**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- 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, 15 Μαρτίου 2024, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.10΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής**,συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας «Έγκριση σχεδίου σύμβασης για την Προμήθεια Αεροσκαφών τύπου «DHC-515»».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Κλιματική Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, κ. Βασίλειος Κικίλιας, ο Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, κ. Ευάγγελος Τουρνάς, 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.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πουλάς Ανδρέας, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Παπαναστάσης Νικόλαος, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Γραμμένος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι καλημέρα σας. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγή και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας «Έγκριση σχεδίου σύμβασης για την Προμήθεια Αεροσκαφών τύπου «DHC-515»».

Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, κ. Βασίλης Κικίλιας.

Πριν απευθυνθώ στους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές για να μας προτείνουν εκπροσώπους εξωκοινοβουλευτικών φορέων, να σας πω, ότι ως προς τον προγραμματισμό των επόμενων συνεδριάσεων, η πρότασή μας είναι να ολοκληρώσουμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου σε τρεις συνεδριάσεις, τη σημερινή, την Τρίτη 19 Μαρτίου και ώρα 12.00΄ να έχουμε την ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων και να κλείσουμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου με την 3η συνεδρίαση, επίσης, την Τρίτη 19 Μαρτίου και ώρα 15.00΄. Αμφότερες οι δύο επόμενες συνεδριάσεις θα διεξαχθούν στην Αίθουσα «Προέδρου Δημητρίου Γεωργ. Παπασπύρου» (150).

Αφού ζητήσω από τους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές να ετοιμάσουν τις προτάσεις τους για την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών φορέων, θα δώσω τον λόγο να κάνει μία αρχική εισήγηση, στον Υπουργό, κ. Βασίλη Κικίλια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κυρίες και κύριοι, θα ήθελα με ιδιαίτερη χαρά και επίγνωση της σημαντικότητας της στιγμής, να σας ενημερώσω ότι το 1974 η χώρα μας, μέσω της Πολεμικής Αεροπορίας, απέκτησε εννέα Canadair CL-215. Είμαι στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσω, ότι μισό αιώνα μετά, 50 χρόνια μετά, προχωρούμε στην απόκτηση της τελευταίας γενιάς των Canadair CL-515, σε μία συμφωνία - πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών με την καναδική κυβέρνηση και την εταιρεία που, πλέον, τα κατασκευάζει.

Θεωρώ ότι, μεσούσης της κλιματικής κρίσης και με πολύ σημαντικά όλα τα ζητήματα, που έχουν να κάνουν με την προστασία της ανθρώπινης ζωής, των περιουσιών των πολιτών, αλλά και φυσικού κάλλους, της οικολογίας, αυτό είναι κάτι πολύ σημαντικό. Γνωρίζετε πολύ καλά, ότι για πολλά χρόνια, ειδικά τα χρόνια των περιοριστικών δημοσιονομικών πολιτικών και της οικονομικής κρίσης, στη χώρα ήταν πολύ δυσχερής η προμήθεια, είτε σε Ένοπλες Δυνάμεις, είτε στα Σώματα Ασφαλείας, άρα και στην Πολιτική Προστασία και στο Πυροσβεστικό Σώμα, αυτών των αναγκαίων μέσων, τα οποία απαιτούντο, προκειμένου να μπορέσουμε να προστατεύσουμε τη χώρα μας, γιατί πρόκειται για θέματα εσωτερικής ασφάλειας.

Άρα, το πρόγραμμα αφορά σε επτά Canadair, όπως σας ανέφερα. Τα δύο, αξίας 100.000.000 €, πληρώνονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, από το Πρόγραμμα rescEU, για εμάς και για τις υπόλοιπες χώρες, οι οποίες προμηθεύονται στο σύνολο 27 Canadair -τη Γαλλία, την Κροατία, την Πορτογαλία, την Ισπανία, την Ιταλία κι εμάς- και τα υπόλοιπα πέντε θα πληρωθούν μέσα από το ΕΣΠΑ και τα ευρωπαϊκά προγράμματα της επόμενης περιόδου.

Θεωρώ ότι αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, γιατί, όπως γνωρίζετε, αυτά είναι τα κύρια μέσα, τα κρατικά μέσα, τα Canadair τα CL-215 και τα CL-415, με τα οποία δίνουμε τις μάχες μας, όπως πέρυσι έτσι και φέτος θα δώσουμε, για την κατάσβεση των δασικών πυρκαγιών, πέραν αυτών που εκμισθώνει το ελληνικό κράτος μέσα από τον νατοϊκό μηχανισμό, τον NSPA, μέσα από διαγωνισμό κάθε χρόνο.

Η προμήθεια αφορά στα επτά αεροσκάφη, αλλά και αρχικό απόθεμα ανταλλακτικών και αντίστοιχο εξοπλισμό υποστήριξης. Καταλαβαίνετε ότι μιλάμε για ένα τεράστιο πρόγραμμα, ένα πάρα πολύ μεγάλο πρόγραμμα, του οποίου οι παραδόσεις θα έχουν ως εξής και οι οποίες είναι, ήδη, συμφωνημένες με την άλλη πλευρά. Την εγγύηση όλου του προγράμματος τη δίνει η ίδια η καναδική κυβέρνηση για την κατασκευαστική εταιρία. Άρα, στην Ελλάδα, θα παραδοθούν δύο αεροσκάφη το 2027, ένα αεροσκάφος το 2028, ένα αεροσκάφος το 2029 και τρία αεροσκάφη το 2030.

Πέραν αυτών, θέλω να σας πω ότι βρισκόμαστε σε διαπραγματεύσεις, οι οποίες ολοκληρώνονται με την κατασκευάστρια εταιρεία, προκειμένου να αναλάβει, έναντι 43 εκ. ευρώ την αναβάθμιση και των αεροσκαφών CL-415, τα οποία έχουμε στη χώρα μας κι αυτό αφορά μία από τις δράσεις του Προγράμματος «ΑΙΓΙΣ» και υλοποιείται μέσα από τον φορέα του ΤΑΙΠΕΔ.

Θα ήθελα να σας πω, ότι η διαπραγμάτευση αυτή δεν ήταν εύκολη. Εκκίνησε το 2021 με μία σύμβαση, η οποία υπεγράφη μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών και της καναδικής κυβέρνησης και της εν λόγω εταιρείας. Η διαπραγμάτευση ήταν σκληρή και πολύμηνη και τέθηκε θέμα για το ποιος θα εγγυόταν σε βάθος χρόνου για μία τόσο μεγάλη προμήθεια 27 αεροσκαφών. Εγγυήθηκε, τελικά, η καναδική κυβέρνηση και πλέον, είμαστε στην ευχάριστη θέση, να ερχόμαστε σήμερα εδώ και να ζητούμε να κυρωθεί, ως νόμος του κράτους, αυτή η συμφωνία.

Τις επόμενες ημέρες ο Πρωθυπουργός της χώρας, ο Κυριάκος Μητσοτάκης, θα κάνει επίσημη επίσκεψη στον Καναδά, όπου θα έχει την ευκαιρία, αν και εφόσον κυρωθεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο αυτή η συμφωνία, επισήμως, να υπογράψει το τελετουργικό της. Νομίζω ότι αυτή είναι μία παρακαταθήκη και για το Πυροσβεστικό Σώμα και για τους πολίτες μας και για τη χώρα και για τις επόμενες γενιές κι έρχεται να προστεθεί σε ένα πολύ φιλόδοξο και σημαντικό πρόγραμμα, το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ», αξίας 2,1 δις. ευρώ, για το οποίο είμαι στην ευχάριστη θέση να σας ανακοινώσω, ότι με βάση τα χρονοδιαγράμματα, τα οποία έχουμε βάλει και τον τρόπο με τον οποίο προχωρούμε, μέχρι τα τέλη Μαρτίου, με αρχές Απριλίου, θα έχει δημοπρατηθεί στο σύνολό του και από την επόμενη αντιπυρική περίοδο αυτά που αποτελούν το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ», θα αρχίσουν να έρχονται στη χώρα.

Μιλάμε για ελικόπτερα μεσαίου τύπου, για αμφίβια αεροσκάφη, για αεροσκάφη RS Valient, για drones, για sensors, για κάμερες infrared με λέιζερ και υπέρυθρες, για πάνω από 1.000 πυροσβεστικά οχήματα, που είναι τεράστια ανάγκη για το Πυροσβεστικό Σώμα, καθώς κάποια από τα πυροσβεστικά οχήματα που έχουμε, είναι, πλέον, τεσσάρων δεκαετιών πίσω. Επίσης, αναβάθμιση για όλες τις νέες τεχνολογίες, που αφορούν στον συνδυασμό των open source και close source, προκειμένου η τεχνητή νοημοσύνη να μπορεί να κάνει πρόγνωση, πρόβλεψη, να κάνει εκτίμηση κινδύνου. Ακόμη, η περαιτέρω αναβάθμιση και υποστήριξη του Engage και του «112» στο «war room» της Πολιτικής Προστασίας και αναβάθμιση των προγραμμάτων εκπαίδευσης, ευαισθητοποίησης, ψηφιοποίησης. Είναι ένα πρόγραμμα, το οποίο, για πρώτη φορά, επενδύεται συνολικά, οργανωμένα και δομημένα στην Πολιτική Προστασία και στο Πυροσβεστικό Σώμα. Πλέον, υπάρχει Υπουργείο Πολιτικής Προστασίας και θέλω να πω, ότι επειδή όλοι γνωρίζουμε, ότι αυτές οι μεγάλες προμήθειες παλιότερα, σε ότι είχαν να κάνουν με το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, ήταν υπερδεκαετείς, είχαν και αδυναμίες, τις οποίες εντοπίσαμε όλοι. Το οτιδήποτε προμηθευτεί εφεξής το ελληνικό κράτος, μέσα από το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ» και την Πολιτική Προστασία, σε ότι έχει να κάνει με τα εναέρια μέσα, θα έχει την προμήθεια, to follow support, δηλαδή, τα ανταλλακτικά και το Piloting, δηλαδή τους πιλότους που θα πετούν τα εν λόγω αεροσκάφη.

Θεωρώ ότι είναι ιστορική η σημερινή μέρα, για μία ακόμη φορά μετά από μισό αιώνα η χώρα ξανά προμηθεύεται Canadair, είμαστε πολύ περήφανοι γι’ αυτό και σας καλούμε να υπερψηφίσετε το εν λόγω νομοσχέδιο. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Πουλάς.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΥΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Κύριε Πρόεδρε, όπως είδαμε, ο Υπουργός φέρνει ένα σχέδιο σύμβασης και θέλω να θέσω το ερώτημα, αν θα έρθει και η κανονική σύμβαση αργότερα ή αν θα κυρώσουμε μόνο το σχέδιο σύμβασης. Πραγματικά, ρωτώ, αν έχει ξανάρθει σχέδιο σύμβασης; Αυτό είναι ένα θέμα που πρέπει να το δούμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είναι ένα θέμα που θα σας το απαντήσει ο Υπουργός στη δευτερολογία του. Ωστόσο, νομίζω ότι και στην αρχική του Εισήγηση εξήγησε ορισμένα πράγματα, δηλαδή, πρέπει να κυρωθεί μία σύμβαση για να υπογραφεί η διακρατική συμφωνία στη συνέχεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπεται. Κύριε συνάδελφε, θα το θυμάστε, γιατί είστε παλιό μέλος του Κοινοβουλίου, έγινε το ίδιο ακριβώς με τα F-35.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα δοθούν περαιτέρω διευκρινίσεις στη δευτερολογία του Υπουργού. Συνεχίζουμε τη διαδικασία με την τοποθέτηση των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών των κομμάτων, ξεκινώντας από τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Φόρτωμα.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ.

Όντως, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι μία πολύ σημαντική συνεδρίαση, μιας και συζητάμε σήμερα για ένα σχέδιο σύμβασης μακράς πνοής, μακράς επένδυσης, κομβικής σημασίας και για την Πολιτική Προστασία, αλλά και για την κλιματική κρίση.

Είμαστε εδώ, λοιπόν, γιατί σήμερα συζητούμε ένα, εξαιρετικά, σημαντικό νομοσχέδιο του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, ένα υπό κρίση νομοσχέδιο, το οποίο εγκρίνει το σχέδιο σύμβασης για την προμήθεια επτά καινούργιων Canadair, τύπου DHS - 515 και των συναφών ειδών και των υπηρεσιών τους, μεταξύ του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, αλλά και της κρατικής εταιρείας του Καναδά, με την επωνυμία «Canadian Commercial Corporation».

**Η σημασία, αλλά και η αξία του εν λόγω νομοσχεδίου είναι προφανής. Με πολύ μεγάλη χαρά άκουσα και τον Υπουργό να μιλά για την προμήθεια, αλλά και τον εξοπλισμό και την αναβάθμιση των επτά παλαιότερων Canadair 20 περίπου χρόνων, τα οποία λόγω και της παλαιότητάς τους, δεν επαρκούν για την κάλυψη των αυξημένων αναγκών.**

**Σε ότι αφορά στο παρόν νομοσχέδιο, αυτό σκοπείται, ότι κυρίως εξασφαλίζει την αυτονομία της χώρας, αναφορικά με την κάλυψη των δικών της αναγκών στον τομέα, κυρίως, της εναέριας πυρόσβεσης. Προφανώς, όλοι μας γνωρίζουμε πολύ καλά, πόση σημασία έχει για τη χώρα μας η επάρκεια των εναέριων μέσων δασοπυρόσβεσης, προκειμένου να μπορεί να ανταποκρίνεται με ταχύτητα, με επάρκεια, αλλά, κυρίως, με αποτελεσματικότητα, στις ολοένα αυξανόμενες ανάγκες δασοπυρόσβεσης, οι οποίες υπαγορεύονται από την εντεινόμενη κλιματική κρίση που ζούμε.**

**Ειδικότερα, με το παρόν νομοσχέδιο εξασφαλίζεται μεγαλύτερη αποδοτικότητα, αλλά και αποτελεσματικότητα των δυνάμεων πυρόσβεσης, καθ’ όσον επιτυγχάνεται η ανανέωση του στόλου των δικών μας πυροσβεστικών αεροσκαφών, ως αποτέλεσμα της θωράκισης της χώρας μας, που σημαίνει διασφάλιση των ανθρώπινων περιουσιών και ζωών, αλλά και εμπόδιση του αισθήματος ανασφάλειας από τους πολίτες της χώρας, που επηρεάζεται από τις έντονες πυρκαγιές, οι οποίες εκδηλώνονται κάθε χρόνο, συνέπεια και της κλιματικής κρίσης.**

**Το υπό κύρωση λοιπόν σχέδιο σύμβασης υλοποιεί τον κοινό ευρωπαϊκό, αλλά και δικό μας εθνικό στόχο, για την ενίσχυση του στόλου πυροσβεστικών εναέριων μέσων. Ο στόχος αυτός τέθηκε πανευρωπαϊκά με την ίδρυση ενός ευρωπαϊκού μηχανισμού πολιτικής προστασίας και πλέον, υλοποιείται με το παρόν νομοσχέδιο, στο πλαίσιο μιας κοινής προσπάθειας, προς όφελος των μελών συνολικά του μηχανισμού.**

**Άλλωστε, μέσα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, κατόπιν διαφόρων συστηματικών ενεργειών της, προετοίμασε μία συμφωνία -πλαίσιο με τον Καναδά, αλλά και με την κρατική εταιρεία της χώρας, με την επωνυμία** «**Canadian Commercial Corporation», για την ανανέωση και την ενδυνάμωση του στόλου εναέριων πυροσβεστικών μέσων των μελών του ευρωπαϊκού μηχανισμού. Η δική μας συμμετοχή σε αυτόν, ενισχύει την αρωγή, αλλά και την ενίσχυση του στόλου των μελών και εκδηλώνεται έμπρακτα, όχι μόνο με την εξασφάλιση ενός κοινού μηχανισμού προμήθειας, αλλά και με τη χρηματοδότηση, κυρίως, και την αγορά δύο αεροσκαφών για τη συμμετέχουσα χώρα, εν προκειμένω τη χώρα μας.**

**Η δε αγορά πέντε επιπλέον πυροσβεστικών εναέριων μέσων για την Ελλάδα από τα συνολικά επτά του σχεδίου σύμβασης, προβλέπεται να καλυφθούν από το Ταμείο Ανάκαμψης, αλλά και από άλλους ευρωπαϊκούς ή και άλλους εθνικούς πόρους. Ειδικότερα, το κόστος σύμβασης καλύπτεται από τις διακριτές πηγές χρηματοδότησης, που περιλαμβάνει ευρωπαϊκή χρηματοδότηση, χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, προφανώς και από το εταιρικό σύμφωνο για το πλαίσιο της ανάπτυξης, ενώ δύο από τα συνολικά επτά αεροσκάφη, όπως προελέχθη και από τον Υπουργό, θα καλυφθούν με πηγή χρηματοδότησης από το rescEU. Παράλληλα, το κάθε κράτος μέλος διατηρεί τη δυνατότητα επιλογής χρηματοδότησης με διάφορους εθνικούς πόρους.**

**Υπό το πρίσμα, λοιπόν, αυτό, η συνάρτηση του κόστους της ρύθμισης, σε σχέση με τις πηγές χρηματοδότησης, αλλά και το γενικότερο κοινωνικό όφελος από την ανανέωση του στόλου, καθιστά την ποιοτική αποτίμηση του νόμου, αλλά και του σχεδίου της σύμβασης, ιδιαιτέρως, θετική για το κοινωνικό μας σύνολο και εν γένει, για τη χώρα.**

**Έτσι, λοιπόν, επί της βάσης της προκαταρκτικής σύμβασης πλαισίου που έχει διαμορφωθεί μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ανάμεσα στα κράτη μέλη και την κρατική εταιρεία του Καναδά, η χώρα μας πρώτη εισέρχεται στη φάση της υλοποίησης της σύμβασης προμήθειας αεροσκαφών, εγκαινιάζοντας ένα στρατηγικό πλαίσιο συνεργασίας, ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση με τον Καναδά.**

**Με δεδομένο, λοιπόν, ότι ο δικός μας γεωγραφικός χαρακτήρας επιτρέπει την αξιοποίηση του θαλάσσιου ύδατος στην κατάσβεση πυρκαγιών στα δάση, που επιτυγχάνεται μέσω υδροληψίας με τα εν λόγω αεροσκάφη, τα λεγόμενα Canadair, η υλοποίηση του υπό κρίση σχεδίου σύμβασης αποτελεί σημαντικό βήμα υλοποίησης για την ανανέωση του στόλου, αλλά και της ουσιαστικής ενδυνάμωσης των ίδιων μέσων προμήθειας.**

**Ο όρος «γεωγραφικός χαρακτήρας» που ανέφερα, σε συνδυασμό με το ότι τα περισσότερα εύφλεκτα δασικά οικοσυστήματα βρίσκονται σχετικά κοντά στην παραλιακή αυτή ζώνη, έχει καθορίσει και τον χαρακτήρα της δικής μας αεροπυρόσβεσης και έχει αναδείξει και τα δικά μας αεροσκάφη στο κύριο μέσο καταστολής πυρκαγιών από τον αέρα. Όλοι μας, κυρίως, τους θερινούς αυτούς μήνες, ζούμε με την ανασφάλεια, συνολικά η κοινωνία. Προφανώς, και τους προηγούμενους θερινούς μήνες ακούγονταν φωνές, γιατί δεν υπάρχουν Canadair, ενώ υπήρχε και μία κριτική για την παλαιότητα του στόλου.**

**Άρα, με το παρόν νομοσχέδιο επιτυγχάνουμε κάτι τέτοιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως, εξάλλου, έχει αρμοδίως διατυπωθεί και από σχετική έκθεση του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού του Πυροσβεστικού Σώματος, ότι ο εναέριος στόλος δασοπυρόσβεσης εμφανίζει ελλείψεις ως προς το πλήθος, αλλά και αδυναμίες, αναφορικά με τον μηχανοκίνητο εξοπλισμό που φέρει. Όλοι μας το έχουμε δει αυτό να συμβαίνει, κυρίως, τους καλοκαιρινούς μήνες.**

**Πρόκειται, λοιπόν, αναμφίβολα για μία θετική σύμβαση, για την οποία και ο ίδιος προσωπικά, αλλά και η Κυβέρνηση της Ν.Δ., δεν μπορούμε να εντοπίσουμε τους λόγους, για τους οποίους κάποια από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, δεν θα την υπερψηφίσουν.**

**Για όλους τους παραπάνω λόγους, σας καλώ να την υπερψηφίσετε. Ευχαριστώ.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Κικίλιας.**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας): Κύριε Πρόεδρε, για την ενημέρωση του Σώματος και για να είμαι ακριβής, το άλλο σχέδιο διάταξης που ψηφίστηκε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο είναι ο ν.4766/2021, για τα Rafale.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Υπουργέ, ακριβώς, το ίδιο θα έλεγα μόλις τώρα, καθώς έχω τα στοιχεία για το πώς λειτούργησε η Επιτροπή μας.**

**Σχετικά με την παρατήρηση του κ. Πουλά, τον Ιανουάριο του 2021, συνήλθε η Επιτροπή Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων, υπό την προεδρία του συναδέλφου Κωνσταντίνου Γκιουλέκα, με αντικείμενο την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, με τίτλο «Έγκριση Σχεδίων Συμβάσεων στον τομέα της Άμυνας», που είχε χαρακτηριστεί ως επείγον, σύμφωνα με το άρθρο 110 του ΚτΒ. Τότε, λοιπόν, αποφάσισε η Επιτροπή για τη συζήτηση του σχεδίου σύμβασης στις 11 και 12 Ιανουαρίου και στις 14 του μηνός, το νομοσχέδιο που αφορούσε στα Rafale ψηφίστηκε με ευρεία συναίνεση από την Ολομέλεια. Αυτή την πεπατημένη ακολουθούμε και στο συγκεκριμένο πολύ σημαντικό ζήτημα της προμήθειας των πυροσβεστικών αεροσκαφών, όπως εξήγησε αναλυτικά ο κ. Κικίλιας στην αρχική του εισήγηση.**

**Πριν δώσω τον λόγο στον Εισηγητή της Μειοψηφίας, θα ήθελα να παρακαλέσω τους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές, να μας προτείνετε τους εκπροσώπους των εξωκοινοβουλευτικών φορέων.**

**Τον λόγο έχει ο κ. Φόρτωμας**

 **ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας): Κύριε Πρόεδρε, θα καταθέσουμε γραπτώς τους φορείς.**

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Κεδίκογλου, θα καταθέσει γραπτώς τις προτάσεις του. Το ίδιο και ο Ειδικός Αγορητής του «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Πουλάς, όπως και ο Ειδικός Αγορητής από την «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ», ο κ. Γραμμένος. Βεβαίως, η διαδικασία είναι να ακούγονται οι φορείς που προτείνονται από τα κόμματα στη δημόσια συνεδρίαση της Επιτροπής.**

**Επίσης, η Ειδική Αγορήτρια από τη «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», η κυρία Πέρκα, θα καταθέσει γραπτώς τους φορείς, όπως και ο Ειδικός Αγορητής από τους «Σπαρτιάτες», ο κ. Βαλτογιάννης.** Τέλος, και ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», όπως και ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», ο κ. Καζαμίας, θα καταθέσουν γραπτώς τους εκπροσώπους φορέων.

Τον λόγο έχει ο κ. Κεδίκογλου.

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα συζητάμε το σχέδιο νόμου για την προμήθεια των αεροσκαφών, τύπου DHC-515. Για να συνεννοούμαστε, είναι η νέα γενιά Canadair, πιο εξελιγμένα και σίγουρα, είναι χρήσιμα αεροσκάφη. Άλλωστε, το έχουμε ζήσει από την εμπειρία τόσων ετών και μάλιστα, όταν έχουμε πυρκαγιές, όλοι απ’ όλα τα μέρη ζητούν παραπάνω τέτοια αεροσκάφη. Ειδικά σε μία χώρα σαν τη δική μας, που είναι παραθαλάσσια, αυτά τα αεροσκάφη έχουν το πλεονέκτημα να μπορούν να πάνε στη θάλασσα και να πάρουν την ποσότητα νερού που χρειάζεται, για να κατασβέσουν τη φωτιά.

Γενικά, θα πω ότι είμαστε θετικά διακείμενοι σε αυτό το σχέδιο νόμου. Αυτό δεν σημαίνει, βέβαια, ότι δεν πρέπει να θέσουμε, όπως οφείλουμε ως Αντιπολίτευση, κάποια ερωτήματα, γιατί μιλάμε για μία Σύμβαση, μιλάμε για μία προμήθεια αεροσκαφών, που θα πρέπει να γίνεται πάντα με έναν διαφανή τρόπο, καθώς πρέπει να σεβόμαστε, μέχρι και το τελευταίο ευρώ του Έλληνα φορολογούμενου. Έτσι, λοιπόν, δεν θα περιοριστώ σε μία έκθεση ιδεών, που θα πω, γιατί είναι απαραίτητο να έχουμε ενισχυμένη πολιτική προστασία. Νομίζω αυτό είναι κάτι, που όλοι οι Έλληνες το έχουμε καταλάβει, ειδικά, τα τελευταία χρόνια, με τις μεγάλες πυρκαγιές που ζήσαμε.

Μία παρατήρηση θέλω να κάνω για την Αιτιολογική Έκθεση. Μιλάμε, ουσιαστικά, για κλιματική κρίση, όπως λέει και ο Καθηγητής, ο κ. Λέκκας, όχι για κλιματική αλλαγή, γιατί για να γίνει αυτός ο όρος αποδεκτός, θα πρέπει να υπάρχει μία σειρά μετρήσεων για μερικά χρόνια, ώστε να μπορούμε να μιλήσουμε με ευκολία και να πούμε ότι είναι, πράγματι, κλιματική αλλαγή. Πάντως, σίγουρα, ζούμε μία κλιματική κρίση με έντονα φαινόμενα.

Είναι σίγουρο, ότι δεν αρκούν μόνο τα μέσα σε μία πυρόσβεση. Έχει πολύ μεγάλη σημασία, το έχουμε τονίσει κατ’ επανάληψη, η πρόληψη, οι επίγειες δυνάμεις, το τι έχουμε κάνει το υπόλοιπο διάστημα και βεβαίως, βοηθητικά έρχονται τα όποια μέσα, ειδικά τα αεροσκάφη από αέρος. Από εκεί και πέρα, φαντάζομαι, ότι εκείνοι που θα τα πετάνε αυτά τα αεροσκάφη, θα είναι οι πιλότοι της Πολεμικής Αεροπορίας, εκεί θα συντηρούνται, εκεί θα φυλάσσονται. Θα ισχύει, δηλαδή, το σημερινό καθεστώς. Αν αλλάξει κάτι, να μας ενημερώσετε,

Βέβαια, θα πρέπει να δούμε και τον συνολικότερο σχεδιασμό που υπάρχει για την καλύτερη πυροσβεστική αντιμετώπιση. Για παράδειγμα, υπάρχει ένας αντίλογος τα τελευταία χρόνια, ότι, ίσως, τα ελικόπτερα είναι πιο χρήσιμα, με την έννοια, ότι εκτός από την καθαρά πυροσβεστική χρήση, μπορεί το υπόλοιπο διάστημα του έτους, να χρησιμοποιούνται και για επιχειρήσεις, όπως είναι η διάσωση. Επίσης, έχουν ένα πλεονέκτημα, ότι δεν έχουν μόνο έναν πάροχο. Για παράδειγμα, τα συγκεκριμένα αεροσκάφη είναι μόνο στον Καναδά, όπου είχε σταματήσει η διαδικασία παραγωγής τους, αλλά μετά την ανάγκη που υπήρξε διεθνώς, μπαίνει ο Καναδάς ξανά σε μία νέα φάση, παραγωγής τους. Αυτό, όμως, όπως καταλαβαίνετε, έχει κάποιους περιορισμούς.

Αν μιλήσετε με Αξιωματικούς, επίσης, θα σας πουν, ότι έχουν περισσότερα πλεονεκτήματα τα ελικόπτερα, γιατί μπορεί να έχουν μικρότερη ποσότητα, αλλά μπορούν να επικεντρωθούν πάνω από τη φωτιά, σε αντίθεση με τα αεροσκάφη αυτά, τα οποία πρέπει να πετάνε με τέτοιον τρόπο, που θέλουν πραγματικά δεινότητα από τον Αεροπόρο, για να μπορούν να πάνε κοντά και να ρίξουν το νερό εκεί που πρέπει.

Θα πρότεινα, κύριε Πρόεδρε, κάποια στιγμή να κάνουμε, σύντομα σχετικά, μία συνεδρίαση στην Επιτροπή μας, για να δούμε συνολικά τον σχεδιασμό της αντιπυρικής προστασίας, εν όψει της νέας χρονιάς που έρχεται, τι σκέφτεται η Κυβέρνηση και για τα άλλα μέσα και να δούμε τι θα γίνει και φέτος. Πρέπει να δώσουμε την ακριβή εικόνα στον κόσμο και να γίνει σαφές, ότι δεν μιλάμε για αεροσκάφη που τα παραγγέλνουμε τώρα, τα κυρώνει τώρα η Βουλή και το καλοκαίρι θα τα έχουμε. Στην καλύτερη περίπτωση, να αρχίσουμε να τα έχουμε από το 2027, όπως ειπώθηκε και σε έξι με οκτώ χρόνια, όπως έγραφε και το δημοσίευμα της εφημερίδας «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ», να έχουμε, τουλάχιστον, ένα μέρος από αυτά. Άρα, είναι σημαντικό να δούμε τι θα κάνουμε μέχρι τότε, γιατί, προφανώς, δεν είναι πανάκεια και δεν σημαίνει, ότι θα λυθούν όλα τα προβλήματα με αυτά τα νέου τύπου αεροσκάφη, τα Canadair.

Με τον ΣΥΡΙΖΑ είχαμε προχωρήσει σε μία σύμβαση μίσθωσης με τον Οργανισμό του ΝΑΤΟ, τον NSPA, με διαγωνισμό διεθνή, με έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, για δέκα εναέρια μέσα, με προαίρεση για οκτώ ακόμα ελικόπτερα, μέχρι το 2021, με δυνατότητα παράτασης μέχρι το 2023. Όλα αυτά τα ενεργοποίησε η Νέα Δημοκρατία. Δηλαδή, τα μέσα κατάσβεσης, που μέχρι τώρα είχαμε, ήταν από αυτή τη συμφωνία.

Ξέρετε πάρα πολύ καλά, ότι για να γίνει ένας προγραμματισμός, αυτές οι συμβάσεις πρέπει να υπογραφούν μήνες πριν. Σε πρόσφατη Ερώτηση της κυρίας Γεροβασίλη, τον Φεβρουάριο, που έχει εμπειρία από το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη για τα θέματα αυτά, είχε απαντήσει ο κ. Τουρνάς, ότι ακόμη δεν είχε εξετάσει τις προσφορές, εκτός από αυτές για τα δύο ελικόπτερα της εταιρείας AVIATΙON, που έχει έδρα στο Μαρούσι, με την απόφαση 2609/24. Δεν ξέρω αν έχει αλλάξει κάτι, αλλά θα πρέπει να δούμε φέτος τι σκοπεύει να κάνει η Κυβέρνηση και να δούμε συνολικά τον σχεδιασμό. Όπως καταλαβαίνετε, δεν θέλουμε να πάμε σε κάποιες αποφάσεις ανάθεσης της τελευταίας στιγμής με το επιχείρημα του επείγοντος. Είναι κάτι που το έχουμε ζήσει και δεν έχουμε εμπιστοσύνη στην Κυβέρνηση αυτή, για τον τρόπο που χειρίζεται τέτοιου είδους καταστάσεις, με απευθείας αναθέσεις. Το έχουμε ζήσει και δεν θέλουμε να γίνεται και στο κομμάτι αυτό. Δηλαδή, με το πρόσχημα των αναγκών και της Πολιτικής Προστασίας και των πυρκαγιών που έρχονται, να προχωράμε σε συμβάσεις της τελευταίας στιγμής με πολύ μεγάλο κόστος. Και σε αυτό θα είμαστε και λεπτομερείς στην εξέτασή μας και σκληροί στην αντιπολίτευση που πρέπει να κάνουμε.

Ο ευρωπαϊκός μηχανισμός rescEU, που είχε πρωτοπαρουσιαστεί στις 2/12/2018, επί ΣΥΡΙΖΑ και μάλιστα και είχε χαιρετίσει ο τότε Επίτροπος, ο κ. Στυλιανίδης, πράγματι έγινε μετά από μεγάλες πυρκαγιές που είχαν εκδηλωθεί στην Ευρώπη. Διαβάσαμε για προτεραιοποίηση της χώρας, ενώ για τον χρόνο παράδοσης αναφέρθηκε ο Υπουργός και είπε δυο λόγια πριν.

Ήθελα να ρωτήσω, θα γίνει με βάση τον χρόνο υπογραφής από την κάθε χώρα, ποιος θα υπογράψει πιο γρήγορα; Μιλάμε για τμηματική παραλαβή, όπως είδαμε. Αλλά στις 24/11/2023 έβγαλε ένα δελτίο τύπου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που μιλά για μία σύμβαση διαδικαστικής διευθέτησης με τον Καναδά για τα 12, που θα είναι για τον μηχανισμό rescEU και 12 για τα κράτη μέλη. Όπως ξέρετε, δικαίωμα έχουν, εκτός από τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, άλλες δέκα χώρες, οι οποίες είναι, κυρίως, χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας, η Νορβηγία, η Τουρκία, η Ουκρανία, η Μολδαβία και ούτω καθεξής.

Άρα, ουσιαστικά, αυτή η απόφαση, για να ξεκινήσει ξανά η παραγωγή, ήταν αποτέλεσμα επιστολής προθέσεων έξι κρατών για 22 αεροσκάφη. Εδώ, πραγματικά, έχω και εγώ αυτό το ερώτημα που έθεσε συνάδελφος από το ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ. Δηλαδή, εδώ τώρα μιλάμε για μια κλασική διακρατική σύμβαση; Είναι μέρος διακρατικής σύμβασης; Είναι ένα σχέδιο σύμβασης; Αυτό πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε. Και το λέω αυτό, γιατί θα πάει ο Πρωθυπουργός στον Καναδά και μπορεί επικοινωνιακά να το εκμεταλλευτεί, αλλά δεν είναι αυτό το πρόβλημά μας, αλλά το ότι εμείς σήμερα θα ψηφίσουμε μία σύμβαση, αλλά οι τελικοί όροι θα γίνουν γνωστοί και θα υπογραφούν από τον Αρχηγό της Αεροπορίας, όπως συνηθίζεται σε τέτοιες περιπτώσεις, όπως ειπώθηκε. Και το γεγονός, ότι αυτό έγινε με τα Rafale ή με τα F-35, δεν σημαίνει ότι είναι πάντα η σωστή πρακτική. Δηλαδή, δεν θα ήθελα σε καμία περίπτωση, άλλα πράγματα να συμφωνηθούν εδώ, και το τελικό σχέδιο που θα δούμε να έχει άλλου είδους λεπτομέρειες. Ξέρετε πολύ καλά, ότι πολλές φορές ο «διάβολος» κρύβεται στις λεπτομέρειες.

Θέλω, επίσης, να ρωτήσω, γιατί δεν κατατίθεται αυτή η σύμβαση, μεταξύ του Καναδά και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, για να την έχουμε και αυτή. Δεν μιλάμε για διαγωνιστική διαδικασία. Ίσως, αυτό το επιχείρημα θα μπορούσε να σταθεί, επειδή ο μόνος παραγωγός είναι η χώρα του Καναδά, άρα, δεν μπορούμε να πάμε σε τέτοιου είδους διαδικασίες.

Ακούσαμε για σκληρή διαπραγμάτευση, αλλά όταν μιλάμε για μία συλλογική διαπραγμάτευση, όπου πήγαν χώρες και είπαν ότι υπάρχει ενδιαφέρον και με δεδομένο, ότι είναι εξασφαλισμένη για τη χώρα του Καναδά η παραγωγή για τα επόμενα έτη, φαντάζομαι ότι πρέπει να εξασφαλίζεται και ένα ποσό έκπτωσης σε αυτή την παραγωγή. Θα επιθυμούσα να μάθω, αν έγινε κάποια έκπτωση.

Θα κλείσω με το θέμα του κόστους, όπου η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους κάνει λόγο για 361 εκατομμύρια. Η έγκριτη εφημερίδα «Καθημερινή» -την αναφέρω, γιατί είναι μία εφημερίδα που νομίζω ότι και η συντηρητική παράταξη την παραδέχεται και την διαβάζει- μιλάει για ένα κόστος, πάνω από 400 εκατομμύρια, εκ των οποίων τα 316 από το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ» και τα υπόλοιπα από ευρωπαϊκούς πόρους.

Όμως, στο άρθρο 3 της σύμβασης που έχουμε εδώ, στη σελίδα 64, λέει ότι κάλυψη, εφόσον χρειαστεί, εκτός από τους ευρωπαϊκούς πόρους, θα είναι και από το εθνικό ή συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Άρα, να γίνει πιο σαφές, τι τελικά πληρώνεται από το Ταμείο Ανάκαμψης, τι από τους ευρωπαϊκούς πόρους ή τι πληρώνουμε εμείς, γιατί είναι σημαντικό αυτό που αναφέρεται, να υπάρχει ουδετερότητα.

Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους λέει, ότι εφόσον είναι από ευρωπαϊκούς πόρους, δημοσιονομικά θα είναι ουδέτερο. Θέλουμε, λοιπόν, να ξέρουμε, αν αυτό είναι ουδέτερο ή τελικά ένα μέρος είναι από ευρωπαϊκούς πόρους ή εν πάση περιπτώσει, αυτό θα εξαρτηθεί στην πορεία, ανάλογα με τον τρόπο και την παραλαβή.

Αυτά είναι, κύριε Πρόεδρε, τα ερωτήματα που θέτουμε και ελπίζουμε να έχουμε κάποιες απαντήσεις. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Πουλάς.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΥΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, είναι γεγονός, ότι οι συνέπειες της κλιματικής κρίσης έχουν αγγίξει πολλές ευρωπαϊκές χώρες και ειδικά την περιοχή γύρω από τη Μεσόγειο. Ο Ευρωπαϊκός Μηχανισμός Πολιτικής Προστασίας, το rescEU, στη δημιουργία του οποίου έχει συμβάλει τα μέγιστα ο Πρόεδρός μας, ο Νίκος Ανδρουλάκης, έχει ως στόχο την παροχή βοήθειας στα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν φυσικές καταστροφές. Οι νέες συνθήκες που δημιουργεί η κλιματική κρίση απαιτεί ετοιμότητα για την αντιμετώπιση των, συνεχώς, αυξανόμενων προκλήσεων. Πρωταρχικός μας στόχος πρέπει να είναι η περαιτέρω ενίσχυση του μηχανισμού με όλα τα αναγκαία μέσα, ώστε να αποκτήσει ακόμα μεγαλύτερη επιχειρησιακή επάρκεια.

Στα πλαίσια, λοιπόν, του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Πολιτικής Προστασίας και με πρωτοστάτες την Ελλάδα, τη Γαλλία, την Ισπανία, την Ιταλία, την Πορτογαλία και την Κροατία, που κάθε καλοκαίρι αντιμετωπίζουν καταστροφικές πυρκαγιές, η Ευρωπαϊκή Ένωση έλαβε την πρωτοβουλία των διαπραγματεύσεων με την καναδική εταιρεία για την παραγγελία 24 προηγμένων αεροσκαφών για τις ανάγκες δασοπυρόσβεσης των συγκεκριμένων χωρών. Συντονιστής και αρμόδιο όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη διαπραγμάτευση αυτή με την κρατική υπηρεσία του Καναδά, την Canadian Commercial Corporation, προκειμένου να ανοίξει νέα γραμμή παραγωγής αεροσκαφών Canadair, είναι η Γενική Διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Προστασίας και Επιχειρήσεων Ανθρωπιστικής Βοήθειας.

Σήμερα, λοιπόν, καλούμαστε να εγκρίνουμε τους όρους του σχεδίου της σύμβασης, μεταξύ της χώρας μας και της κρατικής εταιρείας του Καναδά, που εκπροσωπείται από την Canadian Commercial Corporation, η οποία, με τη σειρά της, θα συμβληθεί με την εταιρεία Viking Air Limited, υπεργολάβο για την κατασκευή και την παράδοση των επτά αεροσκαφών, το DHC-515 τελευταίας τεχνολογίας.

Το παρόν σχέδιο σύμβασης έχει αρκετές «σκοτεινές γωνίες» και μάλιστα, σε κρίσιμα ζητήματα, τα οποία θα έπρεπε να γνωρίζουμε ως Εθνική Αντιπροσωπεία, για να δώσουμε την έγκρισή μας, επί των συμβατικών όρων που δεσμεύουν τη χώρα μας και δημιουργούν οικονομικές υποχρεώσεις πολλών εκατομμυρίων ευρώ. Όπως το ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα παράδοσης των επτά αεροσκαφών, διότι, τον Αύγουστο του 2023, ο εκπρόσωπος της εταιρείας δήλωσε, ότι η παραγωγή τους θα ξεκινήσει, μόλις, υπογραφούν οι συμφωνίες με τις ενδιαφερόμενες χώρες. Θα έχουν παραληφθεί προ της αντιπυρικής περιόδου του 2027;

Κύριε Υπουργέ, υπάρχουν δημοσιεύματα που αναφέρονται σε δηλώσεις του Πρωθυπουργού, ότι θα έχουμε τα νέα τύπου πυροσβεστικά αεροσκάφη στη διάθεσή μας, καλώς εχόντων των πραγμάτων, το 2026. Επιπλέον, είμαστε η πρώτη χώρα που προχωρά σε έγκριση του σχεδίου σύμβασης; Θα πρέπει να περιμένουμε και τις υπόλοιπες χώρες να προχωρήσουν στην ίδια ενέργεια, για να ξεκινήσει η γραμμή παραγωγής αυτών των αεροσκαφών; Άρα, η εταιρεία παραγωγής περιμένει αυτούς τους πόρους, για να ξεκινήσει τη διαδικασία παραγωγής; Εάν η απάντηση σε αυτά τα ερωτήματα είναι θετική, τότε μέχρι να ολοκληρωθούν όλες αυτές οι διαδικασίες, το πιο πιθανό που μπορεί να συμβεί είναι η παραλαβή αυτών των αεροσκαφών να γίνει μετά το 2030.

Ένα άλλο ερώτημα που τίθεται, είναι ότι αν οι υπόλοιπες χώρες καθυστερήσουν ή δεν προχωρήσουν τελικά στην έγκριση των αντίστοιχων σχεδίου σύμβασης, δεν θα πραγματοποιηθεί η προμήθεια αυτή; Μέχρι τότε, λοιπόν, πρέπει ως χώρα να έχουμε σε ετοιμότητα, πλήρως, συντηρημένα τα αεροσκάφη, που, ήδη, διαθέτει το Πυροσβεστικό Σώμα. Τι έχουμε κάνει, λοιπόν, για την ετοιμότητα για τη συντήρηση αυτών των αεροσκαφών; Στις συμβατικές υποχρεώσεις της καναδικής εταιρείας είναι η συντήρηση των νέων πυροσβεστικών αεροσκαφών; Ποιος θα αναλάβει την εκπαίδευση του προσωπικού και θα χειρίζεται αυτά τα αεροσκάφη;

Έχουμε σαφή εικόνα για τα τεχνικά χαρακτηριστικά των αεροσκαφών που παραγγέλνουμε; Σύμφωνα με πληροφορίες, η σύνθετη μηχανολογική εξέλιξη του νέου DHC-515, για παράδειγμα και η αύξηση των τόνων νερού που μεταφέρει από 6 σε 7, δεν έχει ακόμα τελειοποιηθεί. Ισχύει κάτι τέτοιο;

Υπάρχουν κεφάλαια της παρούσας σύμβασης που είναι απόρρητα. Πώς μας καλείτε, λοιπόν, να εγκρίνουμε όρους που δεν δημοσιοποιούνται και δεν τίθενται υπόψη μας; Η δαπάνη των επτά αεροσκαφών ποιο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων βαρύνει; Το Εθνικό ή το συγχρηματοδοτούμενο; Πώς θα πληρωθεί τελικά η συγκεκριμένη δαπάνη; Γιατί σας άκουσα προηγουμένως. Είναι το «ΑΙΓΙΣ» μέσα, δεν είναι το «ΑΙΓΙΣ», εγώ δεν το κατάλαβα. Δεν πρέπει να γνωρίζουμε αυτό, πριν δώσουμε την ψήφο μας; Δηλαδή, θα παρθούν τα χρήματα από το «ΑΙΓΙΣ» και δεν θα συμμετέχει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή θα είναι μόνο από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων της χώρας η αποπληρωμή αυτών; Η δαπάνη των δύο αεροσκαφών, όπως μας είπατε, θα πληρωθεί από τον μηχανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα 361, λοιπόν, εκατομμύρια που αναφέρονται στην Έκθεση του Λογιστηρίου του Κράτους αφορούν σε πέντε αεροσκάφη, δεν αφορούν σε επτά αεροσκάφη.

Συνεπώς, δεν θα μπορούσε να υποστηριχθεί, ότι έχουμε ολοκληρωμένη πληροφόρηση για το περιεχόμενο και τις συμβατικές υποχρεώσεις της χώρας μας από την υπογραφή της συγκεκριμένης συμφωνίας, ώστε να δώσουμε και εμείς τη θετική μας ψήφο. Εκτός, αν θεωρείτε, ότι η εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνιστά εχέγγυο αξιοπιστίας της όλης διαδικασίας. Βεβαίως, το γεγονός ότι θέτουμε ερωτήματα, δεν σημαίνει, ότι δεν αναγνωρίζουμε τη μεγάλη σημασία που έχει η αναβάθμιση, η ανανέωση, με κάθε τρόπο, η ενίσχυση του στόλου των μέσων εναέριας πυρόσβεσης της χώρας, καθώς και η συντήρηση των υφιστάμενων επιχειρησιακών μέσων.

Ως προς τη συντήρηση του, ειδικότερα, θα ήταν σημαντικό να μάθουμε τις προθέσεις σας και θα ήθελα να ρωτήσω, τι ακριβώς καλούμαστε, αυτή τη στιγμή, να εγκρίνουμε; Εάν διαφωνούμε με τους συγκεκριμένους όρους του σχεδίου της σύμβασης, είναι δυνατόν να προτείνουμε αλλαγές;

Έχω την εντύπωση, ότι το κείμενο της συμφωνίας δεν επιδέχεται αλλαγών ή άλλης διαπραγμάτευσης. Συνεπώς, η όποια, εκ μέρους της Βουλής, έγκρισης είναι χωρίς νόημα και χωρίς κανένα απολύτως περιεχόμενο. Στην περίπτωση αυτή έχουμε να κάνουμε με απλή ενημέρωση της Βουλής, σε προσυμφωνημένους όρους από την Ευρωπαϊκή Ένωση, στους οποίους ουδεμία αλλαγή μπορεί να γίνει.

Επομένως, ποιο είναι το περιεχόμενο της εγκρίσεως από τα κόμματα; Αν η σημερινή διαδικασία συνιστά μία διάχυση ευθυνών, εν όψει θερμού καλοκαιριού και ενδεχομένως, νέων καταστροφικών πυρκαγιών, τότε βρισκόμαστε στη δυσάρεστη θέση να αναρωτηθούμε, τι έχει γίνει, επί πέντε χρόνια, που είσαστε Κυβέρνηση, για την καλύτερη οργάνωση της Πολιτικής Προστασίας, στην πράξη και όχι στα λόγια; Είναι αυτονόητο, ότι η προμήθεια των εναέριων μέσων είναι μεν σημαντική για τη δασοπυρόσβεση, όχι, όμως, και ο μοναδικός τρόπος για την αντιμετώπιση των πυρκαγιών. Είναι ένας κρίκος της αλυσίδας, αλλά όχι ο μόνος.

Θέλω να ρωτήσω, τι εξέλιξη υπάρχει με την προμήθεια των drones και των συστημάτων εντοπισμού των πυρκαγιών; Είπατε κάποια πράγματα προηγουμένως. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται ο καθορισμός αντιπυρικών ζωνών, η τοποθέτηση μηχανισμών πυροπροστασίας και ο καθαρισμός των δασών; Σε ποιον βαθμό έχουν προετοιμαστεί οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, γιατί η αντιπυρική περίοδος ξεκινάει 1η Μαΐου; Για την ενίσχυση των Δασαρχείων τι έχετε κάνει; Με την ομογενοποίηση των πολλών ταχυτήτων πυροσβεστών, σε ποιο σημείο είμαστε; Εν ολίγοις, σε ποιο σημείο βρισκόμαστε σήμερα; Είμαστε καλύτερα από πέρυσι; Υπάρχει βελτίωση στην προετοιμασία, στην πρόληψη, στην προστασία των δασών μας, στην προμήθεια των συστημάτων; Υπάρχει συνεργασία με άλλες χώρες για τη βελτίωση της οργάνωσης των υποδομών μας ή βρισκόμαστε στο ίδιο σημείο και θα είμαστε θεατές σε ένα ίδιο καταστροφικό έργο που παίζεται κάθε χρόνο με τις πυρκαγιές που κατακαίουν από άκρη σε άκρη;

 Παρ’ όλα αυτά εμείς θα κρατήσουμε επιφύλαξη. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε.

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πουλάς Ανδρέας, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Παπαναστάσης Νικόλαος, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Γραμμένος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας»:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

 Φέρνει η Κυβέρνηση σήμερα για ψήφιση τη σύμβαση με την καναδική εταιρεία για τα πυροσβεστικά αεροσκάφη, τα καινούργια Canadair, δηλαδή, και ας δούμε μερικά ζητήματα που προκύπτουν για την ίδια τη σύμβαση αυτή. Καταρχάς, εδώ έχουμε μία ολόκληρη σύμβαση προμήθειας και όμως σε αυτή πουθενά δεν είναι ξεκαθαρισμένο το ακριβές τίμημα αυτής της προμήθειας. Προβλέπονται, περίπου, όπως λέει 361 εκατομμύρια ευρώ, χωρίς, όμως, να είναι σαφές το εάν αυτοί θα είναι οι εθνικοί πόροι ή συγχρηματοδότηση. Αναφέρεται, βέβαια, το Ταμείο Ανάκαμψης, αλλά δεν αναφέρονται ούτε εκεί τα ακριβή ποσά.

 Σημειώνουμε εδώ μία πρόσφατη εμπειρία από το ίδιο Υπουργείο, που δείχνει ότι η Κυβέρνηση, όταν θέλει «διυλίζει τον κώνωπα και καταπίνει την κάμηλο». Μιλάμε, φυσικά, για την τροπολογία, που έφερε πριν από λίγες μέρες, με βάση την οποία, περίπου, 750 πυροσβέστες, πενταετούς υποχρέωσης, που κανονικά θα έπρεπε να μονιμοποιηθούν στις 2 Μαΐου του 2024, δηλαδή, σε λίγες εβδομάδες, τελικά δεν θα μονιμοποιηθούν, γιατί δεν είχε προβλεφθεί η διαφορά δαπάνης στον Προϋπολογισμό του 2024. Αγοράζουν, όμως, αεροπλάνα, χωρίς καν να ξέρουμε πώς και πόσο θα τα πληρώσουμε.

 Επίσης, αν καταλάβαμε καλά, στο άρθρο 2 της σύμβασης, ακόμα δεν είναι εξασφαλισμένη καν η δημιουργία γραμμής της παραγωγής αυτών των αεροπλάνων, αφού η κατασκευάστρια εταιρεία δεν είναι υποχρεωμένη να υλοποιήσει τη Σύμβαση, εάν μέχρι τις 31/12/2024 δεν έχει εξασφαλίσει, όσους πελάτες χρειάζεται, για να ενεργοποιήσει αυτή τη γραμμή παραγωγής. Τι ακριβώς γίνεται εδώ; Τελικά, υπάρχει ενδιαφέρον και από άλλα κράτη, για να αγοράσουν και αυτά Canadair, ώστε να ενεργοποιηθεί κάποτε η παραγωγή τους;

 Ο κ. Υπουργός έκανε λόγο για 27 αεροσκάφη από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι αρκετός αυτός ο αριθμός, για να ενεργοποιήσει τη γραμμή της παραγωγής και εγγυάται η καναδική εταιρεία τους χρόνους παράδοσης -ο κ. Υπουργός μίλησε για το 2027- ή μήπως τελικά η Κυβέρνηση κάνει επικοινωνιακές κινήσεις εντυπωσιασμού;

 Επίσης, ο προσανατολισμός της Κυβέρνησης για αγορές πτητικών μέσων πυροσβεστικών, που σαφώς και είναι άμεση ανάγκη, δεν το συζητάμε, αφορά αποκλειστικά τα Canadair και όχι πιθανά και άλλες εναλλακτικές λύσεις αεροπλάνων ή και ελικοπτέρων, τα οποία, κατά τ’ άλλα, τα νοικιάζουμε πανάκριβα, κάθε καλοκαίρι, και μάλιστα, με αδιαφανείς διαδικασίες; Και λέμε αδιαφανείς, γιατί ποτέ δεν έχει έρθει μία σύμβαση, για να τη δούμε, παρά μόνο ανακοινώνονται κάθε χρόνο κάποιοι αριθμοί και ένας τελικός λογαριασμός.

Επιπλέον, υπάρχουν και αρκετά άρθρα της σύμβασης που είναι απόρρητα και, κατά τη γνώμη μας, αποτελεί υποχρέωση της Κυβέρνησης να ενημερώσει γι’ αυτά. Υπάρχει, όμως, και η πραγματικότητα, κύριε Υπουργέ. Ενάμισης μήνας έμεινε, για να ξεκινήσει η καινούργια αντιπυρική περίοδος και η κυβέρνηση συνεχίζει, για μία ακόμα χρονιά, στον ίδιο καταστροφικό δρόμο, που ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, οδηγεί σε όλο και μεγαλύτερες καταστροφές σε λαϊκές περιουσίες, σε δάση, σε περιβάλλον, αλλά, δυστυχώς, και σε θύματα, σε ανθρώπινες ζωές.

Αυτές, λοιπόν, οι καταστροφές αποδεικνύουν, ότι έχει «χρεοκοπήσει», πέρα για πέρα, η δασική και περιβαλλοντική πολιτική της Κυβέρνησης και σήμερα προκύπτει η άμεση ανάγκη για μία ολοκληρωμένη διαχείριση και προστασία των δασών, η οργάνωση σε διαφορετική βάση, βέβαια, της δασοπροστασίας και ο ενιαίος αντιπυρικός σχεδιασμός, με το κύριο βάρος να πέφτει στην πρόληψη και στην οργάνωση των επίγειων δυνάμεων.

Η πραγματικότητα, όπως είπαμε, είναι και αμείλικτη και επικίνδυνη, δυστυχώς, γιατί δεν υπάρχει κανένα πανελλαδικό ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης των δασών και κανένα δάσος δεν έχει σύγχρονη μελέτη αντιπυρικής προστασίας, μα κανένα. Η δασική υπηρεσία, τα δασαρχεία, είναι απογυμνωμένα και από χρηματοδότηση και από προσωπικό. 2.000 είναι οι δασολόγοι που λείπουν, οι δασεργάτες είναι μόνο κάποιες δεκάδες, το πολύ εκατοντάδες, ενώ χρειάζονται, τουλάχιστον, 10.000. Βεβαίως, παραμένει εκείνος ο αντιεπιστημονικός καταστροφικός διαχωρισμός της πρόληψης των πυρκαγιών, από την καταστολή τους στην κατάσβεση τους και παραμένει η μεταφορά της αρμοδιότητας των δασικών πυρκαγιών της κατάσβεσής τους από τη Δασική Υπηρεσία στην Πυροσβεστική, μέτρο που το πήρε το ΠΑΣΟΚ το 1998, εδώ και αρκετά χρόνια, και που, κατά κοινή ομολογία, πλέον, έχει αποτύχει παταγωδώς και έχει αυτό βαριές συνέπειες σε βάρος του λαού και του περιβάλλοντος.

 Αν πούμε, δε, για τα καθημερινά προβλήματα των πυροσβεστών, εκεί τότε τα πράγματα απογειώνονται κυριολεκτικά. Τα μέσα καταστολής που υπάρχουν στην Πυροσβεστική Υπηρεσία είναι κατά μέσο όρο το 1/3 από αυτά που απαιτούνται για μία αποτελεσματική καταστολή, ενώ και οι ελλείψεις σε μόνιμο προσωπικό είναι τεράστιες. Οι μάχιμοι πυροσβέστες στην αντιπυρική περίοδο φτάνουν κυριολεκτικά στα όριά τους, αφού υφίστανται το «τέντωμα» -ας μου επιτραπεί ο όρος- του εργασιακού τους χρόνου με τις επιφυλακές, για να καλυφθεί αυτή η τεράστια έλλειψη προσωπικού που υπάρχει- τουλάχιστον, 4.000 είναι οι κενές οργανικές θέσεις- με 24ωρες βάρδιες στα πύρινα μέτωπα, με 32άωρες βάρδιες σε αστικές πυρκαγιές. Και είναι τέτοια η εξάντληση αυτών των ανθρώπων, ώστε στην περσινή αντιπυρική περίοδο μέσα σε λίγες μέρες, στις πιο δύσκολες μέρες εκείνες του Αυγούστου, είχαμε περισσότερους από 60 πυροσβέστες τραυματισμένους ή να έχουν παρουσιάσει αναπνευστικά προβλήματα σοβαρά.

Αντίστοιχα είναι τα προβλήματα και στις μεγάλες πυρκαγιές του Ιούλη, με τραυματίες πυροσβέστες, με αναπνευστικά, καρδιολογικά προβλήματα, που νοσηλεύτηκαν στα νοσοκομεία. Πυροσβέστες από διάφορες περιοχές της Ελλάδας που μετακινήθηκαν στον Έβρο, στην Αττική, στη Ρόδο, στην Εύβοια, για να «μπαλώσουν» τα τεράστια κενά. Ξεκινούσαν μεσάνυχτα, έφθαναν πρωί, ρίχνονταν κατευθείαν στη μάχη με τις φωτιές, σε μέρη μάλιστα που δεν τα γνώριζαν, ενώ σε άλλες περιπτώσεις δεν υπήρχε καν μέριμνα για στέγαση και αναγκάζονταν να διανύουν μέχρι και 1.200 χιλιόμετρα το 24ωρο στο πήγαινε- έλα, όπως οι πυροσβέστες από την ‘Ήπειρο που στέλνονταν στον Έβρο. Πυροσβέστες από τις ΕΜΟΔΕ, τις Ειδικές Μονάδες Δασικών Επιχειρήσεων εργάζονται συνεχόμενα για έως και επτά ημέρες και καλούνται να επιχειρήσουν, μέχρι και 48 ώρες συνεχόμενα, μετακινούμενοι από το ένα πύρινο μέτωπο στο άλλο, με μόνη ανάπαυση το χρονικό διάστημα εκείνο της πτήσης για τη μεταφορά τους.

Πυροσβέστες που υπηρετούν σε ΕΜΑΚ, στο μηχανοκίνητο ειδικό τμήμα πυροσβεστικών επιχειρήσεων και άλλες υπηρεσίες, εργάζονταν, επί μια ολόκληρη εβδομάδα, 24 ώρες και αναπαύονταν για λιγότερο από 20 ώρες. Μάλιστα, σε ορισμένες περιπτώσεις, πυροσβέστες της ΕΜΑΚ έφτασαν να εργάζονται 48 ώρες συνεχόμενες, με τις 24 από αυτές να επιχειρούν σε κάποια πυρκαγιά και να αναπαύονται λιγότερες από 20 ώρες. Δεν υπήρχαν άδειες, ανακλήθηκαν όλες μέσα σε λίγες εβδομάδες και ήταν 20ωρες, κυριολεκτικά, οι βάρδιες τους στα μέτωπα της πυρκαγιάς. Κατέληξαν, δυστυχώς, και πάλι να βασίζονται στην αλληλεγγύη του κόσμου, για να καλύψουν τις ανάγκες της διατροφής, ακόμα και της ενυδάτωσής τους. Είναι χαρακτηριστικό, ότι στην Κεφαλλονιά στην πυρκαγιά της Αγίας Ειρήνης, οι πυροσβέστες έκαναν έκκληση για εμφιαλωμένο νερό. Ούτε αυτό, δηλαδή.

 Και βέβαια, όλοι θυμόμαστε εκείνη την εικόνα με τους πυροσβέστες να κοιμούνται στο πάτωμα ή στην καρέκλα του πλοίου, μετά από 10 ημέρες «μάχη» με τις φωτιές στη Ρόδο. Κι όλα αυτά, για ένα προσωπικό που ο μέσος όρος ηλικίας του πλησιάζει τα 50 έτη και αυτό το προσωπικό ακόμα δεν το έχετε εντάξει στα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα. Αν είναι δυνατόν. Ένα προσωπικό, βεβαίως, που στερήθηκε τις ολιγοήμερες διακοπές με τις οικογένειές του, έχασε πολύτιμο χρόνο ανάπαυσης, γιατί οι άνθρωποι αυτοί που επιχειρούν, σε τόσο δύσκολες συνθήκες, χρειάζονται την ανάπαυση, έτσι ώστε να φύγει η συσσωρευμένη κούραση, να μειωθούν και να αμβλυνθούν οι μακροπρόθεσμες αρνητικές συνέπειες που έχουν, εξαιτίας των συνθηκών της εργασίας τους που τους δημιουργεί σωματικά και άλλα προβλήματα.

 Η Κυβέρνηση εγγυάται, ότι φέτος δεν θα ζήσουμε παρόμοιες καταστάσεις; Κατά τη γνώμη μας, δεν μπορεί να το κάνει αυτό, γιατί δεν έχει λάβει τα απαραίτητα μέτρα για κάτι τέτοιο.

Σχετικά με την αεροπορική πυρόσβεση, σκόπιμα προωθείται η άποψη, ότι μόνο ή κυρίως τα εναέρια μέσα σβήνουν τις πυρκαγιές. Δεν είναι, όμως, έτσι. Πρόκειται για μία λαθεμένη λογική, η οποία, στο όνομα των ελλείψεων προσωπικού στο Πυροσβεστικό Σώμα, κάθε χρόνο, οδηγεί τεράστια ποσά από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, να διατίθενται για μισθώσεις, όπως είπαμε, εναέριων μέσων, σε αντίθεση με τις κραυγαλέες ανάγκες που υπάρχουν για προσωπικό, οχήματα, πυροσβεστικά και εξοπλισμό και για ανανέωση φυσικά του εθνικού εναέριου στόλου αεροπυρόσβεσης. Για μία ακόμη φορά, θα πρέπει να τονιστεί ότι χωρίς επαρκές και καταρτισμένο προσωπικό στην κατάσβεση πυρκαγιών, με την κατάλληλη διασπορά, καμία, σχεδόν, πυρκαγιά δεν είναι δυνατόν να σβήσει μόνο με την αεροπυρόσβεση. Η από αέρος δασοπυρόσβεση απαιτείται για να χαμηλώσει την ένταση της πυρκαγιάς, έτσι ώστε οι επίγειες δυνάμεις να πάνε και να την «τιθασεύσουν» και να ανακόψουν την πορεία της και να τη σβήσουν.

Αυτά δεν τα λέμε μονάχα εμείς, τα λέει και το ίδιο το Πυροσβεστικό Σώμα, όπου σε μια έκδοσή της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας το 2009, στο εγχειρίδιο εκπαίδευσης εθελοντών πυροσβεστών, αναφέρεται, ότι «η χρήση αεροσκαφών και ελικοπτέρων στην καταστολή των δασικών πυρκαγιών βοηθάει πολύ τα επίγεια τμήματα. Θα πρέπει, όμως, να έχουμε πάντοτε υπόψη, ότι τα παραπάνω είναι μέσα ελέγχου της πυρκαγιάς και όχι πλήρους κατάσβεσης. Σε πολύ σπάνιες περιπτώσεις μία δασική πυρκαγιά σβήνει μόνο με τα εναέρια μέσα».

Επειδή μπορεί να πει η Κυβέρνηση, ότι πήρε μέτρα ενίσχυσης των επίγειων δυνάμεων και θα το ξαναπεί, αλλά δεν θα γίνει πιστευτή, ας μας απαντήσει πώς γίνεται, από τη μία, να προγραμματίζει αγορές Canadair και από την άλλη, τα χιλιάδες οχήματα της Πυροσβεστικής -οφείλετε μία απάντηση, κύριε Υπουργέ- να εξαιρούνται της υποχρέωσης για έλεγχο ΚΤΕΟ. Μήπως φοβάστε, ότι δεν θα περνούσαν ούτε αυτόν τον έλεγχο; Ναι, αλλά εδώ, μήπως έχουμε την εφαρμογή της γνωστής τραγικής λογικής, «πάμε και όπου βγει;»

Ούτε, βέβαια, μπορεί να επικαλεστεί, ότι με τις προσλήψεις των επταετούς θητείας πυροσβεστών για τις ειδικές μονάδες δασικών επιχειρήσεων, ότι λύνεται το πρόβλημα της ενίσχυσης των επίγειων δυνάμεων. Κατ’ αρχάς, η διάταξη της πρόσληψής τους προβλέπει την αξιοποίηση των ΕΜΟΔΕ και σε αστικά συμβάντα. Άρα, για ποιες δασικές επιχειρήσεις μιλάμε;

Μάλιστα, για τις δέκα νέες ΕΜΟΔΕ δεν αύξησε τις οργανικές θέσεις του Πυροσβεστικού Σώματος, αλλά «τράβηξε» 650 πυροσβέστες από τα υπάρχοντα οργανικά κενά και επομένως, τις υπόλοιπες υπηρεσίες του Πυροσβεστικού Σώματος, τις, ήδη, υποστελεχωμένες, που τις «απογυμνώνετε», ακόμα περισσότερο, είναι πλέον δεδομένο, ότι δε θα μπορέσουν να καλύψουν τα 650 από αυτά τα 3.630 κενά που έχουν. Μάλιστα, οι δέκα αυτές νέες υπηρεσίες είναι σίγουρο, ότι θα απορροφήσουν και υφιστάμενους μόνιμους πυροσβέστες για τη λειτουργία τους. Από πού θα προέλθουν αυτοί; Μα, από το ήδη αποδυναμωμένο δυναμικό, φυσικά.

Έτσι, λοιπόν, με όλες αυτές τις «αλχημείες», απομειώνεται κι άλλο το, ήδη, «λειψό» προσωπικό του Πυροσβεστικού Σώματος. Δεν μπορεί, όμως, να λυθεί το ζήτημα της πρόληψης των δασικών πυρκαγιών με όλα αυτά τα «μπαλώματα», χωρίς την κύρια ευθύνη της δασικής υπηρεσίας, ούτε να λυθεί έξω από την αναγκαία ολοκληρωμένη διαχείριση των δασικών οικοσυστημάτων. Δυστυχώς, όλα τα παραπάνω, αποδεικνύουν ότι η Κυβέρνηση συνεχίζει στην ίδια αποτυχημένη αντιδασική πολιτική και όσον αφορά την τελική μας τοποθέτηση και ψήφο, επί του παρόντος, επιφυλασσόμαστε. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γραμμένος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΡΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφε, είναι αδιαμφισβήτητο, ότι η χώρα μας χρειάζεται άμεση ενίσχυση των πτητικών εναέριων μέσων, ειδικά αν αναλογιστεί κανείς, ότι τα μισά από τα αεροσκάφη μας που πετούν υπολειτουργούν και είναι καθηλωμένα, αφού έχουν υποστεί διάφορες βλάβες. Η ανάγκη ενίσχυσης, λοιπόν, είναι αδήριτη, καθώς πλησιάζει και η αντιπυρική περίοδος και εμείς ως «Ελληνική Λύση», θέλαμε να κάνουμε κάποιες ερωτήσεις, κύριε Υπουργέ.

Υπάρχει πιστοποίηση ότι μπορούν τα συγκεκριμένα αεροσκάφη να πετούν τη νύχτα; Πόσο θα επιβαρυνθεί ο Κρατικός Προϋπολογισμός από την προμήθεια των συγκεκριμένων αεροσκαφών; Στην ειδική έκθεση, μάς αναφέρουν οι αρμόδιοι Υπουργοί, ότι η δαπάνη εκτιμάται στα 361 εκατομμύρια ευρώ, περίπου. Τι σημαίνει, όμως, το «περίπου;» Πείτε μας το ακριβές ύψος της δαπάνης, όχι ημίμετρα και ασάφειες, για να καταλάβει και ο ελληνικός λαός τι θα πληρώσει. Συμφωνείτε, άλλωστε, ότι θα πρέπει να ενημερώσουμε τον ελληνικό λαό, για το τι θα δαπανήσουμε για να αγοράσουμε τα αεροσκάφη που χρειάζονται.

Γνωρίζουμε, επίσης, ότι 150 εκατομμύρια ευρώ κοστίζει μόνο η συντήρηση των μέσων εναέριας πυρόσβεσης, η οποία γίνεται στο εξωτερικό και δεν μας αφήνει, ούτε ένα ευρώ στη χώρα μας. Φυσικά, καθώς μιλάμε για τα χρήματα του Έλληνα φορολογούμενου, οι Έλληνες θα πρέπει να γνωρίζουν πόσο θα κοστίσουν οι τυχόν πρόσθετες επιβαρύνσεις, που ενδέχεται να προκύψουν, από τις υποχρεώσεις της χώρας μας. Ποιες, λοιπόν, είναι αυτές οι επιβαρύνσεις;

Ένα ακόμα ερώτημα που θέλουμε να θέσουμε, είναι το πότε θα παραδοθούν τα Canadair. Γιατί κύριε Υπουργέ, αν αυτά τα πτητικά αμφίβια μέσα, που μάς χρειάζονται, θα παραδοθούν το 2027, τότε ποιος είναι ο λόγος αγορά τους; Τώρα είναι το πρόβλημα, καθώς την 1η Μαΐου ξεκινά η αντιπυρική περίοδος. Αν εμείς τα πάρουμε το 2027, καλώς να τα πάρουμε, γιατί τότε και όχι νωρίτερα; Μήπως έχει πρόβλημα το εργοστάσιο του Καναδά; Θα υπάρχει καθυστέρηση; Πρέπει να μας το εξηγήσετε αυτό. Μέχρι τότε, η χώρα μας θα συνεχίσει, κάθε καλοκαίρι, να καταστρέφεται από την πύρινη «λαίλαπα» και οι Έλληνες θα βλέπουν τις περιουσίες και τους κόπους τους να καταστρέφονται και να καίγονται.

Εμείς, διαθέτουμε 18 πτητικά εναέρια μέσα. Σωστά, κύριε Υπουργέ; Τα μισά από αυτά όμως, τις προάλλες το αναφέραμε στην Ολομέλεια και στην Επιτροπή με τον κ. Στυλιανίδη, ότι τα μισά από αυτά είναι καθηλωμένα, λόγω βλάβης, ενώ δεν υπάρχουν ανταλλακτικά, με αποτέλεσμα υπάρχουν καθυστερήσεις. Άρα, μιλάμε για τα μισά. Τι θα συμβεί, λοιπόν, αυτό το καλοκαίρι; Εμείς «κρούουμε τον κώδωνα του κινδύνου» και οφείλουμε να το κάνουμε ως αντιπολίτευση. Το 2019, ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης, είχε προτείνει στην Κυβέρνηση να αγοράσει τα Ilyushin που μεταφέρουν 44 τόνους. Σας είχαμε πει να πάρετε με leasing τέσσερα με έξι BERIEV BE-200. Δυστυχώς, δεν μας ακούσατε και λυπάμαι που το λέω αυτό, με αποτέλεσμα να καεί η Εύβοια.

Προφανώς, έχετε θέσει εκτός, την εγχώρια συναρμολόγηση, ένα πρόγραμμα βιοτεχνικό και όχι βιομηχανικό, με την απαίτηση, όμως, ο ευρωπαϊκός στόλος DHC-515 να συντηρείται και να υποστηρίζεται στην Ελλάδα, σωστά, κύριε Υπουργέ; Αυτή, δεν είναι μία παράλογη απαίτηση, να συντηρείται εδώ και να μας κοστίζει δεκάδες εκατομμύρια ευρώ; Δεν είμαστε αρνητικοί, στο να σωθούν ανθρώπινες ζωές και περιουσίες των Ελλήνων Πολιτών, αλλά είμαστε επιφυλακτικοί σε ότι αφορά στη δαπάνη και στα χρήματα, που θα καταβάλει η ελληνικός λαός, για να αγοραστούν εναέρια πτητικά μέσα.

Επιφυλασσόμαστε, επί της αρχής. Τα υπόλοιπα θα τα συζητήσουμε στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Η αλήθεια είναι ότι αυτή η σύμβαση, μας ήρθε κάπως απότομα, καθώς δεν είχαμε προετοιμαστεί στη Διάσκεψη των Προέδρων. Θα σας θέσω και εγώ κάποια ερωτήματα, όπως και στις επόμενες συνεδριάσεις, για το εάν πρόκειται για «σχέδιο» και πότε θα μάθουμε τους τελικούς όρους. Είναι πολύ σημαντικό, όταν εξετάζεις μία σύμβαση. Εμείς, δηλαδή, θα πρέπει να κληθούμε να εγκρίνουμε ή να μην εγκρίνουμε μία σύμβαση που δεν ξέρουμε όλους τους όρους της;

Ο προϋπολογισμός έχει ένα νούμερο, αλλά οι πόροι είναι από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας; Είναι από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων; Ο κ. Υπουργός πιστεύω ότι θα μας παρέχει αυτά τα στοιχεία, μέχρι να πάει η σύμβαση στην Ολομέλεια. Επίσης, θέλω να ρωτήσω, αν υπήρξε σχεδιασμός για άλλου τύπου αεροσκάφη, εμείς δεν είμαστε ειδικοί, απλώς διαβάζουμε διάφορα δημοσιεύματα, καθώς δεν έχουμε πολύ εμπιστοσύνη στην Κυβέρνηση σε θέματα έρευνας και βέλτιστης πρακτικής. Εξετάστηκαν άλλες περιπτώσεις; Το Πυροσβεστικό Σώμα τονίζει, ότι θα πρέπει πιο πολύ να ενισχυθεί με εναέρια μέσα, αλλά, κυρίως, με προσωπικό.

Όπως είπαμε, οι πυροσβέστες που ήταν να μονιμοποιηθούν, με την τελευταία τροπολογία δεν νομιμοποιούνται. Υπάρχουν πολλές ασάφειες, που είναι μια καλή ευκαιρία να συζητήσουμε και με αφορμή αυτή τη Σύμβαση, γιατί στη χώρα μας, τον προηγούμενο χρόνο, σημειώθηκε ρεκόρ καμένων εκτάσεων. Δηλαδή, συντελέστηκε μία ανυπολόγιστη καταστροφή στο φυσικό περιβάλλον, που «σημαδεύτηκε» από την απώλεια ανθρώπινων ζωών, καταστροφή κτιρίων, οικονομικών δραστηριοτήτων, κ.λπ. και αναφέρομαι στις πυρκαγιές του Έβρου, της Αλεξανδρούπολης, της Δαδιάς, της Ρόδου, της Αττικής, της Εύβοιας, της Μαγνησίας.

Είναι πρωτόγνωρες όλες αυτές οι καταστροφές. Μάλιστα, σύμφωνα με τα στοιχεία του ευρωπαϊκού συστήματος πληροφόρησης για δασικές πυρκαγιές, που επεξεργάστηκε το «METEO», η Ελλάδα το 2023, κατατάσσεται στην πρώτη θέση, μεταξύ των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και γενικότερα της Ευρώπης, αλλά και μεταξύ των κρατών της Μέσης Ανατολής και Βόρειας Αφρικής, με τις περισσότερες καμένες εκτάσεις. Ειδικότερα, καταγράφηκαν 1.726.260 καμένα στρέμματα, δηλαδή, ποσοστό 41,9% της συνολικής καμένης έκταση στα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι μία θλιβερή πρωτιά για τη χώρα μας, με ανυπολόγιστες ζημιές.

Όπως καταλαβαίνουμε, η κλιματική κρίση, βεβαίως είναι κρίση πια και δεν είναι αλλαγή, είναι παρούσα. Η χώρα μας φάνηκε, όμως, να είναι εκτεθειμένη και ανοχύρωτη, από πολιτικές επιλογές και ολιγωρίες της Κυβέρνησης και βρέθηκε αντιμέτωπη με δύσκολες μετεωρολογικές συνθήκες και πρωτοφανή κλιματικά δεδομένα. Η Κυβέρνηση επικαλείται την κλιματική κρίση, ως άλλοθι, γι’ αυτή την ανεπάρκεια που έχει επιδείξει, ενώ, ταυτόχρονα, αμφισβητεί και υποτιμά τα επιστημονικά δεδομένα για τις πυρκαγιές. Θυμόμαστε όλοι το Εθνικό Αστεροσκοπείο και την ΕΜΥ, που είχαν προειδοποιήσει εγκαίρως για το μέγεθος των καιρικών φαινομένων και των φυσικών καταστροφών και αντί η Κυβέρνηση να λάβει σοβαρά υπόψη τις προειδοποιήσεις των ειδικών και να συνδιαμορφώσει μαζί τους τις απαιτούμενες δημόσιες πολιτικές, αμφισβήτησε τα επίσημα δεδομένα.

Γι’ αυτό λέω, ότι είμαστε επιφυλακτικοί, αν έχει βρεθεί η βέλτιστη λύση, αν είναι αυτά ή είναι κάτι άλλο. Εδώ αμφισβητήθηκαν επιστημονικοί φορείς, ακόμη και το «Copernicus». Μάλιστα, έριξε και τις ευθύνες σε αυτούς τους φορείς και κατευθείαν εξήγγειλε την υπαγωγή δύο ανεξάρτητων επιστημονικών φορέων στο Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας. Το έχουμε καταδικάσει αυτό, νομίζω όλοι οι επιστημονικοί φορείς και η επιστημονική κοινότητα της χώρας. Δηλαδή, ήταν μία τιμωρητική και χωρίς πραγματικό όφελος κακή νομοθέτηση της Κυβέρνησης, με στόχο, όχι μόνο ένα εμβληματικό ερευνητικό κέντρο με μεγάλη ιστορία, όπως είναι το Αστεροσκοπείο, αλλά, συλλήβδην, για τους εργαζόμενους στον ερευνητικό αυτό φορέα. Δηλαδή, θέλω να πω κύριε Υπουργέ, ότι επειδή είμαστε ακριβώς, εν μέσω κλιματικής κρίσης, η επιστήμη πρέπει να είναι πάνω απ’ όλα, όπως και η έρευνα η επιστημονική, η τεκμηρίωση. Δεν μπορούμε πια να κάνουμε «με το μάτι» τίποτα, ούτε σχεδιασμούς «με το μάτι» και πρόχειρους ad hock, ούτε συμβάσεις. Θα τη δούμε καλύτερα, βέβαια, τη Σύμβαση και πιστεύω ότι θα μας την αναλύσετε. Προς το παρόν, θα είμαστε επιφυλακτικοί, αλλά έχουμε αυτά τα προηγούμενα με το Εθνικό Αστεροσκοπείο και την ΕΜΥ. Όπως έχουμε πει πολλές φορές, δεν μπορεί κανείς πολιτικός να επικαλείται την κλιματική κρίση, ως άλλοθι, γιατί, αντιθέτως, η κλιματική κρίση οδηγεί στην επιτάχυνση των διαδικασιών και στην ισχυροποίηση του ρόλου της πολιτείας.

Πάνω απ’ όλα, λοιπόν, είναι η πρόληψη και γι’ αυτό λέμε, ότι έχει τεράστια ευθύνη η Κυβέρνηση για τις πυρκαγιές, για την έλλειψη προετοιμασίας, πρόληψης, ανεπαρκούς συντονισμού, αναποτελεσματικής διαχείρισης. Υπήρξε έλλειψη σχεδιασμού και δυνάμεων και μέσων. Δεν υπάρχει, δηλαδή, ένας συνολικός σχεδιασμός για την προσαρμογή στην κλιματική κρίση.

Αναφερόταν ο ανενεργός νόμος για την Πολιτική Προστασία του 2020, που η ίδια η Κυβέρνηση τον έχει ψηφίσει, η διάσπαση των περιβαλλοντικών πολιτικών που δεν ενοποιήθηκαν, αλλά προχώρησαν σε απόσπαση αρμοδιοτήτων από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, όπως και η έλλειψη οργανογράμματος. Και πάνω σε αυτό, κύριε Υπουργέ, επειδή δεν το έχω παρακολουθήσει, θέλω να ρωτήσω, αν έχει γίνει επιτέλους το οργανόγραμμα στο Υπουργείο σας. Βεβαίως, ποτέ δεν ήταν προτεραιότητα η ενίσχυση και η στελέχωση της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, με σταμάτημα προσλήψεων, 5.000 εργαζόμενοι στη δασοπροστασία, το καλοκαίρι με τις πυρκαγιές είχαν καταγραφεί 3.600 κενές θέσεις στην Πυροσβεστική, «πάγωμα» προσλήψεων, κ.λπ..

Στην ακρόαση των φορέων θα ακούσουμε και τους εκπροσώπους των Πυροσβεστικών Σωμάτων, την Ένωση, δηλαδή, την Ομοσπονδία, γιατί είναι οι πιο ειδικοί να μας πουν για το θέμα της πυρόσβεσης.

Επίσης, σημειώθηκε μία ελάχιστη, έως μηδενική, απορρόφηση των πόρων του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας στον τομέα της Κλιματικής Κρίσης και της Πολιτικής Προστασίας. Άρα, στασιμότητα στην πρόληψη πυρκαγιών, με a la carte αξιοποίηση τμημάτων από το πόρισμα Goldammer, ενώ και αυτό δεν αξιοποιήθηκε εγκαίρως. Οτιδήποτε έχει να κάνει με επιστήμη και τεκμηρίωση, αντί να είναι η πρώτη επιλογή, γίνεται αποσπασματικά και a la carte. Είναι με επεμβάσεις καθαρισμού και διαχείρισης στα δάση, μόνο σε μικρή απόσταση από τους δρόμους. Έχουμε και το «πάγωμα» στους δασικούς χάρτες.

Γενικότερα, θεωρούμε ότι η Κυβέρνηση αποδείχτηκε ανεπαρκής. Ξεκινά η δύσκολη περίοδος και ελπίζουμε φέτος να μην ζήσουμε τις ίδιες καταστάσεις. Δεν ξέρω, τι στελέχωση έχει υπάρξει. Έχουμε καταθέσει Ερώτηση σχετικά με την υποστελέχωση των δασικών υπηρεσιών, οι οποίες είναι αντιμέτωπες με πληθώρα διοικητικών προβλημάτων, εκκρεμότητες στην καταβολή των δεδουλευμένων, από προγράμματα δασοπροστασίας, αυξανόμενες υποχρεώσεις απέναντι σε προμηθευτές, με την οποία Ερώτηση ζητούσαμε και όλα τα σχετικά έγγραφα, σχετικά με τον προγραμματισμό προσλήψεων, την καταβολή δεδουλευμένων, κ.λπ.. Φυσικά, αυτά δεν ήρθαν ποτέ.

Παρ’ όλα αυτά, εμείς θέλουμε και τονίζουμε, για πολλοστή φορά, ότι είναι απαραίτητη η ενίσχυση της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, της Πολιτικής Προστασίας και των Δασικών Υπηρεσιών, γιατί η βάση για την πυροπροστασία είναι η ισχυρή πολιτεία. Αυτό σημαίνει, ότι θα υπάρχουν στελέχη, που θα είναι εκπαιδευμένα, θα έχουν εργαλεία και εξοπλισμό και κατάλληλο συντονισμό. Αυτό αφορά και στη διαχείριση των δασών, όπου, φυσικά, μπορούν να εμπλέκονται δασεργάτες, δασικοί συνεταιρισμοί, ιδιωτικοί φορείς. Όμως, ο σχεδιασμός πρέπει να γίνεται πάντα από την πολιτεία και το Κράτος. Ολοκληρωμένη πρόληψη, χωρίς γενναίες πολιτικές αποφάσεις, κύριε Υπουργέ, δεν μπορεί να υπάρξει.

Σε ότι αφορά στη σύμβαση, έχω καταθέσει κάποια ερωτήματα, τα οποία φαντάζομαι, ότι θα απαντηθούν και θα επανέλθουμε σε επόμενη συνεδρίαση.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει o κ. Βαλτογιάννης.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΒΑΛΤΟΓΙΑΝΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, η ανανέωση του στόλου είναι αναγκαία, αφού ο τρέχων εξοπλισμός δεν επαρκεί, για να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες του Πυροσβεστικού Σώματος, εξαιτίας των δασικών πυρκαγιών που ολοένα αυξάνονται στη χώρα μας. Η προσπάθεια για την προστασία της περιουσίας και της ζωής των συμπολιτών μας, αλλά και του φυσικού περιβάλλοντος της πατρίδας μας πρέπει να είναι διαρκής και συνεχής.

Ωστόσο, θα θέλαμε να σας θέσουμε κάποια ερωτήματα. Στο άρθρο 1, στην παρ. ε΄, αναφέρεται «το πρόβλημα που επεκτείνεται σε όλο τον κλάδο». Το πρόβλημα αυτό αφορά στην αλυσίδα εφοδιασμού που μπορεί να προκαλέσει καθυστέρηση στην παράδοση του εξοπλισμού. Είμαστε προετοιμασμένοι για ένα τέτοιο ενδεχόμενο και αν ναι, πώς θα καλυφθεί αυτό το κενό;

 Η συντήρηση των αεροσκαφών, αλλά και η επιδιόρθωση βλάβης, θα γίνονται στη χώρα μας; Θα υπάρχει αυτή η δυνατότητα; Έχουμε εξειδικευμένο προσωπικό, για να καλύψουμε αυτές τις ανάγκες; Αλήθεια, θα είμαστε, πράγματι, οι πρώτοι που θα παραλάβουμε, όπως έχει δεσμευτεί ο Πρωθυπουργός μας;

 Τέλος, καλό θα είναι, να μην ξεχνάμε τους πεσόντες σε αποστολές αεροπυρόσβεσης, οι οποίοι δεν είναι λίγοι. Έχουμε θρηνήσει, από το 1977 μέχρι σήμερα, συνολικά 19 ιπτάμενους, τους οποίους τιμάμε και δεν ξεχνάμε.

Θα ακούσουμε και τους φορείς και θα τοποθετηθούμε και σε κάποια άλλα κενά που έχουμε. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ,κύριε Πρόεδρε.

Αξιότιμοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, έρχεται σήμερα προς επεξεργασία ένα σχέδιο νόμου, που δεν είναι στην ουσία νόμος, αλλά νομιμοποίηση μιας σύμβασης προμήθειας αεροσκαφών. Καταρχάς, ομολογώ πώς ακούγεται πολύ θετικό, το ότι γίνονται κινήσεις για την ενίσχυση της δασοπυρόσβεσης με την αγορά νέου τύπου πυροσβεστικών αεροσκαφών.

 Όμως, εγείρονται πολλά ερωτήματα σχετικά με την προτεινόμενη σύμβαση. Πρώτο και κύριο θέμα, είναι ότι αυτή η Σύμβαση δεν αφορά το εγγύς μέλλον, αλλά από το 2027, όπως είπε Υπουργός, έως το 2030, που θα γίνει η παράδοση, διότι τα αεροσκάφη δεν προκύπτει να είναι έτοιμα, δοκιμασμένα και πιστοποιημένα με τα καθορισμένα επιχειρησιακά κριτήρια. Έως τότε, τι θα κάνουμε; Πώς θα καλυφθεί το κενό; Υπάρχει ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο δασοπυρόσβεσης, μέχρι να έρθουν αυτά τα αεροσκάφη ή θα λειτουργήσει πάλι το σύστημα της εκκένωσης των οικισμών και της αναμονής να σβήσει η φωτιά στη θάλασσα; Γι’ αυτό το σύστημα δεν χρειάζονται αεροσκάφη. Γι’ αυτό το καλοκαίρι, που αναμένονται οι πυρκαγιές να ξεπεράσουν κάθε προηγούμενο, είμαστε έτοιμοι; Με τις μεγάλες πυρκαγιές των περασμένων ετών, έχει, ήδη, καταστραφεί ο μισός δασικός μας πλούτος. Μέχρι το 2030, που θα βγουν στη «μάχη» με τις φωτιές τα νέα αεροσκάφη μπορεί να έχει καεί και ο άλλος μισός. Τι νόημα θα έχει τότε μία τέτοια αγορά;

Η επόμενη ερώτησή μου έχει να κάνει με την επιχειρησιακή ετοιμότητα που απαιτείται για την επόμενη μάχη με τις φλόγες. Το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ», όπως είπατε, κύριε Υπουργέ, που ισχύει σήμερα, σε ποιο ποσοστό υλοποίησης βρίσκεται; Πόσο ασφαλείς είναι οι πιλότοι μας με τα υπάρχοντα αεροσκάφη;

Κάποια από αυτά τα ερωτήματα νομίζω ότι στην αρχή έχουν απαντηθεί με το γεγονός, όπως είπε και ο κ. Υπουργός, ότι έχει γίνει μία σύμβαση για συντήρηση κάποιων από τα αεροσκάφη, αλλά αυτό αναμένουμε να το διαπιστώσουμε.

Αυτά είναι βασικά ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν άμεσα, γιατί πάνω από τις στάχτες δεν θα χωράνε άλλες υποκρισίες και προσπάθειες αποποίησης ευθυνών. Γι’ αυτό για τη δασοπροστασία δεν αρκούν κινήσεις εντυπωσιασμού. Χρειάζονται άμεσα και συγκεκριμένα μέτρα, για να προφυλάξουμε ό,τι έχει απομείνει. Να φροντίσουμε, πρωτίστως, για το 2024 και μετά, φυσικά, και για το 2030.

Η Ελλάδα διαθέτει 10 δις ευρώ για τα F-35. Για τα πυροσβεστικά, όμως, βλέπουμε, ότι δεν διαθέτουμε από τον Προϋπολογισμό κάποιο ποσό, αλλά ζητάμε υποστήριξη από ευρωπαϊκούς πόρους. Αυτό, όμως, έχει ενδεχομένως μία παρενέργεια που πρέπει να τη λάβουμε υπόψη. Η αγορά μέσω ευρωπαϊκών πόρων, ενδεχομένως, περιορίζει τη διαθεσιμότητα των αεροσκαφών, σε περίπτωση που κριθεί, ότι υπάρχουν υπηρεσιακές ανάγκες και σε άλλες χώρες.

Διευκρινίστε μας, κύριε Υπουργέ, θα υπάρχει δέσμευση στη χρήση των αεροπλάνων αυτών, επειδή χρηματοδοτήθηκαν από ευρωπαϊκούς πόρους; Δηλαδή, εφόσον συμμετέχουμε στη διευρυμένη Ευρωπαϊκή Πολιτική Προστασία, στο rescEU, θα μπορούν αυτά τα αεροσκάφη, εφόσον μας τα χρηματοδότησαν, να δεσμεύονται σε κάποιες περιόδους που θα τα χρειαζόμαστε κι εμείς;

Επίσης, επισημαίνουμε, ότι υπάρχουν ελλείψεις, ήδη, στο προσωπικό που θα έρθει αύριο αντιμέτωπο με τις φλόγες. Είναι αναγκαίο, λοιπόν, να γίνουν προσλήψεις στο Πυροσβεστικό Σώμα, αλλά δεν είναι μόνο η υποστελέχωση το πρόβλημα. Είναι και οι, ιδιαίτερα, χαμηλές αποδοχές αυτών των ανθρώπων, που ρισκάρουν κάθε καλοκαίρι τη ζωή τους για εμάς. Οι πιλότοι μας και οι τεχνικοί των αεροσκαφών λαμβάνουν αναξιοπρεπείς μισθούς. Σήμερα, ένας νέος, ο οποίος βγάζει τη Σχολή Ικάρων και είναι μηχανικός, σάς πληροφορώ, ότι παίρνει 850 ευρώ στην Αθήνα και πρέπει να ζήσει με αυτόν τον μισθό και να κάνει οικογένεια. Πρέπει να αυξηθούν οι μισθοί τους και να σταλεί ένα μήνυμα επιβράβευσης των θυσιών και των κόπων τους. Φυσικά, χρειάζεται να υπάρξει και ένα ευρύτερο σχέδιο, προκειμένου να δαπανηθούν, όσα ποσά χρειάζονται για τη στρατηγική πρόληψης και καταστολής των πυρκαγιών, να ανοίξουν νέες αντιπυρικές ζώνες, να καθαριστούν τα άλση, που βρίσκονται κοντά σε κατοικημένες περιοχές και τέλος, να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες, διότι η προστασία των δασών είναι προστασία του εαυτού μας, των παιδιών μας και των επόμενων γενεών.

Ο Υπουργός είπε, ότι υπάρχει Υπουργείο Πολιτικής Προστασίας και ευελπιστούμε ότι θα σταθεί και θα αρθεί στο ύψος των περιστάσεων για την επόμενη αντιπυρική περίοδο.

Μέσα σε ένα τέτοιο πλαίσιο δράσεων, που πρέπει να λάβουν χώρα άμεσα, θα είχε νόημα και μία σύμβαση, όπως αυτή που έχει έρθει προς κύρωση στη Βουλή. Όμως, όπως σας είπαμε και στην αρχή, είμαστε πολύ προβληματισμένοι, όχι με τη δαπάνη αυτή καθ’ αυτή, αλλά με τον τρόπο που θέλει να γίνει. Ο λόγος είναι, ότι σχετικά με τη Σύμβαση εγείρονται και σοβαρά ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν, για να μπορέσουμε να κρίνουμε αν είναι ή όχι προς το συμφέρον της χώρας μας και εξηγούμαι.

Η πρώτη ερώτησή μας αφορά στο νομικό καθεστώς της σύμβασης. Παρατηρούμε ότι, τυχόν, διαφορές δε θα εξεταστούν από τα ελληνικά δικαστήρια, αλλά προβλέπεται η υπαγωγή αυτών των διαφορών στη διαιτησία του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου.

Αυτό πρακτικά σημαίνει, ότι το ελληνικό δημόσιο θα αντιμετωπιστεί, ως ένας απλός ιδιώτης εισαγωγέας, χωρίς τα προνόμια που έχει στα πλαίσια της νομοθεσίας για τις δημόσιες προμήθειες. Για ποιον λόγο γίνεται αυτό; Πώς ωφελείται το δημόσιο συμφέρον από μία τέτοια επιλογή;

Επίσης, παρατηρούμε, ότι δεν προβλέπεται η εφαρμογή του νόμου για τις δημόσιες προμήθειες. Η εφαρμογή του νόμου για τις δημόσιες προμήθειες πώς δικαιολογείται; Δεν θα ήταν συμφερότερο για το ελληνικό δημόσιο να τηρηθούν οι διαδικασίες του ν.4412/2016, που περιέχει όλες τις απαραίτητες θεσμικές εξασφαλίσεις για τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου; Αν δεν υπάρχουν άλλες προσφορές, πώς θα γνωρίζουμε αν η συγκεκριμένη προσφορά είναι η πλέον συμφέρουσα; Υπάρχει κάποιος λόγος που επιλέξατε να κάνετε μία απευθείας ανάθεση, ύψους 361 εκ. ευρώ;

Επίσης, παρατηρούμε ότι η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους κάνει λόγο για δαπάνη, ύψους 361 εκ. ευρώ, αλλά, ταυτόχρονα, αναφέρει, ότι θα προκύψουν και άλλα έξοδα. Αναφέρονται, επί λέξει, τα εξής: «Σύμφωνα με το αρμόδιο Υπουργείο και την ισχύουσα, κατά τη σύνταξη της έκθεσης ισοτιμία ευρώ - δολαρίου Η.Π.Α., η εν λόγω δαπάνη εκτιμάται στο ποσό των 361 εκ. ευρώ περίπου. Κατά το μέρος που η δαπάνη αυτή θα χρηματοδοτηθεί από ευρωπαϊκούς πόρους, θα συμβάλει στην ουδετερότητα του δημοσιονομικού αποτελέσματος. Περαιτέρω, όμως, ενδέχεται να προκύψουν πρόσθετες επιβαρύνσεις, που απορρέουν από υποχρεώσεις της χώρας μας ως αγοραστή, όπως αυτές περιγράφονται στη Σύμβαση και στα παραρτήματα αυτής».

Ρωτάμε, κύριε Υπουργέ: Από ποιους, ακριβώς, ευρωπαϊκούς πόρους θα καλυφθεί η δαπάνη αυτή των 361 εκ. ευρώ € για την αγορά των αεροσκαφών; Σε τι συνίσταται και πόσο κοστολογούνται αυτές οι επιβαρύνσεις, τις οποίες δε μπορούμε ακόμα να τις υπολογίσουμε στο συνολικό κόστος; Από πού θα καλυφθούν αυτές οι πρόσθετες επιβαρύνσεις που αναφέρονται; Είναι ανέφικτο, να αξιολογήσουμε, αν είναι συμφέρουσα η σύμβαση για το Κράτος, όταν δε γνωρίζουμε, ούτε κατά προσέγγιση, το ακριβές ποσό της τελικής δαπάνης.

Επίσης, υπάρχει κάποια πρόβλεψη για τεχνική εκπαίδευση των πληρωμάτων; Νομίζω ότι σε αυτό αναφερθήκατε, κύριε Υπουργέ, στην αρχή, αν δεν κάνω λάθος, ότι θα υπάρξει εκπαίδευση των πληρωμάτων, αλλά υπάρχει και στη σύμβαση; Προβλέπεται, δηλαδή; Καλύπτεται από αυτό το ποσό; Αν ναι, πόσο χρονικό διάστημα υπολογίζετε, ότι θα διαρκέσει η υποστήριξη της εκπαίδευσης των πιλότων μας;

Επίσης, υπάρχει η κατάλληλη τεχνική κατάρτιση της Δημόσιας Αρχής, που θα ελέγξει αν η ποιότητα αυτών που θα παραλάβουμε, ανταποκρίνεται σε αυτά που υποσχέθηκε η προμηθεύτρια εταιρεία; Νομίζω καταλαβαίνετε όλοι, ότι έχουμε ένα πολύ σημαντικό θέμα εδώ. Σε ποια Υπηρεσία θα ανατεθεί ο έλεγχος της παραλαβής των αεροσκαφών; Όπως γίνεται και με τα δημόσια έργα, κάποιοι φορείς παραλαμβάνουν το έργο, όταν, πλέον, έχει ολοκληρωθεί, αλλά εδώ μιλάμε για ένα μηχανοκίνητο ιπτάμενο αεροσκάφος, το οποίο δεν ξέρουμε πώς θα εξελιχθεί τελικά, αν είναι αξιόπλοο και όλα τα σχετικά τεχνικά θέματα που τα γνωρίζουν περισσότερο οι ειδικοί.

Τέλος, θα εστιάσουμε στις εγγυήσεις που είναι απαραίτητο να υπάρχουν για το χρονικό διάστημα μετά την πώληση. Υπάρχει μεν αναφορά σε εγγύηση για την πώληση, αν, όμως, υπάρχουν τεχνικά προβλήματα; Άμα βγάζουν ζημιές; Πώς καλυπτόμαστε από κίνδυνο αφερεγγυότητας της πωλήτριάς εταιρεία στο μέλλον; Είπατε ότι εγγυάται το κράτος του Καναδά». Φαίνεται πολύ αδιόρατο, να τα βάλεις με ένα ολόκληρο κράτος, σε περίπτωση που κάποια αεροπλάνα παρουσιάζουν ζημιές.

Κλείνω με ένα ζήτημα που μάς εξέπληξε λίγο δυσάρεστα. Στη σύμβαση αυτή, στις σελίδες 4 και 32, υπάρχει ένας πίνακας παραρτημάτων που περιέχεται. Υπάρχει κάποιος λόγος που δεν υπάρχουν αυτά τα παραρτήματα ή είναι αποτέλεσμα κάποιας, ίσως, προχειρότητας ή παρατυπίας; Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να μοιράσετε άμεσα και τα παραρτήματα της Σύμβασης για να τα ελέγξουμε.

Κλείνοντας, θα επαναλάβω τη θέση μας. Είμαστε θετικοί, σε κάθε προσπάθεια που γίνεται για την Πολιτική Προστασία, την οποία έχουμε στις βασικές προτεραιότητες του Κινήματός μας. Δεν αρκεί, όμως, μία σύμβαση, που αφορά στο μακρινό μέλλον για την προστασία της χώρας μας, χωρίς, μάλιστα, σοβαρές θεσμικές εγγυήσεις. Παράλληλα, ζητάμε να υπάρξουν άμεσα μέτρα με περισσότερες δαπάνες για τη δασοπροστασία και την εκπόνηση σοβαρού Εθνικού Σχεδίου για την προστασία του δασικού μας πλούτου και την ταχεία αναδάσωση των καμένων εκτάσεων.

Επιφυλασσόμαστε για τα περαιτέρω στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καζαμίας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Η παρούσα διεθνής σύμβαση, που έχουμε μπροστά μας, είναι ανάμεσα στο ελληνικό κράτος και συγκεκριμένα στο Υπουργείο Κλιματικής Αλλαγής, αφενός, και στην εταιρεία Canadian Commercial Corporation, αφετέρου και αφορά την αγορά επτά αεροσκαφών, τύπου DHC-515, πρόκειται, δηλαδή, για αναβαθμισμένα τελευταίας τεχνολογίας Canadair αμφίβια πυροσβεστικά αεροσκάφη. Η ίδια η Συμφωνία έχει 10 άρθρα και 18 παραρτήματα, ενώ το νομοσχέδιο που την εισάγει έχει άλλα τρία συμπληρωματικά άρθρα, επιπλέον, των 10 άρθρων της Συμφωνίας.

Θα πρέπει να ξεκαθαρίσω εξαρχής, ότι η Βουλή δεν καλείται να κυρώσει όλη τη συμφωνία, αλλά μόνο ένα τμήμα της, διότι αρκετές παράγραφοι άρθρων, καθώς και τα παραρτήματα έχουν διαγραφεί. Για παράδειγμα, το άρθρο 2 της Συμφωνίας, με τίτλο «αγοραπωλησία αεροσκάφους, ανταλλακτικά και υπηρεσίες υποστήριξης πελατών, αιρέσεις, εγχειρίδια», σε αυτό η κρίσιμη παράγραφος 2.1, που, ενδεχομένως, να αφορά στην αγοραπωλησία λείπει εντελώς. Το ίδιο ισχύει και για το άρθρο 4, με τίτλο «επιθεωρήσεις, αποδοχή και παράδοση αεροσκάφους». Από τις πέντε παραγράφους του άρθρου οι παράγραφοι 4.1, 4.2, 4.3 και 4.4, έχουν διαγραφεί. Υπάρχουν αυτές οι παράγραφοι στην αρχική Σύμβαση, αλλά η Βουλή δεν τις βλέπει. Επίσης, λείπει η παράγραφος 5, του άρθρου 8, και πάει λέγοντας.

Το δε άρθρο 3, με τίτλο «τίμημα αγοράς», σε αυτό η απόκρυψη είναι ακόμη πιο πολύπλοκη. Η παράγραφος 3.1 του άρθρου, μάς δίνεται ολόκληρη και αυτή λέει και διαβάζω, «η συνολική αξία της παρούσας σύμβασης, καθώς και η ανάλυση του τιμήματος αγοράς κάθε αγοραζόμενου αεροσκάφους περιέχονται στον Πίνακα 1 του Παραρτήματος Ε΄. Κάθε πληρωμή δόσης, που αναφέρεται στον εν λόγω πίνακα, θα πραγματοποιείται από τον αγοραστή, σύμφωνα με τον Πίνακα 2 του Παραρτήματος Ε΄». Όμως, αν ανατρέξουμε στο Παράρτημα Ε΄, στο οποίο το άρθρο αυτό παραπέμπει, ξέρετε τι βρίσκουμε; Απολύτως, τίποτα.

Προφανώς, οι παραλείψεις αυτές σχετίζονται με απόλυτους όρους, που, ενδεχομένως, να έχουν αφαιρεθεί όχι μόνο με πρωτοβουλία της ελληνικής κυβέρνησης, αλλά και κατόπιν αιτημάτων της καναδικής εταιρείας, για να προστατεύσουν κάποια εμπορικά απόρρητα. Αυτό δεν το ξέρουμε, αλλά από την πείρα που έχουμε, το υποθέτουμε. Ωστόσο, θα θέλαμε να υπάρχει πιο καθαρή εξήγηση, από την πλευρά της Κυβέρνησης, για τους λόγους, για τους οποίους παραλείπονται σημαντικές παράγραφοι της συμφωνίας.

Δυστυχώς, όμως, η Αιτιολογική Έκθεση, η οποία θα έπρεπε να το κάνει αυτό και η οποία έχει κατ’ ευφημισμό το όνομα «Αιτιολογική», καθώς συνήθως, περιγράφει και σπανίως αιτιολογεί, δεν «φωτίζει» διόλου αυτό το θέμα. Δεν μας λέει, όχι, βεβαίως, τι λείπει, αλλά έστω ποιος ζήτησε να αφαιρεθεί και για ποιον λόγο η τάδε ή η άλλη παράγραφος, αν είναι για λόγους εθνικής ασφάλειας, αν πρόκειται για λόγους εθνικού απορρήτου, κ.λπ..

Το αποτέλεσμα, εν πάση περιπτώσει, είναι, ότι η Βουλή καλείται να κυρώσει μία συμφωνία γεμάτη «τρύπες» και κενά, τα οποία έχουμε λόγο να πιστεύουμε πώς είναι, ενδεχομένως, τα πιο ουσιαστικά μέρη της. Άρα, τι ακριβώς καλούμαστε να κυρώσουμε εδώ, δεν μπορώ να καταλάβω. **Προφανώς, καλούμαστε να συζητήσουμε και να ψηφίσουμε μία συμφωνία, που δεν την έχουμε διαβάσει στο σύνολό της ή ενδεχομένως το μισό της συμφωνίας, διότι μην ξεχνάτε, ότι λείπουν και τα παραρτήματα. Και φυσικά, δεν μπορούμε να γνωρίζουμε πόσο σημαντικά και πόσο μεγάλα είναι. Επομένως, το ερώτημα παραμένει, τι καλούμαστε, ακριβώς, να συμφωνήσουμε και να κυρώσουμε. Το μόνο που ξέρουμε, είναι ότι η Βουλή καλείται να κυρώσει κάποια κομμάτια μιας Συμφωνίας, που σε μεγάλο βαθμό, μάς είναι άγνωστη. Για λόγους ηθικής τάξεως, είμαστε υποχρεωμένοι να το υπογραμμίσουμε αυτό και να το αποσαφηνίσουμε στους πολίτες που μας παρακολουθούν.**

**Έρχομαι τώρα στα ζητήματα, που είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, γιατί αυτό ήταν για τα ζητήματα που δεν γνωρίζουμε. Η συμφωνία, που έχουμε μπροστά μας, αφορά στην αγορά 7 αεροπλάνων DHC-5 15 Canadair και το αντίτιμο, σύμφωνα με την Έκθεση, είναι 361 εκ. ευρώ, δηλαδή, 51 εκατομμύρια ευρώ για καθένα από τα αεροσκάφη αυτά.**

**Γνωρίζουμε, επίσης, ότι τα DHC-515 είναι ένας αναβαθμισμένος τύπος των γνωστών Canadair, που είναι τα παλιότερα, τύπου CL-214 και CL-415, τα οποία βγήκαν εκτός παραγωγής το 2015. Έκτοτε, η Ευρωπαϊκή Ένωση, συνολικά, ανακίνησε την παραγωγή του αεροσκάφους με μία παραγγελία 24ων νέου τύπου Canadair για την προστασία των κρατών μελών της νότιας Ευρώπης και η χώρα μας περιλαμβάνεται σε αυτό το πρόγραμμα.**

**Το DHC-515 είναι ένα, πολλαπλών αποστολών, αμφίβιο αεροσκάφος, είναι τελευταίας τεχνολογίας και έχει δυνατότητες καλύτερες από τα προηγούμενα Canadair και μπήκε στην παραγωγή, προ οκταετίας, ενώ βγήκαν στην αγορά τα πρώτα Canadair 515 το 2022. Στη Σύμβαση τα αεροσκάφη φαίνεται να παρέχονται με πλήρες πρόγραμμα συντήρησης, τεχνικής υποστήριξης, παροχής ανταλλακτικών και εκπαίδευσης πιλότων και αυτό θα περίμενε κανείς από μία τέτοια Συμφωνία .**

 **Έρχομαι τώρα, στα πέντε ζητήματα, τα οποία θα θέλαμε να θίξουμε, τουλάχιστον, καταρχήν σε αυτή τη συνεδρίαση της Επιτροπής, ως τη θέση μας ή την αποτίμηση που κάνουμε για τη Συμφωνία. Το πρώτο ερώτημα είναι τα χρειαζόμαστε αυτά; Και η απάντηση είναι, προφανώς, τα χρειαζόμαστε. Έχει πολλές φορές στο παρελθόν τεθεί αυτό το θέμα της έλλειψης εναέριων μέσων πυρόσβεσης, ιδίως, απέναντι στις μεγάλες πυρκαγιές που έχουν παρουσιαστεί τα τελευταία χρόνια και η ανεπάρκεια των μέσων εναέριας πυρόσβεσης κρίνεται, κυρίως, σε δύο επίπεδα. Θεωρούμε ότι είναι ανεπαρκή αυτά που έχουμε σε αριθμό, αλλά, επίσης, έχει τεθεί πάρα πολλές φορές και από ειδικούς το ζήτημα της τεχνολογίας. Θεωρούμε ότι είναι παλιάς τεχνολογίας τα μέσα αυτά και δυστυχώς, είχαμε και τραγικές ατυχίες εξαιτίας αυτού. Συνεπώς, η ανάγκη, κατά τη γνώμη μας, υπάρχει.**

**Το δεύτερο ερώτημα αφορά στο κόστος. Το κόστος συνολικά, σύμφωνα με το κείμενο της Σύμβασης -κάποια δημοσιεύματα του Τύπου το προβλέπουν σε περισσότερα από 361 εκ. ευρώ- προβλέπεται στα 361 εκατομμύρια ευρώ για τα επτά αεροσκάφη. Αυτό αναλογεί σε ένα τίμημα, μάλλον, της τάξης των 51 εκ. ευρώ, ανά αεροσκάφος. Υπενθυμίζω ότι αυτή είναι η τιμή ενός F-16 ή περίπου η τιμή ενός F-16 σήμερα. Μάς κάνει εντύπωση, ότι το κόστος είναι πολύ υψηλό. Γνωρίζουμε, βεβαίως, ότι υπάρχει μία ολόκληρη διαδικασία επανεκκίνησης της παραγωγής, για να παραχθούν αυτά τα αεροπλάνα. Ενδεχομένως, αυτό να είναι μία εξήγηση, για τον λόγο που το κόστος είναι τόσο ψηλό.**

**Σε κάθε περίπτωση, θα θέλαμε διευκρίνιση και από τους φορείς που καλέσαμε, αλλά και από την Κυβέρνηση για το ύψος του κόστους αυτού και γιατί ισοδυναμεί με ένα μαχητικό αεροπλάνο τελευταίας τεχνολογίας, όπως είναι τα F-16.**

**Το τρίτο ζήτημα, αφορά στην παράδοση. Εδώ έχουμε ένα ερώτημα, που πάλι θα θέλαμε τον κ. Υπουργό να μας το διευκρινίσει.** Η παραγωγή αυτών των νέου τύπου Canadair έχει ξεκινήσει από το 2022. Όμως, σύμφωνα με τη σύμβαση, αναμένεται να τα παραλάβουμε το 2027. Υπάρχει καθυστέρηση, από την έναρξη της παραγωγής, μέχρι την παραλαβή. Στο μεταξύ, οι εκτιμήσεις είναι, ότι θα αντιμετωπίζουμε, κάθε καλοκαίρι, κινδύνους, που θα χρειαστούν, έναν ισχυρότερο στόλο εναέριων μέσων. Η ερώτησή μας προς τον κ. Υπουργό είναι, γιατί δεν ήταν η Ελλάδα από τις πρώτες χώρες που θα μπορούσε να λάβει τα καινούργιου τύπου DHC-515 Canadair και θα πρέπει να περιμένουμε μέχρι το 2027;

Το τέταρτο σημείο, αφορά Sτη χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης. Νομίζω ότι αυτό το θέμα έχει τεθεί προηγουμένως, αλλά μάς απασχολεί και εμάς. Τα έγγραφα της σύμβασης και η Αιτιολογική Έκθεση δίνουν την αίσθηση, ότι η χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης θα είναι πλήρης. Ωστόσο, ακούσαμε στη διάρκεια της συζήτησης, ότι, ενδεχομένως, να είναι μερική και θα θέλαμε μία αποσαφήνιση για τον βαθμό συμμετοχής του Ταμείου Ανάκαμψης της Ε.Ε. στη χρηματοδότηση αυτής της αγοράς, αν θα είναι 100%, αν θα είναι ένα μικρότερο ποσοστό και αν θα είναι μικρότερο, ποιο θα είναι, κύριε Υπουργέ.

Το πέμπτο σημείο, αφορά στο κατά πόσο αρκεί η αγορά 7 νέων Canadair τελευταίας τεχνολογίας, για να ενισχύσει, επαρκώς, τον στόλο πυρόσβεσης της Ελληνικής Πυροσβεστικής Υπηρεσίας. Φοβόμαστε πώς δεν αρκούν. Αυτό που πιστεύουμε, ότι χρειάζεται, αν και έχει ειπωθεί από άλλους συναδέλφους, αλλά εμείς θέλουμε με τη σειρά μας να το τονίσουμε, είναι ότι πρέπει να υπάρχει ένα ενιαίο στρατηγικό σχέδιο, το οποίο να λαμβάνει υπόψη, όχι μόνο το τι χρειαζόμαστε μελλοντικά, μεσοπρόθεσμα, σε ότι αφορά στα εναέρια μέσα πυρόσβεσης, αλλά το πώς αυτά θα συντονίζονται και θα αλληλοσυμπληρώνονται με τα επίγεια και θαλάσσια μέσα πυρόσβεσης.

Δυστυχώς, λείπει αυτός ο ενιαίος ολοκληρωμένος σχεδιασμός και θα έπρεπε, ήδη, να υπάρχει και θα έπρεπε να μπορούμε με βάση αυτόν, να κρίνουμε αν η αγορά 7 νέου τύπου Canadair αρκεί, είναι επαρκής ή όχι, για να μας επιτρέψει να αντιμετωπίζουμε στο μέλλον τις προκλήσεις που θα έχουμε στο επίπεδο των πυρκαγιών. Γνωρίζουμε ότι έχουμε τρομερές ελλείψεις στην Πυροσβεστική Υπηρεσία, γενικώς και γνωρίζουμε ότι έχουμε σοβαρές ελλείψεις στα επίγεια μέσα, αλλά και ελλείψεις στα θαλάσσια μέσα πυρόσβεσης. Όσο, λοιπόν, δεν υπάρχει στρατηγικό σχέδιο, είναι δύσκολο να γνωρίζουμε, πόσο απέχουμε ακόμη από τον στόχο απόκτησης ενός επαρκούς και ικανού ικανοποιητικού στόλου.

Θα περιμένουμε, κύριε Πρόεδρε, την απάντηση του Υπουργού, καθώς και την ακρόαση φορέων, η οποία πιστεύουμε, ότι στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο θα είναι ιδιαίτερης σημασίας, διότι χρειαζόμαστε περισσότερη τεχνική γνώση των ζητημάτων που θέσαμε και θα διατυπώσουμε εκτενέστερα και λεπτομερέστερα την άποψή μας στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κλείνει ο κύκλος των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών και αφού ενημερώσω, ότι παρίσταται στη συνεδρίασή μας και ο Υφυπουργός ο κ. Τουρνάς, ο οποίος θα τοποθετηθεί και εκείνος για λίγα λεπτά, να τονίσω ότι ο Υπουργός, ο κ. Κικίλιας, δήλωσε ότι θα απαντήσει σε όλα τα ερωτήματα των συναδέλφων στην επόμενη συνεδρίαση, που επαναλαμβάνω, ότι είναι την Τρίτη στις 12.00΄ η ακρόαση φορέων και στις 15.00΄ η τρίτη και τελευταία συνεδρίαση της Επιτροπής μας. Θα σας αναγνώσω τους φορείς, με τη διευκρίνηση ότι θα προσπαθήσουμε να κληθούν όλοι οι φορείς που προτάθηκαν από τα κόμματα, πολλοί εκ των οποίων αποτελούν και κοινές προτάσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών.

Διαβάζω, λοιπόν, τους υπό κλήση φορείς: η Ένωση Αξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος, ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Δασοπυρόσβεσης, το Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο Επιχειρήσεων και Διαχείρισης Κρίσεων, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Στρατιωτικών, η Ένωση Πτυχιούχων Αξιωματικών και Υπαξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος, ο Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών, οι Εθελοντές Δασοπροστασίας Αττικής, η Εθελοντική Ομάδα Δασοπροστασίας Πυρόσβεσης Ηλιούπολης, η Πανελλήνια Ένωση Πιλότων, η Εθελοντική Ομάδα Δασοπροστασίας Πυρόσβεσης Δήμου Ελληνικού - Αργυρούπολης, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος, το Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών, Εκπρόσωπος της αντισυμβαλλόμενης εταιρείας Canadian Corporation Company (CCC), η Υπηρεσία Εναέριων Μέσων Πυροσβεστικού Σώματος και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ο Εκπρόσωπος της Γενικής Διεύθυνσης Κλιματικής Αλλαγής.

Τον λόγο τώρα έχει ο Υφυπουργός, ο κ. Τουρνάς.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΤΟΥΡΝΑΣ (Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Βρισκόμαστε σήμερα εδώ στην Επιτροπή για τη σύμβαση, μεταξύ του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας και της αρμόδιας αρχής της κυβέρνησης του Καναδά, της Canadian Commercial Corporation για την προμήθεια των 7 νέων αεροσκαφών τύπου DHC-515, μετά του συναφούς εξοπλισμού τους και των υπηρεσιών υποστήριξης, κάτι που δεν γινόταν παλαιότερα, όσον αφορά αυτές τέτοιου είδους προμήθειες.

Ξεκινώντας, θα ήθελα να επισημάνω και εγώ, ότι η κλιματική κρίση «τρέχει» με μεγάλη ταχύτητα και μας έχει προσπεράσει. Το βλέπουμε καθημερινά με τις φυσικές καταστροφές, που συμβαίνουν σε όλο τον πλανήτη, ολοένα και πιο συχνά, ολοένα και με μεγαλύτερη ένταση. Είναι ανάγκη, λοιπόν, να ενισχύσουμε τον μηχανισμό αντιμετώπισης καταστροφών στο σύνολό του και ιδιαίτερα το Πυροσβεστικό Σώμα, που αποτελεί τον κυρίαρχο επιχειρησιακό βραχίονα της Πολιτικής Προστασίας. Στην κατεύθυνση αυτή, προχωράμε στην υλοποίηση του Εθνικού Προγράμματος Πολιτικής Προστασίας «ΑΙΓΙΣ», που περιλαμβάνει 39 υποπρογράμματα, συνολικής αξίας 2,1 δισ. ευρώ, περίπου, το οποίο χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, κατά 794 εκατομμύρια ευρώ, από το ΕΣΠΑ 2021 - 2027, κατά 713 εκατομμύρια ευρώ και από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, κατά 569 εκατομμύρια ευρώ.

Μεταξύ των ανωτέρω προγραμμάτων, περιλαμβάνονται και εκείνα, που αφορούν στην ενίσχυση του αεροπορικού στόλου δασοπυρόσβεσης, με την απόκτηση αεροσκαφών εναέριας επιτήρησης και έγκαιρης προειδοποίησης, ελικοπτέρων μεταφοράς προσωπικού και αεροπυρόσβεσης, ελαφρών αμφίβιων αεροσκαφών δασοπυρόσβεσης, καθώς, επίσης, και νέων βαρέων αεροσκαφών δασοπυρόσβεσης, τύπου Canadair.

Ειδικότερα, σε ότι αφορά αυτά τα τελευταία, η χώρα μας σήμερα διαθέτει 10 αεροσκάφη Canadair CL-215, που βρίσκονται σε επιχειρησιακή αξιοποίηση, πέραν των 40 ετών, και 7 Canadair CL-415, άνω των 20 ετών, εκ των οποίων το ένα είναι καθηλωμένο, λόγω σοβαρών βλαβών. Είναι προφανές, ότι τα εν λόγω αεροσκάφη, λόγω παλαιότητας, δεν επαρκούν να καλύψουν τις ανάγκες του Σώματος, οι οποίες προκύπτουν, ως απόρροια της κλιματικής αλλαγής, που έχει αυξήσει σημαντικά τον αριθμό και τη σοβαρότητα των δασικών πυρκαγιών, που εκδηλώνονται, κάθε χρόνο, στη χώρα μας. Εξάλλου, η παλαιότητα των αεροσκαφών Canadair αντανακλάται στη μεγάλη συχνότητα βλαβών, στον μεγάλο χρόνο καθήλωσής τους στο έδαφος για επισκευές, καθώς, επίσης, και στις συχνές ματαιώσεις απογείωσης, λόγω βλαβών, γεγονός που δυσχεραίνει σημαντικά τη δράση της αεροπυρόσβεσης και ιδιαίτερα, τις κρίσιμες ώρες για την αποτελεσματική αντιμετώπιση μιας δασικής πυρκαγιάς. Επιπρόσθετα, οι διαρκώς μειούμενες πηγές προμήθειας ανταλλακτικών, λόγω παλαιότητας και διακοπής υποστήριξης του υφιστάμενου στόλου από τη διεθνή αγορά, ιδίως, των παλαιών Canadair των CL-215, δυσκολεύουν, ακόμα περισσότερο, την επιχειρησιακή αξιοποίηση των σκαφών.

Το υπό έγκριση σχέδιο σύμβασης αποσκοπεί στην ενίσχυση του στόλου των πυροσβεστικών εναέριων μέσων, κάτι που αποτελεί κοινό ευρωπαϊκό, αλλά και εθνικό στόχο. Ο στόχος αυτός τέθηκε ευρωπαϊκά με την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Πολιτικής Προστασίας, τον rescEU και πλέον, υλοποιείται, στο πλαίσιο μιας κοινής προσπάθειας προς όφελος των μελών του μηχανισμού. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, κατόπιν συστηματικών ενεργειών της, προετοίμασε μία διακρατική συμφωνία με τον Καναδά και την αρμόδια αρχή της κυβέρνησης του Καναδά, την Canadian Commercial Corporation, για την ανανέωση και ενδυνάμωση του στόλου των εναέριων πυροσβεστικών, μέσων των μελών του ευρωπαϊκού μηχανισμού. Η ευρωπαϊκή συμμετοχή και αρωγή στην ενίσχυση του στόλου των κρατών μελών εκδηλώνεται έμπρακτα, όχι μόνο με την εξασφάλιση ενός κοινού μηχανισμού προμήθειας, αλλά και με τη χρηματοδότηση της αγοράς δύο αεροσκαφών για κάθε συμμετέχουσα χώρα, συμπεριλαμβανομένης και της χώρας μας στο πλαίσιο του rescEU.

Περαιτέρω, η αγορά των 5 επιπλέον πυροσβεστικών αεροσκαφών από τα συνολικά 7, που προβλέπονται στη σύμβαση, προβλέπεται να καλυφθούν από το ΕΣΠΑ 2021 – 2027, καθώς, επίσης, και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, στο πλαίσιο του Εθνικού Προγράμματος «ΑΙΓΙΣ».

Επί τη βάσει της εν λόγω Διακρατικής Συμφωνίας, που είχε διαμορφωθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα κράτη μέλη και την αρμόδια αρχή της κυβέρνησης του Καναδά, η χώρα μας εισέρχεται πρώτη στη φάση υλοποίησης της Σύμβασης προμήθειας αεροσκαφών, εγκαινιάζοντας το στρατηγικό πλαίσιο συνεργασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τον Καναδά. Η προτεινόμενη προμήθεια θα αντικαταστήσει μερικώς και θα συμπληρώσει τα υφιστάμενα 10 Canadair CL-415 με προηγμένα τεχνολογικά αεροσκάφη DHC-515.

Σημειώνεται δε, ότι τα εν λόγω αεροσκάφη αναμένεται να συμβάλουν δραστικά στην αύξηση της επιχειρησιακής ικανότητας και απόδοσης του εναέριου πυροσβεστικού στόλου, καθώς χρησιμοποιούνται σε όλες τις φάσεις δασοπυρόσβεσης. Δηλαδή, στην επιτήρηση, στην έγκαιρη προειδοποίηση, στην άμεση επέμβαση και στην αντιμετώπιση των μεγάλων συμβάντων, ενώ παρέχουν συγκριτικά πλεονεκτήματα σε ποιοτικά χαρακτηριστικά, όπως, ενδεικτικά, ικανότητα μεταφοράς μεγαλύτερου ωφέλιμου φορτίου νερού ή επιβραδυντικού υγρού, περίπου, 6.140 λίτρα, μεγαλύτερη διάρκεια πτήσης αποστολής, σύγχρονα συστήματα αεροσκάφους και αεροναυτιλίας και νέο υπερσύγχρονο glass cockpit, με ψηφιακές οθόνες πολλαπλών λειτουργιών.

Κατόπιν των ανωτέρω, εισηγούμαστε την έγκριση του σχεδίου σύμβασης από την Επιτροπή σας, έτσι ώστε να προχωρήσουμε στην υλοποίηση της προμήθειας των επτά Canadair DHC-515. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ. Κύριε Κεδίκογλου, θέλετε να κάνετε κάποια παρατήρηση, σε όσα είπε ο κ. Τουρνάς. Επαναλαμβάνω ότι για τα ερωτήματα που θέσατε και ήταν αρκετά και από αρκετούς συναδέλφους, ο Υπουργός, ο κ. Κικίλιας, δεσμεύτηκε ότι στην επόμενη συνάντηση θα απαντήσει ένα προς ένα.

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Απλά, θέλω να πω, ότι επειδή, ακριβώς, μπήκαμε σε μία διαδικασία και θέσαμε κάποια ερωτήματα, ο κ. Υφυπουργός αναφέρθηκε σε ένα κείμενο, που είχε έτοιμο και το οποίο ήταν εκτός κλίματος της συνεδρίασης. Κανένας δεν αμφισβήτησε την επάρκεια ή τα τεχνικά χαρακτηριστικά των αεροσκαφών και ελπίζω αυτό να μην είναι ένα τέχνασμα να αποφύγει το Υπουργείο να απαντήσει στις ερωτήσεις μας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κύριε Κεδίκογλου, είναι ζήτημα των εργασιών της Επιτροπής. Σας μεταφέρω τη δέσμευση του Υπουργού για την επόμενη συνεδρίαση. Μην δημιουργούμε εντυπώσεις. Ο κ. Τουρνάς δεν ήταν εδώ από την αρχή της συνεδρίασης, ώστε να μπορεί να απαντήσει στα ερωτήματα, που έχουν θέσει οι βουλευτές. Δύο φορές υπογράμμισα τη δέσμευση του Υπουργού Πολιτικής Προστασίας και Κλιματικής Αλλαγής, ότι θα απαντηθούν όλα τα ερωτήματα.

Τον λόγο έχει ο κ. Υφυπουργός.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΤΟΥΡΝΑΣ (Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):**

Κύριε Κεδίκογλου, πράγματι, δεν παρακολούθησα τα ερωτήματά σας. Όμως, έχω ζητήσει τα Πρακτικά. Θα τα πάρω κι εγώ όλα τα ερωτήματα και θα είμαστε με τον κ. Υπουργό στην επόμενη συνεδρίαση να κουβεντιάσουμε όλα τα θέματα που σας απασχολούν, όσον αφορά αυτή τη σύμβαση. Δεν θα μείνει τίποτα αδιευκρίνιστο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Να, λοιπόν, που ενισχύεται, έτι περαιτέρω, η δέσμευση του Υπουργείου.

Οπότε να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές, να σας ευχηθώ καλό τριήμερο και να σας υπενθυμίσω, ότι οι επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής μας είναι προγραμματισμένες για την προσεχή Τρίτη, 19 Μαρτίου, στις 12.00΄ και στις 15.00΄ στην Αίθουσα 150.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πουλάς Ανδρέας, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Παπαναστάσης Νικόλαος, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Γραμμένος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 12.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ**