**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄**

**ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ – ΣΥΝΘΕΣΗ Γ ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 26 Σεπτεμβρίου 2018, ημέρα Τετάρτη και ώρα 14.15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Θεόδωρου Δρίτσα, με θέμα ημερήσιας διάταξης την συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις» (2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, προσήλθαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, οι κ.κ. Φώτιος Χατζηδιάκος, Δήμαρχος Ρόδου, Ιωάννης Μπρας, επιστημονικός συνεργάτης αρμόδιος για θέματα υδατοδρομίων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, Καλλέργος Βουλγαράκης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Σ.), Παναγιώτης - Ιάσονας Αγγελόπουλος, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ), Θεμιστοκλής Αμπλάς, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ), Γεώργιος Στασινός, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.), Αναστάσιος Γκόβας, Γενικός Διευθυντής της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ Α.Ε.», Νικόλαος Χαραλάμπους, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ Α.Ε.» και Σωτήριος Σκιαδαρέσης, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ).

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.: Βράντζα Παναγιώτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Μάρδας Δημήτριος, Ξυδάκης Νικόλαος, Καματερός Ηλίας, Τσιρώνης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Τζελέπης Μιχάλης, Ζαρούλια Ελένη, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Ψαριανός Γρηγόριος και Καβαδέλλας Δημήτριος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, καλησπέρα σας. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις». Σήμερα έχουμε τη β’ συνεδρίαση η οποία είναι αφιερωμένη στην ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων και κοινωνικών φορέων, φορέων της αυτοδιοίκησης και φορέων γενικώς που συνδέονται και εμπλέκονται με το θέμα του νομοσχεδίου. Σας καλωσορίζουμε όλους. Δυστυχώς βλέπω ότι δεν υπάρχει καμία γυναικεία παρουσία και καλωσορίζουμε και τον Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών κ. Χρήστο Σπίρτζη, τον Υφυπουργό Μεταφορών και Υποδομών, κ. Νικόλαο Μαυραγάνη και τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου τον κ. Θάνο Βούρδα και τους συνεργάτες τους που παρίστανται στη συνεδρίαση. Όντως ο χρόνος της πρόσκλησης ήταν περιορισμένος αν και υπήρχε ένας προειδεασμός τις προηγούμενες μέρες όσο ήταν δυνατόν να αναπτυχθεί από τους προσκεκλημένους μάλλον έχουμε κάποιες απουσίες. Έχουμε ένα πρόβλημα από την θαλασσοταραχή και την απαγόρευση απόπλου πολλών πλοίων που και αυτό έχει επηρεάσει την προσέλευση. Σε κάθε περίπτωση είναι βέβαιο με βάση την πληροφόρηση που έχει και η Γραμματεία ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν κατέστη δυνατόν να γίνει η συνεννόηση έγκαιρα ώστε να ανταποκριθεί, άρα δεν θα παρίστανται. Το ίδιο ισχύει και την Ένωση Λιμένων Ελλάδας, το Ναυτικό Επιμελητήριο, την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού και τον ΟΛΠ. Ο ΟΛΠ δεν είχε προσκληθεί να παραστεί αλλά όλοι αυτοί έχουν κληθεί όπως και κάθε άλλος να υποβάλουν υπομνήματα που έχει δικαίωμα και κάθε μεμονωμένος πολίτης να το κάνει κάθε φορέας ακόμα και αν δεν έχει προσκληθεί. Επομένως, στην διεύθυνση της Βουλής στο Κοινοβουλευτικό έργο, στην Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου μπορεί να σταλεί το οποιοδήποτε υπόμνημα και σήμερα και αύριο και τις επόμενες ημέρες. Αυτά διανέμονται στους βουλευτές και αποτελούν υλικό της επεξεργασίας για την Επιτροπή, το Κοινοβούλιο αλλά και για το Υπουργείο. Έτσι λοιπόν μπορούμε να προχωρήσουμε. Η ΕΝΠΕ δεν παρίσταται, δεν είναι ο κ. Αγοραστός εδώ αλλά δεν υπάρχει και εκπρόσωπος.

Το λόγο έχει ο κ. Χατζηδιάκος.

ΦΩΤΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΙΑΚΟΣ (Δήμαρχος Ρόδου): Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ κυρίες και κύριοι, εκπροσωπώντας τον Δήμο Ρόδου αλλά και την δημοτική συγκοινωνία οι μη γνωρίζοντες θα πίστευαν ότι η τοποθέτηση και η παρουσία του Δημάρχου Ρόδου εδώ έχει να κάνει με τα υδατοδρόμια κυρίως. Όμως είναι άλλος ο λόγος της παρουσίας μας εδώ απλώς θα ήθελα να εκφράσω την ευαρέσκειά μου και σαν Πρόεδρος της ΠΕΔ Νοτίου Αιγαίου που σήμερα υλοποιείται ένα όραμα, ένα όνειρο εδώ και πολλά χρόνια που έχει να κάνει με το υδατοδρόμιο, κύριε Υπουργέ. Όταν υπάρχει φωτογραφία του Καστελόριζου του 1916 με 16 υδροπλάνα που ένωναν την Βηρυτό μέσω Καστελόριζου με τη Μασσαλία και αντίστοιχα στο Λιμάνι του Μανδρακείου στη Ρόδο την περίοδο της ιταλοκρατίας ένας ικανός αριθμός υδατοδρομίων λέμε επιτέλους που τα νησιά μας θα μπορούν πλέον να συνδέονται σε σύντομο χρονικό διάστημα και με αυτό το μεταφορικό μέσο. Δεν θα υπεισέλθω σε αυτό γιατί είναι πολύ λίγος ο χρόνος. Να πω ότι η Ρόδος και η Κως είναι οι μοναδικοί δήμοι που διατηρούν κύριε Πρόεδρε αστική ή υπεραστική συγκοινωνία. Μπορεί οι Ιταλοί κατακτητές να άφησαν πολλά δεινά στον τόπο, αλλά άφησαν και ορισμένες καλές πρακτικές. Μία από αυτές τις πρακτικές ήταν η αστική ή υπεραστική συγκοινωνία. Αυτή τη στιγμή λοιπόν ο Δήμος της Ρόδου μέσω μιας κοινωφελούς επιχείρησης εξυπηρετεί το σύνολο της αστικής συγκοινωνίας στο Δήμο της Ρόδου και πλέον με τον Καλλικρατικό και νυν Κλησθενικό Δήμο εξυπηρετεί και τις περιοχές από το αεροδρόμιο και τις τουριστικές περιοχές με τη δική μας αστική συγκοινωνία και ένα μέρος βέβαια με την υπεραστική. Περιορίζομαι λοιπόν εδώ να πω ότι η αστική συγκοινωνία παλαιότερα ως οργανισμός και σήμερα από τον Καλλικράτη και μετά ως κοινωφελής επιχείρηση με δικό της προϋπολογισμό δεν έχει επιβαρύνει ούτε ένα ευρώ τον κρατικό προϋπολογισμό ούτε τον δημοτικό προϋπολογισμό. Έχει τη δυνατότητα μέσα από τις υπηρεσίες που παρέχει όχι μόνο τις εκατοντάδες χιλιάδες των επισκεπτών που είναι εθισμένοι στο να παίρνουν συγκοινωνιακά μέσα, αλλά και το σύνολο των κατοίκων είτε αυτοί είναι μαθητές είτε είναι συνταξιούχοι που κατά κύριο λόγο χρησιμοποιούν το μεταφορικό μέσο.

Να πω ότι είναι εν τις πράγμασι κοινωφελής επιχείρηση γιατί πέρα από τα ανταποδοτικά από το αντίτιμο των εισιτηρίων που καλύπτει το σύνολο του προσωπικού των 60 περίπου μόνιμων αορίστου χρόνου κ.λπ. εργαζομένων και αυτούς που παίρνουμε εποχικά για την περίοδο αιχμής, τη θερινή περίοδο ασκεί στην κυριολεξία κοινωφελή έργο με την έννοια ότι μεταφέρει είτε δωρεάν είτε με μειωμένο αντίτιμο από τους μαθητές, τους στρατιώτες, και τους πρόσφυγες. Είναι ένα θέμα που αντιμετωπίζουμε τα τελευταία χρόνια και στο νησί της Ρόδου. Ίσως, λίγοι ξέρουν ότι από τη Ρόδο πέρασαν 23.000 πρόσφυγες. Εξυπηρετεί λοιπόν όλα αυτά, παρέχοντας τις υπηρεσίες και ταυτόχρονα, είναι μια βιώσιμη επιχείρηση. Οι ισολογισμοί των τελευταίων ετών, εγώ θα αναφερθώ την 4ετία, της μέχρι τώρα θητείας μου, αλλά και πριν ήταν πάντα θετική. Ζητούσαμε λοιπόν με βάση τις διατάξεις του σχεδίου νόμου να εξαιρεθεί η Ρόδος και ως Πρόεδρος της ΠΕΔ λέω εδώ και η Κως από τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου να συνεχίσει με αυτή τη μορφή να εξυπηρετούνται οι αστικές συγκοινωνίες της Ρόδου και της Κω.

Υπάρχουν κάποια θέματα, όσον αφορά στις ποιοτικές υπηρεσίες που οφείλουμε και πρέπει να προσφέρουμε, τόσο στους μόνιμους κατοίκους, όσο και στους επισκέπτες. Η ίδια η επιχείρηση με δικό της προϋπολογισμό θα έλεγα αν και είναι υποχρέωση του δήμου να προβεί σε αντίστοιχες δράσεις εκσυγχρονισμού όχι του στόλου μόνο. Του στόλου είναι υποχρέωση της Ρόδου, αλλά των στάσεων της νέας τηλεματικής το να μπορέσουμε να εφαρμόσουμε αυτές τις μεθόδους. Μέσα από τον προϋπολογισμό της ΡΟΔΑ, όπως λέγεται η αστική συγκοινωνία εξυπηρετούνται και αυτές οι ανάγκες. Να πω λοιπόν επειδή είδα εκ μέρους του Υπουργού ότι έγινε αποδεκτή μια πρώτη συζήτηση που κάναμε και με τον Γενικό Γραμματέα να συμπεριληφθεί στις νομοτεχνικές βελτιώσεις το σχέδιο νόμου του Υπουργείου η τροποποίηση του άρθρου 33 του σχεδίου νόμου και να συμπεριληφθεί μαζί με τις περιφερειακές ενότητες της Θεσσαλονίκης και η περιφερειακή ενότητα της Ρόδου και της Κω θεωρούμε ότι είναι όχι προς τη σωστή κατεύθυνση, ότι είναι η σωστή κατεύθυνση αυτή και νομίζω ότι εξυπηρετούνται απόλυτα οι αστικές συγκοινωνίες και η δέσμευση η δική μας είναι και του «ΡΟΔΑ» και του δήμου να γίνουν όσο γίνεται πιο ποιοτικές. Έχουμε κάποια άλλα θέματα, τα οποία άπτονται του Υπουργείου Εσωτερικών, αλλά αυτά δεν είναι του παρόντος. Ως «ΡΟΔΑ» στηρίζουμε κι εμείς την πρόταση για την τροπολογία της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας σχετικά με τους χώρους στέγασης -στάθμευση και συντήρηση τα θέματα που έχουν να κάνουν με τις δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των λεωφορείων. Ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Στασινός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΣΙΝΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.)): Καταρχήν ευχαριστώ για την πρόσκληση. Κύριοι Υπουργοί, θα ήθελα να πω ότι θεωρώ ότι είναι ένα νομοσχέδιο που βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση και θα λύσει αρκετά προβλήματα που υπήρχαν στο παρελθόν σχετικά με τις αδειοδοτήσεις, οι οποίες «κολλούσαν» σε διάφορες γραφειοκρατικές διαδικασίες και θεωρώ με τη συμβολή και των φορέων, οι οποίοι συμμετέχουν σήμερα στη συζήτηση, αλλά και κάποιων που θα στείλουν υπομνήματα γιατί δεν κατάφεραν να έρθουν ότι θα λύσουν προβλήματα, έτσι ώστε να υλοποιηθεί ένα έργο, το οποίο θα πρέπει να γίνει και να δούμε και αυτές τις μεταφορές πώς θα λειτουργήσουν προς την κατεύθυνση εξυπηρέτησης των πολιτών και του τουρισμού. Θα σταθώ σε ένα σημείο. Θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό το άρθρο 30 που αναφέρεται στο ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης αδειών υδατοδρομίων. Νομίζω ότι σε αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει να πάνε όλες οι άδειες και θα έλεγα το γνωρίζει ο κ. Υπουργός γιατί έχει περάσει από τη θέση μου ότι σε αυτή την κατεύθυνση θα μπορούσε να συμβάλει και το ΤΕΕ που γνωρίζετε ότι από τις 15 Οκτωβρίου θα ξεκινήσει η ηλεκτρονική έκδοση ηλεκτρονικών αδειών. Άρα, έχουμε την τεχνογνωσία να συμβάλουμε στην προσπάθεια του Υπουργείου, έτσι ώστε όλα να είναι ηλεκτρονικά και πλέον να μην υπάρχει γραφειοκρατία και να μειώσουμε και τα ζητήματα διαφθοράς που πολλές φορές καταγγέλλονται. Ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Στασινό.

Το λόγο έχει ο κ. Μπρας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΡΑΣ (Επιστημονικός Συνεργάτης αρμόδιος για θέματα υδατοδρομίων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου): Ευχαριστώ. Θα είμαι πάρα πολύ συγκεκριμένος και σύντομος. Γενικώς στο Νότιο Αιγαίου έχουμε συμβάλει πολύ θετικά στην όλη διαδικασία αυτής της προσπάθειας. Να σας πω ότι 32 από τις 34 παρατηρήσεις προ Μαΐου έχουν γίνει δεκτές και υπάρχουν στο νομοσχέδιο και ευχαριστούμε πολύ. Παρά ταύτα όμως, υπάρχουν νέα συγκεκριμένα θέματα μικρά ή μεγάλα, τα οποία έχουμε εντοπίσει, έχουμε αποστείλει από τον Μάιο βεβαίως και θα ήθελα να τα αναφέρω ένα προς ένα για να μπορέσουμε να τα δούμε και σε κάθε περίπτωση να τα συμπληρώσουμε. Κάποια είναι πάρα πολύ μικρά, κάποια είναι αρκετά σοβαρά. Ξεκινώ από το άρθρο 2 που αναφέρει την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίων μόνο για κατασκευή αντικαταστάσεων. Επειδή έχουμε κάποια θέματα στο Νότιο Αιγαίο ειδικά σε κάποια νησιά που είναι απομακρυσμένα σε κάποιες περιπτώσεις έχουν εισαγάγει τον όρο του μεταφερόμενου τροχήλατου οικίσκου, κάτι το οποίο θα λύσει πολλά προβλήματα. Άρα, θα πρέπει να πούμε τη λέξη προμήθεια, όχι μόνο κατασκευή. Το ίδιο ακολουθεί και στο κομμάτι του άρθρου 3 όπου λέει κατασκευή των εγκαταστάσεων. Να φύγει αυτή η λέξη και να μπει η λέξη «δημιουργία». Δημιουργία θα πρέπει να είναι και κατασκευή και προμήθεια.

Όλα αυτά θα σας τα αφήσω σε σημείωμα, κ. Υπουργέ.

Στην παρ. 2γ΄ υπάρχει ένα από τα σημαντικά θέματα. Είμαι ΑμεΑ, οπότε μπορώ να ξέρω το θέμα. Αναφέρει για «υποχρεωτική ύπαρξη χώρων υγιεινής των δύο φύλων και ατόμων με κινητικά προβλήματα». Επικοινώνησα ο ίδιος με την εταιρεία κατασκευής με e-mail. Δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή η δυνατότητα για άτομα με ειδικές ανάγκες. Καταλαβαίνετε ότι πρέπει να υπάρχει στο νόμο μια πρόβλεψη: «όταν θα υπάρξει τέτοια δυνατότητα στα υδροπλάνα». Το να κατασκευάζεις, όμως, σε 28 νησιά -κάποια απ’ αυτά πολύ μικρά- τέτοιες τουαλέτες, πολλές φορές είναι πολύ δύσκολο το εγχείρημα σχετικά με τις άδειες και με αυτά που χρειάζονται.

Προτείνουμε, λοιπόν, να βάλουμε «υποχρεωτική η χωροθέτηση χώρων υγιεινής ατόμων με κινητικά προβλήματα, όταν πραγματοποιούνται τέτοιου είδους πτήσεις». Αν δεν πραγματοποιούνται, δεν υπάρχει λόγος να υπάρχουν και να μπαίνεις σε μια διαδικασία να φτιάξεις κάτι που δεν χρειάζεται αυτή τη στιγμή. Έτσι, νομίζω ότι λύνονται και τα δύο κομμάτια.

Επίσης, στην παρ. 3 του ίδιου άρθρου, λέει «με κοινή απόφαση να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών εγκαταστάσεων και επιπλέον των ανωτέρω». Γιατί να είναι «επιπλέον» μονάχα; Σε μερικές περιπτώσεις, θα μπορούσε να είναι και «ελάσσον». Δηλαδή, όταν έχουμε μικρότερα νησιά που θα έχουν μία πτήση την εβδομάδα -και μπορεί να το δει το Υπουργείο- όταν θα έχει αυτορυθμιστεί η αγορά και να είναι χαμηλότερες οι απαιτήσεις σε κάποιες περιπτώσεις. Άρα, να προστεθεί και η λέξη «ελάσσον» και όχι μόνο «επιπλέον», γιατί αν μείνει έτσι, δεν θα μπορούμε να κάνουμε κάτι άλλο.

Στις γενικές διατάξεις του άρθρου 4 λέει για τις λίμνες και τις μαρίνες. Υπήρξε μία πρόβλεψη σε προηγούμενο νέο σχέδιο νόμου να επανέλθει το καθεστώς για τις λίμνες, για τις μαρίνες και τα λιμάνια που θα παραχωρηθούν για δραστηριότητες, που εκεί μέσα θα είναι και τα υδατοδρόμια. Ενδεχομένως, θα πρέπει να υπάρχει μία πρόβλεψη ότι εάν ένα λιμάνι παραχωρηθεί και η δραστηριότητα που θα γίνει το υδατοδρόμιο είναι εκεί μέσα τι γίνεται τότε; Δεν θα έχουν τη δυνατότητα να κάνουν υδατοδρόμιο;

Επίσης, σε ό,τι αφορά τις προϋποθέσεις κατόχου αδείας υδατοδρομίου, λέει ότι «στο κομμάτι της άδειας λειτουργίας κάθε μέλος του Δ.Σ. στην Α.Ε. και κάθε εταίρος θα πρέπει να έχει μία σειρά από χαρτιά». Εμείς πιστεύουμε ότι κάτι τέτοιο δυσκολεύει τη διαδικασία. Θα πρέπει από το Διαχειριστή και το Διευθύνοντα Σύμβουλο να έχουμε αυτές τις απαιτήσεις και όχι απ' όλα τα μέλη του Δ.Σ. υποχρεωτικά.

Επίσης, στο άρθρο 13 -και αυτό είναι σημαντικό- τονίζεται ότι η άδεια ανακαλείται αν μετά από δύο χρόνια δεν υπάρχει πτητικό έργο στην άδεια ύδρευσης. Έτσι όπως είναι σήμερα η κατάσταση, πολύ πιθανόν, μέχρι να δημιουργηθεί το απαιτούμενο δίκτυο για πτήσεις, να βγουν άδειες και να μπορεί να περάσει το χρονικό διάστημα των δύο ετών, χωρίς να υπάρχουν πτήσεις στην αρχή. Αυτό είναι κάτι που μπορεί και να συμβεί. Άρα, θα υπάρξει ανάκληση αδείας σε κάτι που προσδοκάς, επειδή δεν έχεις δίκτυο να βγάλεις αυτό το κομμάτι; Θα καθυστερήσεις τις άδειες, έτσι ώστε να τις βγάλεις όλες μαζί για να έχεις δίκτυο; Θα πρέπει να υπάρξει μία πρόβλεψη και γι' αυτό. Εδώ φαίνεται ότι το Δημόσιο ανακαλεί μία άδεια από το ίδιο το Δημόσιο. Ίσως, αυτό να αφαιρεθεί, ή, ίσως, να διορθωθεί.

Στο άρθρο 16, το κομμάτι για τις υποχρεώσεις του φορέα λειτουργίας και το κομμάτι των μαγνητικών πυλών και των «x –ray» μηχανημάτων. Η λειτουργία μαγνητικής πύλης για τον έλεγχο ασφαλείας των επιβατών κα ακτινοσκοπικής συσκευής «x –ray» για τον έλεγχο ασφαλείας αποσκευών και χειραποσκευών σε όλα τα νησιά, ανεξαιρέτως όπου διακινούμενων επιβατών και μέγεθος του νησιού, καθιστά το συνολικό project μη υλοποιήσιμο και σε κάποιο επίπεδο μη βιώσιμο.

Η ύπαρξη και η θεσμοθέτηση διαφορετικών κριτηρίων στο, ήδη, πτητικό αντικείμενο δύο παρόμοιων πτητικών μέσων -αναφέρομαι στα ελικόπτερα και στα υδροπλάνα- είναι μη κατανοητή και δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού υπέρ της λειτουργίας των ελικοπτέρων. Αυτό είμαι σίγουρος ότι αργότερα θα το βρούμε μπροστά μας.

Σε ό,τι αφορά το κομμάτι της εκπαίδευσης του προσωπικού, εδώ δίνεται η δυνατότητα -και πολύ σωστά- να γίνεται η εκπαίδευση από την Υ.Π.Α.. Όμως, αυτοί που γνωρίζουν τα πράγματα, ξέρουν ότι οι καθυστερήσεις της εκπαίδευσης είναι πάρα πολύ μεγάλες. Φανταστείτε να χρειάζεται προσωπικό τεσσάρων- πέντε ατόμων από τους Λειψούς ή από την Φολέγανδρο να χρειαστεί να έρθει για εκπαίδευση.

Αυτό που λέμε εμείς είναι να χρησιμοποιηθεί, ό,τι χρησιμοποιείται και στο κομμάτι του «ISPS» στο κομμάτι της κρουαζιέρα. Δηλαδή, πιστοποιημένοι φορείς από την ΥΠΑ, όπου θα μπορούν να κάνουν την αντίστοιχη εκπαίδευση. Έτσι θα ξεμπλοκάρει η διαδικασία και θα γίνεται και τοπικά.

Τώρα ερχόμαστε στα δύο πιο σημαντικά θέματα που είναι τα υδάτινα πεδία. Στην παρ. 2γ του άρθρου 27 λέει ότι «το αεροσκάφος δεν προέρχεται από άλλο υδάτινο πεδίο, παρά μόνο από αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή αεροδρόμιο». Ποια είναι η πρότασή μας; Τι γίνεται στις περιπτώσεις όπου πτήσεις charters θέλουν εκδρομές με τους ίδιους επιβάτες για παραπάνω από μία στάσεις σε υδάτινα πεδία; Γιατί να αντιμετωπίζεται διαφορετικά η πτήση ελικοπτέρου από αυτή του υδροπλάνου;

Η τροποποίηση του ανωτέρου άρθρου θα καθορίσει και τη βιωσιμότητα του όλου εγχειρήματος. Θα έπρεπε να μπορεί ο πιλότος, όταν υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο πτήσης, να εφαρμόζει τα ίδια μέτρα ασφαλείας που εφαρμόζει όταν απογειώνεται από ένα υδάτινο πεδίο προς το υδατοδρόμιο, να μπορεί να πηγαίνει, τουλάχιστον, σε δύο ή τρία υδάτινα πεδία και μετά πίσω με τους ίδιους επιβάτες.

Η βιωσιμότητα λειτουργίας κάποιων μικρών υδατοδρομίων θα στηριχτεί στο «clustream» που θα γίνει και τη λειτουργία του καλοκαιριού. Το καλοκαίρι θα βγαίνουν τα έξοδα για το χειμώνα και αυτή είναι η πραγματικότητα. Εάν δεν έχουν τη δυνατότητα να κάνουν πτήσεις charters σε παραπάνω από ένα υδάτινο πεδίο, δηλαδή, θα πρέπει να πάμε στο υδάτινο πεδίο, πίσω και ξανά στο υδάτινο πεδίο με τους ίδιους επιβάτες, πέραν του ότι αυτό το κάνει το ελικόπτερο και άρα, υπάρχει και ένα θέμα σύγκρουσης συμφερόντων, δεν θα είναι βιώσιμο αυτό το χαρακτηριστικό.

Τέλος, το Ηλεκτρονικό Σύστημα Παρακολούθησης Αδειών Υδατοδρομίων (Η.Σ.Π.Α.Υ.) πρέπει να έχει μεταβατική διάταξη. Αν καθυστερήσει να βγει η διυπουργική απόφαση, μετά θα χρειάζεται και ένας χρόνος για τη λειτουργία του, θα περιμένουμε ένα χρόνο και περισσότερο για να ξεκινήσουν οι αιτήσεις των υδατοδρομίων. Θα πρέπει μέχρι να γίνει αυτή υπηρεσία να υπάρχει μία περίοδος μεταβατικής διάταξης. Αυτή τη στιγμή, δεν υπάρχει σε αυτό το νομοσχέδιο και μέχρι να βγει η απόφαση και να στηθεί η υπηρεσία, να μην μπορούμε να καταθέσουμε αιτήσεις. Ευχαριστώ πολύ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σκιαδαρέσης.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΣΚΙΑΔΑΡΕΣΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ)): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, ευχαριστώ για την πρόσκληση που μας απευθύνατε. Είμαστε εδώ για να καταθέσουμε όχι μόνο τις απόψεις των νησιωτικών επιμελητηρίων, αλλά και τη δική μου αγωνία ως ένας άνθρωπος που ζει και εργάζεται σε μια νησιωτική περιοχή, όπως είναι η Λευκάδα που κάνει μεγάλη προσπάθεια για να μπει στο χάρτη των τουριστικών προορισμών. Έχω και μία ερασιτεχνική εμπειρία ως ερασιτέχνης πιλότος και πρώην Πρόεδρος Υπερελαφρών Αεροσκαφών στην Ελλάδα.

Όπως όλοι γνωρίζετε, ο τομέας των μεταφορών είναι, άρρηκτα, συνδεδεμένος με τον τομέα του Τουρισμού. Τα νησιά του Ιονίου, αλλά και οι περισσότερες νησιωτικές και παράκτιες περιοχές της χώρας προσφέρονται για την ανάπτυξη ενός δικτύου υδατοδρομίου. Οφείλω, επίσης, να επισημάνω το μεγάλο ενδιαφέρον που υπάρχει από επενδυτές, αφού έχουν υποβληθεί τεχνικοί φάκελοι για την αδειοδότηση υδατοδρομίων στη Λευκάδα και το Μεγανήσι μέσα στον Αύγουστο από συγκεκριμένη εταιρεία.

Θα μου επιτρέψετε να παρατηρήσω ότι υπήρξε μεγάλη καθυστέρηση στην κατάθεση του νομοσχεδίου, το οποίο ήταν σε διαδικασία διαβούλευσης από το 2016. Χάθηκε πολύτιμος χρόνος όλο αυτό το διάστημα. Θα σας έλεγα πολύ απλά, ότι χάθηκαν δύο καλοκαίρια. Πιστεύω ότι θα πρέπει να λειτουργούμε εποικοδομητικά και να προτάσσουμε τη θετική σκέψη, γι' αυτό και θα ξεκινήσω από τα θετικά σημεία του νομοσχεδίου, τα οποία, κατά την άποψή μας, είναι η απλοποίηση των δικαιολογητικών για την άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου, τα οποία περιγράφονται, επακριβώς, στο νομοσχέδιο και δεν υπάρχει παραπομπή σε μεταγενέστερες αποφάσεις.

Η δυνατότητα δημιουργίας ευέλικτων και ήπιας μορφής εγκαταστάσεων στα υδατοδρόμια, αφού είναι γνωστά τα προβλήματα που μπορεί να δημιουργηθούν στο περιβάλλον παράκτιων περιοχών, αλλά και τις αδειοδοτήσεις. Διαχωρισμός της διαδικασίας για την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίων, σε σχέση με την άδεια λειτουργίας και εκμετάλλευσης του υδατοδρομίου, αφού με αυτόν τον τρόπο μπορούν να υπάρξουν συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού δικαίου.

Από κει και πέρα, θέλω να καταθέσω εποικοδομητικές, όπως πιστεύω, παρατηρήσεις. Πιστεύω, λοιπόν, ότι η διάταξη, με την οποία η άδεια λειτουργίας εκδίδεται υποχρεωτικά στο όνομα Ο.Τ.Α. ή Λιμενικού Ταμείου, η Οργανισμού Λιμένος, η Φορέα, ή Υπηρεσίας Δημοσίου, κ.λπ.., θέτει φραγμούς στη λειτουργία ιδιωτικών υδατοδρομίων που θα μπορούσε να αποφέρει μεγαλύτερα και περισσότερα δημόσια έσοδα.

Θα ήθελα, όμως, να θέσω και ένα άλλο ζήτημα, ως προς το συγκεκριμένο άρθρο που είναι το άρθρο 4. Όπως γνωρίζετε, όλοι βρίσκεται σε εξέλιξη μία διαδικασία παραχώρησης λιμένων ή μαρινών σε ιδιώτες επενδυτές. Σε αυτή την περίπτωση, αυτό που θα συμβεί είναι οι ιδιώτες επενδυτές, στους οποίους θα έχουν παραχωρηθεί λιμάνια και μαρίνες να μην μπορούν να πάρουν άδεια ίδρυσης υδατοδρομίων και υπάρχουν τα παραδείγματα του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Με δεδομένο, λοιπόν, ότι η λειτουργία ενός υδατοδρομίου σε λιμάνι σχετίζεται με συνδυασμένες μεταφορές, αλλά και η λειτουργία ενός υδατοδρομίου σε μαρίνα σχετίζεται με την τουριστική ανάπτυξη, θα έπρεπε, ίσως, να υπάρξει πρόβλεψη για λιμάνια ή μαρίνες που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες επενδυτές και να τους δίνεται η δυνατότητα άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου.

Στο άρθρο 8, παρ. 3. προβλέπεται η προέγκριση του εγχειριδίου λειτουργίας, όταν πρόκειται για άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου, με σκοπό την ταχύτερη διαδικασία και τη μείωση της γραφειοκρατίας.

Επίσης, προβλέπεται η δημιουργία τριών εγχειριδίων λειτουργίας, ασφαλείας υδατοδρομίων και αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων ανάγκης. Εμείς λέμε ότι για να επιταχυνθεί η όλη διαδικασία, πρέπει να προβλεφθεί η προέγκριση και των τριών αυτών εγχειριδίων, κατά το στάδιο της χορήγησης άδειας ίδρυσης και όχι μόνο του εγχειριδίου λειτουργίας.

Μια άλλη παρατήρηση μου σχετίζεται με το άρθρο 13, το οποίο αναφέρει στην παρ. 2, ότι «η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου ανακαλείται αν για δύο συνεχόμενα έτη, το υδατοδρόμιο δεν παρουσιάζει πτητικό έργο. Αυτό ας μην το αναλύσω και καταναλώνω το χρόνο. Ο κ. Μπρας, το είπε πολύ σωστά πριν.

Θεωρώ ότι η παρ. 2, θα πρέπει να επαναδιατυπωθεί ή και να αφαιρεθεί τελείως, γιατί με αυτό τον τρόπο το Δημόσιο αφαιρεί από τον εαυτό του την άδεια του υδατοδρομίου που μπορεί να οφείλεται σε λόγους που δημιουργεί η γραφειοκρατία του Δημοσίου.

Στο άρθρο 16, προβλέπεται η υποχρέωση εγκατάστασης και λειτουργίας σε κάθε υδατοδρόμιο μαγνητικής πύλης για τον έλεγχο ασφαλείας των επιβατών και ακτινοσκοπικής συσκευής για τον έλεγχο ασφαλείας αποσκευών και χειραποσκευών. Θα πω κι εγώ το ίδιο, ότι η συγκεκριμένη υποχρέωση δεν υφίσταται για τα ελικόπτερα. Φανταστείτε και σε ένα μικρό υδατοδρόμιο στους Λειψούς να χρειάζεται να παίρνουμε τόσο πολύπλοκα μηχανήματα και τεχνολογίες.

Στο άρθρο 23, προβλέπεται ότι η εκπαίδευση του προσωπικού θα γίνεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Θα μπορούσε να δοθεί η δυνατότητα, όπως συμβαίνει και σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες, οι φορείς διαχείρισης των υδατοδρομίων να αναθέτουν την εκπαίδευση σε στελέχη τους, που, όμως, αυτά θα είναι πιστοποιημένα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Τέλος, στο άρθρο 27, παρ. 2γ΄ τίθεται εμπόδιο στη βιωσιμότητα των αεροδρομίων με τον περιορισμό κίνησης σε υδάτινα πεδία. Θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στο υδροπλάνο να πηγαίνει σε, τουλάχιστον, άλλο ένα, ή δύο υδάτινα πεδία.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, τα νησιά μας χρειάζονται την ανάπτυξη του δικτύου υδατοδρομίων, γιατί υπάρχουν πολλαπλά οφέλη, όπως είναι η του τουριστικού ρεύματος, η δυνατότητα πολλαπλών επισκέψεων σε μία γεωγραφική περιοχή, συνδυασμένες μεταφορές, προσέλκυση επενδυτικών πρωτοβουλιών και δημιουργία θέσεων εργασίας.

Ευελπιστώ ότι δεν θα υπάρξουν άλλες καθυστερήσεις και ότι οι παρατηρήσεις που κατέθεσα θα τύχουν της αναγκαίας προσοχής. Άλλωστε, το θεσμικό πλαίσιο δεν μπορεί να μένει αδρανές. Πρέπει να επικαιροποιείται, να βελτιώνεται και να απλοποιείται. Ευχαριστώ πολύ. Κύριε Πρόεδρε, θα υποβάλουμε και υπόμνημα στην Επιτροπή σας ως Όμιλος Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αγγελόπουλος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ-ΙΑΣΟΝΑΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)): Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριε Γενικέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές και εκπρόσωποι φορέων, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων έχει, ήδη, καταθέσει στην Επιτροπή, αφενός νομοτεχνικές παρατηρήσεις προς ένταξη στο νομοσχέδιο, καθώς και μία σειρά γενικότερων παρατηρήσεων, προκειμένου να ληφθούν υπόψη για την τελική του επεξεργασία. Θα αναφερθώ στις σημαντικότερες.

Τα λιμάνια και οι λιμενικές υπηρεσίες έχουν, ήδη, οριοθετημένη και ρυθμισμένη λειτουργία σε ένα πολύπλοκο περιβάλλον που καλούνται να εξυπηρετήσουν τη διακίνηση επιβατών και φορτίων. Το παρόν νομοθέτημα από την οπτική της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων επικεντρώνεται στα βήματα και τις τεχνικές προϋποθέσεις για το συντονισμό των φορέων, προκειμένου να προστεθεί και να λειτουργήσει ένα νέο είδος τερματικού εντός χερσαίας και θαλάσσιας λιμενικής ζώνης.

Για τη ρυθμιστική αρχή ο επιβάτης έχει την ίδια ιδιότητα και ανάγκες εξυπηρέτησης είτε αποβιβάζεται από πλοίο της ακτοπλοΐας είτε από άλλο μέσο - στην παρούσα περίπτωση από υδροπλάνο. Κατ’ αντιστοιχία, το νέο μέσο έχει ανάλογες ανάγκες μ’ ένα πλοίο για την εξυπηρέτηση μέσω λιμενικών υπηρεσιών, όπως ενδεικτικά η παροχή καυσίμων, η αποκομιδή απορριμμάτων, οι υπηρεσίες ασφαλείας, πρόσδεση, πλοήγηση, συνοδεία.

Κατ’ αντιστοιχία, λοιπόν, όπως μια σειρά φορέων θα πρέπει να συντονιστούν και να συνεργαστούν τεχνικά και λειτουργικά για να ελλιμενιστεί, να υδατοδρομήσει και να εκτελέσει το πτητικό του έργο με ασφάλεια και να προσφέρει το προσήκων επίπεδο υπηρεσιών, οι φορείς αυτοί θα πρέπει, να συντονιστούν και διοικητικά, προκειμένου όλη η λειτουργία να διέπεται από νομιμότητα, να υπάρχει συμβατική τάξη, διαφάνεια και να τηρούνται οι κανόνες του ανταγωνισμού.

Για τους λόγους αυτούς στο άρθρο 4 θα πρέπει, να προστεθεί ότι στις λιμενικές υπηρεσίες που αναφέρονται στο σχέδιο νόμου, εφαρμόζονται ρητά τα άρθρα 108, 112, 113, 114 και 124 του ν.4389/2016, τα οποία αφορούν στις εντός λιμενικής ζώνης αρμοδιότητες της ρυθμιστικής αρχής λιμένων για όλους τους λιμένες και τερματικά της ελληνικής επικράτειας. Για να είμαι απόλυτα σαφής, εδώ δε μιλάμε για ένα αεροδρόμιο, το οποίο παρεμπιπτόντως έχει δίπλα κι ένα λιμάνι, αλλά για ένα λιμενικό τερματικό υδροπλάνο εντός λιμένα κι εντός λιμενικής ζώνης και συνεπώς εφαρμόζονται ρητά οι διατάξεις του 4289.

Αντίστοιχες προβλέψεις έχουμε καταθέσει και για τη σύμβαση παραχώρησης, που θα αναφέρεται στο άρθρο 12 και για τα τέλη λιμενικών υποδομών του άρθρου 21. Για το άρθρο 15 παρ.1, περίπτωση Δ` και το χρονικό διάστημα 2 ετών για τη μεταβίβαση της άδειας θα πρέπει, να επανεξετασθεί υπό το πρίσμα ότι η διάταξη αυτή δε θ’ αποτελέσει εφαλτήριο και κίνητρο για εμπορία αδειών λειτουργίας. Συνεπώς, θα πρέπει, να επανεξεταστεί.

Για το τελευταίο άρθρο, το 21 στο οποίο ρυθμίζεται η έκδοση των τιμολογίων υπηρεσιών, ενδεχομένως, εισάγεται απόκλιση από την έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης, όπως ισχύει σήμερα. Η διάταξη δεν προβλέπει, το άρθρο 21, τρόπο προσήκουσας δημοσίευσης του τιμολογίου ως κανονιστική πράξη και ως εκ τούτου θα πρέπει, να ελεγχθεί εκ νέου νομοτεχνικά. Να προσθέσω και ένα λειτουργικό σχόλιο για την εξέταση της επαναδιατύπωσης του άρθρου 23, το οποίο αφορά στην εκπαίδευση προσωπικού υδατοδρομίου, προκειμένου να καθίσταται ρητή η υποχρέωση τήρησης του Κώδικα ISPS στα εγχειρίδια του υδατοδρομίου, καθώς και στην ύλη της εκπαίδευσης του προσωπικού.

Τέλος, εφιστούμε την προσοχή για τυχόν ασυμβατότητες που ενδεχομένως να προκύπτουν απ’ το παρόν νομικό σχέδιο σε άλλα δύο σημεία για νομικό έλεγχο. Το ένα αφορά στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και ειδικότερα, ως προς τον ορισμό του πλοίου, άρθρο 3 παρ.1 και, δεύτερον, ως προς το ν.2971/ 2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις» σε σχέση με τον ορισμό του λιμένα. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εμείς ευχαριστούμε, κ. Αγγελόπουλε. Τώρα θα περάσουμε και θα ολοκληρώσουμε με δύο ομάδες φορέων. Η μία αφορά στις επιχειρήσεις και στην επιχειρηματικότητα και η άλλη την εργασία και τους εργαζόμενους. Νομίζω ότι οι εργαζόμενοι περιμένουν, ν’ ακούσουν τους επιχειρηματίες και να λάβουν υπόψη τους και να μιλήσουν στο τέλος.

Ο κ. Ρέτσος Πρόεδρος του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων θα στείλει υπόμνημα.

Το λόγο έχει ο κ. Βουλγαράκης.

ΚΑΛΛΕΡΓΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Σ.)): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Εκπροσωπώ την Πανελλαδική Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών στη δύναμη της οποίας υπάρχουν τα 34 αστικά ΚΤΕΛ, που εξυπηρετούν όλες τις επαρχιακές πόλεις στη χώρα μας.

Το πρώτο και ουσιαστικό βήμα στην οργάνωση των επιβατικών συγκοινωνιών έγινε το 1952 με το νόμο 2119, όπου συστάθηκαν τα κοινά ταμεία εισπράξεων λεωφορείων. Επιχειρήσεις που παρείχαν αστικές και υπεραστικές επιβατικές μεταφορές σε κάθε νομό και για κάθε νησί. Στη συνέχεια, σύμφωνα με τις διατάξεις του νομοθετικού διατάγματος 102 του 1973 συστάθηκαν τα αστικά ΚΤΕΛ, τα οποία ορίζονται ως Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου και φορείς συγκοινωνιακού έργου που διενεργούν μεταφορά προσώπων με αστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης, εξυπηρετώντας αστικές περιοχές.

Με το ν.2963 του 2001 τα ΚΤΕΛ μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρείες και με το συγκεκριμένο καθεστώς συνεχίζουν τη λειτουργία τους μέχρι και σήμερα. Σήμερα τα αστικά ΚΤΕΛ εκπροσωπούνται από την Πανελλαδική Ομοσπονδία, όπως σας είπα. Μέχρι και 12 λεωφορεία μπορούσαν, να διατηρήσουν την παλιά μορφή των ΚΤΕΛ, τα υπόλοιπα έχουν γίνει Ανώνυμες Εταιρείες.

Συνολικά, λοιπόν, λειτουργούν 32 αστικά ΚΤΕΛ, 2 δημοτικές επιχειρήσεις - η Ρόδος και Κω. Πέρα από τα 34 αστικά ΚΤΕΛ, έχουμε κι άλλες 10 πόλεις της Περιφέρειας που λειτουργούν αστικές συγκοινωνίες, οι οποίες εκτελούνται από τα υπεραστικά ΚΤΕΛ και αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη, ενδεχομένως, για τη συνέχεια.

Τα αστικά ΚΤΕΛ όλα αυτά τα χρόνια έχουν προσφέρει υψηλής ποιότητας συγκοινωνιακές υπηρεσίες, δίνοντας λύση στις ανάγκες μετακινήσεως χιλιάδων πολιτών, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη των πόλεων, στις οποίες δραστηριοποιούνται. Η παροχή των υπηρεσιών από τα αστικά ΚΤΕΛ πραγματοποιείται απρόσκοπτα 365 μέρες το χρόνο και κάτω από οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες με απόλυτη ασφάλεια και με το δυνατότερο χαμηλό κόστος, ενώ σημειώνεται ότι η λειτουργία τους όλ’ αυτά τα χρόνια δεν επιβάρυνε ούτε 1€ τον κρατικό προϋπολογισμό. Σημειώστε δε ότι απεργία ο κλάδος ο δικός μας δεν έχει κάνει από το 1980 ούτε μία μέρα.

Τα αστικά ΚΤΕΛ στη σημερινή τους μορφή αποτελούν πολυμετοχικές εταιρίες και στην πλειοψηφία τους οι μέτοχοι είναι και εργαζόμενοι στην παροχή συγκοινωνιακό έργου, οι οποίοι μάλιστα, έχουν επενδύσει σημαντικά ποσά στην ανανέωση του στόλου και στην εφαρμογή καινοτομιών ακολουθώντας τις εξελίξεις της τεχνολογίας. Το μεράκι και το ενδιαφέρον που έχουν επιδείξει οι μέτοχοι και οι εργαζόμενοι των αστικών ΚΤΕΛ έχουν επιφέρει τα παραπάνω θετικά αποτελέσματα.

Ήδη στις 5/9/2018 κατατέθηκε το σχέδιο νόμου από τον κ. Υπουργό που εισάγει ρυθμίσεις για θέματα των αστικών συγκοινωνιών αποτελώντας ουσιαστικά εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τον ευρωπαϊκό κανονισμό 1370 του 2007.

Επισημαίνουμε ότι στηρίζουμε το σχέδιο νόμου επί της αρχής, θεωρώντας ότι είναι κρίσιμες οι κυριότερες ρυθμίσεις του και συνοπτικά αναφέρω: Πρώτον, η αρμοδιότητα διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών ανήκει στον Υπουργό μεταφορών, δεύτερον, υπάρχει δυνατότητα διενέργειας διαγωνισμών σε μη όμορους Δήμους, ακόμα και σε διαφορετικές Περιφέρειες. Οριοθετούνται οι αρμοδιότητες των εμπλεκομένων φορέων και, τέταρτον, παρέχεται η δυνατότητα βελτιωτικών παρεμβάσεων ή επανασχεδιασμού αστικών συγκοινωνιών και δικτύων.

Μετά την κατ’ άρθρων μελέτη των διατάξεων των άρθρων 33 έως 49 - δηλαδή, του δεύτερου μέρους του νομοσχεδίου - σας υποβάλλουμε κάποιες προτάσεις νομοτεχνικής βελτίωσης, τις οποίες θα καταθέσουμε στη συνέχεια, που θ’ αναφερθώ επιγραμματικά σε κάποιες με στόχο τη συνδρομή μας στη βελτιστοποίηση του σχεδίου νόμου για τις οδικές επιβατικές μεταφορές.

Βελτιωτικά και αναδιατυπώσεις έχουμε στο άρθρο 39, στο άρθρο 41. Εκείνο που θα ήθελα, όμως, να τονίσω είναι το άρθρο 45, εξαιτίας του ότι θεωρούμε, πως είναι η «καρδιά» του νομοσχεδίου και ο τρόπος με τον οποίο θα γίνουν οι διαγωνισμοί στη συνέχεια.

Η παράγραφος 1 του άρθρου 45 πρέπει, να αναδιατυπωθεί ως προτείνουμε. Ο Υπουργός Μεταφορών Υποδομών προκηρύσσει διαγωνισμούς για τη γεωγραφική περιοχή, που περιλαμβάνει αστικές περιοχές περισσοτέρων Δήμων όμορων ή μη, αυτής ή άλλων Περιφερειών για την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και συγχρόνως για τη βιωσιμότητα του παραχωρησιούχου εξαιρουμένων των περιπτώσεων των συγκοινωνιακών φορέων Ρόδου και Κω.

Στην παράγραφο 3 να προστεθεί παράγραφος 4 και 5 ως εξής: «Οι διαγωνιζόμενοι κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνισμών πρέπει να διαθέτουν πρώτον, τον προβλεπόμενο αριθμό λεωφορείων, δεύτερον, τη διά των τευχών των διαγωνιστικών διαδικασιών καθοριζομένων τυπικών και ουσιαστικών προσόντων, εμπειρία, εκτέλεση αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών ως ποσοστό στο ζητούμενο από τον αντίστοιχο διαγωνισμό έργο, επαρκή στελέχωση για την παροχή ανατιθεμένων υπηρεσιών υποδομών κι εγκαταστάσεων.

Τα λέω αυτά, κύριε Υπουργέ, διότι θεωρούμε ότι τα αστικά ΚΤΕΛ είναι υποχρεωμένα μέχρι τις 31/12/2019, να εκτελούν και να εξυπηρετούν τον πολίτη και το κάνουμε και θα το κάνουμε. Επενδύουμε και πρόσφατα είχαμε μεταβεί σε μια έκθεση στη Γερμανία για να δούμε ηλεκτρονικά συστήματα, όπως είναι η χρήση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου.

Αυτές όλες οι επενδύσεις είναι κοστοβόρες, όπως καταλαβαίνετε. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι πρέπει, να δοθεί μια προτεραιότητα στη διαδικασία, που θ’ ακολουθήσει, ούτως ώστε να συνεχίσουν, να παρέχουν το έργο, που σήμερα παρέχουν, που είναι κοινωνικό και το γνωρίζετε. Έχουμε εισιτήρια μειωμένα, μαθητές, φοιτητές, πολύτεκνους κ.λπ.. Έχουμε ανανέωση στόλου, η οποία προχωράει, χαμηλό κόμιστρο. Έχουμε από το 2010 που δεν έχουμε αλλάξει εισιτήριο. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι πρέπει, να δοθεί μια προτεραιότητα στα αστικά ΚΤΕΛ για την ανάληψη του περαιτέρω έργου στη συνέχεια.

Προφανώς, θα συμμετέχουμε στην όλη διαδικασία. Θα σας καταθέσουμε το υπόμνημά μας και παρακαλώ, να ληφθεί υπόψη. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εμείς ευχαριστούμε, κ. Βουλγαράκη.

Να περάσουμε τώρα σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο των υδατοδρομίων. Το λόγο έχει ο κ. Γκόβας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΚΟΒΑΣ (Γενικός Διευθυντής της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ Α.Ε.»): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστούμε για την τιμητική πρόσκληση, αξιότιμε κ. Υπουργέ, κύριοι βουλευτές.

Εγώ, δε θα μπω τόσο πολύ στη λεπτομέρεια των επισημάνσεων ή των προτάσεών μας επί του σχεδίου νόμου, γιατί οι κύριοι που μίλησαν πριν από μένα, ουσιαστικά, έχουν καλύψει στο σύνολο τις παρατηρήσεις. Θ’ αφήσω το υπόμνημα της εταιρίας στα μέλη της Επιτροπής.

Θα ήθελα, να τονίσω από πλευράς μας κι από την εμπειρία που έχουμε, γιατί τόσο εγώ όσο κι οι συνεργάτες μου δραστηριοποιούμαστε στο συγκεκριμένο αντικείμενο απ’ το 2004, όταν είχε ξεκινήσει ένα πιλοτικό πρόγραμμα πτήσεων με υδροπλάνα - οι περισσότεροι από εσάς θα το γνωρίζετε - την περιοχή του Ιονίου, τα υδροπλάνα αυτά λειτούργησαν για μια πενταετία, έως το τέλος του 2008, κάτω από ένα πιλοτικό καθεστώς που δεν επέτρεψε, να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους, αλλά και γι’ αυτή την πενταετία που λειτούργησαν μπορώ, να σας μεταφέρω τη γνώση μου και την εμπειρία μου, γιατί σ’ εκείνη την εταιρία ήμουν Αντιπρόεδρος και Γενικός Διευθυντής, ότι ήταν πάρα πολύ θετικά τα δείγματα γραφής υπό την έννοια ότι πραγματοποιήθηκαν 15.000 δρομολόγιο εκείνη την περίοδο, μετακινήθηκαν περισσότεροι από 180.000 επιβάτες, τόσο μόνιμοι κάτοικοι των νησιών του Ιονίου όσο και τουρίστες, γιατί εκτελούσαμε κάποιες πτήσεις από το Μπρίντιζι της Ιταλίας προς την Κέρκυρα και φέρναμε αρκετούς Ιταλούς τουρίστες, χωρίς να δημιουργηθεί, λοιπόν, το παραμικρό πρόβλημα, ούτε σε κάποια πτήση υδροπλάνου, ούτε σε κάποιον τομέα λειτουργίας των υδατοδρομίων.

Άρα, λοιπόν, αυτό θεωρώ ότι είναι ένα σημαντικό στατιστικό δεδομένο, που έρχεται, να συμπληρώσει την πολύ μεγαλύτερη εμπειρία διεθνή που υπάρχει από χώρες, όπως ο Καναδάς, οι Μαλδίβες, η Αμερική, που εκεί τα υδροπλάνα πετούν πάρα πολλές δεκαετίες και αποδεδειγμένα με επίσημα στοιχεία που δε μπορούν να αμφισβητηθούν. Το υδροπλάνο είναι το πιο ασφαλές μεταφορικό μέσο, υπό τη βασική έννοια ότι έχοντας τους πλωτήρες και, ουσιαστικά, πετώντας στο μεγαλύτερο μέρος - εάν όχι σ’ όλο το μέρος - της πτήσης του πάνω από θάλασσα, εν δυνάμει έχει κάτω απ’ τους πλωτήρες ένα διάδρομο προσθαλάσσωσης/προσγείωσης.

Λέω, λοιπόν, ότι με την εμπειρία αυτών των 18 ετών που έχουμε από το πιλοτικό πρόγραμμα και τα τελευταία χρόνια, σίγουρα το σχέδιο νόμου κινείται στη σωστή κατεύθυνση. Έχει βελτιώσει σε πολύ μεγάλο ποσοστό τις όποιες καθυστερήσεις υπήρχαν και γραφειοκρατίες από το παρελθόν. Είμαστε πολύ αισιόδοξοι ότι με τη ψήφισή του τα πράγματα θα τρέξουν πολύ πιο γρήγορα. Δε σας κρύβω ότι είναι πολύ σημαντική η βούληση της Κυβέρνησης και του Υπουργείου υπό την έννοια ότι ακόμα και η αιτιολογική έκθεση που εκπονήθηκε, δεν ξέρω ποιος ήταν ο συντάκτης σας, είναι πάντως πολύ ευχάριστο ότι αναφέρεται τόσο εκτενώς και στην πληρότητά του η αξία του υδροπλάνου, η πολυχρηστικότητα του μέσου, πώς μπορεί, να βοηθήσει με όλες τις νησιωτικές περιοχές, ειδικά τα μικρά νησιά που δεν έχουν αεροδρόμιο. Δεν σας κρύβω ότι μεταφράσαμε την αιτιολογική έκθεση και τη δώσαμε σε κάποιους επενδυτές που έχουμε, που ενδιαφέρονται πάρα πολύ, να επενδύσουν στο project αυτό στην Ελλάδα και ήταν πολύ μεγάλη η ικανοποίησή τους, όταν είδαν ότι ένα επίσημο έγγραφο Υπουργείου τονίζει τόσο πολύ τα θετικά αυτού του μέσου.

Όπως επίσης σημαντική είναι και η πρωτοβουλία που πήρε ο Υπουργός κ. Σπίρτζης, σε συνεννόηση με τις υπόλοιπες χώρες των Βαλκανίων, να δημιουργηθεί ένα ομοιογενές πλαίσιο νομοθετικό και κανονιστικό για την λειτουργία των υδροπλάνων. Μακάρι να μεταφραστεί ο νόμος και να μπορεί να αφομοιωθεί και από αυτές τις χώρες, γιατί για τα υδροπλάνα, η «καρδιά» της λειτουργίας τους θα είναι η Ελλάδα, λόγω της πολυνησίας και της τεράστιας ακτογραμμής, αλλά για άλλες χώρες γειτονικές προς την Ελλάδα και τα Βαλκάνια, όπως και η Αδριατική. Φαντάζομαι γνωρίζετε, ότι υπάρχει ένα σχέδιο, ένα πρόγραμμα συνεργασίας μεταξύ των χωρών της Αδριατικής Ιταλία, Κροατία, Αλβανία, Μαυροβούνιο, Ελλάδα, ώστε να υπάρξει αυτό το πλαίσιο κοινών κανόνων λειτουργίας, ώστε τα υδροπλάνα λόγω της ιδιομορφίας των χωρών αυτών και της γειτνίασης, να μπορούν να εκτελούν ένα πτητικό έργο όχι μόνο στο εσωτερικό της μιας χώρας, αλλά και άλλων χωρών.

Να κλείσω, φέρνοντας ένα παράδειγμα και να πω, ότι εάν τα υδροπλάνα πετούσαν σήμερα, αξιότιμε κύριε Υπουργέ, με όλες αυτές τις ακυρώσεις αφίξεων που είχαμε από φορείς και εκπροσώπους που θέλουν να έλθουν από τα διάφορα νησιά, σίγουρα θα είχαν βοηθήσει πάρα πολύ στην άφιξή τους. Δεν λέμε ότι τα υδροπλάνα είναι παντός καιρού, αλλά με την πρωτοβουλία αυτή που και εσείς πήρατε, το Υπουργείο σας, και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής να προβλέπει ο νόμος τη δυνατότητα εναλλακτικού θαλασσοδιαδρόμου μέσα στα λιμάνια- όπου υπάρχουν υδατοδρόμια- για να χρησιμοποιούνται όταν υπάρχουν κακές καιρικές συνθήκες, σήμερα θα ήταν μια χρυσή ευκαιρία. Από όσα υδατοδρόμια τα λιμάνια τους, ο εσωτερικός χώρος, επέτρεπε την αποθαλάσσωση του υδροπλάνου- που εγώ θεωρώ ότι θα ήταν μεγαλύτερα από τη μικρή εμπειρία που έχω και ως πιλότος, έστω και ερασιτέχνης- θα μπορούσε κάλλιστα ένα αμφίβιο υδροπλάνο να αποθαλασσωθεί σήμερα από ένα λιμάνι νησιού και ένα έρθει να προσγειωθεί- αφού θα είναι υδροπλάνο, στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και να ήταν εδώ σήμερα και ο κ. Χατζημάρκος καθώς και οι υπόλοιποι.

Κλείνω, λέγοντας ότι η πολυχρηστικότητα του υδροπλάνου είναι δεδομένη, τόσο στον τομέα του τουρισμού, όσο και πολύ σημαντικό και για τη κάλυψη αναγκών για νοσοκομειακές πτήσεις, μεταφορές φορτίου φαρμάκων, ακόμα και έρευνα και διάδοση. Άρα, λοιπόν, ευχόμαστε και ελπίζουμε πολύ σύντομα να το δούμε να γίνεται πράξη.

 ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εμείς ευχαριστούμε.

 Παίρνω αφορμή από τη σχετική αναφορά σας να σας πω και σε εσάς, θα το ξέρετε ενδεχομένως, αλλά και προς όλους, στη νομοθετική και κοινοβουλευτική διαδικασία, η Αιτιολογική Έκθεση των νομοσχεδίων είναι συστατικό στοιχείο της συνολικής νομοθέτησης. Μάλιστα, πολύ συχνά αποκτά και βάση νομολογιακής γνωμοδότησης που ενισχύει το νόμο κατά την εφαρμογή του.

 Επομένως, δεν είναι απλώς ένα κείμενο, είναι ένα συστατικό στοιχείο της συνολικής νομοθετικής πρωτοβουλίας. Από αυτή την άποψη, έχει σημασία η οποιαδήποτε αξιολόγησή του, είναι ένα σοβαρό κείμενο, δηλαδή, που λειτουργικά πρέπει να λαμβάνεται πάντα υπόψη.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΚΟΒΑΣ (Γενικός Διευθυντής της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ Α.Ε.»): Το γνώριζα, ευχαριστώ, γι' αυτό και το ονόμασα σαν «επίσημο έγγραφο». Ευχαριστώ.

 ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Χαραλάμπους.

 ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ Α.Ε.»): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Καταρχήν, να ευχαριστήσω για αυτή τη τιμητική αυτή πρόσκληση να παραβρισκόμαστε εδώ. Ευχαριστούμε, την Επιτροπή, κύριε Υπουργέ, κύριοι Υπουργοί, κύριοι Βουλευτές, συμπληρωματικά θα προσθέσω αυτά που είπε ο κ. Γκόβας, όπου είναι ο πρωτοστάτης τα τελευταία χρόνια στον τομέα των υδροπλάνων και της ανάπτυξης του δικτύου.

 Το νομοσχέδιο, έχει μια κατεύθυνση, όπως σωστά είπε βελτιωτική και έχει βελτιώσει αρκετά θέματα και προβλήματα, τα οποία αντιμετωπίσαμε και συνεχίζουμε, μέχρι να γίνει και η ψήφιση του συγκεκριμένου.

 Όντως, το υδροπλάνο και το δίκτυο είναι ένα προϊόν όχι μόνο τουριστικό, αλλά και προϊόν μεταφοράς, αλλά και κοινωνικό προϊόν, όπου θα αναπτυχθούν πέραν των δραστηριοτήτων των υδατοδρομίων και παράπλευρες δραστηριότητες.

Θα σταθώ, στο κομμάτι του προσωπικού, γιατί μαζί με τα υδατοδρόμια θα αναπτυχθεί και ένας καινούργιος τομέας της λειτουργίας των υδατοδρόμιων, το μάνατζμεντ των υδατοδρόμιων. Θα δημιουργηθούν στελέχη που δεν υπάρχουν σήμερα στην αγορά, οπότε στο άρθρο 23 του νόμου που αναφέρει ότι «όσον αφορά το Προσωπικό του υδατοδρομίου υποχρεούται να έχει κατάλληλη εκπαίδευση και να μπορεί να ασκεί με ασφάλεια τα καθήκοντά του, όπως αυτά περιγράφονται στην κείμενη νομοθεσία η εκπαίδευση για το Προσωπικό λειτουργίας του υδατοδρομίου να παρέχεται από την ΥΠΑ».

Ίσως εάν το βλέπαμε λίγο πιο επαγγελματικά να μπορούσαν και κάποια άλλα πιστοποιημένα ιδρύματα της χώρας, τα οποία θα πάρουν και την έγκριση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας να μπορούσαν να παρέχουν ή να παράγουν, επίσης στελέχη, τα οποία θα χρειαστούμε άμεσα και ίσως να μην υπάρχει και η δυνατότητα σήμερα που μιλάμε να εκπαιδευτούν 100 ή 150 στελέχη για να μπορέσουν τα υδατοδρόμια να λειτουργήσουν και να μην προκαλέσει κάποια επιπλέον καθυστέρηση.

Θα ήθελα, επίσης, να αναφερθώ στο κομμάτι που τα άτομα του Προσωπικού που θα επανδρώσουν τα υδατοδρόμια, αν μπορούν να εκπαιδεύονται από τα στελέχη, τα οποία έχουν πιστοποιηθεί από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, θα μπορούσαν πιο εύκολα επί των νησιών να εκπαιδευτεί κόσμος, έτσι ώστε να μην μεταφέρονται στην Αθήνα ή σε άλλες εγκαταστάσεις όπου υπάρχει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας να μπορέσει να τα εκπαιδεύσει. Άρα, έτσι θα μπορούσαμε να έχουμε κόσμο να δουλεύει στα υδατοδρόμια από τα νησιά, τα οποία η εργασία και οι νέες θέσεις που ανοίγονται είναι περιορισμένες.

Όσον αφορά το κομμάτι της μεταβατικής διάταξης του άρθρου 31 του σχεδίου νόμου. Απλά, θα ήθελα να αναλύσουμε λίγο περισσότερο το κομμάτι των ιδιωτών που έχουν επενδύσει με την προηγούμενο πλαίσιο αδειοδότησης υδατοδρόμιων. Να υπάρξει μια πιο αναλυτική διαδικασία μετάβασης, έτσι ώστε να μην δημιουργηθούν εκεί και άλλα θέματα, γιατί υπάρχουν και κάποια υδατοδρόμια, τα οποία είναι έτοιμα να ξεκινήσουν την κατασκευή και να μπουν στο δίκτυο, να μπορέσουν να συνυπολογιστούν μαζί να το υπόλοιπο δίκτυο. Ευχαριστώ πολύ.

ΘΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Αμπλάς.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ)): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κύριε Γενικέ, κύριοι Βουλευτές, ευχαριστούμε για την πρόσκληση παρουσίας της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος στη σημερινή συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, προκειμένου να καταθέσουμε τις απόψεις μας για το παρόν νομοσχέδιο.

Ως Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος, η οποία εκπροσωπεί τους εργαζόμενους στις χερσαίες δημόσιες επιβατικές μεταφορές αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ, θα εστιάσουμε στα θέματα, τα οποία άμεσα μας αφορούν, δηλαδή, στα θέματα των αστικών οδικών μεταφορών, στο Μέρος Β΄.

Πρώτο θέμα, η εξαίρεση των δημοτικών επιχειρήσεων συγκοινωνιών Ρόδου και Κω από το επίπεδο εφαρμογής του παρόντος νομοσχεδίου. Η κοινή πρόταση της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος, των εργαζομένων και των διοικήσεων των επιχειρήσεων αυτών, στηρίχθηκε κατά τη χθεσινή συνεδρίαση της Επιτροπής από τον Εισηγητή του νομοσχεδίου, κ. Καματερό και έγινε αποδεκτή από τον Υπουργό Μεταφορών, κ. Χρήστο Σπίρτζη, με αποτέλεσμα οι δημοτικές επιχειρήσεις συγκοινωνιών Ρόδου και Κω να συνεχίζουν απρόσκοπτα να ασκούν το αξιόπιστο και ποιοτικό συγκοινωνιακό έργο εξυπηρετώντας τους κατοίκους των νησιών, καθώς, και τους χιλιάδες επισκέπτες με σκοπό αποκλειστικό την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και όχι με σκοπό το κέρδος. Για την εξέλιξη αυτή, θερμά σας ευχαριστούμε.

Δεύτερο, και σημαντικότερο, θέμα η διατήρηση των θέσεων εργασίας του ήδη υπάρχοντος προσωπικού στα αστικά ΚΤΕΛ και διασφάλιση των εργασιακών τους δικαιωμάτων στην περίπτωση αλλαγής του φορέα δημόσιας υπηρεσίας, ο οποίος ενδεχομένως προκύψει μετά την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών.

Κύριε Πρόεδρε, για το σοβαρό αυτό θέμα, δεν προηγήθηκε καμία διαβούλευση μαζί μας, για το γεγονός της απασχόλησης στα αστικά ΚΤΕΛ της χώρας περισσότερων των 1600 εργαζομένων- όπως αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση του παρόντος νομοσχεδίου, οι οποίοι κινδυνεύουν να χάσουν τη θέση εργασίας τους στην περίπτωση ψήφισης και εφαρμογής ως έχει του παρόντος νομοσχεδίου.

Πέραν της απουσίας διαβούλευσης με τους εκπροσώπους των εργαζομένων η πολιτεία δεν έχει λάβει ουδεμία πρόνοια για τους 1600 εργαζομένους που απασχολούν σήμερα τα αστικά ΚΤΕΛ της χώρας και δεν αξιοποίησε τις ευρύτατες δυνατότητες που παρέχει ο Κανονισμός για τον οποίο συζητάμε σήμερα (1370/2007) για την προστασία των θέσεων εργασίας και τη διατήρηση των εργασιακών δικαιωμάτων.

Σε αντίθεση με τα προβλεπόμενα στο σχέδιο νόμου, ο ανωτέρω Γενικός Κανονισμός, ο οποίος προείπα λαμβάνει υπόψη και ρυθμίζει την περίπτωση κατά την οποία η εφαρμογή του μπορεί να επιφέρει διακοπή της απασχόλησης του προσωπικού συγκοινωνιακού φορέα λόγω ανάθεσης του έργου σε άλλο φορέα.

Θα μου επιτρέψετε, στη συνέχεια, να αναφερθώ εν τάχει στις διατάξεις του Κανονισμού. Συγκεκριμένα, στις αιτιολογικές σκέψεις του εν λόγω Κανονισμού (αρ. 16), περιλαμβάνεται και η ακόλουθη: «Όταν η σύναψη σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ενδέχεται να επιφέρει αλλαγή του φορέα δημόσιας υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να μπορούν να ζητούν από τον επιλεγμένο φορέα δημόσιας υπηρεσίας να εφαρμόσει τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/23/ΕΚ, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών- μελών σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων επιχειρήσεων».

Επίσης, η παρούσα Οδηγία, δεν εμποδίζει τα κράτη-μέλη να διασφαλίσουν τις προϋποθέσεις μεταφοράς των δικαιωμάτων των εργαζομένων πέραν των δικαιωμάτων που εμπίπτουν στην Οδηγία που προείπα 2001/23/ΕΚ, λαμβάνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο υπόψη τα κοινωνικά πρότυπα που καθορίζουν οι εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις ή οι Συλλογικές Συμβάσεις ή οι συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ των κοινωνικών εταίρων».

Περαιτέρω στο άρθρο 4 και στην παράγραφο 5 του συγκεκριμένου κανονισμού ορίζεται ότι με την επιφύλαξη του εθνικού και κοινοτικού δικαίου, συμπεριλαμβανόμενων των συλλογικών συμβάσεων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να απαιτούν από τον επιλεγέντα φορέα δημόσιων υπηρεσιών να χορηγεί στο προσωπικό που έχει ήδη προσλάβει για την παροχή υπηρεσιών τα δικαιώματα που θα του αναλογούσαν εάν είχε γίνει μεταβίβαση κατά την έννοια της Οδηγίας 2001/23/ ΕΚ (Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου), όπως προείπα. Όπως προκύπτει, λοιπόν σαφέστατα από τις ανωτέρω διατάξεις του Κανονισμού για τον οποίον συζητάμε σήμερα, υπάρχει σαφής ευχέρεια του Υπουργείου Μεταφορών, κύριε Υπουργέ, να θέσει ως προϋπόθεση για την ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου σε οποιοδήποτε τρίτο ή την πρόσληψη και απασχόληση του προσωπικού που απασχολούνταν στο αστικό ή στα αστικά ΚΤΕΛ της χώρας της αντίστοιχης γεωγραφικής περιοχής την οποία αφορά κάθε διαγωνισμός μέσω της πρόβλεψης σχετικού κοινωνικού κριτηρίου για την διατήρηση των εργασιακών δικαιωμάτων των εργαζομένων και μέσω του προστατευτικού πλαισίου του Ευρωπαϊκού Δικαίου, δηλαδή μεταβίβαση της επιχείρησης. Αυτή είναι και η μόνη οδός ώστε να μπορέσει να εφαρμοστεί το νομοθέτημα χωρίς να βρεθούν οι χίλιοι εξακόσιοι εργαζόμενοι στο δρόμο. Όπως υποθέτουμε δεν το επιθυμείτε κι’ εσείς.

 Άλλωστε, οι εργαζόμενοι των αστικών ΚΤΕΛ διαθέτουν την κατάλληλη εμπειρία για την ομαλή εξυπηρέτηση του συγκοινωνιακού έργου, ώστε η τυχόν μετάβαση σε νέο φορέα εκτέλεσης του να μην συνοδευτεί από δυσλειτουργίες και αιφνιδιασμούς. Πρόκειται για εργαζόμενους που στην πλειοψηφία τους έχουν μακρά προϋπηρεσία στα ΚΤΕΛ δεδομένου ότι κατά το τελευταίο διάστημα γίνονται ελάχιστες προσλήψεις και πολλές απολύσεις και γνωρίζουν όσο κανείς τις ιδιαιτερότητες των αστικών γραμμών. Για τους λόγους αυτούς, ζητάμε κύριε Υπουργέ να κάνετε δεκτές τις σχετικές τροπολογίες δύο τον αριθμό, τις οποίες άμεσα θα καταθέσουμε στο Προεδρείο, οι οποίες θέτουν το πλαίσιο προστασίας των θέσεων εργασίας και διατήρησης των δικαιωμάτων των εργαζομένων για τώρα και για το μέλλον, εκτός αν θέλετε να προηγηθείτε του αρχηγού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ο οποίος προσφάτως έχει δηλώσει ότι το να παίρνει κανείς σύνταξη απ’ την ίδια δουλειά είναι ξεπερασμένο. Ευχαριστώ πολύ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εδώ ολοκληρώνεται ο πρώτος κύκλος των ομιλιών των εκπροσώπων των φορέων. Υπάρχει κάποιος που παρέλειψα να τον καλέσω και παρίσταται; Όχι.

Τώρα θα πάρουν το λόγο οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές για να υποβάλλουν ερωτήσεις. Εάν επιθυμεί και ο κ. Υπουργός. Μετά τους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές και όποιος Βουλευτής το επιθυμεί.

Οι παριστάμενοι φορείς δήλωσαν ότι θα υποβάλλουν υπομνήματα και τα περιμένουμε. Ήδη υποβλήθηκαν. Οι μη παριστάμενοι φορείς έχουν ειδοποιήσει ότι θα υποβάλλουν υπομνήματα, θα τα λάβετε, μετά το πέρας της συνεδρίασης ηλεκτρονικά. Με έχουν ειδοποιήσει ότι υπάρχει ένας εκπρόσωπος - μέλος της διοίκησης του ΤΑΙΠΕΔ, ο κύριος Βλάχος που ασχολείται επί χρόνια με το θέμα και επιθυμεί να υποβάλει υπόμνημα, θα υποβάλλει. Επίσης και ο Διοικητής της Δημόσιας Αρχής Λιμένων με ειδοποίησε ότι θα υποβάλει. Ελπίζω να έλθουν και άλλα υπομνήματα που χρειάζονται. Προχωράμε στους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές. Το λόγο έχει ο κ. Ηλίας Καματερός από το ΣΥΡΙΖΑ.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):Κύριε Πρόεδρε είναι πάρα πολύ σημαντική η συμβολή των φορέων. Έχουμε υπομνήματα αρκετά ήδη. Περιμένουμε να δούμε και τα υπόλοιπα.

 Εγώ περιορίζομαι σε δύο ερωτήσεις που απευθύνονται στους εργαζόμενους στα ΚΤΕΛ. Θα ξεκινήσουμε από το τελευταίο. Επειδή καλά το κατάλαβε ότι εμείς είμαστε κατά των απολύσεων θα ήθελα να το ξεκαθαρίσουμε αν γίνεται αυτό, δηλαδή αυτό που προτείνει να το καταλάβω καλύτερα. Στηρίζεται η πρόταση και μακάρι να γίνεται να το δούμε, στον Κανονισμό λειτουργίας των ΚΤΕΛ και στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο. Εγώ θα ‘θελα να ξανακούσω γιατί είναι πάρα πολύ σημαντικό αν μπορεί να υπάρχει νομοθετικά κατοχύρωση των εργαζομένων, επειδή είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις να το δούμε. Θέλω να το ακούσω κύριε Υπουργέ. Πώς – γιατί είναι πολύ σημαντικό. Να το ακούσουμε. Εγώ θα ήθελα να το ακούσω με μεγάλη προσοχή.

Το δεύτερο ερώτημα είναι δευτερεύον. Αφορά τις δεξαμενές μέσα στα μηχανοστάσια του ΚΤΕΛ. Επειδή δεν ξέρω τη διαδικασία. Δηλαδή τώρα δεν επιτρέπεται να έχουνε δεξαμενές στα μηχανοστάσια του ΚΤΕΛ και πώς αυτό μπορεί να γίνει; Αυτές τις δύο ερωτήσεις έχω κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):Ευχαριστούμε κύριε Καματερέ.

Το λόγο έχει ο κύριος Μιχάλης Τζελέπης, Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ..

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.):Εγώ θα πω ότι πραγματικά ήταν πολύ ωφέλιμες και χρήσιμες οι επισημάνσεις από τους φορείς και ιδιαίτερα όσον αφορά στην εναρμόνιση για την Ευρωπαϊκή Οδηγία για τις αστικές συγκοινωνίες μια και δεν έχει προηγηθεί διαβούλευση. Όσο δε για το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια μετά από δυο χρόνια διαβούλευσης είναι σε πολύ θετική κατεύθυνση το ότι έρχεται ένα νομοσχέδιο να ενισχύσει, και όπως ακούστηκε εδώ ο τομέας των μεταφορών είναι συνδεδεμένος με τον τουρισμό και ιδιαίτερα για τη νησιωτική Ελλάδα. Θα ήθελα να ρωτήσω σε σχέση με τα υδατοδρόμια, επειδή ακούσαμε και ιδιαίτερα από τον εκπρόσωπο της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ ΑΕ» τον κύριο Γκόβα, ότι με πολύ ενδιαφέρον είδανε οι επενδυτές το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και την Αιτιολογική Έκθεση.

Εγώ ρωτώ, εάν οι επενδυτές αυτοί είχαν τη δυνατότητα να έχουν και την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου θα το έβλεπαν ακόμα θετικότερο; Γιατί ξέρετε πολύ καλά ότι για αυτούς τους επενδυτές που θα επενδύσουν στα υδροπλάνα χρειάζεται ένα δίκτυο υδατοδρομίων στη χώρα τέτοιο που να είναι συμφέρον το συγκοινωνιακό έργο. Όταν αποκλείονται οι ιδιώτες από την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου και μάλιστα, δογματικά τι ελκυστικό βλέπουν οι ιδιώτες για να καταλάβω και εγώ δηλαδή; Θα τα πούμε αυτά, κύριε Υπουργέ, όταν θα έχουμε εμείς τη συζήτηση και κατ’ άρθρον και στην Ολομέλεια.

Σε σχέση με την τροπολογία με την εναρμόνιση με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό για τις αστικές συγκοινωνίες. Πέρα από το ότι με μεγάλη προσοχή άκουσα τις τοποθετήσεις του εκπροσώπου της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας των ΚΤΕΛ θα ήθελα να ρωτήσω τι έχει να πει το ότι στα συγκεκριμένα άρθρα δεν υπάρχει πουθενά το χρονικό όριο της παραχώρησης μέσω του διαγωνισμού. Επαφίεται και αυτό, όπως και τα περισσότερα, στην ευχέρεια του εκάστοτε Υπουργού. Θα πρέπει να γίνει σαφής αναφορά ότι πρέπει να γίνει χρήση του μάξιμουμ του χρόνου που προβλέπει ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός στα δέκα χρόνια ή όχι;

Σε σχέση με τους εργαζόμενους. Είναι ένα θέμα, το οποίο ομολογουμένως χρήζει ιδιαίτερης προσοχής. Ακόμη και για τα ΚΤΕΛ που είναι εν ενεργεία και θα λάβουν μέρος σε νέο διαγωνισμό μήπως θα πρέπει εκ των προτέρων ένας από τους όρους συμμετοχής να είναι ότι θα πρέπει να τονίζουν ξεκάθαρα και το προσωπικό που θα απασχολήσει ο καθένας, πέρα από το στόλο των οχημάτων για να μπορεί να κρίνει το Υπουργείο, εάν και κατά πόσο θα φέρει εις πέρας το έργο. Γιατί πολύ φοβάμαι ότι και τα ΚΤΕΛ που είναι εν λειτουργία σήμερα, για να μειώσουν το κόστος και να μπορέσουν να συμμετέχουν σε μια διαδικασία διαγωνισμού για να πάρουν το έργο, μήπως συρρικνώσουν το κόστος εργασίας από αυτό που έχουν και σήμερα;

Άρα, βασικός στόχος από την πλευρά του Υπουργείου θα πρέπει να είναι και η κατάθεση από την πλευρά των συμμετοχών του σε ένα τέτοιο διαγωνισμό και τον αριθμό του στόλου των οχημάτων που θα χρησιμοποιήσουν, αλλά ιδιαίτερα και τον αριθμό του προσωπικού που θα απασχολήσουν, ούτως ώστε να κρίνει το Υπουργείο αν μπορούν να φέρουν εις πέρας το έργο. Ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Τζελέπη. Να αποσαφηνίσω, νομίζω ότι και αυτό είναι κατανοητό σε εσάς, αλλά τα ερωτήματα που θέτουν οι Βουλευτές απευθύνονται άλλες φορές συγκεκριμένα και ρητά σε εκπρόσωπο κάποιου φορέα, άλλες φορές τίθενται με ένα γενικό τρόπο. Σας αφορούν όλους τα ερωτήματα. Στην κρίση σας είναι εάν στη δευτερομιλία σας θα τοποθετηθείτε επ’ αυτών, πέραν των όσων συγκεκριμένα οι Βουλευτές απευθύνθηκαν με το ερώτημά τους προς εσάς.

Το λόγο έχει η κυρία Ζαρούλια, Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου «Χρυσή Αυγή».

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου «Χρυσή Αυγή»): Θα ήθελα να απευθυνθώ στον κύριο Μπρά. Πολύ σωστές όλες οι παρατηρήσεις. Δεδομένου ότι έχετε αναλάβει κατά καιρούς θέσεις ευθύνης και την τελευταία δεκαετία έχετε έρθει σε επαφές με τον Καναδά να μας πείτε ποια είναι η εμπειρία σας, πώς αντιμετώπισαν οι Καναδοί αυτά τα χρόνια τις παλινωδίες επί του ζητήματος των υδατοδρομίων; Ποιες είναι οι προβλέψεις σας για την ανάπτυξη του δικτύου και ως ποιο βαθμό μπορεί να υπάρξει μεταφορά τεχνογνωσίας προς τη χώρα μας, ώστε σταδιακά να αναπτυχθεί μια βιώσιμη βιομηχανία;

Τώρα απευθύνομαι προς τον κύριο Σκιαδαρέση. Για την εκπαίδευση του προσωπικού είπατε ότι οι φορείς διαχείρισης να εκπαιδεύουν το προσωπικό τους. Τίθεται όμως θέμα πιστοποίησης. Πώς θα μπορούσε αυτό να επιλυθεί; Θα θέλαμε να μας πείτε τις τροπολογίες που θα καταθέσει ο ΟΣΜΕ, πώς μπορούμε να τις πάρουμε στα χέρια μας; Θα μας τις μοιράσετε εσείς ή θα μας τις δώσουν οι ίδιοι; Ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):Τα όποια σχέδια τροπολογιών ως προτάσεις κατατεθούν στη Γραμματεία θα διανεμηθούν σε όλους τους Βουλευτές. Από εκεί και πέρα και κατ’ ιδίαν εάν θέλουν οι φορείς να διανείμουν μπορούν να το κάνουν. Αλλά πάντως ότι κατατίθεται στη Γραμματεία διανέμεται σε όλους τους Βουλευτές είτε παρίστανται είτε όχι.

Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου, Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

 ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Γκόβα και τον κ. Χαραλάμπους που φαίνεται ότι έχουν μια εμπειρία από τα υδατοδρόμια και τις άδειες, αν η περιβαλλοντική άδεια ήταν τόσο μεγάλο πρόβλημα, επειδή μέσα από το «σπάσιμο», σε αυτό το νομοσχέδιο, της άδειας ίδρυσης και της άδειας λειτουργίας, στην άδεια λειτουργίας δεν απαιτείται μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Κύριε Γκόβα, είχατε δώσει μια συνέντευξη πριν από 15 ημέρες και μιλούσατε για αυτό το νομοσχέδιο και αναφερθήκατε σε 10 σημεία που χρειάζονται αλλαγές, αυτές έχουν περάσει; Θα ήθελα περισσότερα στοιχεία.

Επίσης, φαίνεται να ενδιαφέρεστε για την κατασκευή ενός μητροπολιτικού υδατοδρομίου στην Ελευσίνα και θα ήθελα να ρωτήσω, αυτό θα είναι σε ανταγωνισμό με τις υπάρχουσες θαλάσσιες συγκοινωνίες, δεδομένου ότι ο Πειραιάς είναι κοντά ή είναι συμπληρωματικά; Επίσης, από την πείρα που έχετε μέχρι σήμερα, τα υδατοδρόμια αυτά, που έχουν λειτουργήσει, μιλάμε κυρίως για την Κέρκυρα, τους Παξούς και την Πάτρα εκτός από τουριστικές ανάγκες έχουν χρησιμοποιηθεί για άλλες ανάγκες, όπως νοσοκομειακές, μιλάω για ειδικές πτήσεις, για έρευνα, για πυρόσβεση κ.λπ.;

Τέλος, στο κομμάτι που αφορά στις αστικές συγκοινωνίες, βεβαίως προωθείται η περαιτέρω απελευθέρωση και αυτό θα έχει επιπτώσεις στους εργαζόμενους, το ξέρουμε και από άλλες ιδιωτικοποιήσεις που έχουν γίνει, εμείς θα στηρίξουμε τους εργαζόμενους στο ΚΤΕΛ, όμως θα πρέπει να υπάρχει και περισσότερη ενημέρωση εκ μέρους τους.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Ξυδάκης Νικόλαος, Καματερός Ηλίας, Τσιρώνης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Τζελέπης Μιχάλης, Ζαρούλια Ελένη και Μανωλάκου Διαμάντω.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ψαριανός.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω να ρωτήσω κάτι. Όλοι ξέρουμε τι πρέπει να γίνει και οι σχετιζόμενοι με το θέμα και αυτοί που τους αφορά αυτό το ζήτημα, αλλά και αυτοί που δεν τους αφορά, οι οποίοι ασχολούνται με άλλες δραστηριότητες. Είναι ένα θέμα, το οποίο θα έπρεπε να το έχουμε κλείσει, όπως είπα και χθες, εδώ και δεκαετίες και κάθε ευνομούμενη, πολιτισμένη χώρα και μάλιστα, ευρωπαϊκή, θα έπρεπε να έχει λύσει αυτά τα προβλήματα και αυτά τα ζητήματα και να έχει δρομολογήσει τέτοια αναπτυξιακά έργα εδώ και δεκαετίες. Είμαστε πάρα πολύ καθυστερημένοι. Ελπίζω να γίνει κάτι γρήγορα. Σας ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα προχωρήσουμε τώρα στην τρίλεπτη δευτερομιλία των φορέων για να απαντήσουν στα ερωτήματα που τέθηκαν. Το λόγο έχει ο κ. Χατζηδιάκος.

ΦΩΤΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΙΑΚΟΣ (Δήμαρχος Ρόδου): Κύριε Πρόεδρε, μετά από την τοποθέτηση και των υπολοίπων φορέων έχουμε καλυφθεί.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μπρας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΡΑΣ (Επιστημονικός Συνεργάτης Αρμόδιος για θέματα Υδατοδρομίων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, πριν απαντήσω στις ερωτήσεις που τέθηκαν, θα ήθελα να πω ότι προσωπικά έχω καταβάλει επάνω από 1.000 ώρες εργασίας τα τελευταία 2,5 χρόνια για το εν λόγω νομοσχέδιο και την εν λόγω διαδικασία, διότι μέρος της δουλειάς μου είναι ακριβώς να είμαι Project manager για τη δημιουργία ενός δικτύου 28 υδατοδρομίων στα νησιά του Αιγαίου. Είναι αυτό που λέμε πολλές φορές χαριτολογώντας σε επαφές που έχω «είναι το μικρότερο μεγαλύτερο project».

Όσον αφορά στο θέμα του Καναδά που αναφέρθηκα, συγκεκριμένα η δική μου επαφή με την εταιρεία του Καναδά ήταν αν γίνονται πτήσεις ΑμΕΑ. Η απάντηση ήταν αρνητική σε αυτή τη φάση, αλλά είμαι σίγουρος ότι οι εταιρείες που κατασκευάζουν υδροπλάνα, επειδή είναι και πάρα πολλές θα θελήσουν να μεταφέρουν τεχνογνωσία στα ελληνικά ύδατα, διότι είναι και προς το συμφέρον τους, δηλαδή να καταφέρουν να νοικιάσουν ή να πουλήσουν τον εξοπλισμό για τα υδροπλάνα τους.

Σε αυτό που μπορώ να σταθώ όμως, είναι να σας πω τι γίνεται με το δίκτυο των αεροδρομίων, επειδή έχω μιλήσει και με Βόρειο Αιγαίο και με Νότιο Αιγαίο και με Στερεά Ελλάδα και με τον Αργοσαρωνικό και ξέρω και τι γίνεται στο Ιόνιο. Κύριε Υπουργέ, 65 τα βγάζω εγώ τα υδατοδρόμια, τα οποία είναι άμεσα σε διαδικασία, 28 που ήδη έχουμε προχωρήσει έναν διαγωνισμό για 20 συν έναν για άλλα 8 που είναι σε εξέλιξη, 10 αφορούν στο Βόρειο Αιγαίο, 6 αφορούν στην Στερεά Ελλάδα και περίπου 7 με 8 στο Ιόνιο. Άρα, καλώς εχόντων των πραγμάτων, εγώ λέω το 2020, διότι αναμένουμε να δούμε και τι θα γίνει και με το HΣΠΑΥ, αν το ξεπεράσουμε αυτό το θέμα θα έχουμε ένα δίκτυο μέχρι το 2020 – 2021, 65 υδατοδρομίων κάτι το οποίο είναι πολύ ελπιδοφόρο.

Μπορώ να σας μεταφέρω τι έχει συζητηθεί πριν από μερικές ημέρες στην Έκθεση Κρουαζιέρας στη Λισαβώνα - Seatrade Med, επειδή προσωπικά εγώ έκανα τέσσερις συζητήσεις για το θέμα για να δω που βαδίζουμε. Την Περιφέρεια του Νοτίου Αιγαίου την ενδιαφέρει η βιωσιμότητα του εγχειρήματος, ναι ενδιαφέρονται για εκδρομές και ενδεχόμενες εκδρομές της κρουαζιέρας θα δώσουν τη βάση εξόδων για το χειμώνα και αυτό δεν πρέπει να το ξεχνάμε. Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου είναι εδώ για να στηρίξει το εγχείρημα και όπως λέμε στην Κρήτη, έχει βάλει πλάτη ο Περιφερειάρχης, ο κ. Χατζημάρκος, με χρηματοδότηση για το όλο εγχείρημα και ευελπιστούμε και οι άλλες περιφέρειες να ακολουθήσουν αυτό το παράδειγμα και με τη βοήθεια και του Υπουργείου, που έχουν πλέον συγκεκριμένες διαδικασίες. Επίσης, εγώ το επόμενο διάστημα θα κάνω έναν οδικό χάρτη όλης της διαδικασίας και με χαρά να το στείλω και σε εσάς κύριε Υπουργέ που να απεικονίζει τα βήματα.

Επίσης, είμαι πολύ χαρούμενος που μπήκε μέσα και η διάταξη του νόμου που λέει ότι αν καθυστερήσει ένας υπάλληλος έχει δύο μήνες ποινή μισθού και θα το κυνηγήσουμε αυτό το θέμα, αν υπάρξει καθυστέρηση και θα σας ενημερώσουμε. Η δική μου δουλειά είναι να ξέρουμε ότι η διαδικασία δεν θα αργήσει ούτε ένα δευτερόλεπτο. Το θέλουμε, το χρειαζόμαστε και είμαστε χαρούμενοι που είμαστε εδώ σήμερα. Δείτε και τις παρατηρήσεις μας, νομίζω ότι οι περισσότερες από αυτές μπορούν να ενταχθούν στο νομοσχέδιο. Σας ευχαριστώ.

 ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να θέσω κάποια ερωτήματα και οι πρώτες ερωτήσεις αναφέρονται στον κ. Μπρα, που είναι συνεργάτης της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου.

Θα ήθελα να ξέρω, πώς αντιλαμβάνεστε όταν έχουμε σύγχρονες και νέες εγκαταστάσεις που προβλέπονται τώρα από το θεσμικό πλαίσιο, να μην υπάρχουν όλες οι απαιτούμενες διατάξεις για τα άτομα με αναπηρία; Δεν το καταλαβαίνω, τώρα το φτιάχνουμε τώρα βγαίνουν οι αδειοδοτήσεις.

Το δεύτερο είναι να ομογενοποιήσουμε τις απόψεις μας, δηλαδή, είπατε να αυτορυθμιστεί η αγορά. Εμείς δεν είμαστε στη λογική της αυτορρύθμισης της αγοράς και θα ήθελα να πω κάτι που απευθύνεται και στον εκπρόσωπο των Επιμελητηρίων από τη Λευκάδα και στους εκπροσώπους των εταιρειών για να ομογενοποιήσουμε λίγο τις απόψεις μας. Πώς αντιλαμβάνεστε το όλο εγχείρημα της δραστηριότητας των υδροπλάνων στη χώρα, γιατί εδώ μιλάμε κυρίως για τα υδατοδρόμια.

Αλλά, πάμε για τα υδροπλάνα, γιατί είναι δύο θέματα που εμπλέκονται, φαντάζομαι τουλάχιστον ότι δεν θέλουμε να κάνουμε ένα πρότζεκτ στη χώρα, κάτι σαν τον Ιντιάνα Τζόουνς στον Αμαζονίου. Δηλαδή, εκεί που πηγαίνει ο κ. Αμπλάς και ψαρεύει, ψαροτούφεκο, να κατεβαίνει ένα υδροπλάνο και να το τρώει στο κεφάλι. Δηλαδή, να έρχεται ένα κρουαζιερόπλοιο κάπως τα ανοιχτά της Ρόδου, να παίρνει ένα γκρουπ και να πηγαίνουν όπου θέλει η ομάδα που θα είναι μέσα και να κάνει βόλτα στα νησιά.

Δεν πάμε να κάνουμε αυτό, δεν ξέρω εάν εσείς έχετε την αντίληψη ότι αυτό πρέπει να γίνει, επειδή άκουσα και προτάσεις που να μπορεί να πηγαίνει σε ένα, δύο, τρία υδατοδρόμους και να προσγειώνεται. Δεν πάμε να κάνουμε αυτό. Άρα, ποια είναι η άποψή σας, δηλαδή, εάν η άποψή σας είναι να χρησιμοποιήσουμε τα υδροπλάνα με τέτοιο τρόπο, στυλ Αμαζονίου, να το πούμε ευκρινώς. Γιατί είπατε, ότι τα συγκρίνατε με τα ελικόπτερα, όπου εκεί, στα ελικόπτερα έχουμε επίσης ένα άθλιο θεσμικό πλαίσιο και γενικά στις χαμηλές πτήσεις, αυτό δεν είναι προνόμιο της χώρας μας, είναι πολλών χωρών όπου δεν καταγράφονται οι πτήσεις από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και όλα τα υπόλοιπα και τώρα γίνεται το εγχείρημα να αναβαθμιστεί όλη αυτή η λειτουργία.

Αλλά θα ήθελα τις απόψεις σας για το πώς βλέπετε να υπάρχουν σε κάποια υδατοδρόμια λιγότερες προδιαγραφές, όταν στη Λευκάδα θα μπορεί κάποιος να έρθει από την Ιταλία, όταν στα νησιά των Δωδεκανήσων θα μπορεί να έρθει κάποιος από την Τουρκία, όταν θέλουμε να κάνουμε υδατοδρόμια που θα έχουν προδιαγραφές και θα διασφαλίζουν και την ασφάλεια της χώρας και άλλων αθέμιτων καταστάσεων που έχουμε δει στην αεροπλοΐα, όπου υπάρχουν τέτοια φαινόμενα, ακριβώς γιατί δεν υπάρχει ισχυρό δεσμευτικό πλαίσιο. Πώς θα το κάνουμε αυτό, όταν πάμε να κάνουμε 100 υδατοδρόμια και παραπάνω σε όλη τη χώρα, για να εξυπηρετήσουν με τις ανάγκες των μικρών νησιών, εάν δεν έχουμε τις κατάλληλες υποδομές και τον κατάλληλο εξοπλισμό;

Η επόμενη ερώτηση, έχει να κάνει με τους εκπροσώπους των εταιρειών. Έχω έναν πίνακα στα χέρια μου -και στον κ. Μπρά- που είναι οι 27 αιτήσεις, οι οποίες έχουν κατατεθεί. Σε αυτές τις 27 αιτήσεις, εκτός από τη γραφειοκρατία που είναι κοινός τόπος, γι' αυτό άλλωστε «κατεβαίνει» και το σχέδιο νόμου, υπάρχουν πάρα πολλά υδατοδρόμια που δεν έχουν αδειοδοτηθεί γιατί δεν υπάρχει κατατεθειμένο ασφαλιστήριο. Έχει τελειώσει η υπόλοιπη διαδικασία και δεν υπάρχουν κάποια στοιχειώδη πράγματα για να βγει η άδεια. Συνεπώς, εμάς μάς μπήκε στο μυαλό η πονηρή σκέψη και θα το επεκτείνω αυτό ότι μπορεί να γίνει ένα εμπόριο αδειών και γι' αυτό υπάρχουν και κάποιες προβλέψεις που δεν επιτρέπει να γίνει η αδειοδότηση των υδατοδρομείων, η αδειοδότηση αιολικών πάρκων ή φωτοβολταϊκών πάρκων, όπως είχε γίνει σε άλλα, αλλά πραγματικές επενδύσεις.

Μπήκαν αυτοί οι ψύλλοι στα αυτιά μας, γιατί είδαμε να νοικιάζονται χώροι λιμανιών είτε για υδατοδρόμια είτε για μη χρήση υδατοδρομίων έναντι εκπληκτικών ποσών, 750 ευρώ το χρόνο, 2000 ευρώ το χρόνο, 3000 ευρώ, το χρόνο χωρίς να αναπτύσσεται ο ανταγωνισμός. Είδαμε στην Κέρκυρα, εάν οι πληροφορίες είναι σωστές, θα μας το πείτε εσείς, να έχει αδειοδοτηθεί από τον Οργανισμό Λιμένα Κέρκυρας, είναι ένα από τα τρία υδατοδρόμια που έχουν αδειοδοτηθεί και να έχει γίνει εταιρία με τον τίτλο «Υδατοδρόμια Βορείου Ιονίου Ε.Π.Ε.» που συμμετέχει ο Οργανισμός Λιμένας Κέρκυρας και ο ιδιώτης με πλειοψηφικό πακέτο, χωρίς διαγωνιστική διαδικασία.

Έχουμε δει τρεις ΥΚΕ που μετέχουν οι εταιρίες σας, για να πάρουν άδεια λειτουργίας, άδεια όχι ίδρυσης και λειτουργίας γιατί μια ήταν η άδεια, στο πλαίσιο το οποίο είχαμε, πώς το σχολιάζετε αυτό; Δηλαδή, πώς μπορείς να έχεις τις συνθήκες υγειούς ανταγωνισμού, εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου, του τουρισμού, των επιβατικών μεταφορών, όταν πας σε τέτοιες διαδικασίες; Αλλιώς, να πάμε σε άλλες λογικές, όπως ήταν στη δεκαετία του 1950 τα ΚΤΕΛ, να πούμε ότι θα χωρίσουμε τη χώρα στα δύο, θα πάρει τη μισή η Hellenic Seaplanes και την άλλη μισή είναι τα Ελληνικά Υδατοδρόμια για να τελειώνει ιστορία. Δεν είσαστε σ' αυτή τη λογική φαντάζομαι, η Περιφέρεια; Οι εταιρείες, εντάξει, είναι επιχειρηματίες, είναι άλλο.

Άρα, θα ήθελα το σχόλιό σας γι’ αυτά που βρήκαμε και πώς βλέπετε να αναπτύσσετε όλο το εγχείρημα γιατί εμάς ο στόχος μας είναι άλλος. Εμάς ο στόχος μας είναι να υπάρχουν ασφαλείς μεταφορές στα υδατοδρόμια, τακτικές, να βγουν από την απομόνωση τα νησιά, εκεί που έχουμε κορεσμένες τουριστικές περιοχές, όπως είναι η χερσόνησος στην Κρήτη, όπως είναι η Σαντορίνη, η Μύκονος, η Ρόδος να μπορούν τους τουριστικούς μήνες να παίρνουν κόσμο από εκεί και να τους πηγαίνουν σε μικρότερα νησιά, έστω, για μικρό χρονικό διάστημα, στα Δωδεκάνησα, έτσι ώστε να ζωντανέψουν. Είναι άλλος ο στόχος από το να πάρουμε ένα γκρουπ 15 ανθρώπων από ένα κρουαζιερόπλοιο και να το κάνουμε βόλτα με το υδροπλάνο. Είναι άλλο.

 Η άλλη ερώτηση έχει να κάνει με τους εκπροσώπους των Αστικών ΚΤΕΛ, θα δούμε τις παρατηρήσεις σας και ποιες από αυτές μπορούμε να ενσωματώσουμε στο πλαίσιο του κανονισμού για της οδηγίας, θα ήθελα όμως να ρωτήσω το εξής, επειδή υπάρχουν ΚΤΕΛ, Αστικά ΚΤΕΛ, κυρίως στα Υπεραστικά έχουμε πρόβλημα, αλλά είπατε να το λάβουμε υπόψη μας, υπάρχουν ΚΤΕΛ, τα οποία δεν λειτουργούν όπως πρέπει. Δηλαδή, δεν κάνουν όλα τα δρομολόγια που προβλέπονται, δεν έχουν το προσωπικό που θα έπρεπε να έχουν και κλέβουν τους μετόχους τους. Έχουμε και τέτοια φαινόμενα σε κάποια ΚΤΕΛ, λίγα ευτυχώς, οι εκπρόσωποι που είναι εδώ δεν ανήκουν σε αυτές τις κατηγορίες και θα ήθελα να μου πείτε, πώς τα βλέπετε εσείς ως Ομοσπονδία την θεσμοθέτηση ενός μόνιμου συστήματος τηλεματικής και ηλεκτρονικού εισιτηρίου, ώστε να τηρούνται οι προδιαγραφές.

Γιατί οι προδιαγραφές και οι δεσμεύσεις που είχαν τα ΚΤΕΛ και θα επιβεβαιωθούν και ίσως να είναι καλύτερες με τους διαγωνισμούς που θα γίνουν, θα πρέπει να υπάρχει ένα σύστημα αξιόπιστου ελέγχου. Πώς θα βλέπατε μια τέτοια ιστορία; Στον κ. Αμπλά, που μάλλον, δεν ξέρω αν έχει μετοικήσει σε αντιπολιτευόμενους χώρους και οργανισμούς, κάτι τέτοιο μου θύμισε, δεξιάς αποκλίσεις, θα ήθελα να σας ρωτήσω το εξής. Το πρώτο που θα ήθελα να μου επιβεβαιώσετε, θα ήταν αυτό το οποίο είπατε, ότι δεν έχει λάβει αυτή η Κυβέρνηση, για τα μέλη του ΟΣΜΕ καμία πρόνοια. Θα ήθελα να μου το ξαναπείτε, θα ήθελα να το ξανά ακούσω αυτό από εσάς κ. Αμπλά.

Για να σας να τα στείλω στο γραφείο σας, εάν δεν τα θυμάστε, θα είναι κανένας τόμος, τα αιτήματα που έχουν ικανοποιηθεί για την Ομοσπονδία σας κι επειδή το άκουσα στην ομιλία σας, θα ήθελα να μου το επιβεβαιώσετε.

Το δεύτερο είναι εάν θυμάμαι καλά, εσείς είπατε για διατήρηση εργασιακών δικαιωμάτων, γιατί έχετε δει εσείς να έχει καταργηθεί κάτι τέτοιο; Εάν θυμάμαι στις πολλαπλές συναντήσεις που είχατε με το Υπουργείο, ότι πολλοί φορείς αστικών συγκοινωνιών, δημόσιοι και ιδιωτικοί, κυρίως οι ιδιωτικοί, δεν έχουν το προσωπικό, το οποίο πρέπει να έχουν, δεν τηρούν τις προδιαγραφές, δεν, δεν και άρα, ποιος είναι ο λόγος ανησυχία σας; Εγώ θα ήθελα να το καταλάβω αυτό, το λόγο ανησυχίας που έχετε.

Και υπάρχει μια αντίφαση. Ή ισχύουν οι καταγγελίες που μας έχετε κατά καιρούς πει ότι το προσωπικό που χρησιμοποιείται από κάποια ΚΤΕΛ ή από κάποιους φορείς δεν είναι το κατάλληλο, δεν έχουν τις σωστές εργασιακές σχέσεις, και πολλά άλλα, που δίνουμε έναν αγώνα αυτά για να τα φέρουμε στην εργασιακή ομαλότητα σε σχέση με το εργασιακό μεσαίωνα που βρήκαμε ή ισχύουν αυτά που μας είπατε σήμερα. Και πρέπει να δώσουμε μάχη να διατηρηθούν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι σε πιθανή αλλαγή ανάθεσης μετά από διαγωνιστική διαδικασία του μεταφορικού έργου, όχι στα ΚΤΕΛ που έχουμε σήμερα, στα αστικά ΚΤΕΛ, αλλά σε άλλο φορέα.

Θέλω, επίσης, να ρωτήσω ποια είναι η άποψή σας για το προσωπικό που υπάρχει στα αστικά ΚΤΕΛ, την εκπαίδευση, τις κατηγορίες, αν βλέπετε μια αντίφαση στο ένα και στο άλλο που είπατε, γιατί αλλά μου έχετε πει εμένα και δεν μπορώ να βγάλω άκρη.

Και το τελευταίο, είναι παρατήρηση απλά, ότι όταν υπάρχει κανονισμός τηρείται. Δεν είναι ανάγκη να τον αναφέρουμε συνέχεια. Τηρείται ο κανονισμός. Δεν αλλάζει τίποτα σε σχέση με τις εργασιακές σχέσεις, όποιος φορέας και να αναλάβει τις αστικές συγκοινωνίες, τις προδιαγραφές και όλα τα υπόλοιπα.

Πώς όμως θα μπορούσαμε να διασφαλίσουμε όχι τις υπάρχουσες θέσεις εργασίας, αλλά πολύ περισσότερες, που δεν το είδα αυτό στις προτάσεις σας. Να δούμε, π.χ. τι ηλεκτρονικά συστήματα και τι αξιόπιστα συστήματα επιτήρησης θα έπρεπε να έχουμε στα ΚΤΕΛ, αστικά και υπεραστικά και στην Ο.Σ.Υ.Θ. και στον Ο.Α.Σ.Θ.;

Τι θα πρέπει να έχουμε για τους οδηγούς και πόσες ώρες δουλεύουν και που και με ποιες συμβάσεις. Δηλαδή, θα μιλούσαμε πλέον για ηλεκτρονικό ταχογράφο.

Ποιες είναι οι ελάχιστες θέσεις εργασίας που πρέπει να πληρούν αυτοί οι Οργανισμοί για να παρέχουν ένα ασφαλές αστικό μεταφορικό έργο; Και πραγματικά, λυπάμαι πολύ που δεν τα είπατε αυτά, ειδικά σήμερα που συζητάμε τον εξορθολογισμό ενός στρεβλού θεσμικού πλαισίου που υπήρχε για τις αστικές μεταφορές σε όλη τη χώρα.

Και θα ήθελα να κάνω και σε εσάς και στους εκπροσώπους των ΚΤΕΛ και στον δήμαρχο Ρόδου ερωτήσεις, σε σχέση με το τι ύψος κυμαίνονται τα εισιτήρια. Στη Ρόδο και στην Κω που έχουμε δημοτικές συγκοινωνίες, στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη ξέρουμε, στην υπόλοιπη Ελλάδα.

Και τελευταία ερώτηση είναι πώς φαντάζεστε να προβλέψουμε να διατηρηθούν και να αυξηθούν οι υπάρχουσες θέσεις εργασίας, όταν δεν ξέρουμε καν την ομαδοποίηση των διαγωνισμών που θα γίνει, που είναι ένα κρίσιμο θέμα.

 Δηλαδή, εμείς να δεσμευτούμε για αυτό που ζητάει η Ομοσπονδία και που φαντάζομαι δεν έχει πρόβλημα και η Ομοσπονδία των ΚΤΕΛ.

Αλλά, πώς θα το προβλέψουμε αυτό;

Δηλαδή, ποια είναι η τεχνική πρόταση για να το προβλέψουμε σήμερα, όταν δεν ξέρουμε αν θα βγάλουμε έναν διαγωνισμό που θα είναι η Θήβα, η Λιβαδειά και η Λάρισα; Η Κατερίνη, η Έδεσσα και δεν ξέρω εγώ τι άλλο Δεν το ξέρουμε. Και ποια είναι η πρόταση σας για να καλυφθούν οι περιοχές που δεν είναι βιώσιμες οι αστικές μεταφορές.

Εγώ θα ήθελα να ακούσω και την Ομοσπονδία και την Ομοσπονδία Εργαζομένων ποια είναι η πρόταση τους. Ξέρω του Κ.Κ.Ε. την πρόταση να τα κρατικοποιήσουμε όλα, μακάρι να μπορούσαμε.

Θα ήθελα να ακούσω τους ανθρώπους που είναι του κλάδου για αυτά που είναι πολύ κρίσιμα θέματα για τις αστικές μεταφορές για το κοινωνικό έργο που παρέχουν που επίσης, δεν άκουσα τίποτα.

Επίσης και για το Επιμελητήριο έχω άλλη μία ακόμα ερώτηση, σε σχέση με τα λιμάνια που θα ιδιωτικοποιηθούν ή θα παραχωρηθούν ή αυτά που έχουν ήδη παραχωρηθεί, το είπε και κάποιος από την περιφέρεια νοτίου Αιγαίου. Όταν γίνεται ένας διαγωνισμός παραχώρησης προβλέπονται συγκεκριμένες δράσεις και το τίμημα που προσφέρεται είναι για συγκεκριμένες δράσεις.

Δηλαδή, υπάρχει ένα master plan, δεν είμαστε μια τριτοκοσμική χώρα. Είμαστε μια χώρα που έχει σχεδιασμό, κανόνες, διαφάνεια. Πώς θα κάνουμε έναν διαγωνισμό π.χ. για την παραχώρηση ενός λιμανιού που δεν προβλέπει υδατοδρόμιο και μετά τη διαγωνιστική διαδικασία που δεν έχει λάβει ένας ανταγωνιστής ή και ο ίδιος που έχει αναλάβει το λιμάνι να το λειτουργεί, μια υπεραξία που θα του δίνει το υδατοδρόμιο να την προσθέσουμε ως δώρο χωρίς κανένα αντάλλαγμα για το ελληνικό δημόσιο. Πώς πιστεύετε ότι πρέπει να γίνει αυτό;

Γιατί άκουσα ότι θέλει να κάνει και ο κ. Βλάχος από το ΤΑΙΠΕΔ παρέμβαση που έχει ασχοληθεί όντως με τα υδατοδρόμια. Μας είχαν φέρει από το ΤΑΙΠΕΔ ένα σχέδιο νόμου που ήταν σε διαφορετική τελείως κατεύθυνση από αυτό που συζητάμε σήμερα, ήταν στη λογική του «Indiana Jones».

 Αλλά, θέλω να ρωτήσω πολύ απλά πράγματα. Έχει παραχωρηθεί το λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Ο κ. Βλάχος στη Θεσσαλονίκη, κύριε Πρόεδρε, ήταν και στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΘ και οι εκπρόσωποι του ΤΑΙΠΕΔ, δεν είναι προσωπικό το θέμα, και το ΤΑΙΠΕΔ έκανε τον διαγωνισμό. Γιατί δεν είχε βάλει μέσα τη χρήση υδατοδρομίου; Το ίδιο και στον Πειραιά το ίδιο και στα λιμάνια ή στις μαρίνες που πρόκειται να παραχωρηθούν να γίνει οτιδήποτε άλλο.

 Άρα, σωστά έχουμε προβλέψει «δημόσιος φορέας». Και όσον αφορά τα συγκεκριμένα λιμάνια, έχουμε τη Διαχειριστική Αρχή Λιμένων. Να μπορεί να συνδράμει, να έχει και το ελληνικό δημόσιο αυτό που πρέπει να έχει από αυτή τη χρήση και τη νέα δραστηριότητα του λιμανιού, να ξέρουμε και ποια είναι τα οφέλη για το ελληνικό δημόσιο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Τζελέπης.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης (ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Απλώς θα ήθελα να συμπληρώσω και ήταν παράλειψη μου θεωρώντας ότι χθες τοποθετούμενοι ως Δημοκρατική Συμπαράταξη επί της αρχής σε σχέση με τη δημοτική συγκοινωνία στα δύο νησιά της Ρόδου και της Κω, ότι είμαστε σύμφωνοι να εξαιρεθούν από το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, μια και οι κοινωφελείς αυτές επιχειρήσεις δεν επιβαρύνουν ούτε τον δήμο, ούτε τον κρατικό προϋπολογισμό. Ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εκείνο που νομίζω ότι είναι χρήσιμο να επισημάνω σε σχέση και με αυτά που κατέληξε η παρέμβαση του κ. Υπουργού πριν δώσω το λόγο στους επόμενους ομιλητές είναι ότι καταρχήν ο κ. Βλάχος ζητά να καταθέσει υπόμνημα και είπε το ότι θα το κάνει. Διευκρίνισα σε σχετική επικοινωνία μαζί του ότι όχι εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του ΤΑΙΠΕΔ, αλλά ως πολίτης, με όποια ιδιότητα άλλη έχει, κάτι που μπορεί να συμβεί και δικαιούται να το κάνει όποιος θέλει.

Τώρα, πράγματι σε αυτή την Κυβέρνηση και είχα την τιμή και τη χαρά να είμαι αρμόδιος Υπουργός συνόδευσε την αναγκαστική πορεία ιδιωτικοποιήσεων, παραχώρησης πιο σωστά, του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά και του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης σε ιδιώτες, την συνόδευσε από μια σειρά από μέτρα κατοχύρωσης βασικών συντεταγμένων του δημοσίου συμφέροντος, αναφορικά με το ποιο ήταν το τελικό περιεχόμενο των συμβάσεων παραχώρησης και στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη με πάρα πολύ σημαντικές διαφοροποιήσεις και βελτιώσεις από την προηγούμενη περίοδο, αλλά και με την ίδρυση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων.

Η Ρυθμιστική Αρχή λιμένων που παρίσταται εδώ ο κ. Αγγελόπουλος, έχει τις δικές της αρμοδιότητες και η Δημόσια Αρχή Λιμένων κυρίως κληροδοτεί τις αρμοδιότητες δημοσίου συμφέροντος και δημόσιου χαρακτήρα που είχαν οι δύο οργανισμοί Πειραιά και Θεσσαλονίκης μέχρι τότε, ως διφυούς χαρακτήρας οργανισμοί, διότι ήταν ανώνυμες εταιρείες στο χρηματιστήριο, άρα επιχειρήσεις και την ίδια ώρα ήταν και δημόσιοι φορείς. Λίγο ερμαφρόδιτο αυτό, αλλά έτσι ήταν και μάλιστα, επί σειρά ετών.

 Αυτές τις αρμοδιότητες πολύ σημαντικές και καίριας σημασίας για τη λειτουργία κάθε λιμανιού που είχαν οι οργανισμοί λιμένων και Πειραιά και Θεσσαλονίκης μέχρι την παραχώρηση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών, την ιδιωτικοποίηση δηλαδή, αυτές τις παίρνει η Δημόσια Αρχή Λιμένων με το νόμο που νομοθετήσαμε και τις διαχειρίζεται ανάλογα και όπως ο νόμος προβλέπει. Επομένως, έχουμε λύσεις στα διάφορα ζητήματα, έχουμε νομοθετικό πλαίσιο, δεν είναι στο κενό και δεν είναι στην αποκλειστική δικαιοδοσία της κάθε επιχείρησης, της κάθε ανώνυμης εταιρίας να προχωρήσει κατά το δοκούν. Το λόγο έχει ο κ. Σκιαδαρέσης.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΣΚΙΑΔΑΡΕΣΗΣ (Πρόεδρος του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών): Να απαντήσω σε μια ερώτηση, αν θυμάμαι καλά, σχετικά με το άρθρο 23 που λέμε για την εκπαίδευση του προσωπικού.

Αυτό που λέμε εμείς είναι ότι θα μπορέσει να δοθεί η δυνατότητα, όπως συμβαίνει στις αεροπορικές εταιρείες να εκπαιδεύεται κάποιος από το προσωπικό, από την υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας και αυτός μετά να αναλαμβάνει να εκπαιδεύσει τους υπόλοιπους, άρα δεν χρειάζεται να μπαίνουμε σε αυτή τη διαδικασία με την υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας συνέχεια. Πρέπει να τονίσουμε, κύριε Υπουργέ, ότι δουλεύει πολύ γραφειοκρατικά και δεν είναι ότι δουλεύει σήμερα έτσι, δουλεύει από όταν ιδρύθηκε. Εγώ χαρακτηριστικά που ήμουν πρόεδρος υπερελαφρών αεροσκαφών στην Ελλάδα το 2004 - 2007, να σας πω ότι επί ημερών μου καταφέραμε με πολλούς αγώνες να κάνουμε τον κανονισμό για τα υπερελαφρά αεροσκάφη που πετούσαν πάνω από 100 πτητικές συσκευές την Ελλάδα χωρίς νηολόγια, χωρίς εκπαίδευση οι πιλότοι, χωρίς ασφάλειες, χωρίς τίποτα.

Εμείς όμως που πετάμε, να σας πω χαρακτηριστικά ότι αυτό που λέμε, τα αρχικά δεν είναι υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, λέμε υπηρεσία παρακώληση της αεροπορίας. Δυστυχώς, αυτό λέμε και αυτό είναι στην πραγματικότητα, δηλαδή αν θυμάμαι καλά στο προηγούμενο νομοσχέδιο, ζητούσε επιμόνως η υπηρεσία της πολιτικής αεροπορίας σε κάθε υδατοδρόμιο να υπάρχει ένας υπάλληλος της υπηρεσίας, αν είναι δυνατόν.

 Σίγουρα δεν θέλουμε να κάνουμε Ιντιάνα Τζόουνς στα ελληνικά νησιά. Νομίζω όμως ότι πρέπει να δούμε και τι συμβαίνει στον υπόλοιπο κόσμο, να μην προσπαθούμε εμείς πάντα να ανακαλύψουμε τον τροχό στην Ελλάδα, να βλέπουμε καλές πρακτικές και να τις εφαρμόζουμε εδώ. Δεν νομίζω ότι εμείς είμαστε, αν θέλετε, να θέλουμε περισσότερο μεγαλύτερη ασφάλεια από ότι θέλουν οι άλλοι στο εξωτερικό και να ζητάμε πράγματα, τα οποία είναι πολύ δύσκολο να γίνουν, μέχρι απαγορευτικά.

Νομίζω ότι καλώς και με τα ελικόπτερα γίνονται αυτά που γίνονται, δηλαδή δεν χρειάζεται με τα ελικόπτερα να φεύγεις από αεροδρόμιο, αλλά να φεύγεις από πεδία προσγείωσης. Για τα ιδιωτικά υπερελαφρά αεροσκάφη, εκτός από τα αεροδρόμια υπάρχουν και πεδία προσγείωσης. Είναι κάποια πιο μικρά αεροδρόμια που δεν θέλουν την ασφάλεια που χρειάζεται ένα μεγάλο αεροδρόμιο.

 Νομίζω ότι θα μπορούσε να γίνει και συζητάμε πάντα με ασφάλεια. Μπορεί όμως να βρεθεί λύση και νομίζω ότι αν καθίσουμε και συζητήσει με τις εταιρείες πιο πολύ το Υπουργείο, μπορεί να βρει λύσεις στο πώς θα είναι ασφαλές ένα πεδίο και δεν θα υπάρχει από κάτω ένας ψαροτουφεκάς που θα κάνει ψαροτούφεκο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα με συγχωρέσετε, αλλά είσαστε καλός ίσως στο να πετάτε, αλλά όχι στο να κολυμπάτε.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΣΚΙΑΔΑΡΕΣΗΣ: Είμαι και δύτης χρόνια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν μπορείτε να τα λέτε αυτά. Για όνομα του Θεού! Όχι, ο ψαροτουφεκάς δεν μπορεί να είναι σε υδάτινο πεδίο, όταν υπάρχει σήμανση, όταν υπάρχει συγκεκριμένος εξοπλισμός και προσωπικό που θα επιτηρεί αυτή η περιοχή. Αν τα αφήσουμε «χύμα», δεν ξέρω αν αυτό είναι βέλτιστη πρακτική κατά τη γνώμη σας, προφανώς, κάποιον θα ψαρέψει κάποιο υδροπλάνο την ώρα που θα προσθαλασσώνετε.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΣΚΙΑΔΑΡΕΣΗΣ: Συμφωνώ. Ο ψαροτουφεκάς δεν θα πρέπει, να είναι εκεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πώς θα το μαντέψει ο ψαροτουφεκάς; Εάν δεν είναι ορισμένο το υδάτινο πεδίο, αν δεν υπάρχει προσωπικό εκεί που να επιτηρεί, πώς να γίνει αυτό;

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΣΚΙΑΔΑΡΕΣΗΣ: Εάν πάμε στο Πόρτο Κατσίκι, για παράδειγμα πηγαίνουν 3 κρουαζιερόπλοια τεράστια των 1.500 ατόμων κάθε μέρα. Δεν πάει, να πει πως υπάρχει κάποια σήμανση που να λέει ότι έρχονται εδώ κρουαζιερόπλοια, ημερόπλοια για παράδειγμα. Γνωρίζει ο ψαροτουφεκάς, ότι γίνεται αυτό το πράγμα. Δεν συζητάμε για λιμάνι, μιλάμε για μια παραλία. Αυτό γίνεται σε καθημερινή βάση. Δηλαδή, θα υπάρχει ένα πεδίο, θα γνωρίζουν όλοι, ότι εκεί κατεβαίνει ένα υδροπλάνο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ. Το λόγο έχει ο κ. Αγγελόπουλος, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένος (ΡΑΛ).

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ - ΙΑΣΟΝΑΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένος (ΡΑΛ)): Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω να προσθέσω κάτι σε σχέση με τα πρωτολογία μου. Ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ. Το λόγο έχει ο κ. Βουλγαράκης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Σ.).

ΚΑΛΛΕΡΓΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Σ.)): Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Πριν πω οτιδήποτε άλλο, θα ήθελα να πω κάτι σχετικά με τις απολύσεις που αναφέρθηκε ο κ. Αμπλάς, ο εκπρόσωπος της ομοσπονδίας των εργαζομένων. Γίνεται μια παρανόηση στο κομμάτι αυτό. Φορέας ΚΤΕΛ απόλυση δεν έχει κάνει κανείς πάνω από είκοσι χρόνια. Μεμονωμένες απολύσεις που οδηγούν από ιδιοκτήτες, ναι έχουν γίνει, αλλά ο φορέας που λέγεται ΚΤΕΛ δεν έχει κάνει καμία απόλυση τα τελευταία είκοσι χρόνια και το επαναλαμβάνω. Ό,τι άλλο λέγεται είναι μόνο για να δημιουργούνται εντυπώσεις και τίποτα περισσότερο. Αυτό όσον αφορά το θέμα των απολύσεων από το ΚΤΕΛ, κύριε Υπουργέ.

Για τα συστήματα τηλεματικής. Σας είπα και στην προηγούμενη παρέμβασή μου, ότι είχαμε πάει στη Γερμανία για ακριβώς αυτό το λόγο. Βεβαίως, και συμφωνούμε με τη βοήθειά σας -πρέπει να ξέρετε ότι ήδη πάνω από 20 – 25 ΚΤΕΛ υπάρχει τηλεματική- μπορούμε να προχωρήσουμε και στους υπόλοιπους βοηθώντας τους, γιατί δυστυχώς δεν έχουν τη δυνατότητα, να επενδύσουν πάνω σε αυτό το κομμάτι. Όμως με τη βοήθειά σας, βεβαίως, μπορούμε να το κάνουμε.

Επίσης, στο θέμα του ηλεκτρονικού εισιτηρίου να προχωρήσουμε και σε αυτό το κόμματι. Όσο αφορά για τις τιμές των εισιτηρίων είναι πανελλαδικά μια τιμή Α ζώνη 1.20, Β ζώνη 1.70. Αυτές είναι οι τιμές όλων των αστικών ΚΤΕΛ.

Τέλος, για το κομμάτι που είπατε τις κλοπές και τα λοιπά. Στα αστικά ΚΤΕΛ δεν υπάρχει τέτοιο θέμα. Στα υπεραστικά -με συγχωρείτε- γνωρίζετε καλύτερα από μένα κάποια πράγματα δεν θέλω να αναφερθώ σε συναδέλφους, που δεν είναι εδώ, αλλά δεν αφορά αυτή η καταγγελία και διαδικασία κανένα αστικό ΚΤΕΛ και θέλω, να το τονίσω αυτό, για να μη δημιουργούνται παρεξηγήσεις.

Όσον αφορά για το θέμα της διατήρησης των θέσεων εργασίας, εάν υπάρχει τρόπος εμείς δεν έχουμε καμία αντίρρηση οι εργαζόμενοι είναι συνεργάτες μας, μας βοηθούν στην όλη διαδικασία, δεν έχουν κανένα πρόβλημα. Εάν μπορεί να γίνει κάποια διάταξη που να αναγκάζει τον όποιο φορέα που στη συνέχεια θα αναλάβει το έργο να συμφωνήσουμε.

Επειδή δεν πρόλαβα την προηγούμενη παρέμβαση μου, θα δείτε στο υπόμνημα που σας κατέθεσα, ότι βάζουμε κάποια πρόσθετα άρθρα πέραν από αυτά που είναι και που αφορούν τη διάρκεια, την ανάθεση της σύμβασης, τη διαρκή μεταβολή των συνθηκών της σύμβασης, την ίδρυση και ανάθεση νέων αστικών γραμμών. Είναι κάποια θέματα, τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη.

Όσον αφορά τις στάσεις και τα στεγαστικά αναμονής επιβατών τα έχουμε αναλυτικά με αιτιολογική έκθεση, σας παρακαλώ δείτε τα, όπως και το άρθρο 49, ότι μέχρι την ανάληψη ανά περιοχή του μεταφορικό έργου, κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου, οι φορείς παροχής των δημοσίων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών συνεχίζουν την παροχή των υπηρεσιών αυτών για τη συνέχιση της ισχύος εφαρμογής των σχετικών σημερινών.

Σας παρακαλώ δείτε τα, όπως και το άρθρο 49, ότι μέχρι την ανάληψη ανά περιοχή του μεταφορικού έργου κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου, οι φορείς παροχής των δημοσίων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών συνεχίζουν την παροχή των υπηρεσιών αυτών, δια της συνέχιση της ισχύος της εφαρμογής των σχετικών σημερινών διατάξεων. Αυτό να ληφθεί υπ' όψιν, για να μην έχουμε εμπλοκές.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σχετικά με αυτά που είπαν οι εργαζόμενοι και αυτό αφού η ομοσπονδία των ΚΤΕΛ, πολλά από αυτά ήταν μέσα στην αρχική μορφή του νομοσχεδίου και βγήκαν μετά από παρατήρηση της ΚΕΝΕ που θα αποτελέσουν στοιχεία των προδιαγραφών των διαγωνισμών. Άρα και σε σχέση με προβλέψεις σε σχέση με τις αφετηρίες, τις προδιαγραφές και όλα τα υπόλοιπα και με τους εργαζόμενους να είναι στους διαγωνισμούς, να μην είναι μέσα στο σχέδιο νόμου.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Γκόβας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΚΟΒΑΣ (Γενικός Διευθυντής της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ Α.Ε.»): Θα απαντήσω στις ερωτήσεις που έθεσε ο αξιότιμος Υπουργός. Για το θέμα της μικτής εταιρίας στη Κέρκυρα, επειδή η εταιρεία μας ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ ανέλαβε και ολοκλήρωσε τη διαδικασία αδειοδότησης του υδατοδρομίου Κέρκυρας, όπως και Παξών, που όπως ξέρετε είναι τα δύο πρώτα υδατοδρόμια που αδειοδοτήθηκαν στην Ελλάδα, όπως από τη δική μας εταιρία αδειοδοτήθηκε το τρίτο υδατοδρόμιο της Πάτρας το Δεκέμβριο 2014.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να επισημάνω ότι η άδεια του υδατοδρομίου Κέρκυρας, ανήκει 100% στην ιδιοκτησία του ΟΛΚΕ, δηλαδή η μικτή εταιρία που κάναμε η «ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΟΝΙΟΥ» είναι η εταιρεία που έχει αναλάβει την λειτουργία του υδατοδρομίου. Η ιδιοκτησία ανήκει στον ΟΛΚΕ και φαντάζομαι πώς γνωρίζετε, η δικιά μας εταιρία εξαρχής έχει δηλώσει συγκεκριμένα ότι πιστεύει στο μοντέλο που τώρα μπήκε στο νόμο, ότι οι άδειες ίδρυσης πρέπει να ανήκουν στο δημόσιο τομέα, στα λιμενικά ταμεία, στους οργανισμούς, για τους γνωστούς λόγους, πρώτα απ' όλα της εξασφάλισης της διαχρονικότητας ισχύος αυτών των αδειών και ο ιδιωτικός τομέας μέσω της τεχνογνωσίας που έχει και της εμπειρίας, μέσω διαδικασίας διαγνωστικής να αναλαμβάνει τη λειτουργία κάποιων υδατοδρομίων που οπωσδήποτε όντως ουσιαστικά αεροδρόμια, γιατί μιλάμε για αεροδρόμια επί υδάτινης επιφάνειας, απαιτούν εξειδικευμένο προσωπικό, το οποίο δεν έχουν δυστυχώς τα λιμενικά ταμεία ή οι οργανισμοί. Ο λόγος, λοιπόν, που συστάθηκε η μικτή εταιρία ήταν για να βγει η άδεια του υδατοδρομίου Κέρκυρας, του πρώτου υδατοδρομίου, έπρεπε να υπάρχει το απαιτούμενο προσωπικό σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία τον ν.4146, δηλαδή μιλάμε για τον station manager, τον safety, τον security και το προσωπικό που θα έκανε την εξυπηρέτηση των επιβατών, τα doc boys κ.λπ.. Προφανώς, ο ΟΛΚΕ έχοντας στη δύναμή του 8 άτομα προσωπικό και κανείς τους δεν έχει γνώση του αντικειμένου και μη μπορώντας να κάνει νέες προσλήψεις, γιατί είχε τον περιορισμό σαν δημόσιος φορέας, ο ίδιος ο ΟΛΚΕ πρότεινε να πάρει ιδιωτική εταιρεία, δηλαδή εμείς, το 51%, γιατί μόνο έτσι μπορούσαν να γίνουν προσλήψεις προσωπικού, άρα να βγει η άδεια του υδατοδρομίου. Θα σας δώσω ένα στοιχείο και πολύ ευχαρίστως θα σας προσκομίσω και τα καταστατικά της εταιρίας και των αποφάσεων που υπήρχαν ομόφωνα από τον οργανισμό λιμένος Κέρκυρας, ότι παρόλο που η εταιρία μας πήρε το 51% για να λυθεί αυτό το πρόβλημα του προσωπικού, εντούτοις είναι καταγεγραμμένο στο καταστατικό, ότι επί των κερδών του υδατοδρομίου αντιστρέφονται τα ποσοστά και θα παίρνει ο ΟΛΚΕ το 52% και εμείς το 48%.

Όσον αφορά τη διαγωνιστική διαδικασία, ο ΟΛΚΕ τήρησε τη διαδικασία βάσει του καταστατικού του. Δηλαδή έγινε προκήρυξη, εκδήλωση ενδιαφέροντος, αναδημοσιεύτηκαν σε εφημερίδες με τις ημερομηνίες. Υπάρχει ομόφωνη απόφαση του ΟΛΚΕ, που εγκρίνει τη δημιουργία αυτής της εταιρίας, όπως και απόφαση της γενικής συνέλευσης που το πιστοποιεί. Αν θέλετε, ευχαρίστως θα προσκομίσω τα έγγραφα αυτά.

Είναι χρήσιμο να γνωρίζετε, ότι η μικτή εταιρία που έχουμε κάνει με τον ΟΛΚΕ, θα καταβάλει στον οργανισμό λιμένος Κέρκυρας, που είναι ο ιδιοκτήτης του υδατοδρομίου 24.000 ευρώ ετησίως πάγια, σαν ενοίκιο για την λειτουργία του υδατοδρομίου, τα οποία θα είναι εγγυημένα και από κει και πέρα μέσω της συμμετοχής του ΟΛΚΕ με το 52%, σύμφωνα με το εγκεκριμένο business plan που έχει κατατεθεί και έχει αρμοδίως εγκριθεί, κατ’ ελάχιστον θα έχει άλλες 55.000 ευρώ ετησίως κέρδη καθαρά, από την συμμετοχή του στην εταιρεία.

Άρα, μιλάμε για καθαρά κέρδη του ΟΛΚΕ της τάξης των 80.000 ευρώ, όντας στρατηγικός επενδυτής και συνεταίρος στη μεικτή εταιρία, που έχουμε δημιουργήσει.

Όσον αφορά στο ερώτημα του κ. Τζελέπη, εάν οι επενδυτές θα ενδιαφέρονταν πολύ περισσότερο, εάν υπήρχαν ιδιωτικά υδατοδρόμια. Να κάνω μια διευκρίνιση. Η αναφορά μου ήταν στους επενδυτές για τα υδροπλάνα, τις αεροπορικές εταιρείες. Υπάρχει μια σύγχυση, επειδή είναι πολύ κοντινές οι δύο δραστηριότητες, είναι άλλο η λειτουργία των υδατοδρομίων και άλλο η αεροπορική εταιρεία που έχει τα υδροπλάνα. Θα σας δώσω ένα παράδειγμα για να γίνει πιο κατανοητό. Η εταιρεία που διαχειρίζεται το « Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι άλλος φορέας και άλλο είναι η Aegean και η Lufthansa, που εκτελεί τις πτήσεις.

Ως εκ τούτου, σας επιβεβαιώνω ότι οι επενδυτές, που θέλουν να επενδύσουν στα υδροπλάνα αισθάνθηκαν πάρα πολύ ασφαλείς και ήταν πολύ ικανοποιημένοι, όταν είδαν την κυβερνητική βούληση αποτυπωμένη στην αιτιολογική έκθεση, ότι θα δημιουργηθεί το δίκτυο υδατοδρομίων στην Ελλάδα, γιατί οι υποδομές των υδατοδρομίων είναι το σημείο αναφοράς για να μπορέσουν αυτοί να φέρουν τα υδροπλάνα.

Κύριε Υπουργέ, κάνατε ένα ερώτημα για μια περίπτωση υδατοδρομίου, που είναι σχεδόν έτοιμο και εκκρεμεί μόνο το ασφαλιστήριο. Δεν είναι δική μας περίπτωση, εάν μου πείτε το όνομα του υδατοδρομίου να σας το πω, δεν αφορά τη δική μας εταιρεία αυτός ο φάκελος, να το διευκρινίσουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών): Δεν είναι μια περίπτωση, είναι 6 – 7. Οργανισμός Λιμένα Βόλου, απ’ ό,τι βλέπω, το Υδατοδρόμιο Σκύρου, το Υδατοδρόμιο Σποράδων, το Υδατοδρόμιο Πάτμου κ.α.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΚΟΒΑΣ (Γενικός Διευθυντής της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ Α.Ε.»: Είναι όλα της άλλης εταιρείας, οπότε εγώ δεν θα τοποθετηθώ. Το μόνο που θα πω και να κλείσω, για τα ασφαλιστήρια, παρότι αφορά την άλλη εταιρεία είναι ότι ο νόμος προβλέπει - και αυτό δεν είναι κατά τη γνώμη μας σωστό, δεν το θέσαμε σαν θέμα, αλλά είναι ένα θέμα - ότι τα υδατοδρόμια θα πρέπει να είναι ασφαλισμένα. Εμείς είχαμε πει και σε προηγούμενες επαφές, ότι προφανώς και συμφωνούμε, αλλά θα πρέπει η ασφάλιση να ξεκινά, όταν ξεκινάει η λειτουργία τους. Γιατί, έχουμε το παράδειγμα, εμείς να έχουμε αδειοδοτήσει δύο υδατοδρόμια στην Κέρκυρα και τους Παξούς από το 2014, πληρώνουμε κάθε χρόνο 5.000 ευρώ σε μια ασφαλιστική εταιρεία, η οποία παίρνει χρήματα, χωρίς να ασφαλίζει κανέναν κίνδυνο. Πληρώνουμε για υδατοδρόμια που δεν υφίστανται.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Χαραλάμπους.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ Α.Ε.»): Κατ’ αρχάς, όσον αφορά στην ερώτηση του Υπουργού για τις προδιαγραφές των εγκαταστάσεων. Καμία έκπτωση, θέλουμε οι εγκαταστάσεις να έχουν ό,τι πιο σύγχρονο και όποια προδιαγραφή προβλέπει η Ε.Ε. να υφίσταται.

Όσον αφορά στο θέμα των αιτήσεων. Όντως οι αιτήσεις αυτές, που βρίσκονται στον κατάλογο, οι οποίες δεν έχουν φέρει ασφαλιστήριο, είναι αιτήσεις, τις οποίες καταθέσαμε εμείς, ως ιδιωτικές επενδύσεις. Λόγω του προηγούμενου πλαισίου είχαμε μπει σε μια λογική ότι μπαίνουμε στην επένδυση αυτή με τα δικαιώματα ιδιαίτερης χρήσης για αδειοδότηση, κατασκευή και λειτουργία.

 Οπότε, από τη στιγμή που έχουμε ολοκληρώσει τεχνικά το φάκελο, η επόμενη κίνηση είναι η κατάθεση του ασφαλιστηρίου και η αμέσως επόμενη η κατασκευή των υδατοδρομίων. Βλέποντας ότι η πολιτική ηγεσία ήθελε να αλλάξει το καθεστώς, το οποιοδήποτε καθεστώς ιδιοκτησίας μπορεί να φέρει κάποια αλλαγή στις επενδύσεις, εμείς περιμέναμε από την ημέρα της διαβούλευσης, που βγήκε το προηγούμενο νομοσχέδιο, που μετέτρεπε τις ιδιωτικές επενδύσεις σε εκμεταλλεύσεις, μετατροπή με την οποία δεν έχουμε κανένα πρόβλημα, δηλαδή να αναλαμβάνει το δημόσιο να αδειοδοτεί και να κατασκευάζει, αλλά εμείς παγώσαμε διαδικασία.

Δηλαδή, δεν δώσαμε περαιτέρω χρήματα, μέχρι να ψηφιστεί το νομοσχέδιο και γι' αυτό το λόγο δεν προχωρούσαμε με την έκδοση ασφαλιστηρίων, αφού δεν υπήρχε και ο λόγος, όπως διαφαίνεται, να προχωρήσουμε με την αδειοδότηση περαιτέρω των υδατοδρομίων.

Οπότε είναι προφανές ότι οι εταιρείες αυτές λειτουργούσαν σύμφωνα με το υπάρχον πλαίσιο αδειοδότησης των υδατοδρομίων, μετά με την προώθηση του νέου νομοσχεδίου να μετατρέψει τις ιδιωτικές επενδύσεις της κατασκευής των υδατοδρομίων σε κατασκευές του δημόσιου φορέα σταματήσαμε τη διαδικασία.

 Όσο αφορά το εμπόριο αδειών, όντως αν δει κάποιος εταιρείες ΙΚΕ έχουν την άδεια υδατοδρομίων και τη λειτουργία, η ΙΚΕ επειδή είναι μια μορφή εταιρίας η οποία είναι εύκολη, γρήγορη και μπορεί αρχικά να διαχειριστεί ένα υδατοδρόμιο, προφανώς αν υπήρχε ανάγκη θα γινόταν είτε Α.Ε. είτε οποιασδήποτε άλλης μορφής. Ο στόχος μας δεν ήταν ποτέ να βάλουμε συγκεκριμένης μορφής εταιρία, απλά λόγω της αρχικής διαδικασίας και ήταν και η πρώτη φάση μιας επενδυτικής διαδικασίας, θεωρήσαμε ότι η κεφαλαιουχική εταιρία ήταν κάτι το οποίο μπορούσε να δουλέψει προς το παρόν.

Όσον αφορά το θέμα της άδειας ίδρυσης, προφανώς οι επενδυτές έχοντας κάποιο asset, όπως είναι η άδεια ίδρυσης θα μπορούσαν να είναι πιο ελκυστικό, για αυτούς δηλαδή θα μπορούσαν να το θεωρήσουν ως καλύτερο, το οποίο θα μπορούσαν να μεταπουλήσουν. Οποιοσδήποτε επενδυτής όταν έχει κάτι το οποίο είναι ιδιοκτησία προφανώς και είναι κάτι το οποίο θεωρείται πιο ελκυστικό, όπως και οι περισσότερες επενδύσεις στον κόσμο θεωρούν την ιδιοκτησία πιο ελκυστικό από την εκμετάλλευση.

Όσον αφορά το ερώτημα της κυρίας Μανωλάκου για την Ελευσίνα, στόχο έχουμε να κάνουμε ένα μητροπολιτικό υδατοδρόμιο στην Ελευσίνα, εάν και εφόσον οι συνθήκες το επιτρέψουν. Η Η Αττική έχει ανάγκη από ένα υδατοδρόμιο που θα εξυπηρετήσει τα εκατομμύρια τόσο των τουριστών, αλλά και των πολιτών εδώ στην Αθήνα. Θεωρούμε ότι προς το παρόν ο χώρος της Ελευσίνας εξυπηρετεί μέχρι να δούμε πώς θα γίνει και το κομμάτι της Ανατολικής Αττικής να αναπτύξει επίσης ένα υδατοδρόμιο μητροπολιτικής φύσεως.

ΘΟΔΩΡΗΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε κ. Χαραλάμπους. Δεν ξέρω, κυρία Μανωλάκου, έχω την εντύπωση, εάν σωστά το είχα καταγράψει, ότι οι ερωτήσεις σας, από τον κ. Γκόβα και από τον κ. Χαραλάμπους, δεν εθίγησαν, δεν απαντήθηκαν. Είναι έτσι;

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Ναι έτσι είναι, αλλά είναι δικαίωμά τους να μην απαντήσουν.

ΘΟΔΩΡΗΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν έχουμε πολύ χρόνο, αλλά εάν μπορείτε απαντήστε, αν απλώς είναι θέμα παράλειψης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Συμβούλου της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ Α.Ε.»): Όσον αφορά τα περιβαλλοντικά, επειδή αναφερθήκατε στα περιβαλλοντικά, όντως η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης ενός υδατοδρομίου με το νέο νομοσχέδιο βελτιώνεται πλέον και γίνεται πολύ πιο γρήγορα, γιατί πλέον δεν συνδέεται με την περιβαλλοντική αδειοδότηση του λιμανιού. Τα περισσότερα λιμάνια τώρα ξεκίνησαν να αποκτούν περιβαλλοντική έγκριση για τις λειτουργίες, οπότε χωρίς την περιβαλλοντική έγκριση του λιμανιού προηγουμένως δεν μπορούσαμε και εμείς να προχωρήσουμε σαν υδατοδρόμια να αδειοδοτήσουμε. Ήταν κάποιες εφαρμογές του προηγούμενου νομοσχεδίου, οι οποίες στο παρόν νομοσχέδιο λύνονται.

ΘΟΔΩΡΗΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Θεμιστοκλής Αμπλάς, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ), ο οποίος εκπροσωπεί και τους παριστάμενους, τον κ. Κουντουδάκη, εκπρόσωπο του Σωματείου Εργαζομένων της Ρόδου και τον κ. Ιγγλέζο εκπρόσωπο του Εργατικού Κέντρου Ρόδου.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος, ΟΣΜΕ): Θα ήθελα να μου επιτρέψει ο κ. Υπουργός να απαντήσω πρώτα στο ερώτημα του κ. Καματερού και μετά να απαντήσω στα πολλά θέματα τα οποία μου έθεσε ο ίδιος.

Ο κ. Καματερός μας ρώτησε εάν υπάρχει δυνατότητα νομοθέτησης προκειμένου να προασπιστούν οι θέσεις εργασίας και τα δικαιώματα των εργαζομένων. Αν υπάρχει, δηλαδή, αυτή η δυνατότητα με νομοθετική ρύθμιση, η οποία θα μπει μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο θα γίνει νόμος του κράτους, προκειμένου να υπάρχει αυτή η προστασία.

Ξαναλέω λοιπόν, αναφέρθηκα στον Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για το θέμα αυτό που λέει συγκεκριμένα πράγματα, τα ανέφερα κατά λέξει, λέει ότι στην περίπτωση και εμείς μιλάμε γι’ αυτή την περίπτωση, αλλαγής συγκοινωνιακού φορέα υπάρχουν προβλέψεις. Προστρέχει και ανατρέχει ο ευρωπαϊκός Κανονισμός στην Ευρωπαϊκή Οδηγία 2001, η οποία λέει το τι γίνεται στην περίπτωση μεταβίβασης της επιχείρησης. Δηλαδή στην περίπτωση που αλλάξει ο φορέας αιφνίδια και το προσωπικό μείνει ακάλυπτο θα πρέπει τότε η Αρχή, η Πολιτεία, να ανατρέξει σε αυτή την Οδηγία, προκειμένου να δει τι ακριβώς συμβαίνει στην περίπτωση μεταβίβασης επιχείρησης. Ακόμα, όμως, ο Κανονισμός λέει ότι, και πέραν αυτής της Οδηγίας που προβλέπει συγκεκριμένα θέματα για την στήριξη των εργαζόμενων και την προστασία των θέσεων εργασίας μπορεί να νομοθετήσει και επιπλέον δικαιώματα για τους εργαζόμενους, οι οποίοι εργάζονται στην χώρα μέλος της Ε.Ε..

Όλα αυτά που σας είπα τώρα εμπεριέχονται στις δύο τροπολογίες, τις οποίες θα καταθέσω στο τέλος της συζήτησης. Διαβάζοντας τις τροπολογίες αυτές ο καθένας θα βγάλει το συμπέρασμά του για το πως υπάρχει αυτή η δυνατότητα να υπερασπιστούν οι θέσεις εργασίας.

Απαντώ στον φίλο Υπουργό Μεταφορών κ. Σπίρτζη. Η Ομοσπονδία, κύριε Υπουργέ, Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος και εγώ προσωπικά ποτέ δεν έχουμε πει ότι η σημερινή κυβέρνηση δεν στήριξε και δεν συνεχίζει να στηρίζει τους εργαζομένους στα ΚΤΕΛ. Με συνεχή δελτία τύπου, τα οποία τα έχετε πάρει εσείς, έχουμε πει ότι το τελευταίο διάστημα, συγκεκριμένα από τα μισά του 2016, έχουν γίνει 8 νομοθετικές ρυθμίσεις υπέρ των εργαζόμενων στα ΚΤΕΛ. Νομοθετικές ρυθμίσεις, οι οποίες αφορούν τροποποιήσεις του γενικού κανονισμού προσωπικού, ο οποίος περιέχει διατάξεις δυσμενείς για τους εργαζόμενους και ο οποίος έγινε και άρχισε να ισχύει από την 1.1.2007. Αυτά προσπαθούμε να αλλάξουμε όλο αυτό το διάστημα, διατάξεις δυσμενείς για τους εργαζόμενους, οι οποίες έγιναν εν κρυπτώ από τους τότε Υπουργούς της τότε κυβέρνησης χωρίς καμία διαβούλευση και χωρίς καμία συμμετοχή των εργαζόμενων.

Ποτέ, λοιπόν, η Ομοσπονδία δεν έχει πει ότι η σημερινή Κυβέρνηση και ο συγκεκριμένος Υπουργός δεν έχει στηρίξει τους εργαζόμενους. Αποτυπώνεται, όπως σας είπα, στα δελτία τύπου. Επίσης, μπορεί κάποιος οποιοσδήποτε να ανατρέξει στο site Ομοσπονδίας όπου αυτά θα τα δει αναρτημένα.

Τι είπαμε εμείς σήμερα; Είπαμε ότι στο σημερινό νομοσχέδιο δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη για τους εργαζόμενους. Οι εργαζόμενοι ευλόγως ανησυχούν σε όλη την Ελλάδα. Θα πρέπει να σας πω το εξής: το τελευταίο διάστημα και συγκεκριμένα μετά το 2014 με τη νομοθέτηση του πδ 94/2014, το οποίο εισηγήθηκαν και υπέγραψαν οι εξολοθρευτές του κλάδου των μεταφορών Βρούτσης και Παπαδόπουλος, οι απολύσεις που έχουμε στα ΚΤΕΛ είναι εκατοντάδες. Το έχουμε καταγγείλει αυτό, το γνωρίζουν τα Υπουργεία και ο Υπουργός Μεταφορών το γνωρίζει. Πως, λοιπόν, εμείς δεν θα θέσουμε θέμα, το τι θα γίνει με τις θέσεις εργασίας τη στιγμή που συμβαίνει αυτό;

Αναφέρθηκε ο κ. Βουλγαράκης ο Πρόεδρος της Πανελλαδικής Συνομοσπονδίας των Αστικών Συγκοινωνιών στο ότι ο φορέας δεν απολύει. Και ο φορέας απολύει και οι μέτοχοι απολύουν. Δεν θα ξεχωρίσουμε το νομικό πρόσωπο του ΚΤΕΛ. Τι είναι το νομικό πρόσωπο του ΚΤΕΛ; Είναι μια ανώνυμη εταιρία και τέσσερις τοίχοι; Το νομικό πρόσωπο του ΚΤΕΛ είναι οι μέτοχοι. Σε πολλές περιπτώσεις ο κ. Βουλγαράκης και η Ομοσπονδία των Αστικών και Υπεραστικών Συγκοινωνιών έκαναν παρεμβάσεις, τις οποίες ανά πάσα στιγμή μπορώ να σας τις φέρω, στα δικαστήρια και στον Άρειο Πάγο υπέρ των απολύσεων των εργαζομένων.

Δεν μπορεί να έρχεστε σήμερα κύριε Βουλγαράκη και να λέτε ότι δεν κάνει απολύσεις ο φορέας. Εσείς ο ίδιος στο δικαστήριο στο Ηράκλειο, το οποίο έγινε για απόλυση συνδικαλιστικού στελέχους από το τοπικό σωματείο, ήσασταν παρών, ο Αντιπρόεδρός σας κατέθεσε υπέρ της απόλυσης και η Ομοσπονδία σας έκανε παρέμβαση υπέρ της απόλυσης. Να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους.

Σε ό,τι αφορά για το τι συμβαίνει με το προσωπικό, τι έχει κάνει μέχρι τώρα το ΚΤΕΛ και τι κάνουν τα ΚΤΕΛ. Δεν τηρούν καμιά από αυτές τις διαδικασίες που προβλέπει ο γενικός κανονισμός προσωπικού, αυτός «ο κουτσουρεμένος» και με δυσμενείς διατάξεις για τους εργαζόμενους, ο οποίος έγινε το 2007. Κάθε φορά που ανέβαινε η κυβέρνηση της Ν.Δ., όπως το 1990 - 1993, άλλαξε ο κανονισμός και 800 εργαζόμενοι απολύθηκαν. Μόλις ήρθε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. 1994, άλλαξε τον κανονισμό προς το καλύτερο και διασφάλισε τις θέσεις εργασίας.

Στα τέλη του 2006 και αρχίζοντας ο κανονισμός να ισχύει στις αρχές του 2007, πάλι επανήλθε με την προτροπή των 2 ομοσπονδιών η τότε κυβέρνηση και άλλαξε αυτές τις διατάξεις προς όφελός τους και με δυσμενείς διατάξεις κατά των εργαζομένων.

Ο συγκεκριμένος κανονισμός -έστω και αυτός ο οποίος υπάρχει- έχει διατάξεις, όπως για το πώς προσλαμβάνετε το προσωπικό, με ποιες προϋποθέσεις, με ποια κριτήρια, με ποια ουσιαστικά και με ποια τυπικά προσόντα, αλλά τίποτα από όλα αυτά δεν τηρείται. Προτεραιότητα έχουν τα συγγενικά τους πρόσωπα. Ανατρέξτε σε όλα τα ΚΤΕΛ, είναι τα ξαδέλφια, οι συγγενείς, οι παππούδες, οι θείοι και τα λοιπά, δηλαδή, υπάρχει μια οικογενειοκρατία από το 1950 έως και σήμερα στα ΚΤΕΛ της. Αυτό συμβαίνει.

Όσοι εργαζόμενοι έχουν προσκληθεί εκτός οικογενειών, είναι από «σπόντα», όπως είμαι και εγώ που δεν έχω καμία σχέση, γιατί προέρχομαι από αυτό τον χώρο των ΚΤΕΛ.

Εμείς αυτά καταγγέλλουμε για τη διαδικασία των προσλήψεων, για την οποία προσφάτως το Υπουργείο Μεταφορών νομοθέτησε και προς τιμήν του κυρίου Υπουργού, που αποδέχθηκε αυτές τις τροπολογίες τις οποίες καταθέσαμε, διότι τα ΚΤΕΛ προσλαμβάναν προσωπικό και μετά από είκοσι ή και τριάντα χρόνια, έλεγαν, ότι το προσωπικό αυτό έχει άκυρη σύμβαση.

Γιατί έχει άκυρη σύμβαση το προσωπικό; Διότι ισχυρίζεται το ΚΤΕΛ και το ισχυρίζεται ακόμη και σήμερα και θα το ισχυρίζονταν εφόρου ζωής, εάν δεν άλλαζε αυτό με νομοθετική ρύθμιση από τον συγκεκριμένο Υπουργό και το έχουμε χαιρετίσει επανειλημμένα αυτό επανειλημμένα όπως σας είπα και προηγουμένως, γιατί, λέει, το ΚΤΕΛ, ότι κατά την διαδικασία της πρόσληψης, δεν διατηρήθηκε η διαδικασία επιλογής που είχε και την ευθύνη το ΚΤΕΛ για να την τηρήσει.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας παρακαλώ πολύ, κύριε Αμπλά, συντομεύεται και θα ήθελα να περιοριστείτε στο νομοσχέδιο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ)): Απλά το αναφέρω αυτό, γιατί ο κ. Υπουργός με ρώτησε για το τι συμβαίνει στους χώρους εργασίας του ΚΤΕΛ και το τι συμβαίνει με τους εργαζόμενους και θα πρέπει να δώσω μια απάντηση γι’ αυτό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας παρακαλώ πολύ συντομεύεται, γιατί έτσι θα γεννηθεί η ανάγκη αντίλογου και πολλά άλλα.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ)): Έρχονταν, λοιπόν, το ΚΤΕΛ και ακύρωνε συμβάσεις και απέλυε εργαζόμενους, επειδή το ίδιο δεν είχε τηρήσει αυτές τις διαδικασίες.

Επίσης, θα πρέπει να σας αναφέρω ό,τι οι εργαζόμενοι αναγκάζονται και δουλεύουν διπλό-βάρδια.

Οι εργαζόμενοι -και το έχουμε καταγγείλει αυτό πολλές φορές- αναγκάζονται να δουλεύουν διπλό-βάρδια και να εργάζονται την ημέρα ανάπαυσης και που εδώ πρέπει η πολιτεία να προστρέξει και να στηρίξει τους εργαζόμενους, αλλά και το μεταφορικό έργο, ώστε να μην κινδυνεύουν οι επιβάτες απ’ αυτά τα γεγονότα. Δηλαδή, θα πρέπει να προασπίσουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το αγαθό της οδικής ασφάλειας.

Σε ό,τι αφορά το ερώτημα που έθεσε ο κ. Υπουργός, για τον Κανονισμό. Ο Κανονισμός που υπάρχει, είναι αυτός που σας είπα, λέει, ο γενικός κανονισμός προσωπικού ΚΤΕΛ.

 Για να ισχύσει σε ένα άλλη περίπτωση, όπως στην περίπτωση που έχουμε αλλαγή του συγκοινωνιακού φορέα, θα πρέπει ο κανονισμός αυτός, να αναφέρεται στο νομοσχέδιο ότι θα ισχύει και για αυτή την περίπτωση. Αυτό, είναι και το περιεχόμενο της τροπολογίας, της οποίας θα σας καταθέσω.

Κύριε πρόεδρε, νομίζω ότι έχω απαντήσει στα περισσότερα ερωτήματα που μου έθεσε ο κ. Υπουργός.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα ήθελα να σας αναφέρω ό,τι όσο πιο τηλεγραφικά απαντάτε, τόσο πιο χρήσιμα είναι για εμάς, αλλά και πιο λειτουργικότερα. Σας παρακαλώ πολύ, μπορείτε να ολοκληρώσετε με τηλεγραφική τοποθέτηση; Δεν χρειάζεται να μας πείσετε; Εμείς, θέλουμε να ακούσουμε τις επισημάνσεις σας και θα πρέπει να τις λάβουμε υπόψη μας.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ)): Εμάς κύριε Πρόεδρε μας ενδιαφέρει, όπως προανέφερα, η διατήρηση των θέσεων εργασίας στην περίπτωση αλλαγής συγκοινωνιακού φορέα και αυτό είναι κάτι, το οποίο δεν το τραύμα στο νομοσχέδιο. Γι' αυτό ανησυχούμε και ευλόγως ανησυχούμε, γιατί, σας είπα την προϊστορία. Εμείς, αυτό θέλουμε, να διασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας, να υπάρχουν δικαιώματα των εργαζομένων τα οποία θα τηρούνται και να ισχύει ο κανονισμός που θα ισχύει.

Επίσης, να προστατεύεται όπως σας προανέφερα το αγαθό της ασφάλειας, το οποίο δεν αφορά μόνον τους οδηγούς, αλλά αφορά τους χρήστες των εθνικών οδών και τις ίδιες τις επιχειρήσεις. Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας ευχαριστούμε πάρα πολύ.

Το λόγο έχει ο κύριος Βουλγαράκης, για μία επισήμανση.

ΚΑΛΛΕΡΓΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών(Π.Ο.Α.Σ.)): Στην προηγούμενη τοποθέτηση είπα ότι κανένας φορέας που λέγεται ΚΤΕΛ δεν έχει απολύσει κανένα. Αυτό είναι απολύτως αληθές και διαψεύδω τον κύριο Αμπλά κατηγορηματικά. Επανέλαβα ότι απολύσεις μεμονωμένες έχουν γίνει, αλλά το καθεστώς είναι συγκεκριμένο. Η ευθύνη της πρόσληψης και της απόλυσης του οδηγού είναι του ιδιοκτήτη, δεν είναι του ΚΤΕΛ. Γίνεται λοιπόν μια σύγχυση εδώ και κατηγορούμαστε ότι απολύουμε προσωπικό το οποίο δεν είναι του ΚΤΕΛ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Βουλγαράκη έγινε κατανοητό. Αυτό είναι ένας διάλογος που θα συνεχίζεται για πάντα.

ΚΑΛΛΕΡΓΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών(Π.Ο.Α.Σ.)): Ναι, αλλά δημιουργούνται εντυπώσεις εις βάρος των φορέων και αυτό δεν μπορώ να το ανεχτώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας δόθηκε η δυνατότητα να διατυπώσετε τη δική σας άποψη. Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα κάνω μια ερώτηση που θα βοηθήσει και την Ομοσπονδία των ΚΤΕΛ και τους εργαζόμενους, όταν βγουν και ολοκληρωθούν οι μελέτες από τις υπηρεσίες και από τη διαβούλευση που θα γίνει για το ποιες είναι οι ομάδες των αστικών μεταφορών, που θα βγουν στις διαγωνιστικές διαδικασίες. Αν θα βάλουμε μέσα σύμφωνα με τα δρομολόγια, που θα προβλέπονται, γιατί δεν θα είναι ένα πλαίσιο γενικό, το προσωπικό, τον συγκεκριμένο αριθμό, χώρια τα άλλα που ζητάτε, που απ' ό,τι κατάλαβα μια αντίστοιχη πρόταση έκανε και η Ομοσπονδία των ΚΤΕΛ, δηλαδή να έχει από πριν το προσωπικό και τον εξοπλισμό και τα λεωφορεία για να κατεβεί στο διαγωνισμό. Αυτό σας καλύπτει; Ερωτώ και τους δύο φορείς.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ)): Βεβαίως μας καλύπτει. Αν υπάρχει αυτή η πρόβλεψη βεβαίως θα πρέπει να υπάρχουν και προβλέψεις και για τον κανονισμό αν θα ισχύουν δηλαδή, αυτές οι σχετικές προβλέψεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αν δεν ίσχυε ο κανονισμός θα προβλεπόταν μέσα η κατάργησή του. Δεν καταργείται εδώ, για όνομα του Θεού. Αυτό έλειπε.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ)): Αναφέρεται σε επιχειρήσεις ΚΤΕΛ, δεν αναφέρεται σε κάθε είδους επιχείρηση, που θα αναλάβει το συγκοινωνιακό έργο. Πρέπει να υπάρχει μια νομοθετική ρύθμιση, ώστε να ισχύει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εντάξει. Να δούμε ότι όποιος φορέας, τέλος πάντων, καλύπτει το αστικό μεταφορικό έργο, προφανώς είναι μέσα στον κανονισμό, δεν το συζητάμε αυτό. Αυτό δεν καταργείται με τίποτα, είτε ΚΤΕΛ είναι είτε οτιδήποτε άλλο.

ΚΑΛΛΕΡΓΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών(Π.Ο.Α.Σ.)):Κύριε Υπουργέ εμείς συμφωνούμε απόλυτα μαζί σας, δεδομένου ότι το έχουμε καταθέσει, ότι ζητάμε αυτός που θα λάβει μέρος στο διαγωνισμό να έχει τα λεωφορεία, να έχει το προσωπικό, να έχει τις υποδομές. Γι' αυτό ακριβώς καταθέτουμε και συγκεκριμένες προτάσεις. Σας ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Είναι πολύ χρήσιμος αυτός ο σύντομος διάλογος. Πριν κλείσουμε με το δήμαρχο της Ρόδου τον κ. Χατζηδιάκο το λόγο έχει ο κ. Μπράς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΡΑΣ (Επιστημονικός συνεργάτης αρμόδιος για θέματα υδατοδρομίων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου): Πολύ σωστά στην εκτέλεση του νομοσχεδίου τα υδάτινα πεδία από 2 έγιναν 6 και μπήκε η πρόβλεψη ότι αυτά μπορεί να αυξομειώνονται ανάλογα με την περίπτωση, πάρα πολύ σωστά. Για παράδειγμα, το κρουαζιερόπλοιο ποτέ δεν θα βάλει κοντά του ένα υδροπλάνο. Είναι αξίας 180 εκατομμυρίων. Θα πάνε οι επισκέπτες που θέλουν να κάνουν την εκδρομή τους στο κοντινότερο υδατοδρόμιο και θέλουν να πάνε για παράδειγμα από τη Μύκονο στη Δήλο και να κάνουν το μπάνιο τους σε μια παραλία, και τα δύο είναι υδάτινα πεδία. Δεν μπορούν. Οι ίδιοι επιβάτες με δηλωμένες τις πτήσεις στα υδάτινα πεδία θα πρέπει να πάνε από τη Μύκονο στη Δήλο στο υδατοδρόμιο στην παραλία στη Μύκονο.

(Συνέχεια ομιλίας, κ. ΙΩΑΝΝΗ ΜΠΡΑ, επιστημονικού συνεργάτη αρμόδιου για θέματα υδατοδρομίων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου)

Όταν θέλουμε να πάμε από το Ηράκλειο στο Βάι ή στη Χρυσή δεν θα πάμε με βάρκα κύριε Υπουργέ, θα πάμε με υδατοπλάνο. Υπάρχουν περιοχές, όπως η Χρυσή και ο Μπάλος και το Βάι και άλλα σημεία σε όλη την Ελλάδα, που είναι περιοχές φυσικού κάλλους θα μπορούσανε να πάνε μέσω υδάτινων πεδίων και να γίνει αυτό πρακτικά. Η δικιά μου δουλειά είναι να διασφαλίσω, για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, την λειτουργική ακεραιότητα του εγχειρήματος. Άρα δεν είναι μόνο εδώ να βγάλουμε άδειες, αλλά και πως θα λειτουργήσει σωστά και πως αυτό θα πάει μπροστά. Να πω, λοιπόν, ότι οι πτήσεις εκτός Σένγκεν δεν νομίζω ότι προβλέπονται σε αυτό το νομοσχέδιο, μόνο εντός της Συνθήκης Σένγκεν από άλλες χώρες. Άρα η ρητορική που αναφέρατε προηγουμένως δεν έπρεπε να ισχύει.

Επίσης θα αναφερθώ στο κομμάτι που αφορά τις εγκαταστάσεις ΑμΕΑ. Πήρα την πρωτοβουλία σαν Γιάννης Μπράς και επικοινώνησα με μία από τις εταιρίες που κάνει υδροπλάνα. Δεν έχει αυτή τη δυνατότητα τώρα, υπάρχει χρηστικό πρόβλημα. Ποια είναι η ουσία του θέματος. Ότι αν μείνει μέσα θα καταλήξουμε σε μικρά λιμάνια που δεν έχουν ακόμα MASTER PLAN να θέλουν να βγάλουν άδειες για να κάνουν βόθρους για να βγάλουν τουαλέτες ΑμΕΑ. Θα καταλήξουν να έχουν τις χημικές τουαλέτες ΑμΕΑ κλειστές. Αυτό είναι θέμα. Εμείς δεν λέμε να μη βγει η διάταξη, λέμε υποχρεωτική η χωροθέτηση χώρου για τις κινήσεις ατόμων με κινητικά προβλήματα όταν πραγματοποιούνται τέτοιες πτήσεις. Όταν, λοιπόν, υπάρχει αυτή η δυνατότητα στα υδροπλάνα θα πρέπει να αναφερθούν και τέτοιες τουαλέτες. Αυτή είναι η όλη διαφορά. Το κάνουν τώρα ή το κάνουν όταν χρειάζεται.

Επίσης το τελευταίο κομμάτι και κλείνω, το κομμάτι που αφορά τα X-RAYS στα μικρά νησιά. Όπως ακριβώς έχουμε δει οι δυνατότητες των νησιών να ανταποκριθούν, στα μεγάλα νησιά δεν το συζητάμε, πρέπει να υπάρχουν τα πάντα και πρέπει να είναι και πάρα πολύ σωστά δομημένες οι υπηρεσίες, αλλά σε μικρότερα νησιά θα πρέπει να μπορέσει να ξεκαθαρίσει το πλαίσιο στο ότι υπάρχουν και άλλοι τρόποι να κάνεις τον έλεγχό σου. Καλύτερα να μην κάνεις έλεγχο, προφανώς. Και χειροκίνητα και με μηχανήματα και τα λοιπά, υπάρχουν αυτές οι διαδικασίες, να έχουμε αυτή τη δυνατότητα σε συνεργασία πάντα με το Υπουργείο και κατά περίπτωση. Απλώς αυτό λέμε.

Τέλος να σας πω ότι μέσα στο νομοσχέδιο για τις ΜΠΕ έχω εγώ κάτσει σε 7 διαφορετικές συσκέψεις, καταφέραμε και πείσαμε το Υπουργείο Περιβάλλοντος και έβγαλε την Διυπουργική Απόφαση για να πάει στην κατηγορία Α2 μόνο το υδατοδρόμιο. Μέσα αναφέρετε για να μπει στην κατηγορία Β. Στην κατηγορία Β αυτή την στιγμή δεν υπάρχει κανένα λιμάνι στην Ελλάδα. Θα πρέπει να επισπευσθεί η διαδικασία στο Υπουργείο Περιβάλλοντος να χωροθετηθούν οι διαδικασίες ποια υδατοδρόμια θα χωροθετηθούν στην κατηγορία Β. Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει κάτι τέτοιο. Υπάρχει στο νομοσχέδιο η πρόβλεψη, αλλά δεν υπάρχει κανένα υδατοδρόμιο, γιατί πρέπει να γίνει μια μελέτη βάσης στην οποία να δώσετε αυτή την κατηγοριοποίηση.

Προφανώς το ΥΕΝ, η διαδικασία την οποία έχει ακολουθήσει είναι οπαδός του να βγει η άδεια δημόσια. Γι' αυτό και εξ ονόματος του λιμενικού ταμείου, για τα 28 λιμενικά ταμεία βγάζει τις άδειες και θα τις παραδώσει πίσω στα λιμενικά ταμεία. Είναι ο φορέας που θα έχει τη δυνατότητα οργανωτικά και οικονομικά να το κάνει. Επειδή τέθηκε τέτοια ερώτηση, θα πρέπει να εξασφαλιστεί και στη μεταβατική περίοδο κάποιων υδατοδρομίων πως θα βγουν οι χρηματοδοτήσεις. Το λέω για το θέμα των καθυστερήσεων. Από την εμπειρία που μέχρι τώρα έχουμε συλλέξει από 150.000 στην καλύτερη περίπτωση μέχρι 200.000 περίπου θα κοστίσει όλη αυτή ιστορία. Αν έχω εγκαταστάσεις ή δεν έχω ή αν θα φέρω φορητές λύσεις ή όχι. Άρα, λοιπόν, στις περιπτώσεις που μπαίνουν σε διαδικασία μεταβατικής διάταξης θα το πω λαϊκά τίθεται θέμα ποιος θα πληρώσει το μάρμαρο, δηλαδή τα λιμενικά ταμεία δεν έχουν τη δυνατότητα να δώσουν αυτά τα λεφτά. Ευχαριστώ πολύ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Αμπρά δεν υπάρχει τέλος, είναι πολλά τα θέματα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΡΑΣ (Επιστημονικός συνεργάτης αρμόδιος για θέματα υδατοδρομίων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου): Δεν υπάρχει τέλος με το ΕΣΠΑ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο δήμαρχος της Ρόδου.

ΦΩΤΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΙΑΚΟΣ (Δήμαρχος Ρόδου): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα είναι τηλεγραφικές οι απαντήσεις. Ποιος καθορίζει και πώς το ύψος του εισιτηρίου στον «ΡΟΔΑ» και «ΚΩ». Με βάση τη νομοθεσία ΦΕΚ Β΄ 2498/19-11-2015 είναι 1,8220 συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α είτε με τους μειωμένους συντελεστές που είχαμε πριν, είτε με τους αυξημένους τώρα, τους απορρόφησε η επιχείρηση ,το υπεραστικό κομμάτι με το χιλιομετρικό συντελεστή, όμως οι τιμές ή το κοινωνικό έργο, φαντάροι, τρίτεκνοι, ευπαθείς ομάδες, μακροχρόνια άνεργοι, με απόφαση του Δ.Σ. που εγκρίνεται από το δημοτικό συμβούλιο με αντικειμενικά κριτήρια με βάση αρχές και αξίες, για να το ξεκαθαρίζουμε και όχι για λόγους άλλους πελατειακούς ή οτιδήποτε και εκείνο που αυτή τη στιγμή μας αφορά κύριε Υπουργέ είναι η τηλεματική. Οι ομάδες είναι οι στρατιώτες, τρίτεκνοι, πολύτεκνοι, μαθητές, φοιτητές, ευπαθείς κατηγορίες και οι μακροχρόνια άνεργοι, είπα προηγούμενα και τους πρόσφυγες, δωρεάν. Δεν χρειάζεται να πω ξανά τη διαδικασία. Το μείζον θέμα που ξεκίνησε η «ΡΟΔΑ» και ο δήμος κατ' επέκταση, τηλεματική με ένα πρόγραμμα «INTERED» και ευτυχώς έχουμε ξεκινήσει τώρα με την απόκτηση του λογισμικού και τα υπόλοιπα με πόρους του «ΡΟΔΑ». Είμαστε σε εξέλιξη και στο διαγωνισμό για το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Ευελπιστούμε και την ανανέωση του στόλου το επόμενο.

Ευελπιστούμε και για την ανανέωση του στόλου και για τα ηλεκτρικά –δύο στο ΙΝΤΕΡΕΚΤ και άλλα δύο με το νέο πρόγραμμα των Ανοιχτών Κέντρων Εμπορίου. Νομίζω ότι καλύπτουμε με τα 4 ηλεκτροκίνητα. Για το ηλεκτρονικό, σαφώς και πρέπει. Σας ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Χατζηδιάκο, Δήμαρχο Ρόδου. Νομίζω ότι ο κ. Γκόβας θέλει να κάνει μια παρέμβαση. Παρακαλώ, κύριε Γκόβα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΚΟΒΑΣ (Γενικός Διευθυντής της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ Α.Ε.»): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Για λόγους και τάξης και επειδή δεν πρόλαβα στην προηγούμενη απάντησή μου, θα ήθελα να δώσω δυο επιγραμματικές απαντήσεις. Το ένα είναι σχετικά με τα 10 ερωτήματα, για τα οποία ειπώθηκε ότι τέθηκαν από την Εταιρεία, αλλά τα οποία απαντήθηκαν πριν από μένα και γι’ αυτό δεν τα ανέφερα.

Και το δεύτερο, που είναι και το πιο σημαντικό, είναι ότι ρωτήθηκα για το τι πτήσεις γίνονται στα τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια σε Κέρκυρα, Παξούς και Πάτρα. Απλά, σας πληροφορώ ότι δεν γίνονται καθόλου πτήσεις. Δεν έχουν ξεκινήσει οι πτήσεις, διότι το μεγάλο ζητούμενο είναι να δημιουργηθεί το δίκτυο Υδατοδρομίων. Σας ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Γκόβα. Σας ευχαριστούμε όλους και να σας ενημερώσω ότι, θα συνεχίσουμε, στην ίδια αίθουσα, στις 17.00΄ το απόγευμα, με τη συζήτηση κατ’ Άρθρο, στην αρχή της οποίας, θα γίνει η ψηφοφορία επί της Αρχής. Κυρίες και κύριοι Συνάδελφοι, λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Καματερός Ηλίας, Βλάχος Γεώργιος, Τζελέπης Μιχάλης και Μανωλάκου Διαμάντω.

Τέλος και περί ώρα 16.45΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΗΦΑΚΗΣ**