**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, 19 Μαρτίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 12.15΄, στην **Αίθουσα** «Προέδρου Δημητρίου Γεωργ. Παπασπύρου» (150) **του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου της, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας «Έγκριση σχεδίου σύμβασης για την Προμήθεια Αεροσκαφών τύπου «DHC-515»» (2η συνεδρίαση-ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, *κ.* Ευάγγελος Τουρνάς, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Στη συνεδρίαση παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κ.τ.Β. οι κ.κ. Αρχιπύραρχος Δημήτριος Αντωνάκης, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Δασοπυρόσβεσης του Αρχηγείου του Πυροσβεστικού Σώματος, Κωνσταντίνος Τσίγκας, Πρόεδρος της Ένωσης Αξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος (ΕΑΠΣ), Δημήτριος Σταθόπουλος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος (ΠΟΕΥΠΣ), Αντισμήναρχος Δημήτριος Ρώτας, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Στρατιωτικών (ΠΟΜΕΝΣ), Αρχιπύραρχος Αναστάσιος Μιχαλόπουλος, Υποδιοικητής του Εθνικού Συντονιστικού Κέντρου Επιχειρήσεων και Διαχείρισης Κρίσεων (ΕΣΚΕΔΙΚ), Χρήστος Κουστέρης, Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών (ΣΕΜΑ), Ελευθέριος Πλαφουντζής, Γενικός Γραμματέας του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών (ΣΕΜΑ), Μαρία Αρβανίτη, Αναπληρώτρια Γενική Γραμματέας της Εθελοντικής Ομάδας Δασοπροστασίας Πυρόσβεσης Ηλιούπολης (ΕΟΔΠΗ) και Ιάσων Αλιφέρης, Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Πτυχιούχων Αξιωματικών και Υπαξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος (ΕΠΑΥΠΣ).

 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, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, 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, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Πουλάς Ανδρέας, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Τσοκάνης Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Παπαναστάσης Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Γραμμένος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι, καλημέρα σας.

 Συνεχίζουμε την επεξεργασία και την εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας «Έγκριση σχεδίου σύμβασης για την Προμήθεια Αεροσκαφών τύπου «DHC-515»».

Είναι σήμερα η 2η συνεδρίαση και η ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων.

Θα ξεκινήσουμε αμέσως τη διαδικασία αφού διευκρινίσω ότι θα δώσω στον κάθε εκπρόσωπο φορέα τρία λεπτά με ανοχή. Θα παρακαλέσω να είναι λίγο «σφιχτή» η διαδικασία σήμερα, διότι στις 15.00΄ακολουθεί η επόμενη συνεδρίαση της Επιτροπής μας, για το ίδιο νομοσχέδιο, συνεπώς μέχρι τότε πρέπει να έχουμε ολοκληρώσει.

Οι παριστάμενοι φορείς είναι αρκετοί και ξεκινώ αμέσως τώρα δίνοντας το λόγο στον Αρχιπύραρχο, κ.Δημήτριο Αντωνάκη, ο οποίος είναι Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Δασοπυρόσβεσης του Αρχηγείου του Πυροσβεστικού Σώματος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ** **(Αρχιπύραρχος Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Δασοπυρόσβεσης του Αρχηγείου του Πυροσβεστικού Σώματος):** Καλημέρα και από εμένα.

Είμαι ο Αρχιπύραρχος, Δημήτρης Αντωνάκης και είμαι ο Διευθυντής της Διεύθυνσης Δασοπυρόσβεσης του Αρχηγείου του Πυροσβεστικού Σώματος.

Λαμβάνοντας υπόψιν τις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Δασοπυρόσβεσης, του άρθρου 84 του ν. 4662 και ειδικότερα του Τμήματος Επιχειρήσεων Αεροπυρόσβεσης και Εναέριας Επιτήρησης, αναφορικά με το θέμα που εξετάζεται σήμερα και ειδικότερα την προμήθεια 7 νέων πυροσβεστικών αεροσκαφών τύπου «DHC-515» προς αντικατάσταση των «Canadair CL-215», σας παραθέτουμε τα κάτωθι.

 Η αεροπυρόσβεση στην Ελλάδα ξεκινάει το έτος 1973 με την κύρωση της σύμβασης του Ελληνικού Δημοσίου και του Καναδικού Οργανισμού Προωθήσεως Εξαγωγών για την προμήθεια δύο πυροσβεστικών αεροσκαφών. Νομοθετικό Διάταγμα 141 του 1973, με την άφιξη στην Ελλάδα του πρώτου αεροσκάφους «Canadair CL-215» το 1974.

Από τότε μέχρι σήμερα πολλά εναέρια μέσα διαφόρων τύπων και δυνατοτήτων έχουν ενταχθεί στο έργο της δασοπυρόσβεσης. Με το άρθρο 27 του ν. 998 του 1979 ορίζεται ότι «*Παρά τη πολεμική αεροπορία και τω πυροσβεστικώ σώματι οργανώνονται και λειτουργούν ειδικές μονάδες κατασβέσεως δασοπυρκαγιών από αέρος. Οι μονάδες αυτές εφοδιαζόμενες με ειδικούς τύπους αεροσκαφών και ελικοπτέρων και με το λοιπό αναγκαίο υλικό για την αντιμετώπιση των πυρκαγιών, εγκαθίστανται εις τα εγγύς των επικίνδυνων περιοχών του άρθρου 25 αεροδρόμια, εξυπηρετούμενες υπό των υπηρεσιών εδάφους της πολεμικής αεροπορίας*».

Για την κάλυψη της συγκεκριμένης απαίτησης το Πυροσβεστικό Σώμα αξιοποιεί επιχειρησιακά τα εναέρια μέσα του εθνικού στόλου και μισθώνει αεροπλάνα και ελικόπτερα διαφορετικών τύπων και δυνατοτήτων.

 Η επιχειρησιακή διαχείριση της κινητοποίησης του συνόλου των διατιθέμενων εναέριων μέσων δασοπυρόσβεσης γίνεται σε εθνικό επίπεδο από τις ΕΣΚΕΔΙΚ. O διαθέσιμος στόλος των εθνικών εναέριων μέσων αποτελείται από 10 «Canadair CL-215» με μέση ηλικία άνω των 40 ετών, 7 «Canadair CL-415» με μέση ηλικία άνω των 20 ετών και 16 κατασβεστικών Πετζετέλ [PZL (Mielec) M-18B "Dromader"] και 2 επιτήρησης με μέση ηλικία άνω των 30 ετών.

 Ο εναέριος στόλος δασοπυρόσβεσης σημειώνει σημαντικές ελλείψεις τόσο ως προς το πλήθος όσο και αδυναμίες αναφορικά με το απαρχαιωμένο τεχνολογικό σύστημα και μηχανοκίνητο εξοπλισμό που φέρει. Οι εκφάνσεις αυτών των προβλημάτων, παρουσιάζονται κυρίως στην αντιμετώπιση συμβάντων που λαμβάνουν μεγάλη έκταση και εξελίσσονται ταυτόχρονα σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας, επεμβαίνοντας σημαντικά στην αποτελεσματικότητα του μηχανισμού.

Στο πλαίσιο αυτό και λαμβάνοντας υπόψιν την αυξητική τάση στη συχνότητα εκδήλωσης ακραίων καιρικών φαινομένων, κρίνεται ως αναγκαία η αναβάθμιση και αντικατάσταση των υφισταμένων εναέριων μέσων με νέα για την κάλυψη των σύγχρονων αναγκών και την αντιμετώπιση των αυξημένων απαιτήσεων της δημόσιας προστασίας.

Ειδικότερα για τα αεροσκάφη για τα οποία προτείνεται η αντικατάστασή τους, τα

«Canadair CL-215», υπάγονται στην 112 Πτέρυγα Μάχης και έχουν ως βάση το Στρατιωτικό Αεροδρόμιο Ελευσίνας.

Παρελήφθησαν συνολικά 13 αεροσκάφη από τα οποία τα 9 παρελήφθησαν από τη χώρα το 1974 έως το 1990. Τα υπόλοιπα 4 προέρχονται από την Πρώην Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας και παρελήφθησαν το 1997, αλλά είναι κατασκευασμένα από το 1981 ως το 1990. Είναι αμφίβια αεροσκάφη καναδικής προέλευσης, κατασκευασμένα για δασοπυρόσβεση με δυνατότητα ρίψης πεντέμισι χιλιάδων λίτρων κατασβεστικού υλικού. Η συντήρησή τους σε όλα τα επίπεδα γίνεται από προσωπικό της Πολεμικής Αεροπορίας και της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας. Το ίδιο προσωπικό που τα συντηρεί, τα υποστηρίζει και στα κλιμάκια διασποράς κατά την αντιπυρική περίοδο.

Σε σχετικές επιδημικέςμελέτες της Πολεμικής Αεροπορίας για τη βιωσιμότητα και την προοπτική εκμετάλλευσης των αεροσκαφών «Canadair CL-215», επισημαίνονται τα εξής: Τα αεροσκάφη «CL-215», ανάλογα με τον χρόνο κατασκευής παρουσιάζουν όπως είναι φυσικό και διαφορετικές ανάγκες στη συντήρηση και διαφορετική εικόνα ως προς την βιωσιμότητά τους. Δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερα προβλήματα στα δομικά στοιχεία κατασκευής, αλλά υπάρχουν προβλήματα σε σχέση με τους κινητήρες, οι οποίοι δεν βρίσκονται εδώ και δεκαετίες σε γραμμή παραγωγής.

Επιπρόσθετα, τα ως άνω μέσα, λόγω της παλαιότητας, αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα απαρχαίωσης απαρτίων καθώς και δυσκολία στην εξεύρεση ανταλλακτικών των απαιτούμενων πηγών υποστήριξης, λόγω των αποβαινουμένων πηγών υποστήριξης και προμήθειας υλικών.

Παράλληλα, λόγω του ιδιαίτερου επιβαρυντικού περιβάλλοντος επιχειρήσεων, ισχυρές αναταράξεις κατά την αεροπυρόσβεση, έντονα διαβρωτικό περιβάλλον κατά την υδροληψία, εμφανίζουν υψηλό ρυθμό εμφάνισης βλαβών, οι οποίες επηρεάζουν τη διαθεσιμότητά τους κατά τη διάρκεια διενέργειας επιχειρήσεων.

Το γεγονός αυτό γίνεται αντιληπτό από τις ακόλουθες περιπτώσεις. Αν από το σύνολο των 10 «CL-215» κάθε έτος, κλιμακούμενο ανά δεκαπενθήμερο, κατά τη διάρκεια κάθε αντιπυρικής περιόδου, φθάσουμε σε μέγιστη διαθεσιμότητα τα 9 αεροσκάφη, μέσος όρος πενταετίας είναι αυτός. Η επιχειρησιακή διαθεσιμότητα των αεροσκαφών «CL-215» σε σταθερή βάση και για ένα χρονικό διάστημα 120 ημερών, ανέρχεται σε 5 με 6 αεροσκάφη, καθώς σε βάθος πενταετίας διαπιστώνεται συνολικά 54.459 ώρες και 36 λεπτά, στις οποίες τα αεροσκάφη έχουν τεθεί εκτός ενεργείας, συνεπεία βλαβών ή συντηρήσεων.

Ο αριθμός αυτών των ωρών αντιστοιχεί σε μέσο όρο 10.889 ωρών και 55 λεπτών ανά έτος, ώρες που αντιστοιχούν σε 453 ημέρες εκτός ενεργείας, για το σύνολο των 9 αεροσκαφών. Αν αυτός ο αριθμός διαιρεθεί με το χρονικό διάστημα των 120 ημερών, διάστημα που αντιστοιχεί στον κύκλο μίσθωσης κάθε εναέριου μέσου που μισθώνεται στην αντιπυρική και αντιστοιχεί σε ένα διάστημα στο οποίο απαιτείται η μέγιστη δυνατή διαθεσιμότητα μισθωμένων και εθνικών μέσων, ισοδυναμεί κατά προσέγγιση με 3,5 αεροσκάφη μείον.

Η συνεχής συντήρηση που απαιτεί ο υφιστάμενος εναέριος στόλος αεροσκαφών συχνά αντανακλάται είτε στην παράταση του χρόνου που βρίσκονται καθηλωμένα λόγω επισκευών ή στη ματαίωση πτήσεων λόγω μη διαθεσιμότητας, πρόβλημα που δυσχεραίνει σημαντικά τη δράση της αεροπυρόσβεσης, ιδίως κατά την καλοκαιρινή περίοδο, όπου και ο κίνδυνος και η συχνότητα εμφάνισης πυρκαγιών είναι ιδιαίτερα αυξημένες.

 Όπως είναι φυσικό η παραπάνω περιγραφόμενη κατάσταση επιδρά σημαντικά στην αποτελεσματικότητα του μηχανισμού σε σχέση με τους διατιθέμενους πόρους, αλλά μπορεί να επηρεάσει αρνητικά και την ανάληψη αποστολής και εκτέλεσής της.

Τα αεροσκάφη «Canadair CL-415», είναι ο μεταγενέστερος τύπος του «Canadair CL-215». Από τη χώρα παραλήφθηκαν από το 1999 ως και το 2002, 10 αεροσκάφη αυτού του τύπου. Είναι αμφίβια αεροσκάφη καναδικής προέλευσης, κατασκευασμένα για δασοπυρόσβεση με δυνατότητα ρίψης περίπου έξι χιλιάδων λίτρων κατασβεστικού υλικού.

Σήμερα στην ενέργεια βρίσκονται τα 7. Θεωρούνται το βασικό εναέριο δασοπυροσβεστικό μέσο της χώρας και χρησιμοποιούνται σε όλες τις φάσεις δασοπυρόσβεσης, δηλαδή για επιτήρηση, άμεση προσβολή και αντιμετώπιση μεγάλων συμβάντων.

Είναι γνωστό ότι τα «CL-415» και «CL-215», αποτελούν κρίσιμο μέρος των στόλων εναέριες πυρόσβεσης τόσο της Ελλάδας όσο και της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής για περισσότερα από 50 χρόνια.

 Το αεροσκάφος «DHC-515» αποτελεί συνέχεια του «Canadair CL-415» και αναβαθμισμένη έκδοση αυτού. Στο αεροσκάφος αυτό έχουν γίνει σημαντικές αναβαθμίσεις με όργανα πλοήγησης τελευταίας τεχνολογίας που αυξάνουν τη λειτουργικότητα, αλλά και την αποτελεσματικότητα αυτουνού.

Η προτεινόμενη δράση προμήθειας των 5 νέων αεροσκαφών τύπου «DHC-515», αναμένεται να έχει υψηλό βαθμό συμβολής τόσο στην κάλυψη των αναγκών όσο και στην επίτευξη της καλύτερης ετοιμότητας απόκρισης και μέγιστης πυρικής επάρκειας του πυροσβεστικού σώματος και του μηχανισμού πολιτικής προστασίας της χώρας.

Τα υπό προμήθεια αεροσκάφη θα έχουν διττό ρόλο, συμβάλλοντας τόσο σε μέτρα πρόληψης όσο και αντιμετώπισης πυρκαγιών και άλλων φυσικών καταστροφών που συνδέονται με την κλιματική αλλαγή.

 Ένας επιπλέον σημαντικός παράγοντας που καθιστά αναγκαία την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του εναέριου στόλου είναι και η αυξητική τάση στη συχνότητα εκδήλωσης ακραίων καιρικών φαινομένων, για την κάλυψη των σύγχρονων αναγκών και την αντιμετώπιση των αυξημένων απαιτήσεων της δημόσιας προστασίας.

Είναι ενδεικτικό ότι λόγω της κλιματικής αλλαγής, οι ανάγκες των χωρών είναι ιδιαίτερα αυξημένες ακόμη και για χώρες οι οποίες δεν αντιμετώπιζαν τέτοιους κινδύνους ενώ παράλληλα έχει μεγαλώσει η διάρκεια της περιόδου εκδήλωσης των πυρκαγιών στη χώρα.

Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ένας ισχυρός στόλος ιδιόκτητων εναέριων μέσων πυρόσβεσης θα συμβάλει σημαντικά στη δραστική μείωση των μισθώσεων αεροσκαφών και θα μειώσει δραστικά και την οικονομική επιβάρυνση που υφίσταται αυτή τη στιγμή η χώρα. Σας ευχαριστώ.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ κύριε Αρχιπύραρχε. Άφησα λίγο παραπάνω χρόνο στον κύριο Αντωνάκη, υπήρχε μια σφαιρική εικόνα για τα αεροσκάφη και ως Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Δασοπυρόσβεσης είναι εκ των κορυφαίων αρμόδιων να ενημερώσουν την Επιτροπή για την χρησιμότητα αυτής της προμήθειας. Να πω ότι ο κύριος Αντωνάκης, ο Αρχιπύραρχος συνοδεύεται και από τον Αντιπύραρχο, τον κύριο Ιωάννη Κουινέλη, ο οποίος είναι Προϊστάμενος του Τμήματος Επιχειρήσεων Πυρόσβεσης και Εναέριας Επιτήρησης του Πυροσβεστικού Σώματος.

Επίσης να ανακοινώσω ότι στην σημερινή συνεδρίαση της Επιτροπής παρίσταται ο Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, ο κύριος Ευάγγελος Τουρνάς τον οποίο και ευχαριστούμε.

Δίνω αμέσως τον λόγο στον κύριο Κωνσταντίνο Τσίγκα, ο οποίος είναι Πρόεδρος της Ένωσης Αξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος και συνοδεύεται στη σημερινή συνεδρίαση εκτός από τον κύριο Κωνσταντίνο Ξηρόκωστα, Γενικό Γραμματέα της Ένωσης Αξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος όσο και από τον κύριο Απόστολο Φλώρο, μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Αξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος.

Τον λόγο έχει ο κύριος Τσίγκας.

**ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΓΚΑΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Αξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος - ΕΑΠΣ):** Καλή σας ημέρα, κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστούμε πάρα πολύ για την πρόσκληση.

Κύριε Υφυπουργέ Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, αξιότιμοι κύριοι βουλευτές του Ελληνικού Κοινοβουλίου, εκλεκτοί συνάδελφοι Αξιωματικοί του Πυροσβεστικού Σώματος, φορείς, εκπρόσωποι των φορέων εμπλεκομένων στην Δασοπυρόσβεση. Εκπροσωπώντας σχεδόν το σύνολο των στελεχών του Πυροσβεστικού Σώματος, των ανθρώπων στους οποίους αντιστοιχεί και η ανάλογη ευθύνη της υλοποίησης του επιχειρησιακού σχεδιασμού της πολιτικής προστασίας της χώρας, καθώς και της διαχείρισης όλων των διαθέσιμων πόρων, θέλουμε να εκφράσουμε καταρχάς την ικανοποίησή μας στο γεγονός ότι επιτέλους μετά από πολλά χρόνια θα πραγματοποιηθεί αγορά νέων εναέριων Δασοπυροσβεστικών μέσων και συγκεκριμένα των αεροσκαφών DHC-515.

Στο πλαίσιο της αντιμετώπισης των φυσικών καταστροφών με ακραία φαινόμενα και με δυσάρεστες συνέπειες σε όλη την Νοτιοανατολική Μεσόγειο, αλλά και στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια κάθε δυνατή ενίσχυση θα εξασφαλίζει αποτελεσματικότερες συνθήκες και θα μειώνει σε μεγάλο βαθμό τις συνέπειες από επερχόμενες καταστροφές.

Στο Συμβούλιο Επιτελικού Σχεδιασμού του Πυροσβεστικού Σώματος αποτυπώνεται η ανάγκη και επισημαίνεται το γεγονός ότι ο υπάρχων εναέριος εθνικός στόλος σημειώνει σημαντικές ελλείψεις ως προς τον αριθμό των αεροσκαφών ενώ παρουσιάζει αδυναμίες τόσο ο τεχνολογικός όσο και ο μηχανοκίνητος εξοπλισμός τους.

Τα δεδομένα αυτά δημιουργούν αντικειμενικά προβλήματα στην αντιμετώπιση των δασικών πυρκαγιών και επηρεάζουν αρνητικά την αποτελεσματικότητα όλου του μηχανισμού, αφού ο υφιστάμενος εναέριος στόλος λόγω της παλαιότητας του και της διακοπής υποστήριξης της προμήθειας ανταλλακτικών από τη διεθνή αγορά δεν μπορεί να ανταποκριθεί επαρκώς σε όλα τα στάδια του και δυσχεραίνει σε μεγάλο βαθμό την επιχειρησιακή εκμετάλλευση των μέσων.

Τα νέα αεροσκάφη που αφορούν την εν λόγω προμήθεια υποστηρίζονται στους προηγούμενους τύπους τους πτητικά και τεχνικά από το 1974 από συναδέλφους τεχνικούς και ιπτάμενους της πολεμικής αεροπορίας της χώρας και αποτελούν εξαιρετικά αξιόπιστο και αποτελεσματικό πυροσβεστικό μέσο. Όλα αυτά τα δεδομένα καθιστούν επιτακτική την ανάγκη προμήθειας των νέων αεροσκαφών, έτσι ώστε να ενισχυθεί ο εθνικός εναέριος στόλος της χώρας και να μπορεί το Πυροσβεστικό Σώμα να αντιμετωπίζει με επάρκεια και αποτελεσματικότητα συμβάντα πυρκαγιών σε δασικές εκτάσεις που εκδηλώνονται συχνότατα και ταυτόχρονα σε όλη την επικράτεια.

Ο νέος τύπος του αεροσκάφους θα επιφέρει περισσότερη επιχειρησιακή επάρκεια και μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα. Θα βοηθήσει σε μεγάλο βαθμό επίγεια και πεζοπόρα τμήματα όλων των εμπλεκόμενων φορέων, αφού ο γεωγραφικός χαρακτήρας της χώρας επιτρέπει την αξιοποίηση του θαλάσσιου ύδατος στην κατάσβεση των δασικών πυρκαγιών. Τα αεροσκάφη αυτά θα έρθουν και θα συμπληρώσουν τον σημαντικό υλικοτεχνικό εξοπλισμό που θα περιέλθει στην κατοχή του Πυροσβεστικού Σώματος με υλικά και μέσα που θα ενισχύσουν και θα μεγαλώσουν την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα μέσω του προγράμματος «Αιγίς», έργο τεράστιας στρατηγικής σημασίας για τη χώρα με στόχο την ενίσχυση του ρόλου της πολιτικής προστασίας.

Στο σημείο αυτό τελειώνοντας, θα ήθελα σαν Ένωση Αξιωματικών να εκφράσουμε την τεράστια ικανοποίησή μας για την υποδειγματική σε χρόνο δημοπράτηση μέσω του προγράμματος «ΑΙΓΙΣ» σημαντικού υλικοτεχνικού εξοπλισμού και μέσων υψηλής τεχνολογικής και οικονομικής αξίας και όλη αυτή η προσπάθεια οφείλεται στις ακατάπαυστες προσπάθειες του επιστημονικού προσωπικού του Υπουργείου αλλά και των στελεχών του Πυροσβεστικού Σώματος που συνέβαλαν καθοριστικά σε όλη αυτή την προσπάθεια υλοποίησης του έργου. Επομένως η συγκεκριμένη προμήθεια θα συμβάλει στην αύξηση επιχειρησιακής ικανότητας και απόδοσης των εναέριων μέσων και του πυροσβεστικού εναέριου στόλου και εν τέλει θα ενισχύσει περαιτέρω το αίσθημα ασφάλειας των Ελλήνων πολιτών με απώτερο σκοπό την επιτάχυνση του ρυθμού ανάπτυξης σε όλους τους τομείς για τη χώρα, διότι ανάπτυξη δίχως ασφάλεια δεν νοείται.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την προσοχή σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Τσίγκα και για την τήρηση του χρόνου.

Δίνω αμέσως τον λόγο στον κ. Δημήτριο Σταθόπουλο, ο οποίος είναι ο Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος και συνοδεύεται στη σημερινή μας συνεδρίαση από τον κύριο Νικόλαο Λαυράνο, Γενικό Γραμματέα της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος.

Τον λόγο έχει ο κύριος Σταθόπουλος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος - ΠΟΕΥΠΣ):** Με ιδιαίτερη χαρά αποδεχτήκαμε την πρόσκληση, κύριε Πρόεδρε, να εκφράσουμε τις απόψεις μας σε ένα τόσο σοβαρό για την πυρασφάλεια της χώρας θέμα. Η Ομοσπονδία μας, για όσους δεν γνωρίζετε, είναι δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση μέλος της ΑΔΕΔΥ και αριθμεί χιλιάδες μέλη και είναι η πλέον αντιπροσωπευτική συνδικαλιστική οργάνωση στο χώρο του Πυροσβεστικού Σώματος.

Είναι γνωστό σε όλους σας ότι για τις επιχειρήσεις κατάσβεσης πυρκαγιών σημαντικός και αποφασιστικός είναι ο ρόλος των εναέριων μέσων. Έχει κατ’ επανάληψη επισημανθεί τα τελευταία χρόνια από την Ομοσπονδία μας αλλά και από τη φυσική ηγεσία του Πυροσβεστικού Σώματος ότι ο εναέριος στόλος δασοπυρόσβεσης εμφανίζει σημαντικές ελλείψεις ως προς το πλήθος και τον εξοπλισμό του. Ο τρέχων εξοπλισμός δεν επαρκεί για να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες του Πυροσβεστικού Σώματος. Τα υφιστάμενα μέσα παρουσιάζουν και αυξημένες ανάγκες στην συντήρησή τους και ως εκ τούτου η ανανέωση του στόλου είναι αναγκαία και επιτακτική. Δυστυχώς σήμερα, θα μου επιτρέψετε να πω ότι, ισχύει το εξής τρίπτυχο στο Πυροσβεστικό Σώμα: γερασμένος εναέριος στόλος, γερασμένα πυροσβεστικά οχήματα, γερασμένο προσωπικό.

Άκουσα με προσοχή τους Εισηγητές των κομμάτων στην προηγούμενη συνεδρίαση και με ευχαρίστησε ιδιαίτερα ότι γνωρίζουν με λεπτομέρειες για τα προβλήματα του Πυροσβεστικού Σώματος, όπως για την εξάντληση των πυροσβεστών ύστερα από τη συνεχιζόμενη υπερεργασία, για τις ατέλειωτες μετακινήσεις προκειμένου να ξεπεραστούν τα τεράστια κενά που υπάρχουν χωρίς κανονικές άδειες πολλές φορές και διευκολύνοντας πολλές φορές και δουλεύοντας πολλές φορές έως και 15 εικοσιτετράωρα το μήνα.

Ακούσαμε, όπως είπε και ο εξαιρετικός συνάδελφος, ο κύριος Τσίγκας, ότι για το πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ» και το χρονοδιάγραμμα δεν ακούστηκαν κάποια ιδιαίτερα, ότι μέχρι τα τέλη Μαρτίου, αρχές Απριλίου θα έχουν δημοπρατηθεί στο σύνολό τους ελικόπτερα μεσαίου τύπου, Drone, αμφίβια αεροσκάφη, κάμερες, 1.000 πυροσβεστικά οχήματα. Τα είπε χθες ο κύριος Υπουργός: αναβάθμιση του 112, χρήση τεχνικής νοημοσύνης και ένα σωρό άλλα πράγματα, τα οποία θα μας βοηθήσουν στο έργο μας.

Στα τεχνικά δεδομένα στα υπό προμήθεια αεροσκάφη, ότι δηλαδή ο προτεινόμενος τύπος περιέχει συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι του υφιστάμενου σε ποιοτικά χαρακτηριστικά δεν θα τα αναφέρουμε χαρακτηριστικά, εξάλλου γιατί τα ακούσαμε, επί της ουσίας δεν υπάρχουν πουθενά στα παραρτήματα και βέβαια ότι είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι καινούργιας τεχνολογίας είναι, θα έχουν μεγαλύτερη αυτονομία για την διαδικασία λήψης νερού κτλ. Όμως, ελλείψει τεχνικών γνώσεων, δεν υπάρχουν στα παραρτήματα τα τεχνικά χαρακτηριστικά.

Εμπιστευόμαστε προφανώς τους ανθρώπους οι οποίοι έχουν πάρει αυτά τα τεχνικά χαρακτηριστικά. Τους υπηρετούντες στην πολεμική αεροπορία, τους υπηρεσιακούς παράγοντες, προκειμένου να κάνουν το καλύτερο δυνατόν για τον ελληνικό λαό και για το Πυροσβεστικό Σώμα. Το νέο Canadair κύριε Υφυπουργέ σύμφωνα με τους κατασκευαστές του, απ’ όσο γνωρίζω έχει τη δυνατότητα να επιχειρεί και τη νύχτα, κάτι πολύ σημαντικό για τη χώρα μας, μιας και τα μελτέμια που κυριαρχούν τους καλοκαιρινούς μήνες συνήθως πέφτουν μετά τη δύση του ηλίου, κάτι που θα αύξανε πολύ τις δυνατότητες πυρόσβεσης.

Μπορείτε να μας πείτε εάν θα υπάρχει αυτή η δυνατότητα με τη χρήση του συστήματος IDFR;

 **Θέλω επίσης να επισημάνω ότι αναλογικά ο στόλος των εναέριων μέσων που διαθέτει σήμερα η χώρα μας είναι ο μεγαλύτερος της Ευρώπης και ένας από τους πιο ισχυρούς του κόσμου. Είναι όμως αρκετός;**

**Σε κάθε περίπτωση για τους συμπολίτες μας που βλέπουν τις περιουσίες τους να γίνονται στάχτη το ερώτημα εξακολουθεί να είναι ένα και μοναδικό. Που είναι τα αεροπλάνα; Το έχετε ακούσει όλοι σας εδώ μέσα: που είναι τα αεροπλάνα;**

**Στην πράξη λοιπόν μπορεί να έχουμε δέκα Canadair συνήθως όμως είναι διαθέσιμα τα 4, γιατί αν πάνε να σηκωθούν κι αυτά συνήθως παρουσιάζουν βλάβες κατά τη διαδικασία απογείωσής τους, μιας και υπάρχουν τρομερά ζητήματα παλαιότητας και έλλειψης ανταλλακτικών. Και από τα επτά Canadair τα υπάρχοντα, τα 415, διαθέσιμα είναι τα 4. Για να μην μιλήσω για τα Πετζετέλ [PZL (Mielec) M-18B «Dromader»] που από τα 19 είναι διαθέσιμα τα 11.**

 **Όσον αφορά τα οικονομικά δεδομένα, δεν μπορούμε να διατυπώσουμε ολοκληρωμένη άποψη και πάλι ελλείψει ειδικών τεχνικών γνώσεων. Σημαντική πάντως είναι για εμάς η παρατήρηση ότι κατά μεγάλο μέρος η δαπάνη αυτή θα χρηματοδοτηθεί από ευρωπαϊκούς πόρους, οπότε αυτό θα συμβάλει στην ουδετερότητα του δημοσιονομικού αποτελέσματος.**

**Τέλος, θα ήθελα να αναφέρω ότι στη διάρκεια της πρώτης συνεδρίασης ακούστηκαν από τους Ειδικούς Αγορητές και Εισηγητές των κομμάτων, διάφοροι προβληματισμοί ενστάσεις ή ότι δεν έχουν εικόνα για τα τεχνικά χαρακτηριστικά της Σύμβασης.**

**Μπορεί να έχουν δίκιο μα κυρίως προς τη διαφάνεια κόστους της διαπραγμάτευσης και εν γένει τα προγράμματα χρηματοδότησης. Με χαρά όμως διαπιστώσαμε ότι όλοι συμφωνήσατε για την αναγκαιότητα προμήθειας και πιστεύουμε ότι στη βάση των επιχειρημάτων του κ. Υπουργού και του κ. Υφυπουργού θα ξεπεραστούν οποιεσδήποτε ενστάσεις σας προβληματισμοί σας.**

**Άλλωστε πολλές φορές διαδίδονται από τα κοινωνικά δίκτυα με μεγάλη ένταση και πολλές φορές και από αυτήν εδώ την αίθουσα, θεωρίες συνωμοσίας ότι οι εκάστοτε κυβερνήσεις, προτιμούν να αγοράσουν πολεμικά αεροσκάφη και αδιαφορούν για τα πυροσβεστικά αεροπλάνα, αφήνοντας τους πιλότους μας και το πυροσβεστικό σώμα, να πετούν με αεροσκάφη ηλικίας μισού αιώνα και πλέον.**

**Ήρθε καιρός να τους διαψεύσετε. Η ομοσπονδία μας αντιμετωπίζει θετικά το προτεινόμενο σχέδιο νόμου. Ευχαριστώ πολύ.**

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Σταθόπουλε, θέσατε αυτό το ζήτημα για τη διαθεσιμότητα των αεροσκαφών με τη χαρακτηριστική φράση «πού είναι τα αεροπλάνα» όταν καίγεται ο τόπος. Ασφαλώς κοιτάζει προς τον ουρανό αλλά νομίζω ότι ήταν εξαιρετικά διαφωτιστική η ανάλυση του Αρχιπυράρχου, του κυρίου Αντωνάκη, μόλις προηγουμένως για την πραγματική διαθεσιμότητα. Δεν πρέπει να ξεχνάμε όλοι, κανένας συνάδελφος από κανένα κόμμα, κυρίως, ότι εσείς που εκπροσωπείτε αυτούς τους ανθρώπους που βάζουν τα στήθη τους μπροστά για να προστατεύσουν ανθρώπινες ζωές, περιουσίες και υποδομές, ότι μιλάμε για στόλο πεντηκονταετίας, δηλαδή για έναν υπέργηρο στόλο. Όλοι σκεπτόμαστε και τους πιλότους, αυτά τα νέα ηρωικά παιδιά, που επιχειρούν με τέτοια αεροσκάφη και δεν έχουμε χάσει και λίγους σε διάφορα μέτωπα.**

**Να συνεχίσουμε όμως γιατί είναι εξόχως σημαντικό αυτό το θέμα και για τα επόμενα χρόνια και για τις επόμενες γενιές και γενικότερα για την ασφάλεια στη χώρα μας.**

**Τον λόγο έχει ο κ. Ρώτας.**

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΩΤΑΣ (Αντισμήναρχος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Στρατιωτικών - ΠΟΜΕΝΣ): Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Υπουργοί και βουλευτές της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Ως Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων** **Στρατιωτικών (ΠΟΜΕΝΣ) του θεσμικού οργάνου εκπροσώπησης όλων των εν ενεργεία στρατιωτικών, σας ευχαριστώ για την τιμή που μας κάνατε να μας καλέσετε για να γνωστοποιήσουμε τις θέσεις μας επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας.**

**Στο σημερινό υπό συζήτηση νομοσχέδιο προβλέπεται η προμήθεια επτά νέων πυροσβεστικών αεροσκαφών DHC-515 από τον Καναδά. Ως Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Στρατιωτικών από πέρσι το καλοκαίρι είχαμε ταχθεί υπέρ της ανανέωσης του στόλου των πυροσβεστικών αεροσκαφών και ιδιαιτέρως των CL -15. Συνεπώς, η προμήθεια των εν λόγω αεροσκαφών είναι στη σωστή κατεύθυνση προκειμένου να αντιμετωπιστούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής. Δεν θα πρέπει όμως να ξεχαστεί ο μεγαλύτερος πολλαπλασιαστής ισχύος που δεν είναι άλλος από το προσωπικό των Ενόπλων Δυνάμεων.**

**Δεν ξεχνάμε, τους 17 νεκρούς πιλότους μας και τους συναδέλφους μας όλων των ειδικοτήτων, που έπεσαν κατά την εκτέλεση του καθήκοντος για την προστασία του εθνικού πλούτου της χώρας μας, αλλά και των περιουσιών των συμπολιτών μας. Ούτε όμως και τους μηχανικούς μας που δουλεύουν 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, κάτω από εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες για να κρατούν τα πτητικά μέσα σε διαθεσιμότητα.**

**Η απόφαση αύξησης του πτητικού επιδόματος από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας στα πληρώματα των εναέριων μέσων πυρόσβεσης ήταν σε σωστή κατεύθυνση, αλλά δεν αρκεί μόνο αυτό . Η πολιτεία θα πρέπει να προβλέψει στο νέο μισθολόγιο και τις ένοπλες δυνάμεις και τα σώματα ασφαλείας που παρεμπιπτόντως ακόμα δεν έχει κατατεθεί προς συζήτηση με τους αρμόδιους φορείς, πέραν του επιδόματος επί κίνδυνου για όλο το προσωπικό και το τεχνικό επίδομα στους συναδέλφους μας τεχνικούς. Είναι ένα επίδομα, που μέχρι πρόσφατα χορηγούνταν σε όλο το τεχνικό προσωπικό που εργαζόταν στα εναέρια μέσα.**

 **Επιπλέον, το Υπουργείο Οικονομικών πρώτον, θα πρέπει επιτέλους να αυξήσει την ημερήσια αποζημίωση στο προσωπικό των Ενόπλων Δυνάμεων και των σωμάτων ασφαλείας για τις υπηρεσιακές τους μετακινήσεις στα 40 ευρώ, όπως ισχύει για όλους τους εργαζόμενους του δημοσίου τομέα και εφαρμόζεται από το 2016. Δεν είναι δυνατόν οι συνάδελφοί μας να πληρώνουν από την τσέπη τους για την εκτέλεση των υπηρεσιακών καθηκόντων τους, όπως είχε συμβεί τα προηγούμενα χρόνια κυρίως, με τα στελέχη της ειδικότητας μετεωρολόγου.**

**Δεύτερον, να χορηγήσει το επίδομα του euro-control στους συναδέλφους μας ειδικότητας ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, που συμβάλλουν τα μέγιστα στην ασφάλεια των πτήσεων όπως συμβαίνει με το αντίστοιχο προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που εκτελούν ακριβώς τα ίδια καθήκοντα.**

**Μια ερώτηση. Γιατί να υφίστανται αυτές οι αδιανόητες διακρίσεις;**

**Η Ομοσπονδία μας έχει καταθέσει επιστολές για την επίλυση των ζητημάτων αυτών. Επίσης, θα πρέπει άμεσα να πραγματοποιηθεί η αναβάθμιση όλων των στρατιωτικών σχολών και κυρίως των ΑΣΕ με τη δημιουργία του Πανεπιστημίου Εθνικής Άμυνας ΠΑΝΕΘΑ. Πρόταση που έχουμε καταθέσει από το 2020. Δεν είναι δυνατόν ένας μηχανικός εξ ΑΣΣΥ (Ανώτατες Στρατιωτικές Σχολές Υπαξιωματικών) να υπογράφει για να πετάξει ένα αεροσκάφος αξίας εκατομμυρίων ευρώ και το πτυχίο του να μην έχει καμία απολύτως αξία . Είναι αδιανόητο να συμβαίνει εν έτει 2024.**

**Σας ευχαριστώ και πάλι που μας καλέσετε για να ακουστεί η φωνή των εν ενεργεία στρατιωτικών.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς κύριε Ρώτα και πάντα η Επιτροπή μας κάνει ότι είναι δυνατό να καλεί τους εκπροσώπους των στρατιωτικών μας και τους υπηρεσιακούς προϊσταμένους. Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαλόπουλος.**

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ (Αρχιπύραρχος, Υποδιοικητής του Εθνικού Συντονιστικού Κέντρου Επιχειρήσεων και Διαχείρισης Κρίσεων - ΕΣΚΕΔΙΚ): Κύριε Πρόεδρε σας ευχαριστώ για την πρόσκληση.**

**Εκ μέρους του Εθνικού Συντονιστικού Κέντρου Επιχειρήσεων και Διαχείρισης Κρίσεων, έχω αποτυπώσει καθημερινά και για την προηγούμενη διετία όλα όσα ειπώθηκαν και από τον κύριο Αντωνάκη και από άλλους παράγοντες όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των μέσων που χρησιμοποιούμε για έργα πυρόσβεσης. Πάντοτε ο ρόλος και ο επιχειρησιακός μας σκοπός είναι να αποτυπώνουμε στην πραγματικότητα στο πεδίο τις δυνατότητες που έχουν τα εναέρια μέσα.**

**Πιθανολογούμε λοιπόν αυτή τη στιγμή ότι μιλώντας για ένα εναέριο μέσο το οποίο όντως κλείνει πάνω από 40 χρόνια επιχειρησιακής δραστηριότητας και είναι τα άλλα δύο CL-215 με βάση την Ελευσίνα, θα πρέπει να αποδεχθούμε τουλάχιστον εμείς που είμαστε επιχειρησιακοί στο κομμάτι της πυρκαγιάς την αστοχία που καθημερινά μπορούμε να έχουμε ως προς τη διαχείριση και την αξιοποίηση όλων αυτών των εναέριων μέσων.**

**Προβλήματα που μπορεί να ξεκινάνε από την μη εκκίνηση δηλαδή, να πάρουν εντολή τα εναέρια μέσα να επιχειρήσουν και στη συνέχεια να μην μπορέσουν να απογειωθούν γνωρίζοντας ότι πολλά από τα ηλεκτρονικά τους συστήματα είναι απαρχαιωμένα. Η αστοχία που μπορεί να υπάρχει στην περίοδο του καλοκαιριού με μία αδυναμία που έχουν τα δύο CL-215 και αφορά την αύξηση της θερμοκρασίας, δηλαδή όταν έχουμε περιβαλλοντική θερμοκρασία άνω των 38 βαθμών κελσίου και θα πρέπει αυτά να τα μετασταθμεύουμε από τις περιοχές της βάσης τους, στις κύριες επιχειρησιακές βάσεις.**

 **Άρα τα χάνουμε από την εγγύτητα, γιατί ένα πολύ μεγάλο κομμάτι της επιχειρησιακής δραστηριότητας των εναέριων μέσων και αυτό που πάντοτε απαιτούμε, είναι εκτός από το ποσό του κατασβεστικού υλικού που μεταφέρουν να έχουν αμεσότητα ως προς την επέμβαση, γιατί αυτός είναι ο σκοπός της πρώτης επιχειρησιακής δραστηριότητας των εναέριων μέσων. Να επιχειρούν δηλαδή, σε σύντομο χρονικό διάστημα. Άρα λοιπόν, όταν εναέρια μέσα τα διώχνεις από την Ελευσίνα για να πάνε στη Σκύρο, ουσιαστικά κάνεις το ανθρωπίνως δυνατόν, ούτως ώστε αυτά τα μέσα να μην χαθούν, να είναι επιχειρησιακά και άρα λοιπόν, οι αστοχίες που μπορεί να προκύψουν οποιαδήποτε στιγμή έχουν σχέση με την παλαιότητα του μέσου.**

**Από την άλλη πλευρά θα πρέπει να έχουμε πάντα υπόψη μας ότι όπως ειπώθηκε και από τον κ. Αντωνάκη, σε βάθος πενταετίας χάνουμε περίπου τριάμισι με τέσσερα εναέρια μέσα από το σύνολο των CL-215. Τι σημαίνει αυτό; Ότι θα πρέπει για κάποιο λόγο και με κάποιο τρόπο να τα αντικαταστήσουμε. Άρα, μισθώνουμε περισσότερα εναέρια μέσα που είναι είτε μικρά αεροσκάφη σταθερής πτέρυγας είτε είναι βαρέως τύπου ελικοπτέρου που κοστίζουν στον ελληνικό λαό και πιθανολογώ ότι η αντικατάσταση και η συμπλήρωση του στόλου του εθνικού εναέριου στόλου με CL-515 ή DHC-515 θα βοηθήσουν προς τη σωστή κατεύθυνση.**

H σωστή πρακτική που θα πρέπει όλα τα ευρωπαϊκά και διεθνή κράτη να ακολουθούν, είναι προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της αεροπυρόσβεσης, η οποία δεν επιφέρει άμεσα αποτελέσματα, δηλαδή δεν κατασβήνουν φωτιές, αλλά βοηθά τους επίγειους δρώντες παρέχοντας τη δυνατότητα να θέσουν υπό έλεγχο την πυρκαγιά. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Χρήστος Κουστέρης, Προέδρος του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΟΥΣΤΕΡΗΣ (Προέδρος του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών (ΣΕΜΑ)):** Ευχαριστούμε κ. Πρόεδρε. Αξιότιμα μέλη της Επιτροπής, κ. Πρόεδρε, κ. Υφυπουργέ, εκπροσωπούμε το Πανελλήνιο Σωματείο με την ονομασία Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών με έτος ιδρύσεως το 1986. Εγγεγραμμένα μέλη μας μηχανικοί είναι οι υπεύθυνοι για την εργοστασιακή συντήρηση των προηγούμενων εκδόσεων των εν λόγω αεροσκαφών, των CL-215 και CL-415 με τεχνογνωσία από τις υψηλότερες στον κόσμο, λόγω της χρήσης και των πολύ υψηλών απαιτήσεων της Πολεμικής Αεροπορίας. Εκτός από τη συντήρηση των συγκεκριμένων τύπων αεροσκαφών, στην ΕΑΒ (Ελληνική Αμυντική Βιομηχανία) τα μέλη μας έχουν καταλυτικό ρόλο στην υποστήριξη και πλοϊμότητά τους κατά την πυροσβεστική περίοδο, στην έδρα τους, την 112 Πτέρυγα Μάχης στην Ελευσίνα.

Βάσει αυτής της εμπειρίας, σας καταθέτουμε την άποψή μας, η οποία είναι προϊόν έρευνας και επικοινωνίας με φορείς και δίκτυο εξωτερικού και αποτέλεσμα πολυετούς εμπειρίας στα υπόστεγα συντήρησης. Η έρευνά μας και η άποψη μας, δεν αποτυπώνει τα οικονομικά στοιχεία και μεγέθη τα οποία υπερβαίνουν την εξειδίκευσή μας και είναι ευθύνη άλλων φορέων.

Σε σχέση με την υποβαλλόμενη σύμβαση - σχέδιο νόμου, και στο πεδίο της εξειδίκευσης και των δυνατοτήτων μας, θέλουμε να τονίσουμε ότι: πρέπει να υπολογιστούν και να αναφερθούν κατά την υπογραφή της σύμβασης, σε ποιο στάδιο της σχεδίασης βρίσκεται η πρόταση, αν έχουν δοθεί όλες οι απαιτούμενες πιστοποιήσεις και αν καλύπτονται όλες οι συνθήκες παραγωγής. Πρέπει επίσης να οριοθετηθεί και να δικαιολογηθεί το κόστος ανά μονάδα και να γνωστοποιηθεί η ακριβής συμφωνία ημερομηνίας παραδόσεων. Η εμπειρία μας έχει δείξει ότι αυτά τα χρονοδιαγράμματα συχνά καταρρίπτονται και πρέπει το ελληνικό δημόσιο και η Πολεμική Αεροπορία να έχουν γραπτή δέσμευση. Επίσης, πιθανόν, να πρέπει να υπάρχει και η σκέψη για ενδιάμεσες λύσεις μέχρι την παράδοση των συμφωνημένων.

Κατά τη γνώμη μας, θα πρέπει να ζητηθούν κατασκευαστικά ανταλλάγματα προς ενίσχυση της Ελληνικής Αμυντικής Βιομηχανίας, αλλά και για ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της κατασκευάστριας εταιρείας. Θα πρέπει να συμφωνηθεί και να γίνουν οι ενέργειες που απαιτούνται για να υποστηριχτεί η συντήρηση των αεροσκαφών και από την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία. Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι υπάρχει η αναγκαία και απαιτούμενη υποστήριξη σε υλικά και ανταλλακτικά, τόσο για την κατασκευή όσο και για τη συντήρησή τους.

Τα ποσά, τα ποσοστά και οι φορείς χρηματοδότησης θα πρέπει να είναι ξεκάθαρα από την έναρξη του προγράμματος. Στη λογιστική υποστήριξη θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η υποστήριξη εδάφους, το ground support. Θα πρέπει όλες αυτές οι απαιτήσεις (ειδικά εργαλεία, συσκευές και άλλα) να είναι οριοθετημένες και κοστολογημένες.

Τέλος, θα πρέπει να υπολογιστούν τα κόστη εκπαίδευσης του προσωπικού, των χειριστών, αλλά και του προσωπικού μηχανικής υποστήριξης.

Η τελευταία σειρά των αμφίβιων αεροσκαφών Canadair, που θέτουν συνεχώς τα παγκόσμια πρότυπα στην εναέρια πυρόσβεση για πάνω από μισό αιώνα, όπως αναφέρει χαρακτηριστικά και ο κατασκευαστής, θεωρείται η κορυφαία.

Ο τελευταίος τύπος που προτείνεται θεωρείται τέλεια εξοπλισμένος για να επιτεθεί στις σημερινές πυρκαγιές που είναι πιο ακανόνιστες και διαδεδομένες

 Παρέχει πολλαπλές ρίψεις σε γρήγορη διαδοχή, που σημαίνει ταχύτερη καταστολή της πυρκαγιάς.

Παρέχει τη μεγαλύτερη ποσότητα νερού στη ζώνη πυρκαγιάς ανά ημέρα.

Ξαναγεμίζει τις δεξαμενές του σε 12 δευτερόλεπτα από κοντινές πηγές γλυκού - αλμυρού νερού.

Επιπρόσθετα, η νέα έκδοση θα μπορεί να αναμιγνύει νερό με επιβραδυντικό υγρό κατά την πτήση, πράγμα που σημαίνει ότι το αεροσκάφος χρειάζεται να προσγειώνεται λιγότερο συχνά για να ξαναγεμίσει τις δεξαμενές του.

Διαθέτει πτέρυγα υψηλής ανύψωσης και κινητήρες TurboPro.

Επιχειρεί σε ισχυρούς ανέμους, τυπικούς με mega fires.

Είναι εξοπλισμένο με όργανα πλοήγησης τελευταίας τεχνολογίας για αυξημένη ασφάλεια και βελτιωμένη επίγνωση της κατάστασης.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, θεωρούμε ότι η συγκεκριμένη προμήθεια θα καλύψει τα κενά που υπάρχουν στην πυρόσβεση σήμερα και θα αναβαθμίσει τις υποδομές της πατρίδας μας σε αυτό τον τομέα.

Θεωρούμε ότι η προμήθεια των αεροσκαφών DHC - 515 θα ενισχύσει ουσιαστικά τις υποδομές πυρόσβεσης και την αποτελεσματικότητα των χειριστών στην αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης και θα ενισχύσει και τη δυνατότητα κάλυψης πολλαπλών ρόλων και αποστολών.

Τέλος, κάτι πάρα πολύ σημαντικό για μας, το παλεύουμε πάρα πολλά χρόνια και καλούμε όλα τα αρμόδια υπουργεία και φορείς, όπως το Υπουργείο Εργασίας, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, το Υπουργείο Παιδείας, το Υπουργείο Ανάπτυξης και το Υπουργείο Άμυνας, να δουλέψουν όπως απαιτείται για την κατοχύρωση επαγγελματικών δικαιωμάτων στους μηχανικούς αεροσκαφών. Έστω και τώρα, το 2024. Προκειμένου να σταματήσει η «αιμορραγία» πολύτιμης εμπειρίας που δεν αναπληρώνεται και να συνεχίσει απρόσκοπτα η υποστήριξη των πτητικών μέσων της πατρίδας.

Σας ευχαριστούμε πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε τον Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών, τον κύριο Κουστέρη και για τα πολύ διαφωτιστική στοιχεία σχετικά με τις δυνατότητες των νέων αεροσκαφών.

Θα περάσω αμέσως τώρα στην κυρία Μαρία Αρβανίτη, την Αναπληρώτρια Γενική Γραμματέα της Εθελοντικής Ομάδας Δασοπροστασίας Πυρόσβεσης Ηλιούπολης.

Κυρία Αρβανίτη, έχετε τον λόγο.

**ΜΑΡΙΑ ΑΡΒΑΝΙΤΗ (Αναπληρώτρια Γενική Γραμματέας της Εθελοντικής Ομάδας Δασοπροστασίας Πυρόσβεσης Ηλιούπολης):** Καλησπέρα και από την ομάδα μας. Αρχικά να σας ευχαριστήσω για την πρόσκληση και την τιμή να είμαστε εδώ πέρα να μιλήσουμε γι’ αυτό το πολύ σημαντικό θέμα.

Αρχικά, δεν θα ήθελα να αναλωθώ στα προβλήματα και που είναι σε όλους γνωστά και τα αναλύσανε πολύ καλύτερα οι προηγούμενοι ομιλητές. Θα ήθελα να μιλήσω ως εθελόντρια από το 2011 και να πω ότι κάθε καλοκαίρι, πριν την αντιπυρική, όλοι μας ζούμε, εμείς οι εθελοντές, πόσω μάλλον οι πυροσβέστες, οι πιλότοι μας, ο οποιοσδήποτε φορέας κρατικός ή μη, ζούμε με το άγχος του τι θα κάνουμε για να προστατέψουμε την ανθρώπινη ζωή, για να προστατεύσουμε τις περιουσίες των ανθρώπων, τα δάση μας. Είναι άδικο, λοιπόν, θα πω, να έχεις μέσα σε όλο αυτό το άγχος για το αν τα οχήματα που θα οδηγείς είναι ασφαλή, αν τα αεροπλάνα, τα αεροσκάφη, που πετάς είναι ασφαλή και είναι ότι καλύτερο μπορείς να διαθέσεις για το έμψυχο προσωπικό σου, οπότε δεν θα μπορούσαμε να μην είμαστε υπέρ στο να υπάρξει η αναγκαία ανανέωση του στόλου.

Έχουμε συνηθίσει πολλές φορές, κάθε έναρξη της αντιπυρικής να έχουμε ευχολόγια, να μιλάμε για πρόληψη, να μιλάμε για διάφορα πράγματα που είναι πάρα πολύ σημαντικά, προφανώς, όμως το βασικό για να σβήσει ή να περιοριστεί μια δασική πυρκαγιά είναι η σωστή διαχείριση εκπαιδευμένου προσωπικού, είναι τα κατάλληλα μέσα ατομικής προστασίας, είναι όλος ο εξοπλισμός να είναι συντηρημένος, αξιόμαχος, Ζούμε στο 2024. Είναι πάρα πολύ σημαντικό να ενταχθούν νέες τεχνολογίες, να ενταχθεί ό,τι καλύτερο μπορεί να μας προσφέρει η επιστήμη και η τεχνολογία στην κατάσβεση των πυρκαγιών.

Επιστρέφοντας στο θέμα της εναέριας πυρόσβεσης, είναι αυταπόδεικτο ότι πρόκειται για έναν πολύτιμο αρωγό στη μάχη κατά των πυρκαγιών. Τα εναέρια μέσα και οι καταξιωμένοι πιλότοι μας όλα αυτά τα χρόνια επιχειρούν, παραβλέποντας πολλές φορές κινδύνους, προσπαθώντας να επιτελέσουν, παρά τις αντιξοότητες, το λειτούργημά τους, διευκολύνοντας έτσι το έργο των επίγειων δυνάμεων και μάλιστα κάποιες φορές με αυτοθυσία.

Έτσι, λοιπόν, η αγορά αυτή θα αποτελέσει μια ιστορική στιγμή, καθώς μετά από 50 χρόνια ο στόλος μας θα ενισχυθεί με 5 δικά μας και, νομίζω, 2 από το RescEU υπερσύγχρονα αεροσκάφη. Είναι κάτι που θα έπρεπε - και ευτυχώς που έφτασε η στιγμή - να είναι απόλυτη προτεραιότητα, ο εκσυγχρονισμός και η διασφάλιση του να είναι όσο πιο αποδοτικά και ασφαλή τα μέσα που χρησιμοποιούμε.

Προφανώς θα ολοκληρωθεί το 2030 η παραλαβή, όπως είπαμε και άκουσα ότι δεν θα περιοριστούμε σε αυτό ως Κράτος, θα έχουμε ένα δομημένο σχέδιο για τον εκσυγχρονισμό όλων των φορέων και του Πυροσβεστικού Σώματος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε θερμά κυρία Αρβανίτη για τη συμμετοχή σας στις εργασίες της Επιτροπής μας.

Θα περάσουμε τώρα και θα κλείσουμε έτσι τον πρώτο κύκλο της ακρόασης των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, στον κύριο Ιάσωνα Αλιφέρη, ο οποίος είναι ο Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Πτυχιούχων Αξιωματικών και Υπαξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος. Παρακαλώ κύριε Αλιφέρη, έχετε το λόγο.

**ΙΑΣΩΝ ΑΛΙΦΕΡΗΣ (Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Πτυχιούχων Αξιωματικών και Υπαξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος):** Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε. Αξιότιμη πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, αξιότιμοι κύριοι Βουλευτές και εκπρόσωποι των εξωκοινοβουλευτικών φορέων, εκ μέρους της Ένωσης Πτυχιούχων Αξιωματικών Υπαξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος, θέλω κατ’ αρχήν να ευχαριστήσω θερμά για την πρόσκληση στην Επιτροπή, για να συμβάλουμε με τις απόψεις μας στη συζήτηση για το σχέδιο νόμου με θέμα «Έγκριση σχεδίου σύμβασης για την προμήθεια αεροσκαφών τύπου DHC-515».

Πιστεύουμε ότι η ενίσχυση του εναέριου στόλου της πατρίδας μας με το συγκεκριμένο σύγχρονο τύπο αεροσκάφους θα ενισχύσει περαιτέρω την εικόνα της χώρας μας ως προς την εξειδίκευση που διαθέτει σε θέματα διαχείρισης καταστροφών και κρίσεων, καθιστώντας την ακόμα ισχυρότερη σε επίπεδο ευρωπαϊκής και διεθνούς διπλωματίας. Επιπλέον, αναγνωρίζουμε τη χρησιμότητα που επιφέρει η περαιτέρω ανάπτυξη εμπορικών συνεργασιών της Ελλάδας με οικονομικά ισχυρές χώρες όπως ο Καναδάς.

Στο πλαίσιο της παρούσας συνεδρίασης, η ΕΠΑΥΠΣ θα ήθελε να επισημάνει τα εξής παράπλευρα θέματα της σύμβασης, που κατά την άποψή μας χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής. Πρώτον, στελέχωση βάσεων συντήρησης. Γνωρίζοντας και αναγνωρίζοντας τον τιτάνιο και υπεράνθρωπο αγώνα που δίνουν νυχθημερόν οι συνάδελφοι της Πολεμικής Αεροπορίας, ώστε ειδικά κατά τους δύσκολους μήνες της αντιπυρικής περιόδου να είναι καθημερινά διαθέσιμα και αξιόπλοα, τα πυροσβεστικά αεροσκάφη, είναι κρίσιμης σημασίας η επαρκής στελέχωση των κρατικών δομών που θα είναι υπεύθυνες για τις εργασίες συντήρησης αεροσκαφών 515, με έμφαση στους μηχανικούς αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας. Αυτό θα διασφαλίσει την ορθή και ασφαλή λειτουργία των αεροσκαφών επ’ ωφελεία και με γνώμονα τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια των συμπολιτών μας.

Δεύτερον, στελέχωση πυροσβεστικών υπηρεσιών. Η επαρκής στελέχωση των πυροσβεστικών υπηρεσιών, ειδικά εκείνων που εδρεύουν εντός ή πλησίον αεροδρομίων που θα φιλοξενούν τα 515, είναι εξίσου απαραίτητη για την αποτελεσματική και ασφαλή αξιοποίησή τους.

Τρίτον, η στελέχωσή της ΕΣΚΕΔΙΚ. Η ενσωμάτωση των νέων αυτών αεροσκαφών στον υφιστάμενο αριθμό εναέριων μέσων που διαθέτει ή μισθώνει για τις ανάγκες της αντιπυρικής περιόδου ο κρατικός μηχανισμός, οδηγεί σε μονόδρομο το ζήτημα της πλήρους στελέχωσης του Εθνικού Συντονιστικού Κέντρου Διαχείρισης Κρίσεων, το οποίο συντονίζει κατ’ ελάχιστον τις εναέριες επιχειρήσεις πυρόσβεσης. Απαιτείται η εξασφάλιση μιας ελάχιστης περιόδου παραμονής του προσωπικού του στο ΕΣΚΕΔΙΚ, λόγω υψηλής εξειδίκευσης του, συν τοις άλλοις και σε θέματα εναέριων μέσων, καθώς και η ενεργοποίηση της επιστημονικής μονάδας του με σκοπό την ολιστική προσέγγιση των πυροσβεστικών επιχειρήσεων.

Τέταρτον, σύσταση Διεύθυνσης Εναερίων Μέσων στο Αρχηγείο του Πυροσβεστικού Σώματος. Δεδομένου ότι το Πυροσβεστικό Σώμα καλείται κατ’ έτος να διαχειριστεί επιχειρησιακά ιδιόκτητα ή μισθωμένα επανδρωμένα αεροσκάφη, αεροπλάνα και ελικόπτερα, καθώς και μη επανδρωμένα αεροσκάφη, θεωρούμε ότι η σύσταση διεύθυνσης εναερίων μέσων μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην ενίσχυση της ικανότητας του κρατικού μηχανισμού να ανταποκρίνεται αποτελεσματικά σε πυρκαγιές και έκτακτες καταστάσεις, ενώ ταυτόχρονα μπορεί να προωθήσει την ασφάλεια, την τεχνολογική πρόοδο και τη συνεργασία με άλλους φορείς και υπηρεσίες που διαχειρίζονται αντιστοίχως εναέρια μέσα.

Πέμπτον ενίσχυση στελεχιακών αναγκών. Αναγνωρίζεται ότι τα εναέρια μέσα μπορούν να ανακόψουν μια πυρκαγιά, αλλά όχι να την κατασβήσουν πλήρως. Επομένως είναι απαραίτητη η περαιτέρω κάλυψη των στελεχιακών αναγκών των πυροσβεστικών υπηρεσιών και σίγουρα, πέραν της κάλυψης του αριθμού των συνταξιοδοτήσεων των τελευταίων ετών, ώστε αυτή η ανανέωση του εναέριου στόλου μας να υποστηριχθεί ολοκληρωμένα με επαρκή αριθμό πυροσβεστών στο πεδίο και στόχο την έγκαιρη και πλήρη κατάσβεση κάθε πυρκαγιάς.

Έκτον, παράδοση εγχειριδίων και τεχνικής βιβλιογραφίας. Ως προς την παράγραφο 4.11 του σχεδίου νόμου με θέμα «παράδοση εγχειριδίων και τεχνικής βιβλιογραφίας» θεωρούμε απαραίτητη την αναδιατύπωση της διάταξης περί τελών συνδρομής για την παραλαβή των αναθεωρημένων, ενημερωμένων και τροποποιημένων εγχειριδίων και τεχνικής βιβλιογραφίας. Η πρόσβαση σε αυτό το κρίσιμο υλικό πρέπει να είναι διασφαλισμένη χωρίς επιπλέον τέλη για λόγους ασφάλειας πτήσεων.

Κλείνοντας, θα θέλαμε να πούμε ότι η Ένωση Πτυχιούχων Αξιωματικών Υπαξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος τάσσεται υπέρ κάθε ενίσχυσης σε μέσα και προσωπικό του εθνικού μηχανισμού δασοπυρόσβεσης, ως μέσο ανάσχεσης στις ακραίες εκφάνσεις της κλιματικής κρίσης, αναγνωρίζοντας τη σημασία της για την ενίσχυση της εθνικής ασφάλειας και της διεθνούς εικόνας της Ελλάδα. Επισημαίνοντας βέβαια την ανάγκη για την προσεκτική υλοποίησή της και επιλογή των καταλληλότερων προσώπων που θα διαχειριστούν κάθε στάδιο της, ώστε να επιτευχθούν οι επιδιωκόμενοι στόχοι με το βέλτιστο τρόπο. Σας ευχαριστούμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε θερμά και για την τήρηση του χρόνου, κύριε Αλιφέρη.

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της. 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, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κέλλας Χρήστος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, 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, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Πουλάς Ανδρέας, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Τσοκάνης Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Παπαναστάσης Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Γραμμένος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Δεν κατέστη δυνατόν να επικοινωνήσουμε με ορισμένους φορείς που προτάθηκαν, με τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της Πανελλήνιας Ένωσης Πιλότων τον κύριο Τσιπριάνη και με τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου των Εθελοντών Δασοπροστασίας Αττικής, τον κύριο Παππά.

Είχαμε επίσης την πληροφόρηση ότι θα έρθει στη σημερινή μας συνεδρίαση ο κύριος Βασίλης Κρητικός, Αντιδήμαρχος Περιβάλλοντος και Πολιτικής Προστασίας του Δήμου Ελληνικού-Αργυρούπολης. Δεν κατέστη δυνατόν να φτάσει εγκαίρως και επίσης δήλωσαν αναρμοδιότητα και ανακοινώνω τους φορείς που είτε δεν κατόρθωσαν να έρθουν παρότι έλαβαν πρόσκληση είτε δήλωσαν αναρμοδιότητα, ούτως ώστε οι συνάδελφοι όλων των κομμάτων που τους πρότειναν να έχουν την απάντηση γιατί δεν ήρθαν οι φορείς που οι ίδιοι πρότειναν.

Δήλωσαν, λοιπόν, αναρμοδιότητα ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Δράσης για το Κλίμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κύριος Ζευγώλης, εκπρόσωπος της αντισυμβαλλόμενης εταιρείας, δεν κατέστη εφικτό να εντοπιστεί, το Εθνικό Αστεροσκοπείο επίσης δήλωσε αναρμοδιότητα δια του Διευθυντή του και Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου Εμμανουήλ Πλειώνη και η Υπηρεσία Εναέριων Μέσων Πυροσβεστικού Σώματος, δια του Διοικητή της του Αρχιπυράρχου Γεωργίου Αντωνακόπουλου.

Υπήρχε βέβαια εκπροσώπηση εδώ επιχειρησιακά και υπηρεσιακά από τον επικεφαλής των καθ’ ύλην αρμόδιων τμημάτων η Πυροσβεστική Υπηρεσία και περνάμε τώρα στη δεύτερη φάση της συνεδρίασης.

Ποιοι από τους ειδικούς αγορητές ή από τους Βουλευτές μέλη των Επιτροπών θέλουν να καταθέσουν ερωτήματα; Θα παρακαλέσω ερωτήματα και όχι τοποθετήσεις. Θα δώσω τον λόγο σε όλους βεβαίως με τη σειρά, μιας και όλοι ενδιαφέρονται να θέσουν ερωτήματα.

Θα παρακαλέσω τους συναδέλφους, Ειδικούς Αγορητές και Εισηγητές να επισημαίνουν σε ποιον φορέα απευθύνουν το ερώτημα, ώστε να κρατούνται σημειώσεις και στο τέλος να τοποθετηθούν και θα κλείσουμε ίσως με μια σύντομη, πολύ σύντομη τοποθέτηση του κυρίου Υφυπουργού, τον οποίο έτσι κι αλλιώς θα έχουμε την ευκαιρία να ακούσουμε και στην αμέσως επόμενη συνεδρίαση.

Ξεκινώ λοιπόν από την από τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας, τον κύριο Φόρτωμα. Παρακαλώ, κύριε Φόρτωμα, έχετε το λόγο.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** ΚύριεΠρόεδρε, ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητά μέλη της Επιτροπής, αγαπητοί φορείς, απευθύνω μια ερώτηση γενικότερα, αλλά και προς τον κύριο Κωνσταντίνο Τσίγκα, Πρόεδρο της Ένωσης Αξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος: αν η εντεινόμενη κλιματική κρίση μπορεί στο μέλλον να ανατρέψει τους όποιους σχεδιασμούς της Πολιτείας συνολικά για την επάρκεια των εναέριων μέσων, τα οποία και προμηθευόμαστε. Ήμουν πολύ σύντομος, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε θερμά γι’ αυτό κύριε Φόρτωμα. Δίνω αμέσως τώρα το λόγο στον Εισηγητή της Μειοψηφίας, Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, τον κύριο Κεδίκογλου.

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Δύο σύντομες ερωτήσεις, η μία στον κ. Μιχαλόπουλο.

Ακούγοντας αρκετούς υπηρεσιακούς να μιλάνε για σύγκριση των Canadair με τα ελικόπτερα τα οποία επιχειρούν και υπάρχει το επιχείρημα ότι τα ελικόπτερα μπορούμε να τα χρησιμοποιούμε και άλλες περιόδους σαν σωστικά μέσα και λοιπά, σε κάποιες τέτοιου είδους διαδικασίες, όλο το χρόνο, ενώ τα Canadair είναι ακριβώς μόνο για τις φωτιές. Συν το γεγονός ότι μπορεί να επειδή ναι μεν έχουν λιγότερο όγκο νερού, πάνε όμως ακριβώς πάνω από τη φωτιά, ενώ με το Canadair έχει να κάνει με το πόσο ικανός είναι ο πιλότος να πάει ακριβώς έτσι ώστε να πάει το νερό εκεί που φθάνει, θα ήθελα τη δική σας εμπειρία και τη δική σας άποψη σχετικά με τη σύγκριση των 2 μέσων.

Και μια ερώτηση προς τον κύριο Κουστέρη στον εκπρόσωπο των μηχανικών. Βεβαίως καταλαβαίνω ότι αυτή η σειρά ουσιαστικά δεν την έχουμε δει ακόμα, έχει παραγγελθεί και θα τη δούμε, απλά θα ήθελα να ρωτήσω από τα 17 αν δεν κάνω λάθος που έχουμε στην πράξη σήμερα Canadair της σειράς 2 και 4, να το πούμε απλά, όταν έρχεται η ώρα η δύσκολη του καλοκαιριού που επιχειρούν με τις συνεχόμενες φωτιές, πόσα από αυτά στην πράξη είναι ενεργά και πόσα έχουν βγει εκτός, λόγω διαφόρων δυσλειτουργιών, δηλαδή από τα 17 επιχειρούμε με τα 10, με τα 12 με τα 5; Να μας πείτε αυτό.

Και δεύτερον, αν ξέρετε, επειδή πολλές φορές, ακούμε ότι τα αεροπλάνα επιχειρούν όσο είναι το φως της ημέρας, γιατί τότε μπορεί να πάνε οι πιλότοι- και επειδή είπατε ότι είναι πολύ εξελιγμένη αυτή η σειρά, αν υπάρχει η δυνατότητα ή εν πάση περιπτώσει κάτι πρόσθετο που μπορεί να μπει στον εξοπλισμό, ώστε να μπορούν να επιχειρούν και με λιγότερο φωτισμό, μέχρι πιο αργά τη νύχτα.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Κεδίκογλου. Αμέσως τώρα, έχει το λόγο ο Ειδικός Αγορητής του ΠΑΣΟΚ ο κ. Ανδρέας Πουλάς. Ελάτε, κύριε Πουλά.

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

Κατ’ αρχάς, να απευθύνω την πρώτη ερώτηση και την απευθύνω προς όλους. Εάν γνωρίζετε τα τεχνικά χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων αεροσκαφών, που θα γίνει η προμήθεια. Ένα θέμα είναι αυτό.

Και δεύτερον, προς τον κύριο Κουστέρη, για το εάν μπορούν να κάνουν νυχτερινή πυρόσβεση και αν ξέρετε μέχρι ποια θερμοκρασία αυτά τα αεροπλάνα αντέχουν να κάνουν πυρόσβεση. Διότι, πολύ καλά γνωρίζετε ότι τα Canadair, τα CL-215 και τα CL-415 πετάνε μέχρι 38 βαθμούς θερμοκρασία και μετά δεν πετάνε.

Θα ήθελα να κάνω και μία ερώτηση προς τον κύριο Τσίγκα, για το Πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ». Πρώτον, αν γνωρίζετε τον ακριβή προϋπολογισμό του «ΑΙΓΙΣ»: Είναι 1,7 δις ή είναι 2,1 δις; Γιατί υπάρχουν αλληλοσυγκρουόμενες απόψεις από τους ίδιους τους Υπουργούς. Δηλαδή, ακούω τη μία μέρα 1,7 και την άλλη μέρα ακούω 2,1. Ένα είναι αυτό. Και, σε ποια φάση είναι τα 39 προγράμματα του «ΑΙΓΙΣ». Τι γνωρίζετε; Έχουν δημοπρατηθεί; Και να σας πω και το πιο σημαντικό: Τι γίνεται με αυτά τα 13 Περιφερειακά Κέντρα, τα ΠΕΚΕΠΠ;

Ευχαριστώ πολύ.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Πουλά.

Θα δώσω το λόγο τώρα, για να υποβάλλει ερωτήματα και να διευκρινίσει πού απευθύνονται βεβαίως, στον Ειδικό Αγορητή του Κομμουνιστικού Κόμματος κύριο ιωάννη Δελή.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ’ αρχάς θέλω και εγώ, εκ μέρους του ΚΚΕ, να σας ευχαριστήσω για την παρουσία σας και πολύ περισσότερο για τις πολύ ενδιαφέρουσες απόψεις που ακούστηκαν και οι οποίες, κατά τη γνώμη μας, φωτίζουν ακόμα περισσότερο ένα πολύ κρίσιμο ζήτημα όπως είναι αυτό της δασοπυρόσβεσης και συγκεκριμένα της εναέριας δασοπυρόσβεσης.

Δεν έχουμε σκοπό βέβαια να σας θέσουμε ερωτήματα για τη Σύμβαση αυτή καθαυτή. Άλλωστε, δεν αποτελεί τέτοια αυτό που συζητάμε -είναι ένα σχέδιο σύμβασης και όχι Σύμβαση.

Τα όποια ερωτήματα, σε σχέση με αυτή, θα τεθούν στους αρμόδιους Υπουργούς και την Κυβέρνηση.

Αυτό που θέλουμε να σας ρωτήσουμε, αφού πρώτα σας πούμε -αν και νομίζω το γνωρίζετε- για το υψηλό ενδιαφέρον, για το πόσο ψηλά είναι στις προτεραιότητες του ΚΚΕ το ζήτημα της δασοπυρόσβεσης.

Είναι ένα ζήτημα που αφορά πλατιά το λαό, τις λαϊκές οικογένειες, το περιβάλλον. Και έχουμε αποδείξει, νομίζω έμπρακτα και επί του πεδίου αλλά και σε σχέση με τον «φωτισμό» -ας μου επιτραπεί η λέξη- της υπόθεσης και της πιο ενεργής συμμετοχής του λαού και των διεκδικήσεων του, με ημερίδες, με επισκέψεις. Εν πάση περιπτώσει, είναι έμπρακτο και εξαιρετικά μεγάλο το ενδιαφέρον του κόμματός μας για το θέμα αυτό.

Έχω δύο ερωτήματα, τα οποία απευθύνονται, κύριε Πρόεδρε, κυρίως στους πυροσβέστες -είτε του πεδίου, είτε τους επιτελικούς. Είναι ένα ερώτημα, το οποίο δεν είναι υπαρξιακό, ωστόσο είναι κρίσιμο σε σχέση με την πρόληψη και την καταστολή.

Ποια είναι η άποψή σας, αν θα έπρεπε να προηγείται η πρόληψη -όπως και η ίδια η λέξη το ορίζει;

Τι κάνουμε ως προς αυτό το ζήτημα, σε σχέση με την καταστολή;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συγγνώμη, κύριε Δελή, να απευθύνουμε αυτό το ερώτημα στον Αρχιπύραρχο κύριο Αντωνάκη και στον επίσης Αρχιπύραρχο κύριο Μιχαλόπουλο;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Δεν έχω αντίρρηση, κύριε Πρόεδρε.

Και αφού επικαλεστώ την εμπειρία των πυροσβεστών, σε σχέση με τη μάχη και τον αγώνα που δίνουν, που είναι ηρωικός και είναι συγκινητικός, με ένα σωρό ελλείψεις, με μια εντατικοποίηση που φέτος ειδικά, το περασμένο καλοκαίρι, είχε χτυπήσει «ταβάνι».

Ποια είναι η εμπειρία σας, σε σχέση με την αναγκαία κατά τη γνώμη μας ενίσχυση των επίγειων δυνάμεων του Πυροσβεστικού Σώματος; Και ποια είναι η γνώμη σας για την προτεραιότητα που πρέπει να έχει αυτή η ενίσχυση;

Διότι οι επίγειες δυνάμεις οφείλουν -θα θέλαμε την άποψή σας για το ζήτημα αυτό- οφείλουν να έχουν την προτεραιότητα στην κατάσβεση των πυρκαγιών, γιατί νομίζω ότι τον τελευταίο λόγο τον έχουν έτσι κι αλλιώς στην κατάσβεση των πυρκαγιών. Άρα, εξ αυτού του λόγου, προκύπτει και η αναγκαιότητα της ενίσχυσης.

Αν θεωρείτε ότι γίνονται βήματα, ότι υπάρχει εν πάση περιπτώσει μια θετική εξέλιξη γύρω από το ζήτημα αυτό ή ανακυκλώνεται συνεχώς το ίδιο προσωπικό.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Δελή. Δίνω αμέσως τώρα το λόγο, για να υποβάλλει ερωτήματα, στον Ειδικό Αγορητή της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ κύριο Γραμμένο.

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

Να καλωσορίσουμε και εμείς, από τη μεριά μας όλους τους φορείς και να τους ευχαριστήσουμε πάρα πολύ που παρευρίσκονται σήμερα εδώ.

Το είπαμε και στην προηγούμενη συνεδρίαση, κύριε Πρόεδρε, ότι είναι πολύ σημαντική αυτή η αγορά, η οποία -κατά την Ελληνική Λύση- θα έπρεπε να είχε γίνει εδώ και πάρα πολλά χρόνια για να είχαμε αποφύγει όλες αυτές τις καταστροφές, αλλά και τις απώλειες ανθρώπινων ζωών, καθώς και ζώων.

Κράτησα και άκουσα με προσοχή τους φορείς, τους εκπροσώπους και τον Αρχιπύραρχο από το αρμόδιο Υπουργείο. Συγκράτησα δυο-τρία πραγματάκια, στα οποία θα κάνω και ερωτήσεις.

Η πρώτη ερώτηση είναι: Κύριε Αρχιπύραρχε, είπατε ότι από τα 17 ή 18 - πόσα έχουμε συνολικά- αεροσκάφη, τα οποία επιχειρούν, αυτά που επιχειρούν ουσιαστικά είναι τα 7. Και αν δεν προκύψει βέβαια κάποιο πρόβλημα, άντε να επιχειρήσουν τα 4.

Είναι εγκληματικό αυτό που ακούγεται, εδώ μέσα, γιατί είμαστε μια χώρα που καιγόμαστε κάθε καλοκαίρι, από άκρη σε άκρη -από την Κρήτη ως και τον Έβρο μας και είναι λυπηρό να ακούγεται από την επίσημη πολιτεία, από τα χείλη της επίσημης πολιτείας, ότι δυστυχώς τα αεροσκάφη μας δεν μπορούν να επιχειρήσουν.

Συγκράτησα, κύριε Αρχιπύραρχε, αυτό που είπατε ότι δεν υπάρχει γραμμή παραγωγής κινητήρων. Σωστά;

Αν κάνω λάθος, διορθώστε με. Άρα, λοιπόν, αν δεν υπάρχει γραμμή παραγωγής, αν όλα αυτά τα αεροσκάφη είναι απαρχαιωμένα, για ποιο λόγο πετούν;

Για ποιο λόγο υπάρχουν και για ποιο λόγο δεν έχουν αντικατασταθεί, χρόνια τώρα;

Απορίες, που οφείλετε να απαντήσετε όχι μόνο σε εμάς, αλλά και στον ελληνικό λαό και στους ανθρώπους που έχουν χάσει ανθρώπους δικούς τους, στις μεγάλες καταστροφικές πυρκαγιές.

Επίσης, μια άλλη ερώτηση που είναι σημαντική, την έκανε ο συνάδελφος από το ΠΑΣΟΚ, δεν ξέρω αν την έκανε και συνάδελφος από το Κομμουνιστικό Κόμμα, είναι μια εύλογη ερώτηση η οποία θέλει απάντηση, είναι αν αυτά τα Canadair τα οποία θα αγοράσουμε και για τα οποία θα καταβάλει ελληνικός λαός 360-370 εκατομμύρια ευρώ, όχι τώρα, μετά από τρία χρόνια - αυτό είναι το λάθος, ένα επιπλέον λάθος, 4 χρόνια κυβέρνηση ΝΔ θα μπορούσε να τα είχε αγοράσει αυτά - αν αυτά επιχειρούν τη νύχτα.

Είναι πολύ σημαντικό, γιατί τη νύχτα ξέρετε δεν σταματάει η πύρινη λαίλαπα. Δεν κάνει μια στάση και ξαναξεκινάει πάλι το πρωί. Είναι σημαντικό, είναι αναγκαίο. Πρέπει τα πυροσβεστικά αμφίβια αυτά που θα πάρουμε να επιχειρούν και τη νύχτα.

Άλλη μια ερώτηση, στον αρμόδιο εκπρόσωπο των μηχανικών αεροσκαφών, τον κ. Κουστέρη. Αν αυτά τα Canadair τα οποία θα πάρουμε θα τα συντηρούμε εμείς οι Έλληνες μηχανικοί, όχι εγώ προσωπικά δεν είμαι μηχανικός, αλλά εσείς οι Έλληνες μηχανικοί. Είναι και αυτό πολύ σημαντικό γιατί τα χρήματα θα μείνουν εδώ και η συντήρηση θα γίνεται σίγουρα εδώ.

Κάτι τελευταίο, κύριε Πρόεδρε, αν τελικά αυτά πετούν τη νύχτα, που είναι απαραίτητο το ξαναλέμε να πετούν τη νύχτα και να επιχειρούν τη νύχτα και αν τα αεροδρόμια μας κύριε Υφυπουργέ είναι σε θέση να δεχτούν να προσγειώνονται αυτά τα αεροσκάφη τη νύχτα. Και αυτό είναι πολύ σημαντικό. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΒΑΛΤΟΓΙΑΝΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Λίγο πολύ τις ίδιες απορίες έχουμε με τους άλλους συναδέλφους. Εγώ θέλω να δώσω μια ευχή μόνο σε όλους τους φορείς. Θέλω να προετοιμαστούν καταλλήλως, να μην θρηνήσουμε κανένα θύμα το καλοκαίρι, να μη χαθεί κανένα σπίτι το καλοκαίρι, να μη χαθεί καμιά περιουσία το καλοκαίρι. Αυτά θέλουμε. Προσπαθήστε για το καλύτερο. Κάποιες από άλλες ερωτήσεις περιμένω απάντηση από τον Υπουργό, πιστεύω θα μας τις κάνει ο Υπουργός. Δεν μπορούν οι κύριοι εδώ να μας απαντήσουν για όλα. Σας ευχαριστώ.

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

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

Ευχαριστούμε πολύ όλους τους θεσμικούς φορείς που ήρθαν και μας ενημέρωσαν πραγματικά εμπεριστατωμένα για όλα αυτά τα θέματα που απασχολούν τη σημερινή μας Επιτροπή. Ήθελα να απευθύνω ένα ερώτημα στον κ. Κουστέρη, αλλά και στους υπόλοιπους παρευρισκόμενους φορείς αν μπορούν να απαντήσουν.

Αυτά τα αεροσκάφη τα DHC-515 υπάρχουν κάπου σε δράση;

Τα έχει εντάξει κάποια χώρα στην πυροσβεστική της δύναμη ούτως ώστε να επιχειρούν και να έχουμε πραγματικά δεδομένα, της επιχειρησιακής τους δυνατότητας;

Ένα είναι αυτό το ερώτημα.

 Με δεδομένο ότι δεν παρίσταται εκπρόσωπος της εταιρείας, νομίζω ότι είναι κάτι το οποίο θα έπρεπε να αποφευχθεί. Βέβαια δεν είναι ευθύνη του κυρίου Προέδρου αυτό νομίζω, αλλά δεν ξέρω τι μπορεί να καταδεικνύει το να μην μπορεί να παρευρεθεί ένας εκπρόσωπος από μία εταιρεία η οποία έχει τόσο μεγάλη βαρύτητα και μάλιστα να παρευρεθεί σε μια Επιτροπή όπου θα παραγγείλει ένα κράτος αεροσκάφη για την πυροπροστασία του. Δεν ξέρω πώς να το χαρακτηρίσω. Η μικρότερη εταιρεία δηλαδή θα μπορούσε να στείλει έναν εκπρόσωπο εφόσον είναι τόσο σοβαρό ώστε να παρθεί η απόφαση. Τέλος πάντων δεν θέλω να επεκταθώ σε αυτό, απλώς να το επισημάνω.

 Επίσης, στους επιτελικούς αξιωματικούς μια ερώτηση.

Κατά τη γνώμη σας, αγαπητοί κύριοι, θα έπρεπε να γίνει αν δεν έχει γίνει, δεν το γνωρίζω, συγκριτική αποτίμηση σε σχέση με άλλη εταιρεία που παρέχει πυροσβεστικά αεροπλάνα και όσον αφορά την τιμή και όσον αφορά τις δυνατότητες σε σχέση με τα DHC-515 ή μήπως μας έχει τροχοδρομήσει η ευρωπαϊκή πολιτική προστασία προς αυτή την εταιρεία, να συμβληθούμε δηλαδή μόνο με αυτήν κατευθείαν με απευθείας ανάθεση. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να απευθύνω το ερώτημα μου και στον κ. Αντωνάκη και στον κύριο Τσίγκα και στον κ. Ρώτα που έχει να κάνει με την ομοσπονδία χειριστών.

Να ξεκινήσω λέγοντας ότι είναι πραγματικά ενδεικτικό και πάρα πολύ σημαντικό αυτό που ακούστηκε για το μέγεθος του στόλου μας και την τελική διαθεσιμότητα, πόσα δηλαδή αεροσκάφη είναι εν ενεργεία. Είναι μόνο επτά, πραγματικά είναι τρομακτικό αυτό το νούμερο, που δείχνει το πόσο δύσκολο είναι να συντηρηθούν αυτά τα μεγάλα αεροσκάφη τα οποία είναι και ακριβά στην συντήρηση τους και φαντάζομαι και αυτά που θέλουμε να παραγγείλουμε θα έχουν πολύ μεγάλο κόστος συντήρησης

 Ένα ερώτημα, λοιπόν, είναι αν μπορεί να γίνει μια εκτίμηση το πόσο θα μας κοστίσει τελικά αυτή η συντήρηση σε βάθος χρόνου των αεροσκαφών αυτών.

 Επίσης, να κάνω και λίγο πιο συγκεκριμένο το ερώτημα που έκανε ο κ. Κεδίκογλου. Πραγματικά, είναι απορία μου και την απευθύνω σε όλους τους καλούς κυρίους που έχουν να κάνουν με την πυρόσβεση και με τη συντήρηση των αεροσκαφών.

Γιατί επιλέγουμε ένα μεγάλο αεροσκάφος, το οποίο είναι ικανό και πολύ χρήσιμο για μεγάλης έκτασης πυρκαγιές και δεν επιλέγουμε και κάτι πιο μικρό όπως συμβαίνει με το παράδειγμα της Ισπανίας ή το παράδειγμα της Ιταλίας που έχουν μικρά ελικόπτερα ακροβολισμένα ακόμα και σε οικόπεδα μέσα με το πλήρωμά τους σε αναμονή, έτοιμα να πετάξουν προς μια πυρκαγιά που μόλις ξεκινάει. Όπως είναι το ελικόπτερο H 125, το οποίο είναι μονοκινητήριο εξαιρετικό στην απόδοσή του σε υψηλές θερμοκρασίες για πολλαπλές χρήσεις ακόμα και αερομεταφορά μπορεί να κάνει σαν νοσοκομειακό.

Νομίζω ότι θα ήταν μια εξαιρετική λύση, για να προλάβει την πυρκαγιά στην αρχή της και όχι να περιμένουμε να πάρει τεράστια έκταση για να σηκώσουμε ένα μεγάλο αεροσκάφος.

Θα ήθελα, λοιπόν, να ρωτήσω γιατί δεν μπαίνουμε σε αυτή την λύση, έστω εν μέρει. Δηλαδή, ας πάρουμε κάποια αεροσκάφη τα οποία σε μια επισφαλή σύμβαση που δεν ξέρουμε καν αν υπάρχει γραμμή παραγωγής αεροσκαφών, δεν ξέρουμε πάρα πολλές λεπτομέρειες για τη σύμβαση αυτή, ξεκινάμε να κάνουμε μια τόσο μεγάλη αγορά χωρίς ίσως να έχουμε σκεφτεί και κάποιες άλλες εναλλακτικές λύσεις. Ή μάλλον αν τις έχουμε σκεφτεί γιατί τις απορρίψαμε θα ήθελα να μάθω, οι οποίες θα ήταν εξαιρετικά χρήσιμες για την ιδιομορφία τη γεωγραφική της χώρας μας. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο τελευταίο ερώτημά σας, προφανώς θα τοποθετηθεί και ο κύριος Υπουργός στη συνέχεια.

Να καλωσορίσουμε στις εργασίες της Επιτροπής μας και τον κ. Αντώνιο Κούκουζα, ο οποίος είναι ο Πρόεδρος της Ένωσης Πτυχιούχων Αξιωματικών και Υπαξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος.

 Θα ήθελα τώρα οι εκπρόσωποι των φορέων να απαντήσουν σύντομα συνοπτικά στα ερωτήματα που έχουν θέσει όλοι οι Εισηγητές και Ειδικοί Αγορητές.

Τον λόγο έχει ο κ. Τσίγκας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΓΚΑΣ (Πρόεδρος της Ένωσης Αξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος - ΕΑΠΣ)**: Όσον αφορά στο πρώτο σκέλος, οι λέξεις που ταιριάζουν στη σύγχρονη εποχή με τα νέα μετεωρολογικά δεδομένα, είναι προσαρμοστικότητα, επαναξιολόγηση και επαναπροσδιορισμός.

Έχουμε παρατηρήσει, ότι μηχανισμοί κρατών ανά τον κόσμο πιο ισχυροί από τον ελληνικό δασικό πυροσβεστικό μηχανισμό, ξεπερνιούνται πάρα πολλές φορές. Δηλαδή παρατηρούμε, ότι το ίδιο το φαινόμενο ξεπερνά οποιονδήποτε μηχανισμό.

Εμείς εκπροσωπώντας ένα μεγάλο μέρος, σχεδόν το μεγαλύτερο μέρος, των στελεχών του πυροσβεστικού σώματος, των ανθρώπων που διαχειριζόμαστε όλες αυτές τις κρίσεις, όλους αυτούς τους πόρους και τα διαθέσιμα μέσα που μας δίνει η πολιτεία στο πυροσβεστικό σώμα, θέλουμε να έχουμε όσο πιο πολλά εναέρια μέσα, όσο πιο πολλά αυτοκίνητα, εξοπλισμό, μέσα ατομικής προστασίας, για να μπορούν οι πυροσβέστες να συμβάλλουν καθοριστικά στη μείωση των συνεπειών της κλιματικής κρίσης, στα όλο και συχνότερα φαινόμενα που εντείνονται το τελευταίο χρονικό διάστημα σε όλον τον πλανήτη.

Όσον αφορά για το δεύτερο ερώτημα για το ΑΙΓΙΣ. Εγώ ευχαρίστησα και θα ευχαριστήσω ξανά όλους τους συναδέλφους αξιωματικούς που δίνουν μεγάλο αγώνα, έτσι ώστε όλα αυτά τα χρήματα που διαθέτει η πολιτεία να δημοπρατηθούν και να ενισχύσουν όλον τον μηχανισμό, που ήδη υφίσταται.

Καταρχήν εκπροσωπώ τους αξιωματικούς του πυροσβεστικού σώματος. Τα ποσά τα οποία θα διατεθούν, θα μας πει το ίδιο το Υπουργείο. Εμείς όταν ολοκληρωθεί το πρόγραμμα αυτό, θέλουμε να έχουμε στην κατοχή μας σε κάθε πυροσβεστική υπηρεσία ανά την επικράτεια, μέσα και υλικά τα οποία και θα προλαμβάνουν και θα καταστείλουν οποιαδήποτε δασική πυρκαγιά.

Τέλος, αυτό που πρέπει να τονιστεί και επισημάνθηκε εμμέσως, είναι ότι η πρόληψη είναι η μαγικότερη λέξη η οποία θα μπορεί να μειώσει και να επιφέρει καλύτερα αποτελέσματα, για να μην οδηγούμαστε σε άλλες λύσεις για να μπορούμε να καταστέλλουμε τις δασικές πυρκαγιές και εν γένει όλα τα φυσικά φαινόμενα που προκύπτουν.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο Αρχιπύραρχος, κ. Αναστάσιος Μιχαλόπουλος.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ (Αρχιπύραρχος, Υποδιοικητής του Εθνικού Συντονιστικού Κέντρου Επιχειρήσεων και Διαχείρισης Κρίσεων - ΕΣΚΕΔΙΚ)**: Είπα από την αρχή, ότι είμαι επιχειρησιακός βραχίονας. Δηλαδή, οτιδήποτε μου δίνει το ελληνικό κράτος στη διάθεσή μου για να κάνω αεροπυρόσβεση, το εκμεταλλεύομαι στο έπακρο.

Θα χρειαστεί λοιπόν να αποσαφηνίσω δύο πράγματα.

Πρώτον, δεν μίλησα για αδυναμία πτήσης πάνω από 38 βαθμούς, μπορεί κακώς να το εξέφρασα. Μετά από 40 χρόνια που τα CL-215 έχουν έρθει στην Ελλάδα, θα πρέπει να κάνουμε αποδεκτό ότι η τεχνολογία τους αφορά την περίοδο στην οποία κατασκευάστηκαν. Έχουν λοιπόν μια ελλειμματική αδυναμία να εκκινήσουν στους 38ο βαθμούς, γι’ αυτό και το ελληνικό κράτος και το πυροσβεστικό σώμα βρίσκει λύση να τα μεταφέρει σε περιοχές που δεν έχουν τόσο μεγάλη θερμοκρασιακή επιβάρυνση, ούτως ώστε να εκκινήσουν και να πετάξουν. Άρα λοιπόν πετάνε.

Η δεύτερη αποσαφήνιση που θα ήθελα να κάνω, είναι ως προς το σύνολο των μέσων που διαθέτουμε ως χώρα.

Ο εθνικός εναέριος στόλος αποτελείται από 10 CL-215 και 7 CL-415 με αντίστοιχα κλιμάκια σε Ελευσίνα και Θεσσαλονίκη.

Μιλήσαμε για μια έλλειψη σε βάθος πενταετίας 2,5 και 3,5 εναέριων μέσων, όχι στην καθημερινότητα.

Καθημερινά υπάρχουν ημέρες που οι συνάδελφοι και οι πιλότοι και το τεχνικό προσωπικό, έχει καταφέρει και μας έχει εξασφαλίσει 16 εναέρια μέσα: 9 CL-215 και 7 CL-415.

Αυτά όμως αστοχούν ως προς τη συντήρησή τους και ως προς τη διαθεσιμότητα καθημερινά, μόνο και μόνο γιατί μπορεί να μην επιτύχουν άμεσα την εκπλήρωση της εντολής. Δεν σημαίνει ότι το έχουμε χάσει για όλη την ημέρα.

Τώρα ως προς το κομμάτι της πρόληψης και της καταστολής.

Σκεφτείτε ότι το μεγαλύτερο κομμάτι της πρόληψης που αφορά μόνο την αεροπυρόσβεση πραγματοποιείται από Canadair και αεροσκάφη τα οποία είναι ελαφρού τύπου σταθερής πτέρυγας, τα οποία κάνουν επιτηρήσεις.

Όταν λοιπόν έχουμε μεγάλο δείκτη επικινδυνότητας από 3 και πάνω, δηλαδή έχει επιβαρυνθεί από τη θερμοκρασιακή άνοδο, από την έλλειψη της υγρασίας και οτιδήποτε άλλο, πολλά από τα αεροσκάφη που αναφέρονται στα CL-415 και CL-215 κάνουν πτήσεις επιτήρησης. Άρα λοιπόν είναι έμφορτα, που σημαίνει ότι εάν διαπιστώσουν οποιοδήποτε πρόβλημα, έναρξη πυρκαγιάς άμεσα θα επιχειρήσουν και άρα λοιπόν ένα κομμάτι της πρόληψης πραγματοποιείται από τα εναέρια μέσα.

Αν θα βάζαμε σε μια ζυγαριά τι είναι αποδοτικότερο, τι είναι καταλληλότερο για την αεροπυρόσβεση, αεροσκάφη ή ελικόπτερα.

Η διεθνής πρακτική λέει ότι κανένα από τα δύο δεν έχει τα απόλυτα προτερήματα και κανένα τα απόλυτα ελαττώματα. Σκεφτείτε όμως ότι ένα CL-215 μπορεί να πετάξει τρεις ώρες, να είναι στον αέρα τρεις ώρες, άρα σημαίνει ότι πάνω από 40 χιλιόμετρα αν θέλω να αποστείλω ένα μέσο, το ελικόπτερο που έχει δύο ώρες εμβέλεια πτήσης και διάρκεια να παραμείνει στον αέρα, με δεσμεύει. Από την άλλη μεριά τα CL-415 έχουν τρεισήμισι ώρες. Δεν γνωρίζω πώς θα είναι οι προδιαγραφές της νέας αναβάθμισης των 515, ούτε ξέρω αν πετάνε βράδυ.

Γνωρίζω όμως, ότι επιχειρησιακά τα CL-415 μπορούν να πετάξουν και να φύγουν από τη φωτιά μετά το τελευταίο φως και πριν το πρώτο φως. Άρα, όχι επιχειρησιακά ως προς το κομμάτι της κατάσβεσης πυρκαγιάς, αλλά της γρήγορης κινητοποίησης των μέσων το πρωί, άρα να είναι με το πρώτο φως στο πεδίο της πυρκαγιάς και να φύγουν λίγο αργότερα με την αεροπλοΐα μέσα από όργανα.

Καμία από τις δυνάμεις της αεροπυρόσβεσης σε όλο τον κόσμο δεν κάνει αυτή τη διάκριση, αν μας βολεύουν καλύτερα τα αεροσκάφη ή τα ελικόπτερα.

Ένα ελικόπτερο όπως σωστά είπατε, μπορεί να πετάει πάνω από ένα σημείο μιας πυρκαγιάς και να κάνει πλήρη κατάσβεση ή να είναι αποδοτικότερο, σε μεγάλη όμως ακτίνα δηλαδή όταν θέλουμε να μειώσουμε και να περιορίσουμε την επέκταση της πυρκαγιάς, χρησιμοποιούμε μέσα τα οποία έχουν μεγαλύτερη δυνατότητα να μεταφέρουν νερό και περισσότερο χρόνο να παραμείνουν στον αέρα.

Από την άλλη μεριά υπάρχουν τύποι ελικοπτέρων με κατώρευμα (η προς τα κάτω κίνηση του αέρα ως αποτέλεσμα της κίνησης ενός έλικα) με δυνατότητα να κατέβουν αρκετά χαμηλά για να ρίξουν το νερό, τα οποία επίσης μπορούν να δημιουργήσουν προβλήματα.

Όλα τα μέσα έχουν τα υπέρ και τα κατά, προτερήματα και ελαττώματα. Πιθανολογούμε ότι όταν εντάσσεις σε ένα σύνολο εναέριων μέσων κάτι καινούργιο, το οποίο θα είναι και μετεξέλιξη αυτών που ήδη έχεις, θα είναι θετικότερο και αποτελεσματικότερο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών, κ. Κουστέρης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΟΥΣΤΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών - ΣΕΜΑ)**: Ελπίζω να τα έχω σημειώσει, όλα και να μην έχω ξεχάσει κάποιον.

Ρωτήθηκα αν πετάει το DHC-515.

Απ’ ότι γνωρίζω όχι, δεν έχει κατασκευαστεί το πρωτότυπο και περιμένουν κάποιες παραγγελίες μέχρι τέλος του 2024 να περάσουν τις 20 συνολικά, έτσι ώστε να ξεκινήσει η γραμμή παραγωγής, με ίσως το πρώτο να παραδοθεί από το 2027 και μετά.

Για τη συντήρηση των αεροσκαφών αυτών, μέχρι πρόσφατα η Πολεμική Αεροπορία σε συνεργασία με την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία συντηρεί τα ιπτάμενα μέσα αυτά, τα CL, τα καναντέρ, τα CL-215 και τα CL-415. Το CL-415 είναι μια εξέλιξη του CL-215. Το CL-215 φοράει κινητήρες εμβολοφόρους του R2800, οι οποίοι έχουν κάποιους περιορισμούς θερμοκρασιακούς και απ’ ότι είμαι σε θέση να γνωρίζω, υπάρχει και δυσκολία στη συντήρησή τους, δεν υπάρχουν ανταλλακτικά, όπως και οι προπέλες αυτών.

Επίσης γνωρίζω, ότι τα CL, αυτά τα DHC-515 θα έχουν εξελιγμένα ηλεκτρονικά οπτικά συστήματα, αλλά για να πετάνε νύχτα δεν έχω κάποια τέτοια πληροφορία. Ούτως η άλλως, η πυρόσβεση και την ημέρα είναι πάρα πολύ δύσκολο να γίνει, πόσο μάλλον τη νύχτα. Ίσως χρειάζονται NVG διόπτρες νυκτός, υπέρυθρες, FLIR και συσκευές αυτές, τις οποίες δεν γνωρίζω αν τις έχει το συγκεκριμένο αεροσκάφος.

Επίσης ρωτήθηκα αν γνωρίζω πόσο θα μας κοστίσουν σε βάθος χρόνου.

Τώρα αυτό και στην ομιλία μου το έθεσα, γιατί η αγορά είναι το πιο εύκολο να γίνει σε ένα ιπτάμενο μέσο, το θέμα είναι η συντήρηση του μετά και το Follow on support.

Πρέπει να υπάρχει επάρκεια με υλικά, επάρκεια με ανταλλακτικά, πρέπει να υπάρχει υποστήριξη εδάφους, να αγοραστούν ειδικά εργαλεία, special tools, συσκευές, το κόστος εκπαίδευσης του προσωπικού και αυτό το έχω αναφέρει, όπως των χειριστών και του προσωπικού των μηχανικών και αυτό είναι ένα επιπρόσθετο κόστος. Η αγορά ίσως είναι και το πιο εύκολο πράγμα, η συντήρηση του είναι το δύσκολο σε οποιονδήποτε ιπτάμενο μέσο. Τώρα σε βάθος χρόνου πόσο θα κοστίσουν, δεν το γνωρίζω, αλλά ίσως είναι και πολλαπλάσιο από το κόστος αγοράς.

Κύριε Πρόεδρε, ζητώ να πάρει το λόγο ο Γενικός Γραμματέας του Συλλόγου, ο κύριος Πλαφουντζής, προκειμένου να συνεχίσει με τα πιο εξειδικευμένα ερωτήματα, για τα οποία έχει καλύτερη πληροφόρηση.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως.

Τον λόγο έχει ο κύριος Πλαφουντζής.

 **ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΛΑΦΟΥΝΤΖΗΣ(Γενικός Γραμματέας του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών - ΣΕΜΑ): Θ**α προσπαθήσω να καλύψω όλα τα ερωτήματα, τουλάχιστον τα περισσότερα που μπορώ.

Θα με συγχωρέσετε, γιατί δεν έχω σημειώσει όλα τα ονόματα των ερωτώντων, παρόλα αυτά θα προσπαθήσω να καλύψω ό,τι έχει ειπωθεί.

Ξεκινώ με τον κύριο Φόρτωμα, ο οποίος ρώτησε αν μπορεί η συγκεκριμένη αγορά να ανατρέψει τα δεδομένα της κλιματικής κρίσης. Εδώ θα πρέπει να ομολογήσω ότι το θέμα της προσωπικής μου μελέτης έχει να κάνει με το γεγονός ότι οι υποδομές της πατρίδας μας, οι οποίες είναι οι πιο ανεπτυγμένες σε σχέση με όμορων χωρών, είναι ικανές να αντιμετωπίσουν την κλιματική αλλαγή.

Δυστυχώς όλες οι χώρες, ακόμα και οι πιο προηγμένες τεχνολογικά όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, είναι πολύ δύσκολο να ανταπεξέλθουν στην κλιματική κρίση.

Τι σημαίνει αυτό;

Σημαίνει ότι μέχρι και σήμερα είχαμε περίπου 29 ημέρες περισσότερες ακραίες συνθήκες πυρκαγιάς.

Η δική μας η μελέτη αναφέρει ότι αν δεν καταφέρουμε να κρατήσουμε τη θερμοκρασία περιβάλλοντος πάνω από έναν βαθμό κελσίου, αυτό σημαίνει ότι το ρίσκο πυρκαγιάς θα αυξηθεί κατά 600%. Τι σημαίνει αυτό;

Σημαίνει ότι αν έχουμε 200 εστίες πυρκαγιάς ταυτόχρονα, καταλαβαίνετε ότι είναι πολύ δύσκολο να έχουμε άμεση αντιμετώπιση και επιτυχή χρήση. Εκεί θα πρέπει να γίνει συνδυασμός πολλαπλών τεχνολογιών.

Στο δεύτερο, υπήρχε μια ερώτηση για να κάνουμε σύγκριση μεταξύ Canadair και ελικοπτέρων.

Ακριβώς σε αυτά που είπε ο κύριος Μιχαλόπουλος, ο οποίος είναι ο καθ’ ύλην αρμόδιος για να απαντήσε, συνηγορώ και εγώ, πιστεύω και θεωρώ ότι το καλύτερο αποτέλεσμα μπορούμε να το πάρουμε συνδυαστικά με τη χρήση των δύο αυτών πτητικών μέσων. Τα αεροσκάφη και ιδιαίτερα τα Canadair έχουν πολλά θετικά στοιχεία στην πτήση τους. Είναι τα κατάλληλα για το ελληνικό ανάγλυφο, μπορούν να πετάξουν κάτω από σφοδρούς ανέμους και να κάνουν πλήρωση δεξαμενών ύδατος ακόμα και με δύο μέτρα κύμα, όμως έχουν άλλους περιορισμούς στην πτήση τους, κενά τα οποία τα ελικόπτερα και ειδικά τα Erickson τα καλύπτουν απόλυτα.

Όσον αφορά τη νυχτερινή πυρόσβεση, όπως είπε και ο Πρόεδρος, υπάρχουν βελτιωμένες τεχνολογίες που ενσωματώνει αυτό το αεροσκάφος ιδιαίτερα εντυπωσιακές.

Είχαμε την ευκαιρία να τα δούμε αυτά, υπάρχουν μεγάλες κάμερες υπέρυθρης και θερμικής απεικόνισης, πράγμα που σημαίνει ότι οι πιλότοι και οι χειριστές μπορούν να δουν ακόμα και την εστία της πυρκαγιάς μέσα από πυκνό καπνό και να είναι απόλυτα αποτελεσματικοί να ρίξουν την ποσότητα ύδατος στην ακριβή τοποθεσία της πυρκαγιάς.

Όμως για να γίνει πτήση της νύχτας πρέπει να ενσωματωθούν και άλλες τεχνολογίες που ειλικρινά δεν γνωρίζουμε αν υπάρχουν αυτή τη στιγμή, πιθανό να υπάρχουν στο μέλλον. Όσον αφορά την πτήση δεν γνωρίζουμε τις δυνατότητες προσθαλάσσωσης την νύχτα και αυτοί είναι παράγοντες οι οποίοι θα πρέπει να υπολογιστούν. Από όσα γνωρίζουμε υπάρχουν όψεις για το μέλλον, αλλά δεν γνωρίζουμε ποια θα είναι τα αποτελέσματα των αεροσκαφών, τα οποία θα προμηθευτούμε εμείς αυτή τη στιγμή. Άρα εδώ θα πρέπει να γίνει περισσότερη χρήση, περισσότερη μελέτη στο θέμα.

Ρώτησαν δύο ομιλητές σχετικά με την πρόληψη και την καταστολή.

Εδώ θεωρώ ότι δεν πρέπει καν να είναι θέμα συζήτησης, αν έχουμε επιτυχημένες ενέργειες πρόληψης, τα δεδομένα της έναρξης πυρκαγιάς θα είναι μετριασμένα και κυρίως ο στόχος εδώ θα πρέπει να είναι αποφυγή γεγονότος, πράγμα που σημαίνει ότι θα πρέπει να αυξηθούν τα κονδύλια, κατά τη γνώμη μας - βέβαια εδώ αρμόδιοι είναι το Πυροσβεστικό Σώμα - για την πρόληψη έτσι ώστε να έχουμε περιορισμένα περιστατικά να αντιμετωπίσουμε.

Όσον αφορά για τις διαθεσιμότητες που είναι το πιο σημαντικό, το οποίο θα πρέπει να γνωρίζουν άπαντες εδώ πέρα και εδώ είναι το μεγάλο πρόβλημα. Το έχουμε εστιάσει εδώ και πάρα πολλά χρόνια, δυστυχώς δεν έχει υπάρξει λύση, θα πρέπει να γνωρίζουν ότι η βαριά συντήρηση, η εργοστασιακή συντήρηση επιτελείται στις εγκαταστάσεις της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας και το Follow on support και η τελική πτητική κατάσταση επιτελείται στις εγκαταστάσεις της Πολεμικής Αεροπορίας στην Ελευσίνα.

Δυστυχώς έχουμε ένα κύμα αποχωρήσεων με την υπαγωγή της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας στο Ενιαίο Μισθολόγιο, το οποίο και έχει οδηγήσει σε αιμορραγία προσωπικού, πράγμα που σημαίνει ότι οι εξειδικευμένοι τεχνίτες οι οποίοι ήταν προσηλωμένοι στο να συντηρούν αυτά τα αεροσκάφη έχουν αποχωρήσει. Αριθμητικά από 50 άτομα απέμειναν 17 άτομα, πράγμα που σημαίνει ότι με την αντίστοιχη έλλειψη ανταλλακτικών που υπήρχε προς στιγμήν, καταλαβαίνετε τις αντικειμενικές δυσκολίες ολοκλήρωσης του έργου, το οποίο όμως, παρόλα αυτά, θα πρέπει να γνωρίζετε ότι αποδίδεται στο ακέραιο και ό,τι αεροσκάφος βρίσκεται στα υπόστεγα αυτή τη στιγμή είναι σε γνώση της Πολεμικής Αεροπορίας, η οποία και έχει συνηγορήσει στις εργασίες που πρέπει να γίνουν στο μέλλον.

Τέθηκε ένα ερώτημα, γιατί δεν έγινε η αγορά νωρίτερα από τον κύριο Γραμμένο και είναι μια πολύ σωστή ερώτηση για να καλύψει το κενό.

Η απάντηση όμως είναι πολύ απλή, δεν μπορούσε να γίνει νωρίτερα γιατί δεν υπήρχαν διαθέσιμα αεροσκάφη νωρίτερα. Απ όσο γνωρίζουμε η γραμμή παραγωγής χτίζεται τώρα κατόπιν των παραγγελιών που έχουν γίνει από την Ευρωπαϊκή Ένωση και θα ξεκινήσει τώρα η διαδικασία παραγωγής. Άρα αυτό μπορεί να έχει τουλάχιστον τρία χρόνια αναμονή, πράγμα που σημαίνει ότι θα πρέπει να το γνωρίζουμε.

Απάντησα και για το προηγούμενο που ρώτησε ο κύριος Γραμμένος για τη συντήρηση των αεροσκαφών και εδώ θα πρέπει να δώσω μια πληροφορία την οποία πρέπει να την εξετάσετε πάρα πολύ σοβαρά. Έχει να κάνει με την συντήρηση των αεροσκαφών Canadair 215 και 415, η οποία έχει φύγει από την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία και έχει αποδοθεί στη SABENA Technics στη Γαλλία. Θα πρέπει να γνωρίζετε ότι εμείς προσωπικά ανησυχούμε πάρα πολύ.

Πρώτον γιατί το ύψος της σύμβασης κρίνεται ότι είναι υπέρογκο.

Δεύτερον, δεν γνωρίζουμε πόσα αεροσκάφη θα παραδοθούν και με τι όρους.

Τρίτον, δεν γνωρίζουμε τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της παράδοσης.

Σε σχέση με το κόστος που ρώτησε η κυρία Κεφαλά, θα αναφέρω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα. Μάθαμε ότι στη SABENA άλλαξαν 6 clamps ηλεκτρονικής υποβοήθησης με κόστος 186 ευρώ την εργατοώρα και χρέωσαν 6 εργατοώρες, την στιγμή που στην ΕΑΒ αυτό γίνεται σε μισή ώρα δωρεάν.

Αυτό έτσι απλώς ως σχόλιο για να γνωρίζετε τι ακριβώς γίνεται και να γνωρίζετε τις ανησυχίες μας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Πλαφουντζή, με συγχωρείτε για τη διακοπή, αλλά ζητά μια διευκρίνηση ο κ. Κεδίκογλου, ο Εισηγητής της Μειοψηφίας. Ελάτε κ. Κεδίκογλου.

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Συγγνώμη για τι διακοπή, αλλά για ποια αεροσκάφη συγκεκριμένα είπατε ότι πήγαν στη SABENA και δεν ακούσαμε;

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΛΑΦΟΥΝΤΖΗΣ (Γενικός Γραμματέας του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών - ΣΕΜΑ):** Τα πυροσβεστικά αεροσκάφη Canadair,μετά από σύμβαση που υπογράφηκε από το Ελληνικό Δημόσιο, από την Ελληνική Κυβέρνηση, τα οποία θα συντηρούνται πλέον στη SABENA Technics στη Γαλλία.

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** (ομιλεί εκτός μικροφώνου) Θα συντηρούνται εκεί δηλαδή πλέον.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΛΑΦΟΥΝΤΖΗΣ (Γενικός Γραμματέας του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών - ΣΕΜΑ):** Ναι, και αυτό που μας ανησυχεί είναι ότι περαιτέρω συνάδελφοι, εργαζόμενοι μηχανικοί αεροσκαφών από την ΕΑΒ φεύγουν για να πάνε στη SABENA. Αυτό καταλαβαίνετε πόσο θα επηρεάσει αρνητικά την υπάρχουσα γραμμή παραγωγής.

Τέλος, στην κυρία Κεφαλά, σχετικά με τα μικρότερα ελικόπτερα που ρώτησε.

Πολύ σωστή η άποψη, αλλά κατά την δική μου γνώμη είναι ότι ήταν καθαρά θέμα κόστους. Παρόλα αυτά όμως, συγκεκριμένα για αυτό που λέτε, υπάρχουν ήδη τα ελικόπτερα Craiova στη διάθεση του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας. Έχουμε το παράδειγμα από τις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου έχουν βοηθήσει πάρα πολύ στις υπηρεσίες που λέτε.

Νομίζω κάλυψα το σύνολο των ερωτημάτων κ. Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ πάρα πολύ και τον Γραμματέα της Ένωσης Ελλήνων Μηχανικών Αεροσκαφών, τον κύριο Πλαφουντζή.

Συνεχίζουμε αμέσως τώρα με τον Αρχιπύραρχο, κ. Αντωνάκη.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ (Αρχιπύραρχος, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Δασοπυρόσβεσης του Αρχηγείου του Πυροσβεστικού Σώματος):** Καταρχήν για την πρόληψη και την καταστολή.

Αυτοί είναι οι δύο πυλώνες στους οποίους αναφέρθηκε ο κ. Δελής. Είναι οι δύο πυλώνες της δασοπυρόσβεσης. Η πρόληψη ανήκει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και η καταστολή στο Πυροσβεστικό Σώμα.Η δική μας η άποψη είναι ότι πρέπει και οι δύο πυλώνες αυτοί να αντιμετωπίζονται εξίσου. Πρόσφατα το Πυροσβεστικό Σώμα, άσχετα αν δεν έχει αυτή την αρμοδιότητα, συμμετείχε στο πρόγραμμα AntiNero.

Πρόκειται για ένα πρόγραμμα για την πρόληψη και προστασία των δασών. Το Πυροσβεστικό Σώμα συμμετείχε σε καθαρισμούς των δασών σε συνεργασία με την Δασική Υπηρεσία, χωρίς να είναι δική μας αρμοδιότητα.

Για τα θέματα της διαθεσιμότητας των αεροσκαφών που ανέφερε ο κ. Γραμμένος. Όπως προείπα στην αρχική μου τοποθέτηση, ο διαθέσιμος στόλος των εθνικών εναέριων μέσων αποτελείται από 10 Canadair CL-215, 7 Canadair CL-415 και 16 κατασβεστικά Πετζετέλ [PZL (Mielec) M-18B "Dromader"] εκ των οποίων τα 2 επιτήρησης.

Η ανάλυση που έγινε για τα σκάφη που τίθενται εκτός ενέργειας συνεπεία βλαβών ή συντηρήσεων, αφορούσαν μόνο τα CL-215και όχι τα υπόλοιπα αεροσκάφη.

Αυτή η «εκτός ενέργεια», διαθεσιμότητα των αεροσκαφών κατά τρεισήμισι αεροσκάφη, αφορά ένα χρονικό διάστημα 120 ημερών. Κάνοντας αναγωγή με τον κύκλο της μίσθωσης που έχουμε με τα μισθωμένα, μιλάμε για 120 ημέρες, δεν θα έχουμε τρία με τρεισήμισι αεροσκάφη. Απαντώντας και στην κυρία Κεφαλά που ρώτησε για το ίδιο θέμα, αυτή είναι η συνέπεια των καθηλώσεων και των βλαβών και των συντηρήσεων μέσα στην αντιπυρική περίοδο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Νομίζω ότι το καλύψατε και απαντήσατε συνολικά Αρχιπύραχε και σας ευχαριστώ πολύ.

 Να πάμε τώρα στον κ. Ρώτα.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΩΤΑΣ (Αντισμήναρχος Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Στρατιωτικών - ΠΟΜΕΝΣ):** Αν και με έχουν καλύψει οι προηγούμενοι ομιλητές, από την εμπειρία τη δικιά μας αυτό που θέλω να τονίσω είναι ότι θα πρέπει να κοιταχτεί το προσωπικό. Το προσωπικό είναι βασικός πυλώνας και το προανέφερα και στην πρώτη μου τοποθέτηση.

Δεν είναι δυνατόν να υπογράφει ένας τεχνικός ένα αεροσκάφος εκατομμυρίων και το πτυχίο του να μην έχει καμία αξία ή να μην λαμβάνει το τεχνικό επίδομα που λάμβανε μέχρι πρόσφατα. Άρα, θα πρέπει να κοιτάξουμε το προσωπικό, διότι έχουμε μεγάλο αριθμό αποστρατειών. Θα πρέπει να κοιτάξουμε και να φροντίσουμε να είναι ικανοποιημένοι και οι ιπτάμενοι και οι μηχανικοί μας, να καλύπτονται οι ανάγκες τους, για να μπορούν να κάνουν τη δουλειά τους, όπως την κάνουν μέχρι και σήμερα εξαιρετικά.

 Δεν έχω να προσθέσω κάτι άλλο κ. Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε θερμά, κύριε Ρώτα και για τη συμμετοχή σας και για τις τοποθετήσεις σας.

Κλείνουμε με τον κ. Σταθόπουλο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος (ΠΟΕΥΠΣ)):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Μια τοποθέτηση γενικά για ιστορικά γεγονότα πρέπει να αναφέρω. Δεν έχω καταλάβει τι ακριβώς θέλουμε σήμερα εδώ.

Θα μου επιτρέψετε κατ’ αρχήν να τονίσω στους αξιότιμους Εισηγητές και σε εσάς κ. Πρόεδρε, ότι θα ήταν χρήσιμο να υπήρχε και ένας παλιός πιλότος μέσα εδώ, κάποιος που έχει ήδη πετάξει Canadair, προκειμένου να ακούσει όλα όσα λέμε και συζητάμε. Εμένα ο πρώτος μου ξάδερφος και το αναφέρω με λύπη, γιατί πέθανε πρόσφατα από εγκεφαλικό, πέταγε 20 χρόνια Canadairκαι ξέρω απέξω κι ανακατωτά τι συμβαίνει με αυτά τα αεροπλάνα. Γιατί, όπως μου έλεγε, για τα πληρώματα των πυροσβεστικών αεροσκαφών και ο ίδιος έμεινε έκπληκτος με αυτά που συνέβαιναν εκείνες και τις τωρινές εποχές.

 Στις παλιές εποχές, όταν πρωτοξεκίνησε, περνούσαν τα Canadair και με2-3 «πετάγματα» που λέμε εμείς, σβήνανε τη φωτιά. Σήμερα ρίχνουν και ξαναρίχνουν και ξαναρίχνουν και η φωτιά αντί να σβήνει, δυναμώνει. Γιατί;

Γιατί έχουν αλλάξει οι θερμοκρασίες, έχουν αλλάξει οι εντάσεις, τα μεγέθη, η διάρκεια, η διάσταση, το υλικό. Σήμερα έχουμε τις Megafires.

Σε απάντηση στις ερωτήσεις των κυρίων Πουλά και Δελή, αλλά και του κυρίου Φόρτωμα. Τι γίνεται με τον εκσυγχρονισμό και την κλιματική αλλαγή; Θα έχουμε πάλι πυρκαγιές και εντονότερα φαινόμενα;

Βεβαίως θα έχουμε πυρκαγιές. Είχαμε και θα έχουμε πυρκαγιές. Υπάρχουν όμως πάντοτε και καινούργιοι τρόποι κατάσβεσης. Από ότι πληροφορούμαι και στον Καναδά και στην Αμερική και στη Γαλλία, όπου υπάρχουν πιο σύγχρονοι τρόποι πυρόσβεσης σε αυτά τα τεχνολογικά θέματα, προσπαθούν με διάφορα θέματα, όπως πεζοπόρα τμήματα ή με δασο-commandos που πέφτουν πίσω από την πυρκαγιά με αλεξίπτωτα ή δημιουργώντας επιτόπου αντιπυρικές ζώνες πριν πλησιάσει η πυρκαγιά. Στη Σουηδία δοκιμάστηκε επίσης, όπως και σε λοιπές βόρειες χώρες, ακόμα και βομβαρδισμός των δασών από μαχητικά αεροσκάφη. Όλοι προσπαθούν να βρουν κάτι καινούργιο, διότι η κλιματική κρίση και η αλλαγή αυτή είναι μπροστά μας.

Φαίνεται και θα έχουν πρόβλημα και οι βόρειες χώρες, που τώρα δεν βλέπουν το πρόβλημα. Αν δεν το ξέρετε, η Γερμανία δεν έχει ένα αεροπλάνο. Το ίδιο και η Σουηδία. Καίγονται 10 στρέμματα και εμείς λέμε εδώ, εντάξει δεν τρέχει τίποτα, 10 στρέμματα είναι. Στη Σουηδία 10 στρέμματα, νομίζεις ότι κάηκε όλος ο τόπος. Δεν έχουνε δει πυρκαγιές στη Σουηδία. Αυτά είναι δεδομένα τα οποία αλλάζουν.

 Όσον αφορά για το πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ».

Το πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ» από ότι λένε οι δικές μας, οι –συγχωρήστε με για τον όρο- συνδικαλιστικές πληροφορίες, με την ανάληψη των καθηκόντων του κυρίου Υπουργού τον Ιούνιο, είχε μια απορροφητικότητα 1%. Σήμερα μετά όσο χρονικό διάστημα έχει περάσει, με έκπληξη διαπιστώνουμε ότι έχει φτάσει -πάλι σύμφωνα με τις δικές μας πληροφορίες- στο 1,85%. Προσπαθούμε να το επιβεβαιώσουμε και μέσω του Υπουργού αυτό, να μας πει σε ποιο επίπεδο απορροφητικότητας έχει φτάσει.

 Όσον αφορά την αναγκαιότητα, δεν το συζητάμε για την ενίσχυση. Ποια είναι τα κατάλληλα μέσα ερωτηθήκαμε. Όλα είναι κατάλληλα στον τόπο και στον χρόνο που πρέπει. Και τα «Canadair» και τα αμφίβια. Έχουμε βάλει τράκτορες αυτή τη στιγμή, οι οποίοι πέρυσι που δοκιμάστηκαν για πρώτη φορά, βοήθησαν πάρα πολύ.

Εναλλακτικές λύσεις υπάρχουν, αρκεί να έχουμε τη διαθεσιμότητα αυτή και να κάνουμε τη δουλειά μας. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εγώ σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Σταθόπουλε.

Θα δώσουμε το λόγο τώρα στον Υφυπουργό, τον κ. Ευάγγελο Τουρνά, για να κάνει κάποια σύνοψη και ενδεχομένως για να συμπληρώσει κάποιες απαντήσεις και να διασαφηνίσει κάποια πράγματα στα ερωτήματα που τέθηκαν. Από πλευράς της πολιτικής ηγεσίας ο Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, ο κ. Τουρνάς.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΤΟΥΡΝΑΣ (Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Κυρίες και κύριοι βουλευτές, θέλω να ευχαριστήσω όλους τους εκπροσώπους των φορέων, για την παρουσία τους εδώ σήμερα και για τις απόψεις που εξέφρασαν, καθώς και για τα ερωτήματα που κατέθεσαν. Αυτό το Πρόγραμμα που έρχεται με το παρόν σχέδιο σύμβασης είναι για να ενισχύσει το Πυροσβεστικό Σώμα στην προσπάθεια της Πυρόσβεσης. Μέσα από αυτή την τοποθέτηση, θα πάρετε και τις απαντήσεις στα ερωτήματα που θέσατε.

Θα ήθελα λοιπόν να σας πω, ότι προχωράμε με το Στρατηγικό Σχέδιο «ΑΙΓΙΣ» που περιλαμβάνει 39 υποπρογράμματα, για ενισχύσουμε το σύνολο του Μηχανισμού Πολιτικής Προστασίας. Είτε αφορά στο Πυροσβεστικό Σώμα που αποτελεί τον κυρίαρχο βραχίονα της Πολιτικής Προστασίας είτε αφορά στις Ένοπλες Δυνάμεις και στα Σώματα Ασφαλείας, ακόμα και στο Λιμενικό, ακόμα και στο ΕΚΑΒ και βέβαια την Πολιτική Προστασία των ΟΤΑ, των Περιφερειών και των Δήμων, χωρίς να παραβλέπουμε και τη συμβολή και την προσπάθεια και την ενίσχυση που θα πρέπει να δώσουμε στις εθελοντικές ομάδες που τις έχουμε δίπλα μας και μας βοηθάνε στο έργο μας ιδιαίτερα το καλοκαίρι.

**Όσον αφορά αυτή την ενίσχυση θα ήθελα, για να γνωρίζετε τι περιλαμβάνει όσον αφορά τον αεροπορικό στόλο το πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ» περιλαμβάνει πρώτα από όλα αυτά τα επτά αεροσκάφη τα δεκαπέντε DHC-515. Πέραν αυτών όμως έχουμε και την αναβάθμιση των επτά παλαιών 415. Άρα λοιπόν, όταν θα ολοκληρωθεί όλο το πρόγραμμα θα έχουμε 14 σύγχρονα αεροσκάφη τύπου 515, τα οποία θα μπορούν να επιχειρούν στην αεροπυρόσβεση.**

**Πέραν αυτών, επειδή αναφέρθηκε μεταξύ άλλων και η κυρία Κεφαλά - πράγματι σωστά τοποθετηθήκατε κυρία Κεφαλά - υπάρχουν κάποια ελικόπτερα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως πολυεργαλεία. Πράγματι, προβλέπεται μέσα από το «ΑΙΓΙΣ».**

**Πρώτα από όλα και σε πρώτη φάση, ήδη εκτιμούμε ότι στο επόμενο δεκαήμερο θα υπογραφεί η Σύμβαση για την προμήθεια τριών τέτοιων ελικοπτέρων, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν κυρίως για αεροδιακομιδές, έρευνα, διάσωση και πρώτη ανταπόκριση στο πεδίο και δευτερευόντως για την αεροπυρόσβεση.**

**Σε δεύτερη φάση, έρχεται ένα άλλο μεγάλο πρόγραμμα, το οποό περιλαμβάνει 10 επίσης ελικόπτερα μεσαίου τύπου που χρηματοδοτούνται πάλι από το πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ» τα οποία θα συμβάλλουν σε αυτή την κατεύθυνση.**

 **Άρα, έχουμε ένα κράμα ελικοπτέρων και αεροσκαφών. Φανταστείτε 14 εθνικά αεροσκάφη ιδιόκτητα, 13 ελικόπτερα και βέβαια, θα έχουμε και 3 αεροσκάφη για την επιτήρηση και την έγκαιρη προειδοποίηση Air Surveillance. Επιπρόσθετα, τρεις τύπους μη επανδρωμένων αεροσκαφών UAV** **(Unmanned Aerial Vehicles) και drones, τα οποία θα συμβάλουν σε αυτή την κατεύθυνση: την επιτήρηση και την έγκαιρη προειδοποίηση. Άρα λοιπόν, αλλάζει εντελώς ο χάρτης όσον αφορά το αεροπορικό δυναμικό, το οποίο θα διαθέτουμε.**

**Όσον αφορά το τι θα κάνουμε μέχρι τότε.**

**Πράγματι, δεν θα τα έχουμε όλα αυτά τα μέσα αύριο ακόμα κι αν υπογράψουμε σύντομα, ακόμα και σε δέκα ημέρες για τα 3 ελικόπτερα που σας είπα προηγουμένως. Δεν θα τα έχουμε πριν από ενάμιση με δύο χρόνια, διότι οι γραμμές παραγωγής καθυστερούν να ενεργοποιηθούν και να αποδώσουν τέτοια παραγγελία. Φανταστείτε ότι ένα αυτοκίνητο παραγγέλνουμε και δεν το παραλαμβάνουμε πριν από 6-10 μήνες. Άρα λοιπόν, και εδώ χρειάζεται ένας εύλογος χρόνος.**

**Σε όλα τα παραπάνω έρχονται να προστεθούν και 25 αμφίβια αεροσκάφη που είναι στην τελική φάση του διαγωνισμού από το ΤΑΙΠΕΔ. Εκτιμούμε, σύμφωνα με τις εγγυήσεις και τις διαβουλεύσεις που έχουν γίνει μέχρι στιγμής με το ΤΑΙΠΕΔ και τις συμμετέχουσες εταιρείες, πως όταν υπογράψουμε, σε έναν χρόνο θα αρχίσουμε να παραλαμβάνουμε αεροσκάφη.** Άρα λοιπόν, θα πάμε συνολικά σε 25 αμφίβια, σε 13 ελικόπτερα, σε 3 αεροσκάφη επιτήρησης και σε 14 Canadair.

**Μέχρι τότε λοιπόν τι κάνουμε;**

**Η απάντηση είναι ότι πάμε σε μισθώσεις.**

**Υπήρχε ένα πρόγραμμα παλιό, μία Σύμβαση-Πλαίσιο συναφθείσα με την NSPA, σύμφωνα με την οποία μισθώναμε μέχρι πρόπερσι ελικόπτερα. Επρόκειτο για 8 βαρέως τύπου και 12 μεσαίου τύπου. Αυτά ήρθαμε και τα συμπληρώσαμε το 2022 με επιπλέον ελικόπτερα και αεροσκάφη, ούτως ώστε να μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στα προβλήματα που αντιμετωπίζαμε με τον εθνικό εναέριο στόλο.**

**Αυτές οι συμβάσεις έχουν λήξει. Τώρα είμαστε στην τελική φάση και περιμένουμε την απάντηση από το Ελεγκτικό Συνέδριο έτσι ώστε να προχωρήσουμε και να στείλουμε την τελική έγκριση της προμήθειας στην NSPA, η οποία εκτελεί αυτούς τους διαγωνισμούς και να πάμε σε μισθώσεις εναέριων μέσων, έτσι ώστε να ενισχύσουμε και φέτος την αεροπυρόσβεσή μας. Επίσης πρόκειται για ένα κράμα εναέριων μέσων, αεροσκαφών και ελικοπτέρων, το οποίο θα συμβάλει σημαντικά στην προσπάθειά μας. Θα είναι περίπου από 45 έως 50 μέσα, δεν είμαι σε θέση αυτή τη στιγμή να σας πω ακριβώς τον αριθμό των υπό μίσθωση αεροσκαφών.**

**Απαντώντας τώρα στον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ.**

**Κύριε Κεδίκογλου, αυτή η προσπάθεια ξεκίνησε τον περασμένο Οκτώβριο, διαρκεί μέχρι και σήμερα και εντός της εβδομάδας θα έχει ολοκληρωθεί. Την επόμενη εβδομάδα θα πάνε η NSPA με τους subcontractors να προχωρήσουν στις υπογραφές των επιμέρους συμβάσεων για τα εναέρια μέσα που θα μας βοηθήσουν το καλοκαίρι.**

**ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Μειοψηφίας): Κύριε Πρόεδρε συγνώμη που διακόπτω. Μια διευκρίνηση μόνο από τον κ. Υπουργό σχετικά με το χρονικό πλαίσιο παραλαβής. *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)***

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΤΟΥΡΝΑΣ (Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας):** Απεναντίας, ευχαριστώ για την ερώτηση γιατί θα διευκρινήσουμε και αυτό. **Πράγματι, θα τα έχουμε ακριβώς σύμφωνα με τον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Πυροσβεστικού Σώματος.**

**Όπως κάθε χρόνο, το ΠΣ βγάζει έναν προγραμματισμό να τα παραλαμβάνει κλιμακωτά για 120 ημέρες από την έναρξη της αντιπυρικής περιόδου. Αντιλαμβάνεστε ότι δεν μπορεί να τα παραλάβει όλα από 1η Μαΐου και να εγκατασταθούν εδώ πέρα, διότι 120 μέρες σημαίνει ότι στους τέσσερις μήνες θα πρέπει να φύγουν όλα μαζί. Άρα το ΠΣ κάνει έναν επιχειρησιακό σχεδιασμό και σύμφωνα με αυτόν αρχίζουν και έρχονται σταδιακά, όπως και φεύγουν σταδιακά μέχρι την 31η Οκτωβρίου, όταν και λήγει η αντιπυρική περίοδος.**

**Αυτός ο σχεδιασμός του Πυροσβεστικού Σώματος, λοιπόν, θα τηρηθεί στο 100%.**

**Εμείς ως Πολιτική Ηγεσία είμαστε εκεί για να ικανοποιήσουμε αυτή την επιχειρησιακή απαίτηση. Έχει προβληθεί διογκωμένη τα τελευταία χρόνια από το Πυροσβεστικό Σώμα, όμως βρίσκουμε τους πόρους και βοηθάμε και συμβάλλουμε έτσι ώστε να έχουν τα εργαλεία που χρειάζονται για να κάνουν τη δουλειά τους. Και λέω διογκωμένα, διότι έχει αυξηθεί η ζήτηση σε όλες τις χώρες της Μεσογείου και επομένως και οι μισθώσεις έχουν αυξηθεί από όλες τις χώρες. Δυστυχώς, χρόνο με το χρόνο αυξάνεται και το κόστος, γι’ αυτό είναι ανάγκη να προχωρήσουμε στην ενίσχυση του δικού μας εναέριου στόλου και γι’ αυτόν ακριβώς τον λόγο προχωρούμε σε αυτή τη Σύμβαση Προμήθειας των 7 νέων Canadair. Επειδή ετέθη και από τους Εισηγητές, σημειώστε παρακαλώ, ότι αυτά τα 7 Canadair έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ».**

**Στο πρόγραμμα έχουμε εγγράψει συνολικά 317 εκατομμύρια ευρώ.**

**Τι περιλαμβάνουν αυτά;**

**Περιλαμβάνουν, τα 5 αεροσκάφη τα οποία θα πληρώσουμε εμείς μέσα από το ΕΣΠΑ και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Είναι επαναλαμβάνω πρόγραμμα του «ΑΙΓΙΣ» και θα περιλαμβάνει την αρχική υποστήριξη και όπως τέθηκε και από τον Σύνδεσμο των Μηχανικών, όλο τον επίγειο εξοπλισμό. Τα 18 εκατομμύρια ευρώ για την αρχική υποστήριξη καθώς επίσης και λοιπά initial expenses, αυτή την «προίκα» δηλαδή που χρειάζονται για να ξεκινήσουν να λειτουργούν, συν 58 εκατομμύρια τα οποία δεν έχουν συμβασιοποιηθεί ακόμη.**

**Είναι χρήματα τα οποία έχουν μπει αφού έγινε μία προμελέτη από στελέχη του Πυροσβεστικού Σώματος και της Πολεμικής Αεροπορίας για 4 χρόνια Follow on Support.**

**Προσέξτε παρακαλώ. Όταν λέμε 4 χρόνια ανά αεροσκάφος, τι σημαίνει αυτό;**

**Δεν θα είναι για όλα τα αεροσκάφη πακέτο, αφού δεν θα τα παραλαμβάνουμε πακέτο. Θα παραλαμβάνουμε ένα-ένα και αυτό σημαίνει ότι από εκείνη τη στιγμή ξεκινάει να τρέχει το Follow on Support. Θα γίνει κουβέντα μετά την υπογραφής της Σύμβασης για την προμήθεια των 7 αεροσκαφών και μετά θα γίνει η επιπλέον σύμβαση για το Follow on Support. Άρα, αγοράζουμε ουσιαστικά όλο το πακέτο.**

**Να σημειώσω ότι η Σύμβαση περιλαμβάνει 7 αεροσκάφη, όμως τα 2 από αυτά τα 7 αεροσκάφη τα πληρώνει με 100 εκατομμύρια ευρώ η Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι μια συμφωνία που δεν ισχύει μόνο για εμάς βέβαια, αλλά και για τις υπόλοιπες 5 συμμετέχουσες χώρες σε αυτή την προμήθεια.**

**Αυτά είχα να πω όσον αφορά την ενίσχυση του μηχανισμού πολιτικής προστασίας με αυτό τον τύπο των αεροσκαφών. Είναι ένα πραγματικά πολύ σύγχρονο αεροσκάφος όσον αφορά τα συστήματα, τον μηχανολογικό εξοπλισμό κλπ. Εκείνο που μπορώ να σας πω είναι ότι όλα του τα συστήματα θα είναι υπερσύγχρονα και θα μπορούν να υποστηρίζονται από τη σύγχρονη αγορά, γιατί πάρα πολλά συστήματα ιδιαίτερα του CL-215 έχουν καταντήσει obsolete και είναι δύσκολο να βρούμε ανταλλακτικά.**

 **Άρα λοιπόν θα έχουν σύγχρονα υδραυλικά, ηλεκτρικά, ηλεκτρονικά συστήματα, θα φέρουν όπως προαναφέρθηκε μεγαλύτερη ποσότητα νερού, θα έχουν μεγαλύτερη διάρκεια πτήσης, μεγαλύτερη ταχύτητα και άρα, περισσότερες ρίψεις στη μονάδα του χρόνου. Επιχειρησιακά η αξία του είναι πολλαπλάσια και βεβαίως, θα περιλαμβάνει και ένα υπερσύγχρονο glass cockpit με ψηφιακές οθόνες και όλα εκείνα** **τα συστήματα, τα οποία χρειάζεται τόσο για την υδροληψία όσο και για την ακριβή και ασφαλή βολή.**

 **Όσον αφορά τη νυκτερινή προσβολή, θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι στην παγκόσμια αεροδιαστημική βιομηχανία δεν υπάρχει σήμερα που μιλάμε αεροπλάνο το οποίο να μπορεί να κάνει νυκτερινές βολές σε φωτιά.**

**Γιατί αυτό;**

**Διότι στις επιχειρήσεις νυκτός χρειάζονται ειδικά και ιδιαίτερα συστήματα. Χρειάζονται NVG’s** (**Night Vision Devices), lanterns ή συστήματα νυχτερινής όρασης που στηρίζονται στο IR φάσμα, το οποίο μας δίνει τις διαφορές απόχρωσης ανάλογα με τη θερμική ακτινοβολία του τερέν, του εδάφους.**

Εδώ, όταν ένα αεροπλάνο προσεγγίσει μια φωτιά, καταλαβαίνετε ότι αυτά τα συστήματα θολώνουν, είναι νεκρά. Δεν μπορούν να δώσουν εικόνα, γιατί το υπέρυθρο υπερέχει και κατά συνέπεια δεν μπορούν να κάνουν βολή. Μέχρι στιγμής λοιπόν, δεν υπάρχουν τέτοια αεροπλάνα και άρα δεν θα μπορούν να κάνουν νυχτερινή βολή.

Όσον αφορά δε, στο ερώτημα που θέσατε για τα ελληνικά αεροδρόμια, αυτά να είστε σίγουρος ότι επιχειρούν 24 ώρες το 24ωρο.

 Εξυπηρετούν τις αποστολές του Πυροσβεστικού Σώματος και της αεροπυρόσβεσης όλο το 24ωρο, όπως κατανέμονται εν πάση περιπτώσει από τον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Πυροσβεστικού Σώματος.

Εν κατακλείδι και για να μην σας καθυστερώ περισσότερο, έχω να πω ότι σας ευχαριστώ γιατί όλοι αναγνωρίζετε την αναγκαιότητα να προχωρήσουμε σε αυτή την προμήθεια μέσω αυτής της σύμβασης, η οποία θα ενισχύσει το Πυροσβεστικό Σώμα όσον αφορά τον εξοπλισμό.

Επιτρέψτε μου να κλείσω σημειώνοντας ότι τα 39 υποπρογράμματα περιλαμβάνουν και τα οχήματα, γιατί όπως αναφέρθηκε και ο Πρόεδρος της Ένωσης Πυροσβεστών, έχουμε το ζήτημα της παλαιότητας. Σας ενημερώνω ότι 400 οχήματα σύντομα θα συμβασιοποιηθούν για την ενίσχυση του Πυροσβεστικού Σώματος σε ένα πρόγραμμα που περιλαμβάνει 1800 οχήματα αξίας περίπου 360 εκατομμυρίων ευρώ. Και αυτή η δράση θα γίνει μέσω του προγράμματος «ΑΙΓΙΣ».

Νομίζω κάλυψα όλα τα ερωτήματα, δεν έχω κάτι να προσθέσω, κύριε Πρόεδρε.

Σας ευχαριστώ και πάλι όλους.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ για την εμπεριστατωμένη ανάλυση και τις απαντήσεις σας.

Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι, θα ήθελα να ευχαριστήσω, καταρχάς τους εκπροσώπους των εξωκοινοβουλευτικών φορέων, τους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές των κομμάτων, καθώς και τον κύριο Υφυπουργό, τον κ. Τουρνά, για αυτήν την πολύ γόνιμη συζήτηση.

Νομίζω ότι έγινε μια εξαιρετική συζήτηση σήμερα, διατυπώθηκαν όλες οι απόψεις, ακούστηκαν όλα τα ερωτήματα, δόθηκαν απαντήσεις για το ζήτημα εκσυγχρονισμού του στόλου των πυροσβεστικών αεροσκαφών και εν γένει της θωράκισης της χώρας με οχήματα, με εξοπλισμό και όλα τα υπόλοιπα.

Είναι ζητήματα που αφορούν όλους τους Έλληνες, αφορούν τις μελλοντικές γενιές, αφορούν τον τρόπο ζωής μας τα επόμενα χρόνια υπό το πρίσμα των περιβαλλοντικών αλλαγών και της κλιματικής κρίσης.

Ως εκ τούτου, σας ευχαριστώ και πάλι όλους.

Υπενθυμίζω ότι η επόμενη συνεδρίαση της Επιτροπής μας είναι προγραμματισμένη για τις 15.00΄ στην ίδια Αίθουσα.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Κέλλας Χρήστος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μπουκώρος Χρήστος, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Γραμμένος Βασίλειος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος και Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια).

Τέλος και περί ώρα 14.15΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

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