλος, όσον αφορά τα τεχνικά στοιχεία του αγωγού, θα κατασκευαστεί από την IGI POSEIDON Α.Ε, η οποία είναι Κοινοπραξία με μερίδιο 50% της ΔΕΠΑ και 50% της ιταλικής Edison. Θα έχει μήκος 1.900 χλμ., η κατασκευή του θα διαρκέσει επτά χρόνια, το κόστος υπολογίζεται, όπως είπαμε, στα 7 δις δολαρίων και η δυναμικότητά του θα είναι, μόλις, 10 δις κυβικά μέτρα, ετησίως. Ένας ακόμη λόγος που τον καθιστά ασύμφορο. Η χρηματοδότησή του αποτελεί, επίσης, ένα πάρα πολύ μεγάλο ερωτηματικό.

Σε ότι αφορά στα επιμέρους άρθρα της Συμφωνίας έχουμε πολλές επιφυλάξεις.

Στο άρθρο 2, δεν μπορεί να λειτουργήσει σωστά μία διεθνής Σύμβαση, εάν τα συμβαλλόμενα μέρη δεν γνωρίζουν από την αρχή και δεν έχουν συμφωνήσει πώς έχουν λάβει γνώση της ισχύουσας νομοθεσίας και των κανονισμών των, επιμέρους, συμβαλλόμενων κρατών. Δηλαδή, πρέπει να γνωρίζουν όλα το νομικό καθεστώς που διέπει την περιβαλλοντική νομοθεσία των άλλων κρατών, τους κανονισμούς ασφαλείας κ.λπ., έτσι ώστε να συμφωνήσουν προκαταβολικά σε μία κοινή λειτουργική βάση, χωρίς να επηρεάζονται οι μεταξύ τους οι συμβατικές υποχρεώσεις, ούτε να έχουν πρόβλημα με τους διεθνείς οργανισμούς, με τις επιτροπές και με τις δεσμεύσεις που έχουν από άλλες διεθνείς συμβάσεις. Κάτι τέτοιο δεν συνεπάγεται από την παρούσα Σύμβαση.

Στο άρθρο 4, δεν πρέπει να επιτρέπεται η δυνατότητα σύμβασης ενός εκ των συμβαλλόμενων μερών με τρίτα κράτη. Το γεγονός αυτό, το ό,τι επιτρέπεται δηλαδή, αφήνει ανοιχτό το ενδεχόμενο να εμπλακεί η Τουρκία στην κατασκευή, στη συντήρηση και στην εκμετάλλευση του αγωγού, είτε άμεσα, είτε έμμεσα.

Επομένως, θα έπρεπε να αποκλειστεί, να αλλάξει το άρθρο ανάλογα δηλαδή, για λόγους εθνικής ασφαλείας. Εναλλακτικά, για να μην αποκλειστούν άλλες χώρες που, πιθανόν, θα μας συμφέρει να συμμετέχουν, όπως, ίσως, η Αίγυπτος, αν και εκεί η πολιτική αλλάζει συνεχώς, να αποκλειστεί μόνο η Τουρκία.

Στο άρθρο 5, εν προκειμένω, δεν αποσαφηνίζεται ποιος θα είναι ο εθνικός φορέας αδειοδοτήσεων του συγκεκριμένου έργου για την Ελλάδα. Πόσο μάλλον, όταν το ΙΓΜΕ δεν θα έχει καμία εμπλοκή ως ο αρμόδιος εθνικός φορέας, αφού σήμερα βρίσκεται, υπό εκκαθάριση. Δυστυχώς, δεν μεταφέρεται η πολύτιμη τεχνογνωσία του σε κάποιον άλλο ισοδύναμο ανεξάρτητο φορέα. Κάτι που επικρίναμε στη συζήτηση του νομοσχεδίου για το περιβάλλον.

Φυσικά, ο ΙΓΜΕ δεν είχε τεχνογνωσία σχετικά με τα ενεργειακά αποθέματα, αλλά θα είχε ο ΕΑΓΜΕ, που θα τον διαδεχόταν, ενώ δεν γνωρίζουμε τι έχει συμβεί με τον τελευταίο. Θα θέλαμε, λοιπόν, να μας απαντήσει, εάν μπορεί ο Υπουργός, τι ακριβώς θα συμβεί με τον ΕΑΓΜΕ, ή έχει συμβεί. Στο άρθρο 6, δεν είναι δυνατόν να μην έχει κανένα συμβαλλόμενο μέρος το δικαίωμα άσκησης «βέτο». Έτσι, θα μπορούσαν να «τροφοδοτηθούν» εχθρικές χώρες προς την Ελλάδα, κάτι που, φυσικά, δεν είναι αποδεκτό.

Στο άρθρο 7, δεν προβλέπεται ρήτρα ή κυρώσεις για την περίπτωση που ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη διακόψει μονομερώς τις εργασίες, ενδεχομένως, λόγω άσκησης πιέσεων ή αλλαγής της εξωτερικής του πολιτικής. Εκτός αυτού, η Συμφωνία θα μπορούσε, ανά πάσα στιγμή, να ακυρωθεί, αφού δεν έχει ανακηρύξει η Ελλάδα ΑΟΖ με την Κύπρο και με τη Λιβύη. Η Τουρκία το έχει κάνει με τη Λιβύη, έστω παραβιάζοντας το διεθνές Δίκαιο και την ελληνική υφαλοκρηπίδα νοτίως της Κρήτης, όπου διέρχεται τμήμα του αγωγού υποθαλάσσια.

Επιπλέον, η Συμφωνία πρέπει να συνοδεύεται από ένα ισχυρό αμυντικό σύμφωνο, για την περίπτωση που ένα κράτος μέλος της δεχτεί επίθεση από την Τουρκία ή από κάποιο άλλο κράτος με σκοπό τη διακοπή του έργου.

Στο άρθρο 8, δεν αναφέρεται πουθενά στα σχέδια η αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, κάτι που θεωρούμε πως είναι πάρα πολύ σοβαρό, όπως είναι η αποφυγή ενός περιβαλλοντικού ατυχήματος.

Δεν αναφέρεται ούτε η παρουσία των Ενόπλων Δυνάμεων -εννοούμε της Αεροπορίας και του Ναυτικού- των εμπλεκομένων μερών, με στόχο την αποτροπή, τυχόν, επιθετικής ενέργειας μιας εχθρικής χώρας στις υποδομές, στις εγκαταστάσεις και γενικότερα σε ολόκληρο το, υπό κατασκευή, δίκτυο, που διέρχεται από τις θαλάσσιες περιοχές ευθύνης των συμβαλλομένων κρατών. Η απουσία των Ενόπλων Δυνάμεων, ως αποτρεπτικός παράγοντας, ενέχει κίνδυνο πρόκλησης μεγάλων περιβαλλοντικών καταστροφών στη Μεσόγειο, με ανυπολόγιστες ζημιές, εάν στα σχέδια δεν συμπεριληφθούν ισχυρές στρατιωτικές δυνάμεις αποτροπής.

Στο άρθρο 9, πρέπει να διαγραφεί ο όρος «τα μέρη θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για εναρμόνιση». Στη θέση του, οφείλει να γραφτεί πως «τα μέρη υποχρεούνται στην εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών, χωρίς αποκλίσεις και εκπτώσεις».

Στο άρθρο 10, πρέπει, επίσης, να διαγραφεί ο όρος «κάθε μέρος να λάβει τα μέτρα που κρίνει απαραίτητα, προκειμένου να προστατεύσει την ασφάλεια του αγωγού και του προσωπικού». Στη θέση του, οφείλει να γραφτεί ότι «τα μέλη υποχρεούνται στην αυστηρή εφαρμογή των εθνικών και διεθνών κανονισμών, πρωτοκόλλων και συμβάσεων, που απορρέουν από το δίκαιο της θάλασσας για την προστασία της από ρύπανση, εξαιτίας εξορύξεων υδρογονανθράκων».

Στο άρθρο 11, δεν καθορίζονται οι τιμολογιακές πολιτικές που θα ακολουθηθούν, όσον αφορά στην οικονομική διαχείριση του έργου. Ειδικότερα, δεν μπορεί να υπάρξει έλεγχος των δαπανών και των εσόδων του αναδόχου του έργου, όταν δεν έχει θεσπιστεί ένας ενιαίος φορολογικός ελεγκτικός μηχανισμός, προφανώς, με μία κοινή φορολογική βάση.

Στο άρθρο 12, δεν καθορίζονται ποιες θεωρούνται, κατά την έννοια του διεθνούς δικαίου, οι περιπτώσεις ανωτέρας βίας. Ανωτέρα βία πρέπει να θεωρηθεί, μεταξύ άλλων, η οποιαδήποτε επιθετική ενέργεια από τρίτη χώρα σε οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα κράτη, εάν στοχεύει στη διακοπή του έργου.

Στο άρθρο 13, δεν καθορίζονται ποια μπορεί να είναι τα τρίτα μέρη, που θα λειτουργήσουν ως παρατηρητές της συγκεκριμένης μικτής επιτροπής. Εκτός αυτού, δεν διασφαλίζει πως οι εκπρόσωποι του επενδυτή του έργου δεν θα είναι υπήκοοι εχθρικών κρατών προς την Ελλάδα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την εθνική ασφάλεια της χώρας μας, καθώς, επίσης, για την υπονόμευση, συνολικά, της εύρυθμης λειτουργίας της Σύμβασης και της κατασκευής του έργου.

Το άρθρο 14, δεν αναφέρει ποιες θα είναι οι κυρώσεις ενός μέρους που θα αθετήσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις. Όλα αυτά υπάρχουν παντού, σε όλες τις διεθνείς συμβάσεις και απορούμε γιατί δεν υπάρχουν στη συγκεκριμένη.

Στο άρθρο 15, πρέπει να καθοριστεί με σαφήνεια, ότι μέρος αυτής της Συμφωνίας δεν μπορεί να υπάρξει για κανένα λόγο οποιοσδήποτε έχει άμεση ή έμμεση σχέση με τουρκικά συμφέροντα.

Στο άρθρο 16, διαφωνούμε στην άρνηση του δικαιώματος της εταιρίας του έργου να ζητήσει εξαίρεση, σύμφωνα με το άρθρο 36 της Οδηγίας 2009/73, που θα καταθέσω, επίσης, στα Πρακτικά. Για να μεταφέρει φυσικό αέριο, από τα μέρη που το παράγουν, πρέπει να υπάρχει ρητή δέσμευση ότι το αέριο θα προορίζεται μόνο για την ενεργειακή επάρκεια των κρατών της Ε.Ε., αφού, έτσι κι αλλιώς, οι εκτιμώμενες ποσότητες μεταφοράς του αερίου, μέσα από αυτόν τον αγωγό, καλύπτουν ένα ελάχιστο ποσοστό της ενεργειακής ζήτησης της Ε.Ε. , 2% όπως είπαμε. Με δεδομένο δε, το, δυσανάλογα, υψηλό κόστος της επένδυσης, η οποιαδήποτε μεταφορά σε τρίτους, πλην της Ε.Ε., ουσιαστικά, αποδυναμώνει τη σχέση κόστους - ωφέλειας.

Στο άρθρο 17, θέλω να πω ότι πρόκειται για μία πάγια τακτική επίλυσης διαφορών, σε ότι αφορά στις διακρατικές συμβάσεις που ενέχουν τη θέση διεθνών συμβάσεων να επιλύονται όλες οι διαφορές σε διεθνή δικαστήρια. Εν προκειμένω της Χάγης, εφόσον εμπλέκεται και χώρα εκτός της Ε.Ε... Δεν έχουμε, λοιπόν, επιφυλάξεις στο συγκεκριμένο άρθρο, σε αντίθεση με όλα τα προηγούμενα. Απλά, θέλαμε να το αναφέρουμε.

Η μεγαλύτερη επιφύλαξη που έχουμε είναι η μη οριοθέτηση ΑΟΖ μεταξύ της Ελλάδας και της Κύπρου, καθώς, επίσης, της Ελλάδας και της Λιβύης. Το γεγονός αυτό καθιστά, εξαιρετικά, επισφαλή μία τέτοια επένδυση. Κανένας δεν θα επένδυε υπό αυτές τις συνθήκες.

Επιπλέον, το ό,τι δεν συνοδεύεται από μία ισχυρή αμυντική συμφωνία όλων των συμβαλλομένων κρατών, υπονομεύει την εθνική μας ασφάλεια, αφού αφήνει ανοικτό το ενδεχόμενο συμμετοχής στην τετραμερή συμφωνία και άλλων κρατών, όπως, για παράδειγμα, της Τουρκίας.

Για όλους αυτούς τους λόγους, επιφυλασσόμαστε να ψηφίσουμε στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Βιλιάρδο. Θα ολοκληρώσουμε τον κύκλο των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών με τον συνάδελφο, κ. Αρσένη από το ΜέΡΑ25.

**ΗΛΙΑΣ-ΚΡΙΤΩΝ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εμείς θα θέλαμε, αφού αυτή η κύρωση περνάει, στην ουσία, ως νομοσχέδιο, να ήταν σήμερα εδώ και οι φορείς και να συζητούσαμε, καθώς αποτελεί ένα κομμάτι του παζλ της πολιτικής της Ελλάδας για τις εξορύξεις.

Κύριε Υπουργέ, ο κ. Καιρίδης μάς είπε πόσο θετικά βλέπει το σχιστολιθικό αέριο. Είναι αυτό μία αλλαγή στάσης της δικής σας Κυβέρνησης; Το ασπάζεστε; Είναι και η δική σας στάση, πλέον, αυτή για το σχιστολιθικό αέριο; Να θυμίσω ότι το σχιστολιθικό αέριο σημαίνει αποψίλωση τεράστιων περιοχών, χρήση τεράστιων αποθεμάτων υδατικών πόρων, που δεν έχει στην Ελλάδα, για να μπουν χημικά μέσα στη γη και να λιώσουν τα πετρώματα και να απελευθερωθούν αυτές οι λίγες ποσότητες πετρελαίου και αερίου, σχιστολιθικό πετρέλαιο ή αέριο, αντίστοιχα. Είναι μία οικολογική καταστροφή. Είναι ο ορισμός της οικολογικής καταστροφής.

Θα ήθελα μία ξεκάθαρη απάντηση από την Κυβέρνηση, αν μετά τα λεγόμενα του κ. Καιρίδη, πλέον, η Κυβέρνηση «αγκαλιάζει» και το σχιστολιθικό αέριο.

Σε ότι αφορά στο πετρέλαιο, ο κ. Καιρίδης ήταν ξεκάθαρος. Είχε πολύ δίκιο όταν είπε, ότι θα μειώνεται διαρκώς η τιμή του από δω και εξής.

Το ερώτημά μου είναι, κύριε Υπουργέ, γιατί στο περιβαλλοντικό νομοσχέδιο -νόμο πλέον- φέρατε την άδεια διέλευσης από δημοτικές γαίες, χωρίς την άδεια των δημοτικών αρχών, για μία δραστηριότητα, που, όπως λέει και ο κ. Καιρίδης, δεν πρόκειται να γίνει ποτέ οικονομικά επικερδής.

Γιατί έχουμε επιτρέψει τις εξορύξεις πετρελαίου ακόμη και στις ειδικές ζώνες προστασίας των NATURA και προστατευόμενων περιοχών; Μιλάμε για χρεοκοπημένες δραστηριότητες και γι' αυτές τις χρεοκοπημένες δραστηριότητες θα χρεοκοπήσουμε και θα καταστρέψουμε το περιβάλλον μας.

Εάν επενδύσουν τα ΕΛ.ΠΕ. σε αυτές τις δραστηριότητες, στην εξόρυξη πετρελαίου, όπως είναι αυτό που σχεδιάζετε να γίνει, όπως είπε και ο κ. Καιρίδης, δεν θα χρεωκοπήσουν τα ΕΛ.ΠΕ. μέσα από αυτή τη διαδικασία; Δεν θα μπουν σε επενδύσεις, οι οποίες δεν θα αποσβεστούν ποτέ; Και αν χρεωκοπήσουν τα ΕΛ.ΠΕ., δεν θα χρειαστεί η Ελλάδα να έρθει και να τα διασώσει; Πιθανώς. Εμείς θα προτείναμε και όχι, αλλά αυτό δεν πρόκειται να κάνουμε;

Άρα, μας βάζετε σε μία διαδικασία, που όχι μόνο καταστρέφει το περιβάλλον, αλλά, πραγματικά, δημιουργεί υποθήκες για την οικονομία.

Σε ότι αφορά στο φυσικό αέριο. Κύριε Υπουργέ, θα έχετε ακούσει τα νέα. Δεν είναι μόνο το Σαν Φρανσίσκο, είναι πάνω από είκοσι πόλεις της Αμερικής που, πλέον, απαγορεύουν τη χρήση του φυσικού αερίου στη θέρμανση.

Έχουμε τη Βρετανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, που την αναφέρατε στην ομιλία σας για τον «περιβαλλοντοκτόνο» πλέον νόμο, ως παράδειγμα, κύριε Υπουργέ. Το Ηνωμένο Βασίλειο, έχει επιβάλει απαγόρευση χρήσης φυσικού αερίου για θέρμανση στα νέα κτίρια μετά το 2025.

Την ίδια στιγμή, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων σταματάει τη χρηματοδότηση του πετρελαίου, του φυσικού αερίου και οποιουδήποτε έργου σχετίζεται με αυτά μετά το τέλος του 2021. Δύο δισεκατομμύρια αιτήσεων επενδύσεων «κόβονται».

Για ποιον λόγο, η Κυβέρνησή σας και προηγουμένως από εσάς ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α., εμμένετε στο να επενδύετε στους «δεινόσαυρους» της τεχνολογίας, στην τεχνολογία που χάνεται, που φεύγει, που τελειώνει και οι εταιρείες που σχετίζονται με αυτή θα χρεωκοπήσουν; Είναι stranded assets όλα αυτά. Σε αυτά επενδύετε.

Μας προτάσσετε γεωπολιτικούς λόγους. Μας προτάσσετε ασφάλεια, όταν ξέρουμε και βλέπουμε ότι τελικά όλα αυτά τα παιχνίδια φέρνουν μόνο ανασφάλεια και εντάσεις. Αν κερδίζει, τελικά, κάποιος, χρηματιστηριακά μόνο, είναι κάποιες πολυεθνικές του πετρελαίου.

Σας ζητάμε να αποσύρετε αυτή τη Σύμβαση, όπως σας ζητάμε να καταργήσετε τον «περιβαλλοντοκτόνο» νόμο σας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Κεφαλογιάννη.

**ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κύρωση της Διακυβερνητικής Συμφωνίας για τον αγωγό φυσικού αερίου EASTMED, μεταξύ Ελλάδας, Κύπρου, Ιταλίας και Ισραήλ, επισφραγίζει μία νέα γεωπολιτική πραγματικότητα. Όλοι κατανοούμε την τεράστια σημασία του έργου, ιδιαίτερα, μάλιστα, σε μία περίοδο μεγάλης ρευστότητας στη Mέση Aνατολή και στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, ενώ εντείνεται και η τουρκική προκλητικότητα.

Ο αγωγός, που προβλέπεται, ότι θα ξεκινάει από το Ισραήλ και θα καταλήγει στην Ιταλία, θα συνδέσει τα κοιτάσματα φυσικού αερίου της ανατολικής Μεσογείου με την ευρωπαϊκή αγορά, μέσω της Κύπρου και της Ελλάδος.

Αυτό θα σημάνει την απελευθέρωση και αξιοποίηση του φυσικού αερίου της ανατολικής Μεσογείου. Η συμβολή της χώρας μας και της Κύπρου στην επάρκεια εφοδιασμού της Ευρώπης με φυσικό αέριο, επομένως και από την απεξάρτησή της από τα μονοπώλια, γίνεται καταλυτική. Είναι σαφές, λοιπόν, ότι για τη χώρα μας τα οφέλη είναι πολλαπλά.

Σε οικονομικό επίπεδο, έσοδα θα προκύψουν από τη μεταφορά και διανομή του αερίου προς τις νέες περιοχές απορρόφησής του, αλλά και από την προσδοκώμενη μείωση των τιμών στην ευρωπαϊκή αγορά, αλλά και τις περιφερειακές.

Ο αγωγός θα συμβάλει, επίσης, στην οικονομική ανάπτυξη, καθώς θα τροφοδοτεί με περισσότερη ενέργεια περιοχές, όπως η Κρήτη, η Πελοπόννησος και η δυτική Ελλάδα, που ως σήμερα δεν έχουν πρόσβαση στο υπάρχον εθνικό δίκτυο.

Είναι, δε, πολύ σημαντικό το γεγονός, ότι η συμφωνία προβλέπει την αύξηση της δυναμικότητας του έργου, απ’ όσα δυνητικά αποθέματα φυσικού αερίου ανακαλυφθούν στην περιοχή, κάνοντας, μάλιστα, ιδιαίτερη αναφορά στην αναβάθμιση της δυναμικότητας του αγωγού από την Κρήτη και επέκεινα του νησιού.

Γεωπολιτικά, τώρα, επιβεβαιώνεται ότι οι χώρες της «ευαίσθητης» περιοχής της Μέσης Ανατολής και της βορείου Αφρικής έχουν επιτύχει, σε μία δύσκολη εποχή, τόσο ικανοποιητικό επίπεδο συνεργασίας και σύγκλισης, ώστε να προωθούν έργα τεράστιας αναπτυξιακής, επενδυτικής, οικονομικής και γεωπολιτικής σημασίας. Έργα που στηρίζονται από τον διεθνή παράγοντα, καθώς θα λειτουργούν ως εγγύηση σταθερότητας στην περιοχή, τόσο της ανατολικής Μεσογείου, όσο και της Μέσης Ανατολής, των οποίων η ασφάλεια δοκιμάζεται πολλαπλώς.

Στις αρχές του 2020, είχαμε και την πραγματοποίηση της 3ης Συνόδου των Κρατών - Μελών του EASTMED GAS FORUM. Δύο εξελίξεις είναι σημαντικές. Πρώτον, ότι έχει αποφασιστεί η αναβάθμιση του EASTMED GASFORUM από περιφερειακό πλαίσιο συνεργασίας σε μόνιμο οργανισμό προώθησης της ενεργειακής συνεργασίας στην ανατολική Μεσόγειο. Δεύτερον, ότι στη Σύνοδο παρέστησαν ως παρατηρητές οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και η Γαλλία, δύο δυνάμεις με συμφέροντα στην περιοχή και σαφή στήριξη στο project του EASTMED.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, της μεγάλης συμβολής του αγωγού στη διασφάλιση της απρόσκοπτης ροής του φυσικού αερίου προς τους ευρωπαίους καταναλωτές, είναι σημαντική η αναγνώρισή του από την Ε.Ε. ως ευρωπαϊκού έργου κοινού ενδιαφέροντος.

Σε αυτές τις διαμορφούμενες συνθήκες είναι σαφές ότι ο EASTMED αποτελεί «ηχηρή» απάντηση στην τουρκική κυβέρνηση, ότι η Ευρώπη δημιουργεί συμμαχίες που προωθούν την οικονομική ανάπτυξη και τη γεωπολιτική σταθερότητα.

Η τακτική της Τουρκίας να διαμορφώνει συνθήκες κρίσης και να προσπαθεί να δημιουργεί τετελεσμένα που αντίκεινται στο Διεθνές Δίκαιο, τη θέτει, άλλωστε, σε απομόνωση. Αντίθετα, η Ελλάδα επενδύει στρατηγικά στην εμβάθυνση της ισχυρής, συνεκτικής πολιτικής της Ε.Ε.. Η ελληνική Κυβέρνηση απαντά με σύνεση αλλά και αποφασιστικότητα στις τουρκικές αυθαιρεσίες, θέτοντας αποτελεσματικά τη γείτονα χώρα προ των ευθυνών της.

Ο EASTMED επισφραγίζει μία περιφερειακή εξωστρεφή συνεργασία, η οποία μπορεί να αναπτυχθεί μόνο υπό την προϋπόθεση αυστηρού σεβασμού του διεθνούς δικαίου και του δικαίου της θάλασσας.

Παρά το γεγονός πως στον πολυετή δρόμο προς την υπογραφή της Συμφωνίας είχε συμβάλει, ως Κυβέρνηση, η σημερινή Αξιωματική Αντιπολίτευση, πρέπει, παράλληλα, να επισημανθεί η, απολύτως, άστοχη εξωτερική πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ ως Κυβέρνηση, η οποία έστελνε, ουσιαστικά, λάθος μηνύματα απέναντι στην τουρκική προκλητικότητα, με δηλώσεις του τότε Υπουργού Εξωτερικών, κ. Γιώργου Κατρούγκαλου, ότι «μπορεί η Τουρκία να μπει στο ενεργειακό παιχνίδι της Μεσογείου».

Το μήνυμα πρέπει να είναι σαφές, ότι η Τουρκία δεν μπορεί και δεν θα έχει καμία τέτοια προσδοκία, όσο δεν σέβεται τους διεθνείς κανόνες. Ειδικά στα ελληνοτουρκικά ζητήματα, θα πρέπει να γίνει κατανοητό, ότι τίποτα δεν επιλύεται με, δήθεν, διαλλακτική στάση από την ελληνική πλευρά, η οποία και ερμηνεύεται ως στάση υποχωρητικότητας από την τουρκική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Συμφωνία είναι το πρώτο σημαντικό βήμα σε μία πορεία που έχει ακόμη αρκετό δρόμο. Γι' αυτό και θα πρέπει στη συνέχεια να επικεντρωθούμε στη διαμόρφωση και παγίωση των συνθηκών και των όρων εκείνων που θα επιτρέψουν τα επόμενα βήματα.

Το σημαντικότερο όλων, όμως, είναι ότι η Ελλάδα ισχυροποιεί πολύ σημαντικά τον ρόλο της στις νέες γεωπολιτικές και ενεργειακές προκλήσεις. Η Ελλάδα, σήμερα, ακολουθεί με επιτυχία τον δρόμο της ενεργητικής διπλωματίας που παράγει σημαντικά πολιτικά, οικονομικά και αναπτυξιακά αποτελέσματα δια μέσω συμφωνιών τέτοιας εμβέλειας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ, Βλάχος Γεώργιος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Καλαφάτης Σταύρος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Βούλτεψη Σοφία, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Σπανάκης Βασίλειος-Πέτρος, Μελάς Ιωάννης, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Σκόνδρα Ασημίνα, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Ψυχογιός Γεώργιος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Κεγκέρογλου Βασίλειος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Κωνσταντόπουλος Δημήτριος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Καταρχήν, νομίζω ότι θα πρέπει να ευχαριστήσουμε ιδιαίτερα τον κ. Καιρίδη, ο οποίος ήταν, ιδιαίτερα, αποκαλυπτικός για δύο ζητήματα. Πρώτον, γιατί ξεκαθάρισε ότι επιδίωξη της Κυβέρνησης Μητσοτάκη είναι η αεριοποίηση της ηλεκτροπαραγωγής, ακόμη και μέχρι το 2050 εις βάρος των ΑΠΕ. Κατέθεσε το επιχείρημα πώς οι ΑΠΕ δεν μπορούν να συμβάλουν στο ενεργειακό ισοζύγιο και ότι δε μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες ηλεκτροπαραγωγής. Έτσι απέδειξε, αυτό που και εμείς λέμε, ότι η Ν.Δ. αεριοποιεί την ηλεκτροπαραγωγή εις βάρος των κατευθύνσεων του Green Deal και της κλιματικής ουδετερότητας.

Δεύτερον, πρέπει να τον ευχαριστήσουμε, γιατί κατέθεσε δημόσια την αντιεπιστημονική και αντιπεριβαλλοντική τοποθέτησή του για το σχιστολιθικό αέριο. Μας είπε, ότι η Ευρώπη έχει δύσκολους κανονισμούς και δεν μπορούμε να το περάσουμε και φάνηκε ότι κάτι τέτοιο τον δυσαρεστεί.

Καλά έκαναν η κυρία Καφαντάρη και ο κ. Αρσένης και ζήτησαν την τοποθέτηση της Κυβέρνησης για το σχιστολιθικό αέριο, διότι η προηγούμενη Κυβέρνηση είχε πάρει ρητή θέση κατά αυτού του τρόπου εξόρυξης, που είναι και αντιεπιστημονικός και αντιπεριβαλλοντικός.

Βέβαια, ο κ. Καιρίδης, δεν κάνει τίποτε άλλο, παρά να μας επιβεβαιώνει αυτό που καταλάβαμε την προηγούμενη εβδομάδα εδώ στη Βουλή, ότι ο κ. Μητσοτάκης είναι οπαδός της παλιάς λογικής ανάπτυξης. Είναι, προφανώς, με τη λογική των υδρογονανθράκων σε πιο δυσμενέστερη μορφή για το περιβάλλον και δεν έχει κάποια σχέση με την «πράσινη» πολιτική.

Ο κ. Καιρίδης έκανε και ένα άλλο λάθος, το οποίο προσπάθησε να παραφράσει προηγουμένως και η προηγούμενη ομιλήτρια από τη Ν.Δ.. Δηλαδή, την υποτίμηση της διπλωματικής νίκης της χώρας και την αλλαγή των γεωπολιτικών συσχετισμών. Αυτό είναι κάτι που πιστεύω ότι αποδεικνύει και την υποχωρητικότητα στην εξωτερική πολιτική που έχει ο κ. Μητσοτάκης, κάτι που φάνηκε και στις συναντήσεις του με τον κ. Τραμπ και τον κ. Ερντογάν.

Ας τα ξεκαθαρίσουμε, λοιπόν, πολύ απλά. Ναι, το έργο είχε ξεκινήσει από το 2013 και μπήκε στον κατάλογο έργων κοινοτικού ενδιαφέροντος. Όμως, είχε «παγώσει» στην Κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου.

Ναι, το έργο ξεκίνησε και «πήρε μπρος» αποτελεσματικά, επί ΣΥΡΙΖΑ. Κι’ αυτό γιατί έγιναν, όχι απλά οι πάρα πολλές συναντήσεις των τριμερών που αφορούν την Κύπρο και το Ισραήλ, αλλά και την Κύπρο και την Αίγυπτο, αλλά, γιατί, τότε, έγινε για πρώτη φορά η συνάντηση με τον Επίτροπο, τον κ. Κανιέτε και με τον αντίστοιχο Υπουργό της Ιταλίας, στην Ιταλία τον Δεκέμβριο του 2016, αφού προηγήθηκαν δύο συναντήσεις τον Ιούνιο και στο τέλος του 2016 στην Αθήνα. Το αντίστοιχο συμφωνητικό το υπέγραψαν οι δύο φορείς του έργου.

Ως εκ τούτου, λοιπόν, το έργο τότε «παίρνει μπρος», γιατί η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ καταλαβαίνει και επιδιώκει να αναβαθμίσει τον γεωπολιτικό ρόλο της χώρας. Παράλληλα, από τη χρεοκοπία, έπρεπε να βγούμε και από την αρνητική εικόνα που είχαν όλοι οι ξένοι για τη χώρα μας.

Έτσι, προώθησε, όχι μόνο αυτές τις δύο τριμερείς, αλλά και την πρωτοβουλία των ηγετών στα Βαλκάνια που μας βοήθησε ιδιαίτερα και στα ενεργειακά στη συνέχεια, τη Συμφωνία των Πρεσπών για τη Βόρεια Μακεδονία, την αντίστοιχη Σύνοδο του Φόρουμ του Καΐρου, αλλά και την αντίστοιχη Σύνοδο των ηγετών του Μεσογειακού Νότου.

Όλα αυτά έγιναν, επί ΣΥΡΙΖΑ. Όλα αυτά αλλάξανε τους συσχετισμούς στη Μεσόγειο και καταλήξαμε στο EastMed Act, το οποίο κατατέθηκε στη Βουλή των Αντιπροσώπων των Ηνωμένων Πολιτειών με σαφείς διατυπώσεις κατά της παραβατικότητος της Τουρκίας και όσον αφορά τον ελληνικό εναέριο χώρο και όσον αφορά την AOZ της Κύπρου, κάτι το οποίο δεν συνεχίζεται σε επίπεδο δηλώσεων, ή, τουλάχιστον, δεν κέρδισε μία τέτοια αντίστοιχη δήλωση ο κ. Μητσοτάκης, όταν συναντήθηκε με τον κ. Τράμπ.

Τι άλλο, όμως, έγινε τότε; Ο ΣΥΡΙΖΑ επέλεξε η χώρα μας να αποτελέσει τον ενεργειακό και εμπορικό διαμετακομιστικό κόμβο. Κι’ αυτό το πετύχαμε. Το πετύχαμε με πάρα πολύ μεγάλες συμφωνίες, οι οποίες αφορούν και τον δρόμο του μεταξιού και αφορούν και τα ενεργειακά δίκτυα στα Βαλκάνια. Άλλαξε και το οικονομικό μοντέλο, πλέον, της παραγωγής και της κατεύθυνσης της οικονομίας, κάτι που δεν μπορεί να το αμφισβητήσει, πλέον, κανένας, ούτε στην Ευρώπη, ούτε στη Νέα Δημοκρατία.

Ο EastMed είναι ένα κομμάτι αυτού του σχεδίου, έτσι ώστε η Ελλάδα να αποτελεί την ενεργειακή πύλη για τη δυτική Ευρώπη. Εδώ υπάρχει και ένα μεγάλο ζήτημα που θα θέσω στη συνέχεια, κύριε Πρόεδρε, για την Ιταλία.

Η τρίτη πρωτοβουλία του ΣΥΡΙΖΑ, αφορούσε στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα με δύο άξονες, το 30 και το 50. Για το 50, ο ΣΥΡΙΖΑ για πρώτη φορά και ο Αλέξης Τσίπρας κατέθεσε την πρόταση της κλιματικής ουδετερότητας, κάτι που φαίνεται, ότι έρχεται σε αντίθεση με τις απόψεις του κ. Καιρίδη.

Εκτός, όμως από την κλιματική ουδετερότητα που καθυστερημένα την ακολούθησε και ο κ. Μητσοτάκης, είχαμε και το ουσιαστικό ζήτημα, ότι το αέριο θα είναι το καύσιμο μετάβασης, μειώνοντας τη συμμετοχή του στην ηλεκτροπαραγωγή και θα αφορά τις μεταφορές και ιδιαίτερα την θέρμανση. Ουσιαστικά, δεν θέλουμε να εξαρτηθεί η χώρα από τα ορυκτά καύσιμα και, ιδιαίτερα, από τα εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα, μεγεθύνοντας τον βαθμό ενεργειακής εξάρτησης. Ένα λάθος που κάνει, συνειδητά και κατ' επιλογήν, η Νέα Δημοκρατία.

Η επόμενη μεγάλη επιλογή που θέλω να αναφερθώ, κύριε Πρόεδρε, ήταν η «ΔΕΠΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ», ένας δημόσιος φορέας που θα ελέγχει το δίκτυο στη χώρα και τα διεθνή έργα, κάτι το οποίο αποφάσισε να «ξεπουλήσει» ο κ. Χατζηδάκης τις πρώτες ημέρες της Υπουργίας του.

Εδώ φαίνονται οι διαφορές των απόψεων. Η Ευρώπη πιστεύει στον δημόσιο τομέα για τα μεγάλα δίκτυα, επαναδημοτικοποιεί και επανακρατικοποιεί. Ασχολούμαστε με τις δημόσιες πολιτικές και εν πανδημία βρισκόμενοι, ενώ ο κ. Χατζηδάκης, τώρα που και οι τιμές αλλά και τα εθνικά συμφέροντα είναι διαφορετικά, θέλει να «ξεπουλήσει» το δίκτυο ενέργειας.

Καταλαβαίνετε ότι αυτό οδηγεί σε πάρα πολλά προβλήματα και υποχωρήσεις. Προφανώς, είναι υποχώρηση από τη γεωπολιτική δυναμική που κατέκτησε η χώρα μας, τα ζητήματα που αφορούν τις σχέσεις με τη γείτονα χώρα. Καλά κάνουμε και προχωράμε τον EastMedd. Κανείς δεν είπε ότι δεν κάνουμε καλά που τον «προχωράμε.

Θέλουμε να ανακτήσουμε όλα αυτά που κατατέθηκαν στην 3η Σύνοδο των χωρών, αλλά και στη Σύνοδο του Μπερ Σεβά. Δηλαδή, την παρουσία των Υπουργών και των Πρεσβευτών των Ηνωμένων Πολιτειών κατά της τουρκικής προκλητικότητας.

Όμως, υπάρχει ένα σοβαρό ζήτημα, κύριε Υπουργέ, το οποίο θέλω να μας το ξεκαθαρίσετε, όσον αφορά στην Ιταλία. Στον τίτλο του νόμου αναγράφεται ότι η Ιταλική Δημοκρατία υπογράφει τη Συμφωνία. Θέλουμε, λοιπόν να μας πείτε αν έχει κάτι αλλάξει, διότι αλλιώς, υπάρχει μία αμέλεια ή απρέπεια, όσον αφορά τους διπλωματικούς κανόνες;

Γνωρίζουμε ότι ο ΣΥΡΙΖΑ κατάφερε πρώτη φορά να γίνει η Σύνοδος στην Ιταλία, στις 2/12/2016 με τον κ. Κανιέτε. Γνωρίζουμε ότι ο αντίστοιχος Υπουργός της Ιταλίας συμμετείχε στην αντίστοιχη Σύνοδο στο Τελ Αβίβ στις 3/4/2017. Γνωρίζουμε, όμως, ότι επί δικής σας διακυβέρνησης, ο αντίστοιχος Ιταλός Υπουργός έστειλε μία επιστολή, ότι μόνο ως έργο κοινοτικού ενδιαφέροντος, πιθανά με άλλα δεκάδες ή εκατοντάδες, συνηγορεί υπέρ του έργου.

Άρα, υπάρχει ένα ζήτημα. Κακώς το γράψατε στον τίτλο; Είναι λάθος και απρέπεια; Θα δημιουργήσετε και άλλο πρόβλημα με αυτή την λανθασμένη επιλογή σας; Υπάρχει πρόοδος, που θέλουμε να υπάρχει πρόοδος, με την Ιταλία; Τι ακριβώς γίνεται; Τουλάχιστον, στο επίπεδο του γραφειοκρατικού ή του τυπικού, γιατί αφορά και τις διπλωματικές σχέσεις, δεν κατανοούμε ποιος είναι ο τίτλος τον οποίο έχετε στο νομοσχέδιο.

Θα θέλαμε να είναι και να αποτελέσει προϊόν συμμαχιών και συνεργασιών αυτό το έργο. Μήπως, έχετε και εκεί να επιδείξετε μία υποχώρηση κατά τα χρόνια της Νέας Δημοκρατίας; Θέλουμε να το ξεκαθαρίσετε.

Τέλος, είπαν όλοι, είπε η κυρία Καφαντάρη και υποπτεύομαι θα πουν και άλλοι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, για τα τραγικά αποτελέσματα που έχει, ήδη, η λογική σας για να «ξεπουληθεί» το δίκτυο αερίου. Το πρώτο είναι η πρόθεση στις ανακοινώσεις απεντάξεων πόλεων. Θα μπορέσετε, ίσως, να μας πείτε για πιθανές γραφειοκρατικές ατέλειες.

Να σας πούμε εμείς κάτι πάρα πολύ απλό. Εμείς καταφέραμε να κάνουμε εκατοντάδες εκατομμύρια επενδύσεις στο αέριο και να πάρουν πολλές πόλεις αέριο που τις είχατε έξω από τον σχεδιασμό. Τώρα ήρθε η ώρα η δική σας να πείτε, αν θα λύσετε τα προβλήματα για να πάει το αέριο σε όλη την Ελλάδα και να μην γίνονται μονοπωλιακά παιχνίδια, διότι και με την ιδιωτικοποίηση της ΔΕΠΑ, δυστυχώς, όλη η Ελλάδα θα εξαρτάται από έναν ιδιοκτήτη αερίου;

Δεύτερον, θα λύσετε τα προβλήματα σύγκρουσης συμφερόντων που υπάρχουν στην ΕΔΕΥ, όπου εκεί επιδείξατε επιτελική προχειρότητα και εκ τούτου, δημιουργείται ένα σοβαρό ζήτημα σύγκρουσης συμφερόντων, διότι έρχονται οι ελεγκτές να γίνουν ελεγχόμενοι και οι ελεγχόμενοι ελεγκτές;

Αυτά είναι ζητήματα, τα οποία τα έθεσε η κυρία Καφαντάρη και θέλουμε μία απάντηση. Όταν έρχονται οι Περιφερειάρχες και μιλάνε για επιτελικές «ήττες», σε ότι αφορά στο αέριο -και αναφέρομαι σε δύο Περιφερειάρχες- πλέον, τα πράγματα δεν πάνε καλά.

Κύριε Πρόεδρε, για να μην πει ο κ. Χατζηδάκης ότι το ξεχάσαμε, υπάρχει αντίστοιχη έκθεση του νόμου του Επιτελικού Κράτους για την ποιότητα του κοινοβουλευτικού έργου και γι' αυτό το νομοσχέδιο, γιατί, ίσως, να έβρισκε το λάθος στον τίτλο ή στις υπογραφές, που δεν θέλουμε να εκθέτει τη χώρα μας προς τα έξω;

Είναι ένα ερώτημα, το οποίο θα το θέτουμε σε κάθε νομοσχέδιο, για να αποδείξουμε ότι το Επιτελικό Κράτος, τελικά, ήταν μόνο στα λόγια, κύριε Υπουργέ. Στην πράξη, οι Έλληνες έχουν περισσότερες απαιτήσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ και θα επανέλθω στην Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Σταμενίτης.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα, συζητάμε την κύρωση της Συμφωνίας που έχει επιτευχθεί τον Ιανουάριο του 2020. Νομίζω ότι δεν επιδέχεται καμία αμφισβήτηση ότι η σημερινή κύρωση της Διακυβερνητικής Συμφωνίας μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας, του Κράτους του Ισραήλ, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για το σύστημα αγωγών μεταφοράς φυσικού αερίου από την Ανατολική Μεσόγειο προς τις ευρωπαϊκές αγορές αποτελεί μία σημαντική εξέλιξη για τη χώρα.

Η κατασκευή του αγωγού αποτελεί ένα κολοσσιαίο έργο με εξαιρετικές προοπτικές.

Συγκεντρώνει μία σειρά από οφέλη που δεν περιορίζονται μόνο στο οικονομικό πεδίο, αλλά «απλώνονται» σε ένα ευρύτερο φάσμα με γεωπολιτικά, γεωστρατηγικά, διπλωματικά χαρακτηριστικά.

Ύστερα από την κατασκευή του TAP, ένα έργο που πιστώνεται στην τότε Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και προφανώς θυμούνται οι κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ ότι ψήφισαν «παρών» και ήταν εναντίον της Συμφωνίας, ο αγωγός EastMed έρχεται να προστεθεί στα διεθνή έργα που μετατρέπουν σταδιακά τη χώρα μας σε πύλη εισόδου του φυσικού αερίου προς τη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Παράλληλα, η Συμφωνία του Ιανουαρίου αποτελεί το επιστέγασμα της νέας γεωπολιτικής σχέσης μεταξύ Ελλάδας, Κύπρου και Ισραήλ την οποία συστηματικά και με δέουσα προσοχή το Κόμμα της Νέας Δημοκρατίας «καλλιεργεί» από το 2013, όταν ο τότε Πρωθυπουργός, Αντώνης Σαμαράς, ο Ισραηλινός Πρωθυπουργός, Μπέντζαμιν Νετανιάχου, από κοινού, δήλωναν αποφασισμένοι να προχωρήσει το έργο υποθαλάσσιας μεταφοράς φυσικού αερίου από το Ισραήλ προς την Ευρώπη, βάζοντας, ουσιαστικά, τα θεμέλια του σημερινού έργου και ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο τις σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών, αλλά και την ασφάλεια στην ευρύτερη περιοχή. Τα περί «παγώματος» μόνο στη φαντασία των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ, προφανώς, υπάρχουν.

Στα πλαίσια αυτά, η Ελλάδα κάνει ακόμη ένα σημαντικό βήμα. Στο χώρο της ενέργειας μετεξελίσσεται σε μία εγγυήτρια δύναμη της ευρωπαϊκής ενεργειακής ασφάλειας. Αναβαθμίζεται ο ενεργειακός μας ρόλος στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Ευρώπης, ενώ, παράλληλα, ενισχύεται και εμβαθύνει τη συνεργασία μας με το Ισραήλ. Παράλληλα, το έργο βρίσκεται σε απόλυτη αρμονία με τις επιδιώξεις της Ε.Ε. στον τομέα της ενέργειας, ανοίγοντας ένα νέο δρόμο προμήθειας φυσικού αερίου, συμβάλλοντας έτσι στην ενεργειακή σταθερότητα και στην ασφάλεια των κρατών μελών της Ε.Ε..

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμενος στο οικονομικό επίπεδο, θέλω να τονίσω ότι η Ελλάδα θα ωφεληθεί, όπως τόνισε και ο Εισηγητής μας, από την παραγωγή, τη μεταφορά και τη διανομή του φυσικού αερίου. Ταυτόχρονα, οι καταναλωτές θα κερδίσουν από τη μείωση του κόστους ενέργειας.

Βλέπουμε εδώ ότι δημιουργούνται μία σειρά από αλυσιδωτές θετικές συνέπειες για τις χώρες, τις οποίες οφείλουμε να προσθέσουμε, ώστε να έχουμε μία ολοκληρωμένη εικόνα για τα οφέλη που θα έχουμε στο περιβαντολλογικό επίπεδο. Δεδομένου ότι οι περισσότερες περιοχές της χώρας θα μπορέσουν να συνδεθούν στο δίκτυο του φυσικού αερίου, δημιουργείται ένα ευνοϊκό πλαίσιο για τη σταδιακή μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα, όπως το πετρέλαιο προς την παραγόμενη ενέργεια από τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας με μεταβατικό καύσιμο το φυσικό αέριο, που αν και είναι ορυκτό καύσιμο, διαθέτει μικρό περιβαλλοντικό «αποτύπωμα». Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι και στην περίπτωση του EASTMED, η Ελλάδα απέδειξε ότι έχει μία σαφή σταθερή και διαχρονική ενεργειακή στρατηγική και έτσι εξελίσσεται σε έναν αξιόπιστο συνομιλητή.

Με την ευκαιρία της συζήτησης, θα ήθελα να κάνω και μία παρατήρηση σχετικά με τις δυνατότητες που δίνονται στις υπόλοιπες περιοχές της Ελλάδος να συνδεθούν με το φυσικό αέριο. Tο αναφέραν και άλλοι Βουλευτές, αλλά νομίζω ότι πήγαν να κρύψουν τα προβλήματα που δημιούργησαν.

Θα ήθελα, λοιπόν, να αναφερθώ στο ζήτημα της απένταξης της πόλης των Γιαννιτσών αλλά και άλλων περιοχών από το Πρόγραμμα Ανάπτυξης της ΔΕΔΔΑ για την σύνδεσή της με το φυσικό αέριο, το οποίο επανήλθε γιατί υπάρχουν μεγάλα ζητήματα νομοθετικών ασαφειών. Σχετικά με το νομοθετικό πλαίσιο αδειοδότησης διανομής φυσικού αερίου, υπάρχει ο νόμος του 2011 που ορίζει ότι είναι απαραίτητο να υπάρχει επανυποβολή, όταν υπάρχουν τροποποιήσεις στο σχέδιο ανάπτυξης και ο νόμος του 2018, που ορίζει ότι η απόσταση των σταθμών αποσυμπίεσης από τα 50 μέτρα πηγαίνει στα 300 μέτρα. Έτσι, η ΡΑΕ οδήγησε στην απένταξη κάποιων πόλεων από το σύστημα ανάπτυξης των περιοχών.

Νομίζω ότι σε αυτές τις ασάφειες, που δημιουργήθηκαν το 2011 και το 2018 ασκεί κριτική ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά αυτοί ήταν Κυβέρνηση τότε και δεν ξεκαθάρισαν τα ζητήματα. Νομίζω ότι το Υπουργείο θα πρέπει να αναλάβει πρωτοβουλίες, ώστε αυτές οι ασάφειες να ξεκαθαριστούν και το 18μηνο που ορίζει ο νόμος να μην προσμετράται στο συνολικό έργο και μάλιστα, όταν δεν υπάρχουν οι αδειοδοτήσεις. Να εξαιρεθεί, δηλαδή, αυτός ο χρόνος από το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης της επένδυσης.

Ήρθε με νόμο η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και άλλαξε τα δεδομένα για τους σταθμούς αποσυμπίεσης. Οι Διευθύνσεις Ανάπτυξης και Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης των Νομών ή των Περιφερειών καθυστερούν πάρα πολύ. Όλα αυτά τα είδαμε και στο προηγούμενο νομοσχέδιο, όπου είχαμε περιπτώσεις ΑΕΠΟ που έκαναν να εκδοθούν 6 με 8 χρόνια. Επίσης, οι διαχειριστικές αρχές δεν αντιλαμβάνονται ότι το έργο αυτό είναι ειδικό και ότι τα τεύχη δημοπράτησης πρέπει να το περιγράφουν ως ειδικό έργο.

Επομένως, το Υπουργείο θα πρέπει να δώσει μία λύση για να ξεπεραστούν τα προβλήματα και η ΔΕΔΔΑ να προχωρήσει το πρόγραμμα ανάπτυξης, στο οποίο έχουν επενδυθεί και έχουν γίνει πολύ μεγάλες συζητήσεις με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, αλλά και χρήματα του ΕΣΠΑ είναι σε αναμονή, ώστε αυτά τα πράγματα να μπορέσουν να υλοποιηθούν.

Θα ήθελα να πω και κάτι τελευταίο. Νομίζω ότι η ΔΕΔΑ θα πρέπει να μπει στη διαδικασία να αποκτήσει «στόλο» μεταφοράς του αερίου και να μην είναι «δέσμια» κάποιων ιδιωτών ανταγωνιστών της.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω, ότι η σημερινή Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, πολύ γρήγορα έχουν επιδείξει ότι στοχεύουν στην ενίσχυση του ρόλου της χώρας στη διεθνή σκηνή. Η Ελλάδα έχει αποδείξει ότι στοχεύει στην υλοποίηση πολιτικών που ενισχύουν την ειρήνη και τη γεωπολιτική σταθερότητα στην περιοχή της Ανατολικής Μεσόγειου.

Όπως τόνισε, άλλωστε, και ο Πρωθυπουργός τον Ιανουάριο, αυτή η Συμφωνία και η υλοποίηση του έργου, αποτελεί συμβολή στην ειρήνη και τη γεωπολιτική σταθερότητα, κάτι που το αποδεικνύει η έμπρακτη πρόθεση των κρατών να αντιμετωπίσουν την ενέργεια ως «κρίκο» συνεργασίας των λαών και όχι ως αφορμή διαφωνιών και συγκρούσεων.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κατρίνης.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να μου επιτρέψετε να κάνω δύο εισαγωγικές παρατηρήσεις πριν μπω στο περιεχόμενο του νομοσχεδίου. Δράττομαι της ευκαιρίας από τις αναφορές των συναδέλφων για τη σημασία του αγωγού, ο οποίος θα διέλθει και από τη Δυτική Ελλάδα.

Θέλω να πω, ότι εμείς στη Δυτική Ελλάδα πριν από τον αγωγό περιμένουμε να έρθει ο δρόμος. Δηλαδή, ο οδικός άξονας Πάτρα - Πύργος. Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να επαναφέρω το αίτημα, που έχετε κάνει αποδεκτό, και με τη σειρά σας να το μεταφέρετε, εκ νέου, προς τον κ. Υπουργό, ώστε να έρθει το συντομότερο δυνατό στη Βουλή και να μας ενημερώσει αναλυτικά για το χρονοδιάγραμμα και τον τρόπο υλοποίησης αυτού του σημαντικού έργου. Είχε προγραμματιστεί η συνεδρίαση της Επιτροπής για τον οδικό άξονα Πάτρα – Πύργος. Είναι κάτι το οποίο έχει δρομολογηθεί. Απλώς, σήμερα το επαναφέρω για να μη μας παρασύρει η «δίνη» των καταστάσεων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα ήθελα να σας θυμίσω ότι είχε προγραμματιστεί η ενημέρωση, αλλά «πέσαμε» στα γεγονότα και όλα πήγανε πίσω.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Αυτό λέω και εγώ, κύριε Πρόεδρε. Γι' αυτό και το επαναφέρω σε εσάς, για να το μεταφέρετε στον κ. Υπουργό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Είναι μία από τις εκκρεμότητες που έχει η Επιτροπή.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ**: Αυτό δεν είναι εκκρεμότητα ακριβώς. Αυτό είναι κάτι το οποίο είχε προγραμματιστεί και απλώς, αναβλήθηκε. Άρα, είναι πρώτη προτεραιότητα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ναι, αλλά δεν λειτουργούμε με πλήρη κανονικότητα και καταλαβαίνετε ότι υπάρχουν δυσκολίες. Αυτό που μπορώ να σας πω, είναι, ότι θα γίνει κάποια στιγμή το συντομότερο δυνατό.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ**: Το δεύτερο θέμα, κύριε Πρόεδρε, το οποίο θα σας το απευθύνουμε και εγγράφως είναι το εξής. Φαντάζομαι ότι είσαστε κοινωνός και ενήμερος μιας Έκθεσης, η οποία ανακοινώθηκε από την Επιτροπή Ανταγωνισμού την Παρασκευή, σε σχέση με το πολύ υψηλό κόστος χρεώσεων κινητής τηλεφωνίας ευρυζωνικού δικτύου στην Ελλάδα, σε σχέση με τις χώρες της Ε.Ε. και του ΟΟΣΑ. Το λέω αυτό γιατί είναι μία μελέτη, την οποία «ασπάζεται» η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Βεβαίως, στην Επιτροπή Ανταγωνισμού προΐσταται ο κ. Λιανός, που θυμόσαστε, ότι τοποθετήθηκε από τη σημερινή Κυβέρνηση. Υπήρχαν αντιδράσεις από την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων και νομίζω ότι και η ελληνική κοινωνία σύσσωμη θα ομονοούσε και θα έλεγε, ότι, όντως, είναι πολύ υψηλό το κόστος.

Επιπλέον, επειδή υπάρχει αυτή η δημόσια διαμάχη και κυρίως, επειδή ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, τον Δεκέμβριο του 2019, ζήτησε από τους παρόχους να «κατεβάσουν» το κόστος για τη χρήση δεδομένων κινητής τηλεφωνίας, θεωρώ ότι θα πρέπει η Επιτροπή να αναλάβει την πρωτοβουλία να καλέσει την Επιτροπή Ανταγωνισμού, την Επιτροπή Επικοινωνιών και Δικτύων, μαζί με την συναρμόδια Επιτροπή, ώστε να υπάρξει μία ενημέρωση της Βουλής παρουσία και των εκπροσώπων των παρόχων κινητής τηλεφωνίας.

 Με αυτόν τον τρόπο θα δούμε πώς και αν μπορούμε αυτό το πολύ σημαντικό θέμα, που έχει κόστος στην καθημερινότητα των πολιτών, να το βελτιώσουμε, μιας και ζούμε στην εποχή της εξ αποστάσεως εκπαίδευσης, στην εποχή της τηλεργασίας. Αυτό θα επαναληφθεί και κάποιοι εκ των συμπολιτών μας δεν έχουν την πρόσβαση, είτε σε δωρεάν Wi-Fi, είτε τη δυνατότητα να πληρώνουν πάρα πολλά για την απόκτηση δεδομένων.

Σε ό,τι αφορά στη Συμφωνία που συζητάμε σήμερα, αναφέρθηκε ο Εισηγητής μας, κ. Γκόγκας, είμαστε θετικοί. Πώς θα μπορούσαμε, άλλωστε, να μην είμαστε, όταν είναι μία Συμφωνία που έχει ξεκινήσει από το 2010 και για την οποία δούλεψαν πάρα πολλές κυβερνήσεις όλα αυτά τα χρόνια. Ξεκίνησε, όμως, το 2010 από την Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., με Πρωθυπουργό τον Γιώργο Παπανδρέου.

Βεβαίως, στην πορεία έγιναν πάρα πολλά βήματα για να φτάσουμε στις 2 Ιανουαρίου και να υπογραφεί αυτή η Συμφωνία, η οποία δεν έχει μόνο «στενά» εμπορικά χαρακτηριστικά, αλλά έχει και ευρύτερα γεωπολιτικά γεωστρατηγικά χαρακτηριστικά και ενδιαφέροντα, σε μία περίοδο που αναδιατάσσονται και οι ισορροπίες και υπάρχει και αλλαγή στην οικονομία, αλλά και αναθεώρηση στις διεθνείς συμμαχίες και συνέργειες.

Άρα, είναι μία συμμαχία που εντάσσεται σε ένα συνολικό πλαίσιο εξωτερικής πολιτικής και σχέσεων, που η χώρα μας, ορθά, θέλει να προτάξει, σε σχέση με άλλες χώρες στη νοτιοανατολική Μεσόγειο. Την ίδια στιγμή, στην Τουρκία, ο κ. Τσαβούσογλου χθες, με αφορμή την ημέρα της Ευρώπης, για μία ακόμη φορά, είπε ότι ενδιαφέρονται να ενταχθούν στην Ε.Ε.. Όμως, «σπαρασσόμενος» από το οικονομικό πρόβλημα που ταλανίζει την Τουρκία και θα την απασχολήσει και το επόμενο διάστημα, εντείνει την προκλητικότητα και όχι μόνο ενάντια στη χώρα μας. Άρα, πρόκειται για μία πλήρη αντίφαση.

Είναι ένα σαφές μήνυμα ότι δεν μπορούν όλοι οι αγωγοί να περνούν μέσα από την Τουρκία και δεν μπορεί η Τουρκία να διεκδικεί τον ρόλο του μοναδικού «παίκτη» στην περιοχή, όπου όλα θα περνάνε και θα γίνονται απ’ αυτή.

Βεβαίως, από την υπογραφή της Συμφωνίας μέχρι την υλοποίηση του έργου και μέχρι οι κάτοικοι της δυτικής Ελλάδος, της Ηλείας και όλης της χώρας να δουν αυτό να γίνεται πραγματικότητα, απέχει πάρα πολύ μεγάλο διάστημα.

Πρέπει να συνυπολογίσουμε, όλα όσα γίνονται τον τελευταίο ένα μήνα με την τιμή του πετρελαίου και τους «κραδασμούς» που προκαλούνται, όχι μόνο οικονομικούς αλλά και σε σχέση με τον «πόλεμο» Κίνας - Αμερικής και Ρωσίας - Σαουδικής Αραβίας και ό,τι αυτό συνεπάγεται στην πορεία για την αναγκαιότητα χρήσης του πετρελαίου και εάν μπορεί αυτό να ανατραπεί.

Το λέω αυτό, κύριε Υπουργέ, γιατί την ίδια ημέρα που υπογράφηκε η Συμφωνία, αν διαβάζω καλά στην αιτιολογική έκθεση, κάνατε συνάντηση με τους ομολόγους Υπουργούς σας και υπογράφηκε ένα προσύμφωνο συνεργασίας για την εμπορική βιωσιμότητα του αγωγού που συζητάμε σήμερα, μεταξύ της ΔΕΠΑ και μιας εταιρείας, η οποία, όπως ξέρετε πολύ καλά, ενώ ήταν βιώσιμη και έχει και πολύ φιλόδοξα σχέδια σε όλη τη χώρα για την εξόρυξη υδρογονανθράκων, αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα λόγω των αναταράξεων στο πετρέλαιο το τελευταίο διάστημα.

Νομίζω ότι χρειάζεται και από εσάς μία έμπρακτη στήριξη για να μείνει ζωντανή και βιώσιμη, αλλά και για να υλοποιήσει και το προσύμφωνο συνεργασίας, το οποίο συνεπάγεται την εμπορική βιωσιμότητα του αγωγού.

Άρα, λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δεδομένα και μένοντας σταθεροί στην γεωστρατηγική προσπάθεια της χώρας, η οποία υπερασπίζεται την ειρήνη, τη σταθερότητα και την ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή, εμείς, ως ΚΙΝ.ΑΛ., υπερψηφίζουμε και στηρίζουμε την άμεση υλοποίηση αυτής της Συμφωνίας και θεωρώ ότι σε όλες τις πτέρυγες της Βουλής, απ' ό,τι φάνηκε, απηχεί αυτή η άποψη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Ζαχαριάδης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Πραγματικά, χρειάζεται να δοθούν εξηγήσεις και από τον Εισηγητή της Ν.Δ. και από τον κ. Υπουργό για την υπόθεση του σχιστολιθικού αερίου. Έγιναν όσα έγιναν την προηγούμενη εβδομάδα με το νομοσχέδιο που ψήφισε η Βουλή των Ελλήνων και έγραψε και ένα ειρωνικό άρθρο στην «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» ο κ. Υπουργός, «έτσι κατέστρεψα το περιβάλλον».

Θα δείτε, κ. Χατζηδάκη, ότι παρά τα όσα λέτε και όσα γράφετε -και βλέπετε ότι σας παρακολουθούμε και σας διαβάζουμε-, αυτό το νομοσχέδιο, όχι μόνο η αντιπολίτευση, αλλά και οι περιβαλλοντικές οργανώσεις και μεγάλο τμήμα της κοινωνίας των πολιτών το θεωρεί περιβαλλοντικό «έγκλημα». Επομένως, καλά είναι τα ευφυολογήματα απέναντι στην αντιπολίτευση, αλλά οι εξυπνάδες απέναντι στις περιβαλλοντικές οργανώσεις νομίζω ότι λίγο περισσεύουν. Εξηγήστε μας, λοιπόν, τι εννοούσατε με το σχιστολιθικό αέριο και αν η λεγόμενη «Πράσινη Κυβέρνηση Μητσοτάκη» θέλει μία τέτοια «γκρίζα» μεθοδολογία εξόρυξης φυσικού αερίου.

Προφανώς, γνωρίζετε και από τη δική μας διακυβέρνηση, ότι εμείς αντιλαμβανόμαστε το φυσικό αέριο ως καύσιμο μετάβασης στην περίοδο προς την ενεργειακή ουδετερότητα με βάση το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα. Αντιλαμβανόμαστε, απολύτως, την ανάγκη -και μπήκαμε σε αυτή τη διαδικασία- της γεωστρατηγικής αναβάθμισης της Ελλάδας, διότι, οι ενεργειακοί πόροι, εν έτη 2020, πέρα από την προφανή ανάγκη που καλύπτουν, έχουν σχέση με την εξωτερική πολιτική, τη διεθνή πολιτική, την ευρωπαϊκή πολιτική και τη διπλωματία.

Μας ενδιαφέρει πάρα πολύ το ζήτημα της ενεργειακής ασφάλειας της χώρας. Μάλιστα, οφείλω, μία απάντηση στον κ. Καιρίδη αναφορικά με το παρόν στην υπόθεση με τους γαιάνθρακες, διότι, ήμουν Εισηγητής σε αυτό το νομοσχέδιο.

Ο λόγος για τον οποίο, ψηφίσαμε «παρών» -και το είχαμε αιτιολογήσει και το λέμε και τώρα και είναι κομμάτι της διεθνούς συζήτησης και το κάναμε πριν έρθει η πανδημία του κορονοϊού-, έχει να κάνει με το ποιος διαχειρίζεται και ποιος έχει όφελος απ’ όλες αυτές τις υποδομές. Είναι εμφανές και με αυτά που ψηφίστηκαν την προηγούμενη εβδομάδα στο Κοινοβούλιο, ότι παρ’ όλο που στο μεγαλύτερο τμήμα του πλανήτη αναθεωρούν τη στρατηγική τους γύρω από τις ιδιωτικοποιήσεις για τις υποδομές ενέργειας και τα κοινωνικά αγαθά και συζητούν την κρατική ή τη δημόσια παρέμβαση σε κρίσιμους κλάδους της οικονομίας, εσείς, επειδή είστε «κολλημένοι», εμμονικοί και αδιόρθωτοι, επιμένετε σε μία λογική απόλυτης παράδοσης στην ιδιωτική «σφαίρα» επιρροής κρίσιμων δομών και υποδομών.

Έβαλε στο «τραπέζι» της συζήτησης μερικά πολύ ενδιαφέροντα στοιχεία η κυρία Κεφαλογιάννη, τα οποία, νομίζω ότι πρέπει να τα δούμε μέσα σε ένα κλίμα ψυχραιμίας και όχι, με την έννοια της πόλωσης και της κομματικής αντιπαράθεσης. Δηλαδή, τι γίνεται με τις διεκδικήσεις της Τουρκίας στα ζητήματα της ενέργειας και πώς η Ελλάδα καταστρώνει τη στρατηγική της.

Σας το λέμε και σε χρόνο που δεν είναι τόσο μεγάλες οι οξύνσεις και οι συγκρούσεις. Σας το είχαμε πει και στο παρελθόν, όταν κορυφώνονταν οι συγκρούσεις. Μην προσπαθείτε να μεταφέρετε αυτό το ζήτημα πολιτικής πόλωσης και αντιπαράθεσης μέσα στην εθνική αντιπροσωπεία. Προσπαθήστε να κάνετε περισσότερες συμμαχίες, να ασκήσετε διεθνή πίεση και αν η Τουρκία δεν συμμορφώνεται με το διεθνές δίκαιο, που δεν συμμορφώνεται, να θέσετε το ζήτημα με τις κυρώσεις. Το να πετάτε σπόντες και υπαινιγμούς για την αντιπολίτευση, όταν ξεσαλώνει η τουρκική προκλητικότητα, μπορεί να βοηθάει έναν μιντιακό ή έναν επικοινωνιακό «πόλεμο», δεν βοηθά, όμως, τη στρατηγική της χώρας.

Επιπλέον, επειδή ειπώθηκε κάτι για τον κ. Κατρούγκαλο, θυμάμαι ότι σε αυτά τα ζητήματα δεν είχαν γίνει προβληματικές δηλώσεις από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ. Είχαν γίνει από συμβούλους του κ. Μητσοτάκη. Επομένως, να μην «παίξουμε» σε αυτά τα ζητήματα επικοινωνιακά παιχνίδια, αλλά να συνεννοηθούμε ποια είναι η εθνική στρατηγική και ποιο είναι το πλαίσιο της δυνατότητας για ευρύτερη συνεννόηση.

Τελευταίο θέμα που θα ήθελα να θέσω, επειδή βρισκόμαστε σε αυτή την Επιτροπή, αν και ξέρω ότι δεν είναι μέσα στην ύλη της συζήτησης, ούτε στην αρμοδιότητα του παρισταμένου Υπουργού, είναι ό,τι μου έκανε ιδιαίτερη εντύπωση που είδα στον κυριακάτικο τύπο, στην εφημερίδα «Το Βήμα», που απ’ όσο γνωρίζω μέχρι τώρα, τουλάχιστον, δεν ανήκει στον αντιπολιτευόμενο τύπο, μάλλον στον συμπολιτευόμενο, ένα εξώφυλλο που έμοιαζε με την εφημερίδα «ΑΥΓΗ» πριν από τρεις εβδομάδες.

Το πρωτοσέλιδο ανέφερε ότι είναι στο «τραπέζι» μειώσεις μισθών και απολύσεις και με βάση και όλα όσα γράφονταν και στις εσωτερικές σελίδες της εφημερίδας, και συντάξεων. Θέλω να ρωτήσω την εθνική αντιπροσωπεία, τη Συμπολίτευση και την Κυβέρνηση, αν είναι κάτι τέτοιο στο τραπέζι. Αν ισχύει αυτό, καταλαβαίνετε ότι είναι πάρα πολύ σοβαρές και σημαντικές οι πολιτικές εξελίξεις και πρέπει να αρχίσουμε μία, εφ' όλης της ύλης, συζήτηση για την πορεία της οικονομίας και των οικονομικών. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Καιρίδης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΙΡΙΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Επειδή ακούστηκε το όνομά μου κατ' επανάληψη, καταρχάς, χαίρομαι για το γεγονός ότι η Αξιωματική Αντιπολίτευση θα ψηφίσει θετικά και επομένως, θα έχουμε μία μεγάλη πλειοψηφία στην Ολομέλεια, που είναι σημαντικό να στείλουμε αυτό το μήνυμα.

Ωστόσο, επειδή κάποιοι εκ των συναδέλφων, όπως ο κ. Αρσένης, ο κ. Φάμελλος και ο κ. Ζαχαριάδης, έδειξαν, είτε να μην κατανοούν αυτά που είπα, είτε να τα διαστρέβλωσαν ηθελημένα, θα ήθελα να κάνω μία διευκρίνιση. Αυτό δεν μου έχει συμβεί στα είκοσι χρόνια που διδάσκω στο Πανεπιστήμιο, να μην καταλαβαίνει το ακροατήριο το τι έχω πει. Καταλαβαίνω την ανάγκη πολιτικού «θεάτρου».

Αναφέρθηκα στο σχιστολιθικό αέριο και είπα ότι στην Αμερική επιτρέπεται και στην Ευρώπη δεν επιτρέπεται. Ούτε πήρα θέση, αλλά αν θέλετε να κάνουμε μία συζήτηση πάνω σε αυτό το ζήτημα, να την κάνουμε όποτε θέλετε. Όμως, να μην διαστρέφετε κάτι που δεν είπα.

Επίσης, αναφέρθηκα στο φυσικό αέριο και είπα ότι στην Ευρώπη το φυσικό αέριο θα αυξήσει τη συμμετοχή του και επειδή ο αγωγός φέρνει φυσικό αέριο στην Ευρώπη και μάς ενδιαφέρει τι θα γίνει στην ευρωπαϊκή αγορά, γιατί εκεί θα πουληθεί αυτό το αέριο, γι' αυτό πάει και στην Ιταλία, είναι καλό να ξέρουμε τι γίνεται στην Ευρώπη.

Επομένως, αν θέλετε βοήθεια στα ελληνικά, ευχαρίστως να σας τη δώσω, αλλά δεν χρειάζεται το «θέατρο» και η διαστρέβλωση. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω με μερικές παρατηρήσεις πολιτικού περιεχομένου. Θα προχωρήσω με κάποιες άλλες παρατηρήσεις οικονομικού και τεχνικού περιεχομένου γι’ αυτή τη Σύμβαση και θα καταλήξω σε κάποιες παρατηρήσεις που δεν έχουν σχέση με τη Σύμβαση, αλλά έχουν σχέση με τη συζήτηση που προηγήθηκε, για να μην θεωρηθεί ότι δεν απαντώ στα ζητήματα που τέθηκαν από τους συναδέλφους.

Καταρχάς, θέλω να σημειώσω ότι είναι μία πολύ σημαντική Σύμβαση, μία από τις πιο σημαντικές διεθνείς ενεργειακές Συμβάσεις της χώρας. Είναι μία Σύμβαση που προετοιμάστηκε πολύ καιρό και που με την πραγμάτωση των όρων της θα αλλάξει, γενικότερα, το τοπίο σε σχέση με τους αγωγούς και τις οδεύσεις του φυσικού αερίου, όχι μόνο σε σχέση με την Ελλάδα, αλλά και σε σχέση με την νοτιοανατολική Ευρώπη και την Ευρώπη συνολικότερα. Δεύτερη παρατήρηση. Η Σύμβαση αυτή με την πραγμάτωσή της αλλάζει ειδικά το πεδίο, σε σχέση με τις πηγές και τις οδεύσεις φυσικού αερίου προς την Ευρώπη. Αναφέρθηκε, από τον κ. Καιρίδη, ποιος είναι ο βασικός προμηθευτής. Αναφέρθηκε και από άλλους το σκηνικό το οποίο υπάρχει, σε σχέση με το φυσικό αέριο, ως προς το υγροποιημένο φυσικό αέριο που επανεροπιείται, αλλά και ως προς τους αγωγούς που εξακολουθούν να έχουν το ρόλο τους.

Αυτή η Σύμβαση είναι σε απόλυτη αρμονία με τον σχεδιασμό της Ε.Ε., για πολλαπλές οδεύσεις και, φυσικά, πηγές πρωτύτερα. Γι' αυτό το λόγο, άλλωστε, έχει ενταχθεί και στα projects of common interest, στα σχέδια προτεραιότητας, τα ενεργειακά, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Δεν είναι απλά και μόνο ένα δικό μας εθνικό σχέδιο, αλλά είναι ένα σχέδιο που στηρίζεται από την Ε.Ε., η οποία, ενδεχομένως, αποφάσισε να «συνωμοτήσει» με τις ελληνικές κυβερνήσεις. Αυτό το λέω για τους αρνητές αυτού του σχεδίου.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, λοιπόν, αποφάσισε να συνωμοτήσει με τις ελληνικές κυβερνήσεις και να κάνει αυτό το σχέδιο επί χάρτου, ή το τόσο «καταστροφικό» σχέδιο, ή όλα τα άλλα τα οποία ειπώθηκαν από αυτούς που βρέθηκαν απέναντι στη Σύμβαση.

Τρίτη παρατήρηση. Χωρίς καμία αμφιβολία, η Σύμβαση αυτή ενισχύει τη στρατηγική σχέση της Ελλάδας με την Κύπρο, αλλά και με το Ισραήλ. Νομίζω, ότι λαμβανομένων υπόψιν των εξελίξεων, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια και πιο πολύ τους τελευταίους μήνες, σε σχέση με την κατάσταση στη περιοχή μας, το να έχουμε μία στρατηγική σχέση με το Ισραήλ, δεν πρέπει να υποτιμάται από κανέναν. Δεν είναι, άλλωστε τυχαίο, ότι τη Σύμβαση αυτή, εκτός από τον Πρωθυπουργό, κ. Κυριάκο Μητσοτάκη, την υπέγραψαν, ο Πρόεδρος Αναστασιάδης και ο Πρωθυπουργός Νετανιάχου από την πλευρά του Ισραήλ.

Τέταρτη παρατήρηση. Εδώ, δεν έχουμε να κάνουμε με μία Σύμβαση, η οποία στρέφεται εναντίον οιουδήποτε. Είναι μία Σύμβαση συνεργασίας μεταξύ των κρατών που την υπογράφουν, αλλά, εν πάση περιπτώσει, είναι και μία έμμεση απάντηση στην τουρκική προκλητικότητα, διότι 25 μέρες πριν υπογραφεί αυτή η Σύμβαση, στις 2 Ιανουαρίου στο Ζάππειο, ο κ. Ερντογάν, είχε, ευθέως, απειλήσει τις τρεις χώρες και είχε, ευθέως, αμφισβητήσει το δικαίωμα της Ελλάδος, της Κύπρου και του Ισραήλ να προχωρήσουν στη σύναψη αυτής της Συμφωνίας.

Μετά, λοιπόν, απ’ αυτή την αμφισβήτηση των δικαιωμάτων μας, ήρθε και από τις τρεις χώρες μία ξεκάθαρη απάντηση στο τουρκικό αναθεωρητισμό και στην τουρκική προκλητικότητα. Η απάντηση αυτή, νομίζω, θα έπρεπε να τύχει της συναινέσεως ολόκληρης της Αίθουσας. Εν πάση περιπτώσει, ο καθένας τοποθετείται για τον εαυτό του.

Η τελευταία πολιτική παρατήρηση, έχει να κάνει, προφανώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το ό,τι η Σύμβαση αυτή δεν είναι μία δική μου σύμβαση. Εγώ «έτρεξα» όλα τα τελευταία μέτρα της Σύμβασης γρήγορα. Είχαμε το καλοκαίρι τη συνάντηση με το Ισραήλ και με την Κύπρο, παρουσία της αμερικανικής πλευράς τον Αύγουστο στην Αθήνα.

Στη συνέχεια, κάναμε διμερείς συναντήσεις και με τη μία πλευρά και με την άλλη. Στη Μαδρίτη, έκανα την τελευταία συνάντηση τον Δεκέμβριο, με τον συνάδελφό μου Υπουργό Ενέργειας του Ισραήλ, τον κ. Steinitz, ο οποίος είναι «θερμός» υποστηρικτής αυτού του έργου. Βεβαίως, το έργο αυτό ξεκίνησε πριν από μένα.

Ο πρώτος από τους προκατόχους μου, ο οποίος μίλησε γι’ αυτό το έργο, ήταν ο Γιάννης Μανιάτης, ο οποίος το προχώρησε μέχρι ενός ορισμένου σημείου και στη συνέχεια, περισσότερα βήματα, έγιναν από τον άλλο προκάτοχό μου, τον Γιώργο Σταθάκη. Άλλωστε, ξέρετε, ότι και οι δύο ήταν προσκεκλημένοι και παρόντες στην υπογραφή της συμφωνίας στο Ζάππειο. Με συγχωρείτε, λησμόνησα και τον κ. Σκουρλέτη, ο οποίος δεν μπορούσε εκείνη την ημέρα να είναι παρών στην υπογραφή της συμφωνίας στο Ζάππειο.

Αυτές ήταν οι πολιτικές παρατηρήσεις, για να διευκρινίσω από τη δική μου πλευρά το σκηνικό.

Έρχομαι σε αυτά που είπα στη δική μου ταξινόμηση ως οικονομικά και τεχνικά θέματα. Το πρώτο που θέλω να επισημάνω είναι ότι η Συμφωνία δημιουργεί το πλαίσιο συνεργασίας που θα επιτρέψει την ταχεία υλοποίηση του έργου. Αναφέρομαι στις προβλέψεις των άρθρων 4 και 5, προβλέψεις σε ρυθμιστικό και αδειοδοτικό επίπεδο, συμπεριλαμβανομένης της συνεργασίας για τη χρηματοδοτική υποβοήθηση του έργου από την Ε.Ε..

Το έργο αυτό, σε αυτό το πλαίσιο θέλω να επισημάνω, έχει, ήδη, λάβει την έναρξη της αδειοδοτικής διαδικασίας από το ελληνικό Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, στις 3 Μαρτίου του 2020. Βγήκε η αδειοδότηση αμέσως και ευελπιστώ, πολύ σύντομα, να ολοκληρωθεί και η ανάλογη διαδικασία στην Κύπρο.

Η εταιρεία υλοποίησης του αγωγού, η εταιρία Poseidon, εισέπραξε τον Σεπτέμβριο του 2019, 13,8 εκατομμύρια ευρώ από τα συνολικά 34,5 εκατομμύρια ευρώ που έχουν δεσμευτεί από την Ε.Ε., για τη χρηματοδότηση της τελικής μελέτης σκοπιμότητας του έργου Front-End Engineering and Design Strategy, συνολικού κόστους 69 εκατομμυρίων ευρώ. Δηλαδή, ήδη, τα πράγματα κινούνται. Όχι, θεωρητικά, σε επίπεδο εκθέσεως ιδεών. Έχουν ξεκινήσει όλες οι προεργασίες.

Δεύτερον, σε αυτό το επίπεδο μιλώντας, η ΔΕΠΑ, στην οποία ανήκει το 50% της «ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α.Ε.», παρά τη διάσπαση σε ΔΕΠΑ Διεθνών και την επερχόμενη ενσωμάτωσή της ως θυγατρική στην ΕΔΕΥ, έχει, ήδη, δεσμεύσει, από τις 12 Δεκεμβρίου του 2019, τα απαραίτητα κονδύλια που απαιτούνται για τη χρηματοδότηση του δικού της μερίσματος, ύψους 16 εκατομμυρίων ευρώ, επί της τελικής μελέτης σκοπιμότητας, με απόφαση που θα εγκριθεί από τη γενική συνέλευση των μετόχων μέσα στις επόμενες μέρες.

Σε ό,τι αφορά δε, στην ΔΕΠΑ Διεθνών και την ελληνική πλευρά δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα χρηματοδότησης αυτής της μελέτης -FEED όπως λέγεται- και όλων των παράλληλων ενεργειών που θα απαιτηθούν για την επενδυτική «ωρίμανση» του έργου. Δεν πρόκειται να υπάρξει κανένα πρόβλημα. Είναι εγγυημένο αυτό σε βάθος τριετίας, που μας ενδιαφέρουν και οι μελέτες. Γι' αυτό λέω την τριετία και δεν λέω εικοσιπενταετία για παράδειγμα, για να μην πείτε τι θα γίνει τον τέταρτο χρόνο.

Τώρα, προχωρώ στην 3η τεχνική παρατήρηση που είναι και μία πληροφόρηση προς το Σώμα, εάν κάποιοι δεν το γνωρίζουν. Μόλις πριν από δέκα μέρες, η εταιρία «ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α.Ε», η κοινοπραξία, δηλαδή, που υλοποιεί τον αγωγό EastMed και στην οποία συμμετέχει κατά 50% η ΔΕΠΑ, προχώρησε σε ανοιχτή πρόσκληση μέσω διαδικασίας ανταγωνιστικού διαλόγου, με στόχο την προεπιλογή των δύο υποψηφίων αναδόχων, με αντικείμενο του διαγωνισμού τον λεπτομερή σχεδιασμό, την προμήθεια, την κατασκευή, τη μεταφορά, την εγκατάσταση και την αρχική θέση σε λειτουργία των τεσσάρων υπεράκτιων τμημάτων του αγωγού, συνολικού μήκους 1.470 μέτρων.

Άρα, και νέα κίνηση πριν από μερικές μέρες. Μετά την προεπιλογή των αναδόχων, θα ξεκινήσουν οι προπαρασκευαστικές υπηρεσίες του έργου, που περιλαμβάνουν την επανεξέταση και οριοθέτηση των μελετών εφαρμογής υποθαλάσσιων τμημάτων και τη λεπτομερή υποθαλάσσια έρευνα και χαρτογράφηση, οι οποίες βρίσκονται στο στάδιο ολοκλήρωσης της ανάθεσης, καθώς και την παραγωγή πρόσθετων μελετών, όπου κριθεί αναγκαίο.

Άρα, το έργο αν και έχει και την πολιτική διάσταση, προχωρεί τεχνικοοικονομικά.

Τέταρτον, από τη στιγμή που θα δεσμευτούν υπέρ του EastMed οι ποσότητες του Λεβιάθαν, το οποίο έχει 8 bcm (δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα) φυσικού αερίου ετησίως, τότε το έργο θα αρχίσει να προχωρεί, διότι θα έχουν δεσμευτεί αυτές οι ποσότητες, ενώ, παράλληλα, έχουν υπάρξει, ήδη, τέτοιες ανακοινώσεις σε σχέση με ένα άλλο πεδίο, το Βόρειο Καρίς, το οποίο το εκμεταλλεύεται η εταιρία Energean.

Η Energean, έχει δημόσια τοποθετηθεί την ημέρα της υπογραφής της Σύμβασης στο Ζάππειο. Τι θα συμβεί με το Λεβιάθαν; Εγώ δεν μπορώ να μιλάω εξ ονόματος του Ισραήλ. Ξέρω, όμως, το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του Ισραήλ γι’ αυτό το project, το οποίο έχει εκφραστεί και από τον Πρωθυπουργό, τον κ. Νετανιάχου και από τον Υπουργό Ενέργειας, τον κ. Steinitz. Ξέρω, επίσης, ότι εκτός από το Λεβιάθαν και το Βόρειο Καρίς, υπάρχουν στην Κύπρο δύο κοιτάσματα αυτή την ώρα, το Αφροδίτη και το Γλαύκος, τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν γι’ αυτόν τον αγωγό.

Δεν είναι ελληνικές οι αποφάσεις. Είναι αποφάσεις των δύο κρατών με τα οποία συνυπογράψαμε αυτή τη Σύμβαση, τα οποία είμαι βέβαιος, ότι δεν υπέγραψαν τη Σύμβαση μαζί μας για να κάνουν κάποια εξυπηρέτηση στον κ. Μητσοτάκη, αλλά υπέγραψαν αυτή τη Σύμβαση, η οποία προετοιμάστηκε επί χρόνια, γιατί για λόγους πολιτικούς και οικονομικούς και οι δύο αυτές χώρες είναι δεσμευμένες σε αυτή τη Σύμβαση.

Είναι, λοιπόν, μία απάντηση σε όλους αυτούς οι οποίοι αμφισβητούν το πόσο εφικτό είναι να γίνει αυτό το πρόγραμμα, αυτό το σχέδιο. Θα μου πείτε, δεν υπάρχουν δυσκολίες; Είναι το πιο απλό σχέδιο το οποίο ποτέ φαντάστηκε κανένας; Προφανώς, υπάρχουν δυσκολίες. Και τεχνικές δυσκολίες υπάρχουν, λόγω της ιδιομορφίας του τοπίου, (υποθαλάσσιος αγωγός, βάθη της Μεσογείου) και οικονομικές δυσκολίες λόγω και της συγκυρίας, αλλά υπάρχει η απόφαση.

Επίσης, όσοι μιλάνε για τη συγκυρία, όπως λέει και η λέξη, μην ξεχνάνε ότι μιλάμε για την παρούσα περίοδο. Δεν σημαίνει ότι ανατρέπονται τα πάντα σε βάθος χρόνου, σε σχέση με τους υδρογονάνθρακες και το φυσικό αέριο.

Το παρόν σχέδιο νόμου, και το λέω για κάποιους συναδέλφους οι οποίοι έχουν αυξημένες περιβαλλοντικές «ευαισθησίες» και τις κατανοώ απόλυτα, συγκροτεί ένα πολύ αυστηρό πλαίσιο κανόνων περιβαλλοντικής ασφάλειας που θα διέπει όλες τις φάσεις κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας του αγωγού, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας κοινών σχεδίων έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων ατυχημάτων. Όλα αυτά προβλέπονται στο άρθρο 8. Δεν είναι λόγια για να περάσει η ώρα.

Ειδικά αυτή την περιβαλλοντική διάσταση πρέπει να σας πω, ότι την συζητήσαμε και τη συζητάμε και στο πλαίσιο της τετραμερούς συνεργασίας των τριών χωρών που υπογράφουν αυτή τη Σύμβαση με τις Ηνωμένες Πολιτείες. Τον περασμένο Φεβρουάριο, συνεδρίασε στη Λευκωσία και η πρώτη από τις τρεις τεχνικές επιτροπές εμπειρογνωμόνων, που έχουν συσταθεί για την υποστήριξη του έργου της Υπουργικής Συνόδου με τη συμμετοχή των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

Το σχέδιο νόμου προβλέπει τη δυνατότητα επέκτασης του αριθμού κρατών που συμμετέχουν στο συνασπισμό υποστήριξης του έργου μέσω της ένταξής τους στην παρούσα διακυβερνητική συμφωνία. Είναι το άρθρο 15. Το άρθρο αυτό δεν έχει θεωρητική αξία, διότι αφορά και στην πηγή του αερίου, αφορά και στην κατανάλωση του αέριου.

Το θέμα δεν είναι κανονιστικό, έχει τεθεί, ήδη, το θέμα στην Αίγυπτο που εξετάζει ενδεχόμενη μελλοντική της συμμετοχή. Επίσης, κανείς δεν αποκλείει ανάλογα με τις εξελίξεις στην αγορά του φυσικού αερίου, ο αγωγός αυτός να καταλήξει και σε άλλες χώρες εκτός από την Ιταλία, εάν η Ιταλία πάρει τελικά -που δεν το πιστεύω- διαφορετική απόφαση.

Έχοντας πει αυτά, καταλήγω στην τελευταία μου παρατήρηση, που έχει άμεση σχέση με αυτή καθ’ αυτή τη Σύμβαση και αφορά στην Ιταλία. Η Ιταλία συνδιαπραγματεύτηκε όλη αυτή τη Σύμβαση μαζί μας, επί έτη, μάς ευχήθηκε καλή επιτυχία, στέλνοντας τον Πρέσβη να εκπροσωπήσει τη χώρα στην υπογραφή στο Ζάππειο και κράτησε για τον εαυτό της το δικαίωμα να αποφασίσει.

 Τίθεται το ερώτημα, «γιατί κάνατε την απρέπεια ή την αβλεψία, κατ' ελάχιστον, και αφήσατε την Ιταλία στο τίτλο της Συμβάσεως;» Μα, γιατί αυτή την «απρέπεια» μάς είπε να κάνουμε η νομική υπηρεσία του Υπουργείου Εξωτερικών, γιατί αυτό ακολουθείται στις διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες έχουν τύχει διαπραγμάτευσης, κατά τον τρόπο που περιέγραψα με την Ιταλία και διότι είναι μία Σύμβαση «ανοιχτή» στην Ιταλία, η οποία μπορεί να υπογράψει όποτε θέλει.

Επομένως, είναι και μία υπογράμμιση από την πλευρά των τριών κρατών, ότι η Σύμβαση είναι «ανοιχτή» στην Ιταλία, ότι δεν θα χρειαστεί κάποια επαναδιαπραγμάτευση μαζί της, διότι έχει συμμετάσχει στη διαπραγμάτευση μέχρι και την τελική φάση. Άρα, είναι κάτι το οποίο ισχύει και για τις άλλες δύο χώρες και όχι μόνο για εμάς. Η «απρέπεια», δηλαδή, θα γίνει και από την Κύπρο και από το Ισραήλ και είναι κάτι το οποίο εισηγείται και η ειδική νομική υπηρεσία του Υπουργείου Εξωτερικών.

 Η Ιταλία θα πάρει την απόφαση της. Προφανώς, τους τελευταίους μήνες, οι επαφές έχουν «ατονήσει» λόγω του κορονοϊού. Φαντάζομαι ότι αυτό, τουλάχιστον, όσοι κάνουν κριτική μπορούν να το δεχτούν. Ειδικά στην Ιταλία το θέμα του κορονοϊού έχει μονοπωλήσει, όπως είναι φυσικό το ενδιαφέρον. Για εμάς το ζήτημα είναι «ανοιχτό». Είμαι βέβαιος και για αυτούς και πιστεύω, ότι κάποια στιγμή το ζήτημα, σύντομα, θα λήξει θετικά. Από κει και πέρα, επαναλαμβάνω αυτό που είπα προηγουμένως, ότι εμείς κρατάμε «ανοιχτές» όλες τις επιλογές. Όταν λέω «εμείς», εννοώ φυσικά και την Κύπρο και το Ισραήλ σε σχέση με την τελική όδευση του αγωγού.

Καταλήγω με κάποιες παρατηρήσεις, που αν θέλετε, δεν αφορούν τον «πυρήνα» της συμβάσεως που έχουμε σήμερα εδώ, αλλά σχετίζονται με σχόλια συναδέλφων που έγιναν προηγουμένως.

Μίλησε την προηγούμενη βδομάδα ο κ. Θωμάς και εξήγησε ότι η ΔΕΠΑ, όπως η Κυβέρνηση αποφάσισε, «τριχοτομήθηκε». Θα ιδιωτικοποιηθεί κατά 100% η ΔΕΠΑ Εμπορίας, κατά 100% η ΔΕΠΑ Υποδομών και μένει η ΔΕΠΑ Διεθνών. Η ΔΕΠΑ Διεθνών, στην οποία είχε συμμετοχή το ΤΑΙΠΕΔ κατά 65% και τα ΕΛΠΕ κατά 35%, κάτι έπρεπε να γίνει. Η Κυβέρνηση θεώρησε ότι αντί να είναι μία αυτόνομη εταιρία, θα έπρεπε να ενταχθεί ως «θυγατρική» της ΕΔΕΥ, της Ελληνικής Εταιρείας για τους Υδρογονάνθρακες, η οποία είχε ένα συναφές αντικείμενο, προκειμένου να υπάρχει μία «σφαιρική» διαχείριση για το συγκεκριμένο ζήτημα. Έτσι, εντάσσεται ως θυγατρική.

Με τα ΕΛΠΕ, που έχουν το 35% τι θα γίνει; Πρόθεση της Κυβέρνησης είναι να εξαγοραστεί το μερίδιο των ΕΛΠΕ. Απαντώ για να τελειώσει η ιστορία.

Προφανώς, τα ΕΛΠΕ, λόγω του ό,τι ήταν μέτοχοι κατά 35% στη μεγάλη εταιρεία ΔΕΠΑ, -η λογική και η νομική επιστήμη το λένε- κρατάνε το 35% των μετοχών και θα γίνουν όλες οι αναγκαίες κινήσεις, αλλά σκοπός μας είναι αυτός, ο οποίος περιέγραψα.

Μου κάνει εντύπωση, ότι από τον ΣΥΡΙΖΑ γίνεται αυτή η κριτική, διότι με το μοντέλο του ΣΥΡΙΖΑ, με βάση το οποίο θα ιδιωτικοποιείτο το 14% της ΔΕΠΑ Υποδομών, το Δημόσιο θα κρατούσε το 51% της ΔΕΠΑ Υποδομών, το 35% θα ήταν στα ΕΛ.ΠΕ. και το 14% θα το είχε ένας ιδιώτης. Ενοχλεί τον ΣΥΡΙΖΑ, για το ό,τι για κάποιο διάστημα τα ΕΛ.ΠΕ. θα έχουν 35% στη ΔΕΠΑ Διεθνών με εμάς. Δεν ενοχλούσε, ότι θα είχαν 35% τα ΕΛ.ΠΕ. στη ΔΕΠΑ Υποδομών που θα είχε και την ΔΕΠΑ Διεθνών. Δεν ενοχλούσε και ότι ένας άλλος ιδιώτης που θα έχει το 34% θα ήταν και αυτός μέσα στις δραστηριότητες της ΔΕΠΑ Διεθνών.

Πραγματικά, μένω εμβρόντητος, διότι περίμενα να έχετε να ελέγξει κάπως καλύτερα τα επιχειρήματά σας ως προς αυτό. Είστε «ακριβοί στα πίτουρα και φτηνοί στο αλεύρι».

Δεύτερη παρατήρηση, σε ότι έχει να κάνει με τη ΔΕΔΔΑ. Πού θα πάει το δίκτυο της ΔΕΔΔΑ; Πρώτα απ' όλα, δεν θα μπορούσα να κάνω την ίδια κριτική για άλλες εταιρείες στις οποίες ο ΣΥΡΙΖΑ είχε ορίσει Δ.Σ., αλλά το μάνατζμεντ της ΔΕΔΔΑ επί ΣΥΡΙΖΑ δεν νομίζω ότι ήταν παράδειγμα προς μίμηση. Δεν είχε προχωρήσει σχεδόν τίποτα και η καινούργια διοίκηση της ΔΕΔΔΑ, τα βρήκε όλα σε, τουλάχιστον, προβληματική κατάσταση.

Δεύτερον, ο ΣΥΡΙΖΑ είχε περάσει ένα νόμο, με βάση τον οποίο από την ώρα που κάποια εταιρεία σε αυτόν τον χώρο, π.χ. η ΔΕΔΑ, κάνει μία πρόταση για την επέκταση του δικτύου της, θα πρέπει η προετοιμασία της σε 18 μήνες να έχει ολοκληρωθεί.

Βάσει αυτού του νόμου η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (ΡΑΕ) - που δεν έχω τίποτα με τους ανθρώπους, σέβομαι την ανεξαρτησία τους, αλλά δεν ορίστηκε η Διοίκηση από εμάς - ήρθε εξαντλώντας την αυστηρότητά της και στους 18 μήνες αφαίρεσε τα έργα των Γιαννιτσών, της Βέροιας από την ΔΕΔΑ.

Η ΔΕΔΔΑ, λοιπόν, σας πληροφορώ, ότι θα ασκήσει όλα τα ένδικα μέσα που έχει στη διάθεσή της, όλες τις δυνατότητες νομικής υφής που έχει στη διάθεσή της, προκειμένου να μπορέσει να κάνει η ίδια το έργο της Βέροιας και το έργο των Γιαννιτσών, για τα οποία και εγώ ο ίδιος έχω δεσμευτεί.

Η αλήθεια είναι -και όλοι το γνωρίζουν- ότι τους τελευταίους μήνες, πράγματι, είχαν επιταχυνθεί όλα αυτά τα έργα και η όλη σχετική προετοιμασία. Την ώρα, λοιπόν, της επιτάχυνσης και την ώρα που σε πολύ λίγο χρονικό διάστημα θα μπορούσαμε να έχουμε το αποτέλεσμα, ήρθε αυτή η απόφαση, που σας είπα ποιος την έλαβε και βάσει του νόμου ποιας Κυβέρνησης την έλαβε.

Η ΔΕΔΔΑ, λοιπόν, θα κινηθεί νομικά. Εν πάση περιπτώσει, βούληση του Υπουργείου και της Κυβέρνησης είναι το φυσικό αέριο να πάει σε όσες περισσότερες πόλεις της Ελλάδας γίνεται. Αυτό αφορά και την Πελοπόννησο, για την οποία γίνεται ένας αντίστοιχος θόρυβος, αλλά αφορά και στην κεντρική και τη δυτική Μακεδονία. Θέλουμε να καλυφθούν όλες οι πόλεις που ήταν στο σχεδιασμό με φυσικό αέριο. Υπάρχουν διαφορετικά, εναλλακτικά σχέδια για κάθε περιοχή της χώρας.

Έρχομαι σε δύο ακόμη παρατηρήσεις. Η μία είναι με αφορμή σχόλιο μιας τοποθέτησης του κ. Καιρίδη. Η Κυβέρνηση θέλει να συνεχίσουμε με το φυσικό αέριο μέχρι το 2050 υποτίθεται. Η Κυβέρνηση θέλει να εφαρμόσει το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα. Ό,τι λέει το ΕΣΕΚ. Το ΕΣΕΚ προβλέπει έμφαση στις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας.

Λέει ότι θα καλύπτουμε τις ενεργειακές μας ανάγκες από τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας κατά 35% ως το 2030 και στην ηλεκτροδότηση κατά 60% μέχρι το 2030. Το φυσικό αέριο και εδώ και στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες είναι καύσιμο μετάβασης. Δεν το αγνοούμε, δεν κλείνουμε τα μάτια μας στο φυσικό αέριο. Υπάρχουν συγκεκριμένοι λόγοι, που εδώ και αλλού θα χρησιμοποιείται, αλλά ξαναλέω ότι είναι ένα καύσιμο μετάβασης.

Τελειώνω με τους υδρογονάνθρακες και τις έρευνες υδρογονανθράκων, στις οποίες έγιναν πολλές αναφορές. Πρώτα απ' όλα, δεν ξέρω εάν σας ικανοποίησε η απάντηση του κ. Καιρίδη, αλλά και εγώ θέλω να προσθέσω τη δική μου φωνή. Το σχιστολιστικό αέριο απαγορεύεται στην Ευρώπη και απ' όσο ξέρω η Ελλάδα είναι Ευρώπη.

Επίσης, απ' όσο ξέρω, στην Ε.Ε. το Κόμμα που λέγεται Ν.Δ. έβαλε τη χώρα. Ακολουθούμε και θέλουμε να ακολουθούμε την πολιτική της Ε.Ε. και πιστεύουμε ότι είναι μια σωστή πολιτική. Πάντως, είναι μία σωστή πολιτική σε αυτόν τον τομέα. Ελπίζω να μην συνεχιστεί αυτή η συζήτηση.

Έγινε συζήτηση από άλλους συναδέλφους για τους υδρογονάνθρακες και για το τι κάνουν άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Κάναμε συζήτηση και την περασμένη εβδομάδα συνολικά για τις εξορύξεις. Έδειξα τα έγγραφα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έφερα όλα τα στοιχεία που μπορούσα να φέρω, έδειξα τι έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ. Είπα και τότε, το λέω και τώρα. Οι περιοχές Natura έχουν ένα ειδικό καθεστώς, αλλά, πάντως, δεν υπάρχει καμία χώρα της Ε.Ε., που εξ ορισμού, εκ των προτέρων, απαγορεύει τις εξορύξεις ακόμα και σε περιοχές Natura.

Είπα και το έγραψα και χθες στην «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» -αντιδράσεις ακούω, διάψευση δεν βλέπω- ότι αν το κάνουμε εμείς ως χώρα, θα είμαστε η πρώτη χώρα που θα το κάνει. Είναι μία πολιτική, αλλά, πάντως, δεν θα υπάρχει άλλη χώρα στην Ε.Ε. που θα πει «δεν θέλω μάρμαρο, δεν θέλω βωξίτη, δεν θέλω τίποτα. Τα κλείνω όλα». Εμείς θα ήμασταν οι πρώτοι που θα το κάναμε. Διερωτώμαι, τι θα πει κανείς και στους εργαζόμενους και σε όλους τους ανθρώπους οι οποίοι από αυτό τρώνε ψωμί.

Για τους υδρογονάνθρακες. Επίσης, έδειξα τι κάνουν οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Επίσης, είναι βέβαιο ότι για τους υδρογονάνθρακες ισχύει μία ειδική αδειοδότηση που θέλετε να την παραβλέψετε. Είναι, πραγματικά, αυξημένου ελέγχου αδειοδότηση, προκειμένου να προχωρήσει το όλο πράγμα.

Όπως είπε και ο Πρωθυπουργός, το είπε και ο Αρχηγός της Αντιπολίτευσης, δεν ξέρω τουλάχιστον εάν στον ορατό ορίζοντα θα πρέπει κανείς στο επίπεδο των εξορύξεων - ακόμα και αν ανησυχεί τα μάλα - να έχει τέτοιες ανησυχίες, διότι βλέπετε τι γίνεται με το πετρέλαιο.

Θέλω να θέσω ένα ερώτημα και παρακαλώ κάθε καλόπιστο συνάδελφο και κάθε καλόπιστο συμπολίτη μας να το σκεφθεί. Ήδη, συζητήσαμε και συζητήσατε και εσείς για τις αναταράξεις που υπάρχουν στην περιοχή μας, για την προκλητικότητα της Τουρκίας, για την ενίσχυση της γεωστρατηγικής θέσης της χώρας με αυτή τη Σύμβαση.

Ας υποθέσουμε, ότι μέσα σε αυτό το σκηνικό και παρά τις εξελίξεις που υπάρχουν στους υδρογονάνθρακες, ερχόταν η ελληνική Κυβέρνηση, - όχι εμείς ας υποθέσουμε ότι ήταν ο κ. Βαρουφάκης Πρωθυπουργός, ή όποιος - και έλεγε σε αυτό το σκηνικό, που η Τουρκία αμφισβητεί το μισό Αιγαίο, που υπογράφει τα ψευδομνημόνια με τη Λιβύη, διεκδικώντας «τεμάχια» στη θάλασσα δίπλα στην Κρήτη, που αμφισβητεί τις περιοχές γύρω από το Καστελόριζο κ.λπ.- με το νόμο που φέραμε για το Περιβάλλον, διότι αυτό μας ζητούσαν οι περιβαλλοντικές οργανώσεις, ότι απαγορεύουμε της εξορύξεις υδρογονανθράκων. Δεν θα υπήρχε όχι αυτή η συγκέντρωση των 300 ανθρώπων, αλλά συγκέντρωση πολλών χιλιάδων ανθρώπων έξω από τη Βουλή που θα ζητούσε να παραιτηθεί η Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός για προδοσία; Ό,τι παραδινόμαστε αμαχητί στους Τούρκους; Τι συζητάμε και πότε τα συζητάμε; Πόσο σοβαροί είμαστε όταν τα συζητάμε; Δηλαδή, σκεφθείτε και τις συνέπειες αυτών που προτείνεται. Τι θα συνέβαινε, εάν ερχόμασταν, ελαφρά τη καρδία, και «υιοθετούσαμε» τώρα ειδικά με την όξυνση της τουρκικής προκλητικότητας μία τέτοια πρόταση;

Θα περνούσε παντού ότι η Ελλάδα παραδόθηκε στην Τουρκία. Εμείς αυτό δεν θα το κάνουμε. Ναι, είμαστε «ευαίσθητοι» για το Περιβάλλον. Εφαρμόζουμε εμείς και όχι κανένας άλλος την πολιτική της απολιγνιτοποίησης. Εφαρμόζουμε εμείς και όχι κανένας άλλος την πολιτική της ηλεκτροκίνησης. Εφαρμόζουμε εμείς και όχι κανένας άλλος την πολιτική για την απόσυρση των πλαστικών μιας χρήσης και ούτω καθεξής, αλλά δεν θα είμαστε εμείς που θα παραδοθούμε στην Τουρκία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ(Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25)**: Επειδή ο Υπουργός αναφέρθηκε στα δικά μου σχόλια στο τέλος, θα ήθελα να κάνω ένα πολύ σύντομο σχόλιο.

Καταρχήν, το ΜέΡΑ25 έχει μία ξεκάθαρη θέση, ότι είναι άλλο τα σύνορα και άλλο η ΑΟΖ και άλλο οι εξορύξεις. Εμείς θέλουμε να έχουμε ξεκάθαρα σύνορα, ξεκάθαρη ΑΟΖ και από κει και πέρα, δεν θέλουμε να κάνουμε, στην ΑΟΖ που προστατεύουμε, καμία εξόρυξη. Αυτή είναι η στρατηγική επιλογή.

Χρησιμοποιείτε, ξανά και ξανά, δυστυχώς και από την Κυβέρνηση σας κ. Χατζηδάκη και δυστυχώς για τον Πρωθυπουργό, το θέμα των εξορύξεων με ένα γεωπολιτικό αφήγημα, όταν εξυπηρετούνται χρηματιστηριακά συγκεκριμένες πολυεθνικές, γιατί δεν πρόκειται να γίνουν αυτές οι εξορύξεις. Σταματήστε, να χρησιμοποιείτε τον εθνικισμό για να «ταΐσετε» επιχειρήσεις. Αυτή είναι η απλή απάντηση που σας δίνουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έγινε κατανοητό αυτό που είπε ο κ. Αρσένης. Πολύ κατανοητό αυτό που είπε ο κ. Υπουργός και όσοι μας ακούνε βγάζουν συμπεράσματα.

Σε αυτό το σημείο ολοκληρώνεται η συζήτηση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Κύρωση της Διακυβερνητικής Συμφωνίας μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας, του Κράτους του Ισραήλ, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για ένα Σύστημα Αγωγού για τη μεταφορά φυσικού αερίου από την Ανατολική Μεσόγειο προς τις ευρωπαϊκές αγορές».

Πριν προχωρήσουμε στη ψηφοφορία, επί των άρθρων και επί του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των Κομμάτων.

Η Ν.Δ., δια του Εισηγητή της Πλειοψηφίας, κ. Καιρίδη, ψηφίζει υπέρ.

Ο ΣΥΡΙΖΑ, δια της Εισηγήτριας της Μειοψηφίας, κυρίας Καφαντάρη, ψηφίζει υπέρ.

Το ΚΙΝ.ΑΛ., δια του Ειδικού Αγορητή, κ. Γκόκα, ψηφίζει υπέρ.

Το Κ.Κ.Ε., δια του Ειδικού Αγορητή, κ. Καραθανασόπουλου, καταψηφίζει.

Η Ελληνική Λύση, δια του Ειδικού Αγορητή, κ. Βιλιάρδου, επιφυλάσσεται.

Το ΜέΡΑ 25, δια του Ειδικού Αγορητή, κ. Αρσένη, καταψηφίζει.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα πρώτο και δεύτερο του σχεδίου νόμου γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό, ερωτάται η Επιτροπή, εάν το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ**: Δεκτό, δεκτό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεκτό, κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Κύρωση της Διακυβερνητικής Συμφωνίας μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας, του Κράτους του Ισραήλ, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιταλικής Δημοκρατίας για ένα Σύστημα Αγωγού για τη μεταφορά φυσικού αερίου από την Ανατολική Μεσόγειο προς τις ευρωπαϊκές αγορές» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βλάχος Γεώργιος, Καιρίδης Δημήτριος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Βούλτεψη Σοφία, Οικονόμου Ιωάννης, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Φάμελλος Σωκράτης, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

Τέλος και περί ώρα 17.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**