

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Χαριλάου Τρικούπη 182
 101 78 Αθήνα , τηλ. 64 67 912

Αθήνα **7/9/2011**
 Αρ. Πρωτ **3064**

Προς τη
 Βουλή των Ελλήνων
 Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Τμήμα **Ερωτήσεων**

ΘΕΜΑ: Έργα Υποδομής στο Ν. Αχαΐας.

ΣΧΕΤ.: Η Ερώτηση 21742/24.08.2011 που κατέθεσε στη Βουλή,
 ο Βουλευτής κ. Νίκος Ι. Νικολόπουλος.

ΚΟΙΝ.: 1) Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής, Γρ. Υπουργού.
 2) Βουλευτή κ. Νίκο Ι. Νικολόπουλο.

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης, και σύμφωνα με στοιχεία της αρμόδιας Υπηρεσίας για τα έργα υποδομής που εκτελούνται στο Νομό Αχαΐας από το Υπουργείο ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή τα εξής:

Για το έργο «Σύνδεση Ευρείας Παράκαμψης Πατρών (Ε.Π.Π.) με την πόλη της Πάτρας, με κάλυψη του χειμάρρου Διακονιάρη» έχει ολοκληρωθεί το μεγαλύτερο τμήμα και οι υπόλοιπες εργασίες θα δημοπρατηθούν στις 25.10.2011.

Για την πληρέστερη ενημέρωση του κ. Βουλευτή σας διαβιβάζουμε τα πρακτικά της υπ' αρ.1138/26.07.2011 επίκαιρης ερώτησης η οποία συζητήθηκε στη Βουλή στις 1.08.2011.

Συνημμένα:
 Τα Πρακτικά της Βουλής.

Εσωτ. Διανομή
 Γρ. Κοιν. Ελέγχου

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ



(1ST)

Τα ημιτελή έργα γίνονται ακόμη πιο επικίνδυνα για τους οδηγούς και επίσης υπάρχει και η φορολογία των διοδίων, θέμα για το οποίο πιστεύω ότι θα μου απαντήσει ο κύριος Υπουργός, δηλαδή θα μου πει το σχεδιασμό που έχει η Κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο κ. Μαγκριώτης, Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σημαντική η ερώτηση του αγαπητού συναδέλφου. Μέσα σε λίγες λέξεις έθεσε πολλά θέματα. Κάθε θέμα θα μπορούσε να είναι και μια ερώτηση. Αυτό δείχνει ότι υπάρχουν πολλά και σημαντικά προβλήματα, που έρχονται από το παρελθόν, από προχειρότητες και λάθη.

Ταυτόχρονα, όμως θα ήθελα να πω ότι τα έργα που γίνονται αυτή την περίοδο στη Δυτική Ελλάδα και ιδιαίτερα στο νομό Αχαΐας είναι πάρα πολλά και σημαντικά. Από τη μια πλευρά έχουμε πολλά και σημαντικά έργα και από την άλλη πλευρά πολλά και οξυμένα προβλήματα.

Αυτή η δεκαετία είναι η δεκαετία της Δυτικής Ελλάδας. Πρέπει να το πούμε αυτό. Επίσης, πρέπει να πούμε ότι ο σχεδιασμός αυτός ξεκίνησε από το 2000 και

Θα έλεγα ότι οι κυβερνήσεις από τότε τον υποστήριξαν, ανεξάρτητα από τα λάθη. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει το έλλειμμα των υποδομών. Αυτό παραμένει, είναι μεγάλο, γιατί ακριβώς είναι σε εξέλιξη όλα αυτά τα έργα.

Θα απαντήσω για την Ολυμπία και την Ιονία Οδό. Είναι ταυτόσημα τα προβλήματα. Είναι δύο από τις έξι συμβάσεις παραχώρησης που η προηγούμενη Κυβέρνηση έφερε και κύρωσε στη Βουλή το 2007, όπως θα θυμάστε και λίγο - πολύ όλες αντιμετωπίζουν τα ίδια προβλήματα, γιατί οι συμβάσεις διαμορφώθηκαν με βιασύνη και προχειρότητα και αυτό είχε τη σκοπιμότητά του.

Η πρώτη σύμβαση που κυρώθηκε στη Βουλή ήταν η υποθαλάσσια της Θεσσαλονίκης, όπως ξέρετε και εκεί ήταν ακόμη πιο μεγάλα τα προβλήματα. Δυστυχώς, η σύμβαση ακυρώθηκε μία εβδομάδα πριν τις εκλογές του 2009 και η πολιτεία καλείται να πληρώσει ποινικές ρήτρες πολλών εκατομμυρίων ευρώ, γιατί ^{με} υπαιτιότητα της ~~παραχώρησης~~ ακυρώθηκε η σύμβαση. Το τονίζω γιατί θέλω να δείξω το μέγεθος της προχειρότητας και της σκοπιμότητας έργων, κατά τα άλλα, αναγκαίων. Χρειαζόταν καλύτερος και πιο ολοκληρωμένος προγραμματισμός.

Όσον αφορά τις δύο συμβάσεις παραχώρησης που ^{επικυρώθηκαν} ~~τέθηκαν~~ στην Πάτρα και θα αλλάξουν ριζικά το χάρτη της Δυτικής Ελλάδας, της Πάτρας και της Αχαΐας, μετά τη μεγάλη επιτυχία της Συνόδου Κορυφής -όπου οι Ευρωπαίοι πλέον κατάλαβαν τις ευθύνες τους, αναγνώρισαν τις θυσίες του ελληνικού λαού και τις προσπάθειες της ελληνικής Κυβέρνησης και έδωσαν την υποστήριξή τους- αλλά

και τη δική μας προσπάθεια που συνεχίζεται με τους ίδιους εντατικούς ρυθμούς, τις επόμενες ημέρες ελπίζω και πιστεύω πως οι τράπεζες θα κάνουν το καθήκον τους, θα αρχίσουν και πάλι τη χρηματοδότηση των έργων, γιατί στις τράπεζες οφείλεται η παύση των εργασιών και το σταδιακό σταμάτημα των εργοταξίων. Δικαιολογημένα λοιπόν και οι εργαζόμενοι, αλλά και οι πολίτες, όπως και οι τοπικοί φορείς αγανακτούν.

Θέλω να σας τονίσω και πάλι ότι υπάρχουν ελλείψεις και προχειρότητες, με τις οποίες συγκροτήθηκαν αυτές οι συμβάσεις, προβλήματα με το Συμβούλιο της Επικρατείας και μια σειρά άλλων, όπως τα ακριβά διόδια. Όμως όλα αυτά λύθηκαν στην πορεία, με πολύ κόπο από τη δική μας πλευρά και η πρότασή μας για τη μείωση των διοδίων είναι ενσωματωμένη στη συνολική διαπραγμάτευση, ειδικά για το τμήμα Κόρινθος-Πάτρα που ισχύει το ανορθόδοξο, το τμήμα να κατασκευάζεται, η οδική του ασφάλεια να είναι χειρότερη απ' ό,τι πριν την έναρξη κατασκευής και να πληρώνουμε και διόδια. Όσον αφορά τα υπόλοιπα έργα θα απαντήσω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστούμε τον κ. Υφυπουργό.

Ο ερωτών Βουλευτής Αχαΐας του ΛΑ.Ο.Σ. κ. Χρυσανθακόπουλος έχει το λόγο για να αναπτύξει την ερώτησή του.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ανέφερα και προηγουμένως ότι είναι θλιβερό να περνάει κανείς από τον οδικό αυτό άξονα και

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ιωάννης Μαγκριώτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δυστυχώς δεν μπορώ να απαντήσω με λεπτομέρειες, γιατί τα θέματα είναι πολλά. Αυτό είναι καλό από τη μία πλευρά, γιατί καταδεικνύει ότι γίνονται πολλά έργα αναγκαία για την Πάτρα αλλά και για την ευρύτερη περιοχή, που δεν είχαν γίνει στις προηγούμενες δεκαετίες.

Θα πω και πάλι ότι η μείωση που έχουμε προτείνει για το κομμάτι Κόρινθος – Πάτρα, που κατασκευάζεται, θα είναι πολύ μεγάλη. Μέχρι και 50% θα είναι η μείωση των διοδίων σ' αυτό το κομμάτι και φυσικά θα είναι αναλογική κι η χρέωση.

Πρέπει να σας πω ότι τις εναλλακτικές λύσεις που θίξατε τις έχουμε δουλέψει ήδη από καιρό. Αν δηλαδή πάμε σε οριστική σύγκρουση και διαφωνία με τις τράπεζες, ασφαλώς και δεν θα μείνουμε με σταυρωμένα τα χέρια. Έχουμε αναζητήσει και προετοιμάσει εναλλακτικές λύσεις και ο Πρωθυπουργός πρόσφατα έχει μιλήσει και στις Βρυξέλλες. Είναι και μέσα στο «πακέτο» των τελευταίων μέτρων της Συνόδου Κορυφής. Δεν θα ήθελα όμως σήμερα να αναφερθώ ιδιαίτερα σ' αυτές τις εναλλακτικές λύσεις, για τις οποίες συνεχίζουμε και δουλεύουμε.

Σε κάθε περίπτωση θα υποστηρίξουμε τα έργα, γιατί είναι αναγκαία για την ανάπτυξη, δημιουργούν θέσεις απασχόλησης και πάνω απ' όλα δημιουργούν ασφάλεια στις μετακινήσεις και ταχύτητα.

Όπως και για τους σεισμόπληκτους που θίξατε, θα συνεχίσουμε την προσπάθεια, παρότι γνωρίζετε ότι αυτά τα προγράμματα χρηματοδοτούνται από αμιγώς εθνικούς πόρους. Κι εκεί, όπως ξέρετε, υπήρχε και υπάρχει πρόβλημα.

(SS)

(2MB)

Παρ' όλα αυτά, τόσο εμείς, όσο και το Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης που χειρίζεται το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, έχουμε σε απόλυτη προτεραιότητα την κάλυψη τόσο της Αχαΐας, όσο και της Ηλείας από το διπλό χτύπημα των προηγούμενων χρόνων, δηλαδή σεισμούς και πυρκαγιές.

Τώρα, για τα ειδικότερα έργα θέλω να σας πω ότι για τον Πείρο-Παραπείρο υπήρξε πρόβλημα με τον ανάδοχο, όπως ξέρετε. ^{Η υπέρβαση} Προχωρήσαμε και τον κηρύξαμε

έκπτωτο, μετά απ' αυτό έκανε ένσταση και ξανάρχισε να εργάζεται με εντατικούς ρυθμούς. ^Ο Οφείλω να πω ^{ση} αυτό είναι πολύ καλό και πολύ σημαντικό, γιατί ξέρετε

πόσο μπλέκει ένα έργο και τι προβλήματα δημιουργούνται, όταν είσαι αναγκασμένος να πας στην οριστική έκπτωση του αναδόχου. Γι' αυτό και ^{Η υπέρβαση} κάναμε

^{ΕΡΝ} αποδεκτή την ένστασή του και ελπίζουμε ότι στις νέες ημερομηνίες που ^{ΕΧΕΙ} έχουμε δώσει, θα ολοκληρωθεί το έργο. Ελπίζουμε να μην έχουμε νέα προβλήματα.

Για το λιμάνι, γνωρίζετε ότι έχει ολοκληρωθεί το έργο, έχει παραδοθεί και είναι πολύ σημαντικό. ~~και~~ ^Θ θα συμφωνήσω μαζί σας ότι χρειάζεται τόσο ο Διακονιάρης, όσο και ο Παραγλαύκι ^{ση} και ο Κόμβος να ολοκληρωθούν. Δυστυχώς, όμως, και εκεί είχαμε προβλήματα πάλι με τους αναδόχους, αλλά και εκκρεμότητες που άφησε η προηγούμενη κυβέρνηση με τις μελέτες που δεν ήταν ολοκληρωμένες και είχαν προβλήματα και φυσικά, με τις απαλλοτριώσεις που σωστά θίξατε.

Γι' αυτό ακριβώς με το νομοσχέδιο που ετοιμάζουμε –και πιστεύω ότι θα έρθει σύντομα στη Βουλή- δεν θα επιτρέπεται να δημοπρατηθεί έργο –ειδικά ~~σε~~ χρηματοδοτούμενο που πιέζουν πάρα πολύ οι ημερομηνίες, εάν δεν έχουν λυθεί τα θέματα αυτά, όπως των απαλλοτριώσεων. Είναι αδιανόητο αυτό, γιατί στο τέλος πέφτει έξω ο Προϋπολογισμός, χάνονται τα κοινοτικά χρήματα και ταλαιπωρείται μία ολόκληρη περιοχή και φυσικά, τα έργα δεν τα έχουμε στην ώρα τους.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υφυπουργού)

Ο Διακονιάρης κατά το μεγαλύτερο τμήμα του κατά 80% με 85% έχει παραδοθεί και λειτουργεί, ενώ το τελευταίο κομμάτι που έχει μείνει θα ενσωματωθεί στη νέα εργολαβία, ~~ενιαία εργολαβία των Παραγλαύκτων, να~~ ^{να βρεθεί η γρή} επόμενες ημέρες. Όπως τις επόμενες ημέρες θα προχωρήσουμε και στη δημοπράτηση επόμενης φάσης του λιμανιού, γιατί θέλουμε να ολοκληρωθούν οι εγκαταστάσεις, γιατί η Πάτρα είναι μία σημαντική πύλη της χώρας μας: Πύλη εισόδου και εξόδου από τη δυτική πλευρά της χώρας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω να κάνω μία ανακοίνωση προς το Σώμα:

(2SS)

Δεν λέει με τι θέλει να αντικαταστήσει το Προεδρικό Διάταγμα Ρέππα. Τι θα ήταν το σωστό; Αν ήθελε να κάνει αλλαγές στο Προεδρικό Διάταγμα Ρέππα, να τις προτείνει στο Υπουργικό συμβούλιο, να τις συζητήσει με τους ταξιτζήδες και μέσα από διάλογο να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα. Χρειάζεται να μπει στην άκρη η αδιαλλαξία, η αλαζονεία, ο αυταρχισμός.

Επισημαίνω, κύριε Υπουργέ και κύριε Πρόεδρε, ότι εμείς δεν το παίζουμε προστάτες των ταξιτζήδων. Ίσα-ίσα που λέμε ότι ενέργειες όπως αποκλεισμοί λιμανιών, δρόμων, αεροδρομίων, επιθέσεις σε γραφεία κομμάτων ή Βουλευτών δεν βοηθούν τον αγώνα τους και δυσκολεύουν την αναζήτηση λύσης.

Η αλήθεια όμως,, είναι μια. Ο πρώτος υπεύθυνος για το σημερινό χάλι που παρατείνεται σχεδόν ένα μήνα είναι ο κ. Ραγκούσης, ο σημερινός απών από τον Κοινοβουλευτικό Έλεγχο και δεν χρωστάει σε τίποτα η χώρα να πληρώνει τον ενδοκυβερνητικό πόλεμο Ραγκούση εναντίον Ρέππα.

Περιμένω απαντήσεις και θα επανέλθω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Ιωάννης Μαγκριώτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Οι Υφυπουργοί δεν είναι των Υπουργών, είναι της Κυβέρνησης, κύριε Παπαδημούλη. Νομίζω ότι το ξέρετε, εκτός και αν θέλετε να θίξετε τους Υφυπουργούς, θεωρώντας ότι είναι άνευ αξίας και άνευ σημασίας. Έχουν την αυτοτέλειά τους και την αυτοδυναμία τους στα πλαίσια του κυβερνητικού σχήματος και ασφαλώς ο εκάστοτε Υπουργός είναι αυτός που έχει γενικότερα ^{των} ευθύνη χάραξης της πολιτικής στο Υπουργείο. Σας το λέω αυτό, σας το έχω ξαναπεί, γιατί και παλαιότερα με την ίδια εισαγωγή ξεκινήσατε.

Το κατανοώ να θέλετε να είναι εδώ ο Υπουργός, γιατί θα δώσει μεγαλύτερη δημοσιότητα στην ερώτησή σας. Πρέπει, όμως, να σας πληροφορήσω ότι πάντοτε εδώ θα έχετε εμένα, διότι στην κατανομή των αρμοδιοτήτων έχω αποκλειστικά εγώ τον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Γι' αυτό, λοιπόν, πρέπει να συμβιβαστείτε με αυτήν την ιδέα ότι τουλάχιστον στις απαντήσεις θα έχετε εμένα. Δεν ξέρω, κάντε ένα αίτημα όταν θα ερωτάτε εσείς να είναι ο Υπουργός. Καλώς ή κακώς, όμως, θα έχετε εμένα.

Μέχρι τώρα δεν είχα αρμοδιότητα για τις μεταφορές. Όπως γνωρίζετε υπήρχε άλλος αρμόδιος Υφυπουργός μαζί με τον Υπουργό. Απλώς τώρα επειδή είναι ένας Υφυπουργός, συνεργαζόμαστε με τον Υπουργό για τα θέματα των μεταφορών.

Θέλω ακόμη να πω ότι έχω μπροστά μου σήμερα μια συνέντευξή σας σε ένα ραδιόφωνο, η οποία ήταν σε άλλο τόνο. Εκεί βεβαίως χρεώνετε στην Κυβέρνηση και στον κ. Ραγκούση τις ευθύνες που και τώρα χρεώσατε, αλλά

μιλούσατε και για ευθύνες της Νέας Δημοκρατίας και για ευθύνες και της πλευράς των αυτοκινητιστών.

Τώρα στην παρέμβασή σας κατευθυνθήκατε μονομερώς προς τον κ. Ραγκούση και την Κυβέρνηση. Ελπίζω ότι στη δευτερομιλία σας να έχετε μια ανάλογη τοποθέτηση, γιατί νομίζω ότι και εσείς αφουγκράζεστε την κοινή γνώμη και τους πολίτες -την άποψη και τη στάση τους- κατανοείτε και γνωρίζετε τη συνθετότητα του προβλήματος και ανάλογη θα είναι και η θέση σας.

Τώρα όσον αφορά την ουσία, αγαπητέ συνάδελφε, θέλω να σας πω ότι για πρώτη φορά ο κ. Ρέππας διαχρονικά ως Υπουργός και η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ-διαμόρφωσε ένα πλαίσιο γιατί μέχρι τώρα δεν υπήρχε ουσιαστικά πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούσαν τα ~~ιδιωτικής χρήσης επιβατικά~~ ^{ΕΔΧ} τα ταξί και υπήρχε πρόβλημα. Γι' αυτό και τα τελευταία δεκαπέντε, είκοσι χρόνια δεν έχει εκδοθεί νέα άδεια. Πάντοτε με κάποια τροπολογία παρατείνονταν ο χρόνος για να μην εκδίδεται νέα άδεια. Πρέπει να σας πω ότι η τελευταία τροπολογία έγινε το 2008 και μέχρι το τέλος του 2011 απαγορεύεται να βγει οποιαδήποτε νέα άδεια. Με το νόμο που ψηφίσαμε στην Βουλή για την απελευθέρωση των επαγγελματιών τον ν. 3919/2011, όπως ξέρετε, απελευθερώθηκαν περίπου εκατόν πενήντα επαγγέλματα μεταξύ αυτών και το ταξί.

Ο κ. Ρέππας με το Προεδρικό Διάταγμα έκανε πράγματι σημαντικά βήματα εκσυγχρονισμού του χώρου των ταξί. Ο κ. Ραγκούσης από τη δική του πλευρά θέλει να κάνει ακόμη ένα βήμα, θεωρώντας ότι με αυτόν τον τρόπο οι υπηρεσίες

θα είναι καλύτερες, αλλά και θα εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα των ταξί, θα υπερασπιστεί το δημόσιο συμφέρον και τον Έλληνα καταναλωτή. Αυτή ήταν η πρόθεσή του.

Στη δευτερομιλία μου θα απαντήσω και στα ειδικότερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Β' Αθηνών του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Δημήτριος Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Εάν ήταν όντως θετικά τα βήματα του Προεδρικού Διατάγματος Ρέππα -που ετοιμάστηκε σε διάλογο με τους ενδιαφερομένους, όπως είπατε εσείς, κύριε Μαγκριώτη- τότε γιατί ο κ. Ραγκούσης το πέταξε στον σκουπιδοφάγο, όπως είπε;

(DE)

κριτική που κάνουμε σε ακραίες ενέργειες ορισμένων συνδικαλιστών αυτού του κλάδου.

Το πρώτο πρόβλημα, την πρώτη ευθύνη την έχει η Κυβέρνηση και όσα είπα για εσάς ήταν για να σας προστατεύσω, γιατί δεν έχετε καμία ευθύνη ούτε για το Προεδρικό Διάταγμα Ρέππα, κύριε Μαγκριώτη, ούτε για την κωλοτούμπα και τη στροφή εκατόν ογδόντα μοιρών του κ. Ραγκούση. Έπρεπε εδώ να έρθει κάποιος εκ μέρους της Κυβέρνησης, που να έχει την εξουσιοδότηση να κάνει μία κίνηση εκτόνωσης, απεμπλοκής, για να σταματήσει αυτή η κατάσταση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Παρακαλείται ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μαγκριώτης να λάβει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Πράγματι, κανείς δεν είναι ευχαριστημένος. Ίσα-ίσα, είμαστε πάρα πολύ στεναχωρημένοι και δυσαρεστημένοι με την εικόνα που παρουσιάζουν οι τουριστικοί μας προορισμοί και ειδικά οι πύλες της χώρας, τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, αλλά και τα μεγάλα αστικά κέντρα. Επίσης, κανείς δεν είναι ευχαριστημένος με τη σύγκρουση αυτή.

Τόνισα και στην προηγούμενη παρέμβασή μου, ότι το Προεδρικό Διάταγμα Ρέππα έβαζε κανόνες και ήταν ένα βήμα εκσυγχρονισμού σε ένα καθεστώς που πραγματικά, διαχρονικά έμεινε έτσι όπως έμεινε και δεν μπορούσε να συνεχιστεί.

Ο κ. Ραγκούσης θέλησε να κάνει ένα βήμα πιο πέρα -και νομίζω ότι αυτό είναι και θεμιτό και κατανοητό- και πρότεινε ένα χρονοδιάγραμμα διαλόγου, να συγκεντρώσει τις προτάσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων, γιατί πρέπει να σας πω ότι έχουν σημαντικές προτάσεις και οι οδηγοί -και εννοώ οι οδηγοί ταξί, όχι οι ιδιοκτήτες- οι οποίοι είναι πάρα πολύ μεγάλοι στον αριθμό, ειδικά στα μεγάλα αστικά κέντρα και οι οποίοι έχουν τελείως διαφορετικές απόψεις και θέσεις από ό,τι έχουν οι ιδιοκτήτες αυτοκινητιστές και νομίζω ότι πρέπει να τους ακούσουμε.

(ΑΜ)

(DE)

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν, βεβαίως, και άλλοι στο χώρο, όπως είναι οι τουριστικές επιχειρήσεις -με πολύ σημαντικό ρόλο και αυτές- γιατί τα ταξί εξυπηρετούν τους πολίτες και τους τουρίστες, που έχουμε την τύχη και τη χαρά να έχουμε πάρα πολλούς στη χώρα μας. Άλλωστε, γι' αυτό και έχει επιλεγεί ως τακτική -αν θέλετε- η παρεμπόδιση των τουριστικών προορισμών ως μέσο πίεσης προς την Κυβέρνηση.

Εγώ θα ήθελα να ζητήσω κάτι από όλους μας και βεβαίως, από την Αντιπολίτευση, αφού ζητά από την Κυβέρνηση να δείχνει υπευθυνότητα και να κάνει χειρισμούς, που δεν προκαλούν γενικότερα προβλήματα και είναι κατανοητό και λογικό αυτό που λέτε. ~~Και ειδικά, βεβαίως,~~ ^{ειδικά} θα ήθελα να το ζητήσω από την Αξιωματική Αντιπολίτευση, η οποία ουσιαστικά παρότρυνε στην αρχή ή κάλυψε, αν θέλετε, με τις παρεμβάσεις της τις κινητοποιήσεις αυτές. Βεβαίως, από την αρχή είχε πει «όχι ακρότητες» και εμείς χαιρόμαστε γιατί προχθές ο κ. Σαμαράς ζήτησε να σταματήσουν πλέον την απεργία.

Θα θέλαμε, λοιπόν, και η Αντιπολίτευση -η οποία ~~βεβαίως~~ ^{αφίως} θα κάνει την κριτική προς την Κυβέρνηση και είναι δικαίωμά της- ~~και όλα να σταθούν~~ ^{να} στο κοινό συμφέρον και στον κοινό σκοπό, που είναι η εξυπηρέτηση του τουρισμού και της οικονομίας της χώρας, ~~αλλά~~ ^{αλλά} και η ασφάλεια και η σταθερότητα, που νομίζω ότι όλοι τη χρειαζόμαστε αυτή τη δύσκολη στιγμή ~~και σε αυτήν την κρίση~~.

Συγκεντρώνοντας όλες τις προτάσεις όλων των φορέων η πρόταση και η θέση του κυρίου Υπουργού, του κυρίου Ραγκούση είναι πολύ σαφής. Προς το τέλος του Αυγούστου θα καταθέσει την ολοκληρωμένη πρόταση, που θα πιάνει πάρα πολλά θέματα για το χώρο των ταξί, των υπηρεσιών και πολλά άλλα θέματα μαζί. Θα υπάρχει χρόνος για διάλογο. Δεν θα αιφνιδιάσει -το έχει πει πολλές φορές- ούτως ώστε να θεσμοθετηθεί με τον τρόπο ^{Να} προβλέπει ο ν. 3919 η τελική ρύθμιση. ^{Ας} ~~η οποία~~ θα είναι και ουσιαστική και μακροχρόνια και δεν θα αναγκάζει την εκάστοτε κυβέρνηση κάθε δύο-τρία χρόνια να έρχεται στη Βουλή με μία τροπολογία να κάνει προσωρινές ρυθμίσεις ~~και φυσικά, είπα και προηγουμένως ποιες είναι αυτές οι ρυθμίσεις.~~

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Το πρόβλημα των ταξί είναι πάρα πολύ σύνθετο, κύριε Παπαδημούλη - ολοκληρώνω με αυτό- γι' αυτό και δεν είναι τόσο απλές και εύκολες οι λύσεις.

Στην Ελλάδα έχουμε μία ασυμμετρία όσον αφορά την κατανομή των πληθυσμών: έχουμε τη ζήτηση στην Αττική, όπως ξέρετε, σε ένα μεγάλο βαθμό και στη Θεσσαλονίκη και είναι ακόμα πιο έντονη η ασυμμετρία στους τουριστικούς προορισμούς, όπου ~~πράγματι~~ τους τουριστικούς μήνες υπάρχει πάρα πολύ μεγάλη ζήτηση, ενώ τους υπόλοιπους μήνες δεν υπάρχει.

Ακόμη, όπως ξέρετε, στην Ελλάδα σε σχέση με την Ευρώπη -γι' αυτό πρέπει όλα σχετικά να τα εξετάζουμε- ^{από την πλευρά} δεν έχουμε Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Τώρα οργανώνουμε τις αστικές συγκοινωνίες σε υγιή βάση και από την άλλη πλευρά τώρα κατασκευάζονται στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς. Ξέρετε πολύ καλά ότι στην Ευρώπη υπάρχουν όλα αυτά από χρόνια αναπτυγμένα και έτσι το ταξί έχει ένα συμπληρωματικό ρόλο σε σχέση με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ~~πέραν του ότι~~ ^{Επικ' ε} υπάρχει ~~μια~~ κουλτούρα ~~χρήσης~~ των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, που δεν την έχουμε εμείς, που είμαστε της τελευταίας στιγμής. Όμως, αυτό ξεκινά και από το ότι δεν υπάρχουν Μέσα Μαζικής Μεταφοράς οργανωμένα στην Ελλάδα και ειδικά, Μέσα Σταθερής Τροχιάς.

Όλα αυτά μαζί κάνουν δύσκολη τη λύση του προβλήματος. Τα λαμβάνουμε όλα αυτά υπ' όψιν, συγκεντρώνει ο Υπουργός και τις απόψεις των φορέων και να είστε βέβαιοι ότι θα δώσουμε μία λύση, που θα υπηρετεί το δημόσιο συμφέρον, θα υπηρετεί, από την άλλη πλευρά, τον πολίτη και την εθνική οικονομία και, φυσικά, θα υποστηρίζει τη βιωσιμότητα του ταξί. Δεν υπάρχει καμμία επιλογή της Κυβέρνησης να απαξιωθεί είτε ο αυτοκινητιστής, είτε το επάγγελμα. Ίσα-ίσα, θέλουμε να αναβαθμιστεί. Αυτή είναι δέσμευση και αυτή είναι η θέση μας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ.