



Ομιλία της βουλευτού Αιτωλοακαρνανίας της ΔΗΜ.ΑΡ. στην Ολομέλεια της Βουλής για τα υδατοδρόμια και το νέο αναπτυξιακό νόμο

Κύριοι Υπουργοί, κύριε Πρόεδρε,

θα προσπαθήσω σε αυτό το λίγο χρόνο που έχω, να μιλήσω για την πιο θετική διάταξη αυτού του νομοσχεδίου για εμάς, τα υδατοδρόμια, για δύο τροπολογίες και για ένα άρθρο που υπάρχουν σ' αυτό το σχέδιο νόμου. Να επαναλάβουμε ότι κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή έγινε πολύ γόνιμος διάλογος. Κάποιες ενστάσεις που είχαμε, διευθετήθηκαν και πολλές διατάξεις που προτείναμε πέρασαν.

Ζητούμενο για την Δημοκρατική Αριστερά είναι η περιφερειακή ανάπτυξη και δυστυχώς η μοναδική διάταξη στην οποία εμπεριέχεται αυτή η αίσθηση της ανάπτυξης, είναι σε αυτή των υδατοδρομίων.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι κάθε τοπική κοινωνία και κάθε τοπική κοινότητα έχει ανάγκη πρόσβασης σε αποδοτικές αεροπορικές υπηρεσίες οι οποίες μπορούν να αποτελέσουν και να συμβάλουν δυναμικά στην ανάπτυξη της και εν τέλει στην εθνική οικονομία. Με μία ακτογραμμή συνολικού μήκους δεκαέξι χιλιάδων χιλιομέτρων η Ελλάδα αποτελεί μία από τις πιο κατάλληλες χώρες για να μπορούν να αναπτυχθούν τα υδατοδρόμια. Σε διεθνές επίπεδο, χώρες με εκτεταμένες υδάτινες επιφάνειες όπως ο Καναδάς, οι ΗΠΑ, οι Σκανδιναβικές χώρες, έχουν αναπτύξει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αεροπορικών μεταφορών με βάση τις υποδομές επί υδάτινων επιφανειών.

Το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει μέχρι σήμερα είναι εντελώς ανεπαρκές. Η σχετική νομοθεσία υπάρχει στο ν.1815/88 «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» και στο ν.3333/2005, στο πλαίσιο των οποίων είχαν εισαχθεί κάποιες αρχικές προβλέψεις μονάχα για τη χρήση των αεροδρομίων επί υδάτινης επιφάνειας, χωρίς όμως να καθορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία αδειοδότησης, τις απαιτήσεις λειτουργίας, εξοπλισμού των αεροδρομίων καθώς και πολύ σημαντικά ζητήματα ασφάλειας.

Οι ελλείψεις που περιγράφηκαν, είχαν ως συνέπεια αφ' ενός τα υδατοδρόμια και συναφείς αεροπορικές υπηρεσίες να μην ενταχθούν στο χάρτη των μεταφορικών υποδομών της χώρας, κι αφ' ετέρου, να χαθούν σημαντικότερες επενδύσεις στο συγκεκριμένο τομέα των μεταφορών. Να σημειωθεί ότι η πρώτη επένδυση αυτού του είδους είχε πραγματοποιηθεί υπό την καναδικών συμφερόντων Air SeaLines το 2004, επένδυση η οποία έληξε άδοξα το 2009 λόγω γραφειοκρατικών αγκυλώσεων και άλλων συναφών προβλημάτων που αντιμετώπισε ο συγκεκριμένος επενδυτής. Στην τετραετή περίοδο λειτουργίας της η εν λόγω εταιρεία είχε πραγματοποιήσει πάνω από δεκαοχτώ χιλιάδες πτήσεις και είχε μεταφέρει πάνω από εκατόν ογδόντα χιλιάδες επιβάτες, συνδέοντας τα νησιά του Ιονίου με την Πάτρα, τα Γιάννενα, το Βόλο και το Πρίντζι της Ιταλίας.

Προερχόμενη από μία περιφέρεια, όπως αυτή τη Δυτικής Ελλάδας, στην οποία κάποιοι κατάφεραν να πετύχουν να μην υπάρχουν τρένα και να υπάρχουν γενικότερα ελλείψεις δημόσιες μεταφορές, θεωρούμε επιβεβλημένη ανάγκη το να προχωρήσει αυτό το νομοσχέδιο και να συνδεθούν απομονωμένες περιοχές όπως τα νησιά μας, αλλά και η

Δυτική Ελλάδα, με αυτόν τον τρόπο.

Έτσι, με αυτό το σχέδιο νόμου εξασφαλίζονται οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη ενός αποδοτικού δικτύου υδατοδρομίων που θα μπορούσε να λειτουργήσει συμπληρωματικά στις μεταφορές με πλοία και συμβατικά αεροπλάνα. Θα δημιουργηθεί ένα ελκυστικότερο περιβάλλον στην αγορά των μεταφορών για την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων. Σύμφωνα με πληροφορίες και κάποιες εκτιμήσεις, οι επενδύσεις αυτές μπορεί να ξεπεράσουν ακόμη και τα 100 εκατομμύρια ευρώ. Θα υπάρξουν σημαντικά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες, οφέλη που θα έχουν να κάνουν με την άρση της απομόνωσης αυτών των περιοχών, την τουριστική ανάπτυξή τους, την προώθηση της απασχόλησης σε τοπικό επίπεδο, την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, καθώς και στη γενικότερη υποστήριξη δράσεων δημοσίου συμφέροντος.

Είναι μία επένδυση πολύ φιλική προς το περιβάλλον, καθώς τα υδροπλάνα έχουν μετρήσιμα ποσοστά θορύβων και λοιπών περιβαλλοντικών οχλήσεων που δεν προκαλούν όχληση στην υδρόβια ζωή, τα καύσιμά τους είναι διαφορετικής σύνθεσης και ποιότητας από αυτά που χρησιμοποιούνται στη αυτοβιομηχανία, χωρίς δηλαδή τοξικά πρόσθετα. Είναι κατασκευασμένα από υλικά που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον και η υδάτινη επιφάνεια στην οποία αναφέρονται δεν προκαλεί κυματισμό, με αποτέλεσμα να μην προκαλείται διάβρωση στην ακτογραμμή.

Υπάρχουν ρυθμίσεις που δεν προλαβαίνω δυστυχώς να αναφέρω, σειρά διατάξεων οι οποίες είναι πάρα πολύ σημαντικές για την περιβαλλοντική προστασία των τόπων που αναφέρονται οι επενδύσεις.

Όσον αφορά τα θετικά σημεία από επενδυτικής άποψης, να πούμε επιγραμματικά ότι

- πρόκειται για την πρώτη σημαντική σύμπραξη ιδιωτικού και δημόσιου τομέα,
- απλοποιείται η διαδικασία αδειοδότησης αυτών των υδατοδρομίων.
- πρόκειται πλέον για συμβάσεις αορίστου χρόνου, κάτι που τις κάνει ελκυστικότερες.
- περιορίζεται ο αριθμός των μελών της Επιτροπής Υδατοδρομίων και γίνεται πιο ευέλικτο το σχήμα.
- Αυξάνεται από τρεις σε έξι ο αριθμός των πτήσεων που μπορούν να πραγματοποιούνται σε κάθε υδατοδρόμιο.

Πολύ γρήγορα να πω μόνο δύο σχόλια για τις δύο τροπολογίες που καταθέσαμε.

Στο άρθρο 1, έγιναν αρκετές διορθώσεις και μάλιστα και μία κατάργηση της παραγράφου όπως ζητήθηκε από την Δημοκρατική Αριστερά. Έχουμε μία ένσταση για την παράγραφο 8 του άρθρου 1, όπου αναφέρεται πως όπου υπάρχουν ανυπέρβλητα νομικά ζητήματα, παρέχεται η δυνατότητα μεταφοράς της επένδυσης σε άλλη έκταση, ανάλογη ή ομοειδή.

Ζητούμε αυτή να γίνεται με την προϋπόθεση πως δεν πρόκειται για περιοχή δασική ή αναδασωτέα. Το θεωρούμε προϋπόθεση για να υπάρξει αυτή η παράγραφος.

Στο άρθρο 16 στην παράγραφο 2, γίνεται αναφορά στη λειτουργία της εταιρείας «Παράκτιο Αττικό Μέτωπο Α.Ε.». Συμφωνούμε στον ενιαίο τρόπο αντιμετώπισης του παράκτιου μετώπου. Δεν θέλουμε αυτές οι περιοχές να πάνε στο ΤΑΙΠΕΔ και να αξιοποιηθούν χωριστά ως φιλέτα. Παρ' όλα αυτά, σύμφωνα με το Σύνταγμα της Ελλάδας, στο άρθρο 24 υπογραμμίζεται με έμφαση η σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης, θέτοντας ως βασικό εργαλείο άσκησης πολιτικής τον χωροταξικό σχεδιασμό και την κατοχύρωση της παραγωγικής και κοινωνικής συνοχής. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα αυτών των διατάξεων πρέπει να είναι σύμφωνα με το Σύνταγμα. Ζητάμε, λοιπόν, σε αυτές τις υπό αξιοποίηση περιοχές να ισχύσει και η ισχύουσα νομοθεσία περί αυθαιρέτων.

Θεωρούμε αδιανόητο να γίνεται αξιοποίηση των όποιων αυθαιρέτων υπάρχουν σε αυτήν την

περιοχή με τη σύμφωνη γνώμη του κράτους.

Να ολοκληρώσω -και ευχαριστώ για την ανοχή- κάνοντας μια αναφορά στο άρθρο 31 για την περιοχή Λαγονησίου. Θεωρούμε και εκεί δεδομένο ότι θα εξαιρεθεί από την αύξηση του συντελεστή δόμησης η παράλια ζώνη. Όπως προανέφερα, και πάντα σύμφωνα με το Σύνταγμα, εμείς θα θέλαμε μία ενιαία αντιμετώπιση όλης αυτής της περιοχής.

Κλείνω λέγοντας ότι στη χώρα υπάρχει χωροταξικός σχεδιασμός. Οι παρεμβάσεις σε αυτό το χωροταξικό σχεδιασμό είναι πάρα πολύ σοβαρή υπόθεση, γιατί πίσω από τις διατάξεις αυτές κρύβονται ανθρώπινα δικαιώματα καθώς και η περιβαλλοντική αναβάθμιση ή υποβάθμιση του τόπου μας. Και σε αυτό οφείλουμε να είμαστε πολύ προσεκτικοί. Ευχαριστώ πολύ.