

## **«Θα κερδίσουμε το στοίχημα με το υδροπλάνα», τόνισε ο υφυπουργός Μεταφορών. Στο Ιόνιο οι πρώτες πτήσεις**

2020/02/04 20:50 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Την εκτίμηση ότι η Ελλάδα «μπορεί να κερδίσει το στοίχημα» και από φέτος το καλοκαίρι «να δούμε τα πρώτα υδροπλάνα», εξέφρασε ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών Γιάννης Κεφαλογιάννης, μιλώντας νωρίτερα σήμερα στη συζήτηση του νομοσχεδίου για τα υδατοδρόμια, στην αρμόδια κοινοβουλευτική επιτροπή.

Η επεξεργασία του νομοσχεδίου ολοκληρώθηκε στην επιτροπή, σήμερα Τρίτη, και αναμένεται να εισαχθεί για συζήτηση και ψήφιση στην Ολομέλεια την προσεχή Πέμπτη. Υπέρ του νομοσχεδίου τάχθηκε η ΝΔ. Για την Ολομέλεια επιφυλάχθηκαν ο ΣΥΡΙΖΑ και η Ελληνική Λύση. «Κατά» του νομοσχεδίου τάχθηκε το ΚΚΕ και το ΜΕΡΑ25.

«Μπορούμε να κερδίσουμε το στοίχημα άμεσα, ακόμα και το φετινό καλοκαίρι να δούμε υδροπλάνα στα νησιά μας και κυρίως εκεί που είναι πιο ώριμες οι συνθήκες, όπως, για παράδειγμα, στο Ιόνιο που αυτή τη στιγμή υπάρχουν τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, δηλαδή σε Παξούς, Κέρκυρα και Πάτρα και ήδη υπάρχει ενδιαφέρον», είπε ο Γιάννης Κεφαλογιάννης.

Ο υφυπουργός αναφέρθηκε στα προβλήματα του υφιστάμενου πλαισίου για τα υδατοδρόμια. «Το υφιστάμενο καθεστώς ήταν στην πράξη δυσλειτουργικό. Για την άδεια ίδρυσης απαιτούνταν 42 διοικητικές πράξεις. Αντιλαμβάνεστε το πόσο δύσκολο, δυσλειτουργικό και γραφειοκρατικό ήταν το προηγούμενο σύστημα», σχολίασε.

Προσέθεσε ότι όσες εκκρεμείς αιτήσεις δεν έχουν προχωρήσει «τώρα θα ξεμπλοκαριστούν», γιατί το νομοσχέδιο περιλαμβάνει μεταβατικές διατάξεις ώστε να μην χρειαστεί να ξεκινήσει από την αρχή η όλη διαδικασία.

«Δεν πάμε από την αρχή. Αυτές οι διαδικασίες συνεχίζονται και επομένως πιστεύουμε ότι μπορούμε να κερδίσουμε το στοίχημα, κυρίως στα Ιόνια νησιά, αλλά και στο νότιο Αιγαίο στο οποίο είναι πιο ώριμες οι συνθήκες», ανέφερε ο κ. Κεφαλογιάννης.

Βασική αρχή του νομοσχεδίου είναι η στήριξη της επιχειρηματικότητας, ανέφερε ο εισηγητής της ΝΔ Στράτος Σιμόπουλος, επισημαίνοντας ότι πλέον δίνεται η

δυνατότητα και σε ιδιώτες να λειτουργούν υδατοδρόμια.

«Καθορίζεται απολύτως η διαδικασία της αδειοδότησης και οι προϋποθέσεις ώστε να βγουν οι άδειες. Δίνεται η δυνατότητα να δημιουργηθεί ένα δίκτυο μεταφορικό, μέσα από τα υδατοδρόμια, και σε απομακρυσμένες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος και σε απομακρυσμένα νησιά.

Διευκολύνεται επίσης, με πιστοποιημένους φορείς, η εκπαίδευση του προσωπικού για τα υδατοδρόμια», είπε ο κ. Σιμόπουλος. Ο βουλευτής χαρακτήρισε σημαντική τη νομοθετική παρέμβαση με την οποία «δίνεται δυνατότητα στους οργανισμούς αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης να εκχωρούν, χωρίς κανένα ουσιαστικά νομικό πρόβλημα, γραμμές».

Σε θετική κατεύθυνση κινείται το νομοσχέδιο, όπως είπε ο ειδικός αγορητής του Κινήματος Αλλαγής Χρήστος Γκόκας. «Ο μεγαλύτερος κίνδυνος για να μην πετύχει ένα τέτοιο εγχείρημα, είναι πάντα η γραφειοκρατία, χωρίς να είναι και ο μοναδικός. Άρα, πρέπει να μειωθούν στο ελάχιστο ασάφειες και αμφισβητούμενες διατάξεις, χωρίς να φτάνουμε στο άλλο άκρο που μπορεί να δημιουργεί αρνητικές επιπτώσεις σε άλλες παραγωγικές δραστηριότητες, στις καθημερινές δραστηριότητες ανθρώπων ή στο περιβάλλον», επισήμανε ο κ. Γκόκας.

Σε σχέση με την ανάθεση αστικών δρομολογίων από τους οργανισμούς αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, ο βουλευτής καταλόγισε ευθύνες στην κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ για τις ελλείψεις στη Θεσσαλονίκη. «Για μας είναι αυτονόητος ο δημόσιος χαρακτήρας των αστικών συγκοινωνιών και θα πρέπει να υπάρξει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο», είπε ο βουλευτής.

«Παραπέρα απελευθέρωση του θεσμικού πλαισίου με επιπλέον απλουστεύσεις, και επιτάχυνση διαδικασιών, να ενισχυθούν οι ιδιώτες επενδυτές από την εκμετάλλευση κρατικής περιουσίας», κατήγγειλε η ειδική αγορήτρια του ΚΚΕ Διαμάντω Μανωλάκου.

Κατήγγειλε επίσης την κατάργηση του κανονισμού προσωπικού στα ΚΤΕΛ αν και αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τη διασφάλιση της ποιότητας των υπηρεσιών και την οδική ασφάλεια, ιδίως με τα χρονικά όρια εργασίας των οδηγών που «αποτελούν μέχρι σήμερα ασπίδα απέναντι στην εργοδοτική αυθαιρεσία, για υπέρβαση του οκταώρου, προστατεύοντας έτσι τη δημόσια συγκοινωνία, αλλά και την ασφαλή μετακίνηση του επιβατικού κοινού».

Η κ. Μανωλάκου επανέλαβε τη θέση του ΚΚΕ για τη δημιουργία ενιαίου κρατικού φορέα μεταφορών με κεντρικό σχεδιασμό, με βάση τις ανάγκες μετακίνησης και όχι με κριτήριο την κερδοφορία των κοινοπραξιών και επιχειρηματικών ομίλων.

Παρατηρήσεις επί των άρθρων διατύπωσε ο ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης Βασίλης Βιλιάρδος. «Υπάρχουν σοβαρά ερωτήματα σχετικά με την ασφάλεια των

αεροδρομίων. Ειδικά, αν υπάρξουν υδατοδρόμια που δεν θα τα ελέγχει κάποιος υπάλληλος είτε για διακίνηση ναρκωτικών ή όπλων είτε για παράνομες διακινήσεις ατόμων.

Στην περίπτωση δε, που θα υπάρξει σύνδεση υδροπλάνων με χώρες εκτός ΕΕ, θα υπάρχουν προβλήματα λόγω παραβίασης της συνθήκης της Σένγκεν», παρατήρησε ο κ. Βιλιάρδος και επισήμανε: «Θα ήταν καλό τα υδατοδρόμια, τουλάχιστον στο ξεκίνημά τους, να αφορούν μόνο πτήσεις εσωτερικού και καθόλου πτήσεις εξωτερικού».

«Με το νομοσχέδιο που φέρνει η κυβέρνηση, δεν χτίζει θεσμούς. Κάνει απορρύθμιση», ανέφερε ο ειδικός αγορητής του ΜέΡΑ25 Κρίτων Αρσένης που κάλεσε την κυβέρνηση να απαντήσει για τα υδατοδρόμια αν θα υπάρξει κάποιος χωροταξικός σχεδιασμός και έλεγχος ή αν τη χωροταξία θα την κάνουν οι ιδιώτες με βάση το οικονομικό τους συμφέρον.