

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΟΣΤ'

Δευτέρα 10 Φεβρουαρίου 1997

Αθήνα, σήμερα, στις 10 Φεβρουαρίου 1997, ημέρα Δευτέρα και ώρα 18.14', συνήλθε στην Αίθουσα συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή, σε Ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την Προεδρία του Προέδρου κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον Βουλευτή Ευβοίας κ. Δημήτριο Πιπεργιά τα ακόλουθα:

Α' ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. **ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Καρουσάδων Κέρκυρας ζητεί οικονομική ενίσχυση για την κάλυψη των κοινοτικών της αναγκών.

2) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. **ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Φιλαρμονική Αγίου Ματθαίου Κέρκυρας ζητεί οικονομική ενίσχυση για την κάλυψη των λειτουργικών της αναγκών.

3) Ο Βουλευτής Χίου κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εκπολιτιστικός και Μορφωτικός Σύλλογος Πισπιλουντιανών Χίου ζητεί οικονομική ενίσχυση για την επίτευξη των πολιτιστικών του στόχων.

4) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μεγάλου Χωριού Τήλου Δωδεκανήσου ζητεί την κατ' εξαίρεση πρόσληψη προσωπικού στο μονοθέσιο ταχυδρομικό γραφείο Τήλου.

5) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Καρδίτσας διαμαρτύρεται για τη μη ανάθεση του έργου ενδιάμεσου φορέα εφαρμογής και διαχείρισης προγραμμάτων και πρωτοβουλιών των ΜΜΕ για τις περιφέρειες Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας στην Κοινοπραξία των οκτώ Επιμελητηρίων των δύο περιφερειών.

6) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Δημοσιογράφων - Ιδιοκτητών Περιοδικού Τύπου διαμαρτύρονται για την μελετώμενη κατάργηση του ειδικού ταχυδρομικού τιμολογίου που ισχύει για την ταχυδρόμηση των εφημερίδων και περιοδικών.

7) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Αγροφυλάκων

Νομού Καρδίτσας διαμαρτύρεται για την εξαίρεση των μελών του από το νέο μισθολόγιο των Δημοσίων Υπαλλήλων.

8) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. **ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥΛΑΚΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο ΕΑΣ ΣΕΓΑΣ Κρήτης ζητεί να μην περικοπεί το ποσοστό 2% των επιχορηγήσεων του ΠΡΟΠΟ προς το ΣΕΓΑΣ.

9) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία Σύμης "ΑΝΕΣ" διαμαρτύρεται για την απόφαση της Λιμενικής Επιτροπής να μεταφέρει τα πλοία από το λιμένα Μανδρακίου στο κρηπίδωμα της θέσης Κολώνα.

10) Ο Βουλευτής Αιτωλνίας κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία Πολύτεκνος Απόστρατος της πρώην Χωροφυλακής ζητεί την επίλυση του συνταξιοδοτικού του προβλήματος.

11) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. **ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ίδρυμα Ειδικών Παιδιών - Ατόμων Νομού Μαγνησίας ζητεί οικονομική ενίσχυση για τη δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων στο Βόλο Μαγνησίας.

12) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην ανάγκη άμεσου κλεισίματος των δημοτικών σφαγείων Πατρών και την μεταστέγασή τους στα νέα βιομηχανικά σφαγεία.

13) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αθλητικών Σωματείων Βόρειας Πελοποννήσου διαμαρτύρεται για την αφαίρεση του θεσμοθετημένου ποσοστού 2% από τα καθαρά έσοδα του ΠΡΟΠΟ για το ΣΕΓΑΣ.

14) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο εκφράζονται διαμαρτυρίες για την ελλιπή αστυνόμευση της περιοχής Πατρών και Περιχώρων λόγω έλλειψης υποδομής της Αστυνομικής Διεύθυνσης Αχαΐας.

15) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις απαλλοτριώσεις για τη διαπλάτυνση του οδικού κόμβου Κουρτέτσι Πατρών.

16) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων του 3ου Δημοτικού Σχολείου Αιγίου ζητεί χρημα-

τοδότηση για την επέκταση των κτιριακών εγκαταστάσεων του σχολείου.

17)Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Μητέρων Επιστημόνων Πολυτέκνων ζητούν την επαναφορά του Ν. 1286/82 περί μετεγγραφής πολυτέκνων φοιτητών του εξωτερικού σε ελληνικά πανεπιστήμια.

18)Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στη διαπίστωση σπατάλης των κονδυλίων για τις χρηματοδοτήσεις ορισμένων σχολείων στο Νομό Αχαΐας.

19)Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Κ.Γκαλιμάνης, κάτοικος Γερμανίας, επισημαίνει τις απόπειρες καταπάτησης των συνόρων της Μακεδονίας από τη Γιουγκοσλαβία.

20)Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δικηγορικός Σύλλογος Θεσ/νίκης υποβάλλει προτάσεις για τις φορολογικές ρυθμίσεις του κλάδου.

21)Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Νεάπολης του Νομού Λασιθίου ζητεί χρηματοδότηση για την επισκευή και συντήρηση των Δικαστηρίων της Νεάπολης Κρήτης.

22)Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δασικό Συνδικαλιστικό Κίνημα ζητεί τη νομική κατοχύρωση του επιδόματος ειδικών συνθηκών των δασικών υπαλλήλων.

23)Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Χ.Πηγαδάς ζητεί τη μη κατάργηση της φοροαπαλλαγής των διδάκτρων των ιδιωτικών παιδικών σταθμών.

24)Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ελληνικών Γυμναστικών και Αθλητικών Σωματείων ζητεί να μην υποκατασταθεί ο ΣΕΓΑΣ από την πολιτεία στις διεθνείς του υποχρεώσεις.

25)Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ελληνικών Γυμναστικών και Αθλητικών Σωματείων ζητεί να μην υποκατασταθεί ο ΣΕΓΑΣ από την πολιτεία στις διεθνείς του υποχρεώσεις.

26)Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Θ.Ζλέμπαρης, κάτοικος του Μόντρεαλ Καναδά, ζητεί την απρόσκοπτη συνέχιση των εργασιών κατασκευής κατοικίας του στο 'Άργος Ορεστικό Καστοριάς.

27)Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανσαμοθρακική Εστία Αθηνών "Η Πτερωτή Νίκη της Σαμοθράκης" ζητεί να μην καταργηθεί η έκπτωση στα ταχυδρομικά και τηλεφωνικά τέλη της τοπικής εφημερίδας της.

28)Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία Σύμης του Νομού Δωδεκανήσου επισημαίνει τα προβλήματα τα οποία θα προκύψουν εάν μεταφερθούν τα πλοία της από το λιμένα Μανδρακίου στο κρηπίδιωμα της θέσης Κολώνα.

29)Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βελεστίνου ζητεί την ανατύπωση και διανομή της Μεγάλης Χάρτας του Ρήγα Φεραίου στα σχολεία της χώρας.

30)Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στην έντονη δυσοσμία, που εκπέμπεται από τα πυρηνελαιουργεία της Βιομηχανικής Περιοχής Πατρών.

31)Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στις προτάσεις του Περιφερειακού Τμήματος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδας για την εκτέλεση έργων ανάπτυξης στην Πάτρα.

32)Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Καλαβρύτων ζητεί χρηματοδότηση για την συντήρηση του δρόμου Πατρών - Καλαβρύτων.

33)Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Δροσάτου του Νομού Αχαΐας ζητεί την άμεση περιβαλλοντική αποκατάσταση του λιγνιτορυχείου Δροσάτου.

34)Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αναφέρεται στην έλλειψη αστυνόμευσης της πλατείας Ελευθερίας στην Πάτρα με αποτέλεσμα την ελεύθερη διακίνηση των ναρκωτικών.

35)Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τις αυξήσεις των μισθών στις ΔΕΚΟ, που θα είναι μικρότερες από αυτές του 1996.

36)Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Ατόμων Εκπαιδευομένων και Εκπαιδευθέντων στο Κέντρο Ψυχικής Υγιεινής Παράρτημα Πάτρας ζητεί να διευθετηθεί η ασφάλιση των εκπαιδευομένων κατά τα έτη 1995 και 1996. 37)Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Ιδιοκτητών Ημερησίων Επαρχιακών Εφημερίδων ζητεί να μην καταργηθούν οι εκπώσεις των τηλεφωνικών και ταχυδρομικών τελών του επαρχιακού τύπου.

38)Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Ιδιοκτητών Ημερησίων Επαρχιακών Εφημερίδων ζητεί να μην καταργηθούν οι εκπώσεις των τηλεφωνικών και ταχυδρομικών τελών του επαρχιακού τύπου.

39)Ο Βουλευτής Ρεθύμνου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΠΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Ιδιοκτητών Ημερησίων Επαρχιακών Εφημερίδων ζητεί να μην καταργηθούν οι εκπώσεις των τηλεφωνικών και ταχυδρομικών τελών του επαρχιακού τύπου.

40)Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Αλαγονίων Μεσσηνίας ζητεί να λειτουργήσει το εγκατελειμμένο εργοστάσιο της Αλαγονίας Μεσσηνίας.

41)Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Κοινοτικό Συμβούλιο του τέως Δήμου Τριπύλης του Νομού Μεσσηνίας ζητεί τη συνένωση των Κοινοτήτων της ορεινής Τριφυλίας Μεσσηνίας.

42)Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ελληνική Ομοσπονδία Καλαθοσφαίρισης διαμαρτύρεται για τις νέες φορολογικές ρυθμίσεις.

43)Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες διαμαρτύρεται για τις νέες φορολογικές ρυθμίσεις του κλάδου.

44)Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Αγρινίου ζητεί την άμεση λειτουργία της Μονάδας Εντατικής Θεραπείας του.

45)Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Συμβούλιο Περιχής 11ης Εδαφικής Περιφέρειας Νομού Βοιωτίας ζητεί την κατασκευή έργων προς αποφυγή καταστρεπτικών πλημμυρών της περιοχής.

46)Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Λεβαδέων Βοιωτίας ζητεί τη συμμετοχή του Νομού Βοιωτίας στα τοπικά Σύμφωνα Απασχόλησης.

47)Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Βοιωτίας διαμαρτύρεται για τη μελετώμενη μη ανάθεση του έργου του ενδιάμεσου φορέα εφαρμογής και διαχείρισης προγραμμάτων και πρωτοβουλιών των ΜΜΕ για τις περιφέρειες Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας στην Κοινοπραξία των οκτώ Επιμελητηρίων των δυο περιφερειών.

48)Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Νεοχωρακίου Βοιωτίας διαμαρτύρεται για τη μελετώμενη εγκατάσταση βυρσοδεψείων στην περιοχή Δάφνης Θηβών.

49)Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αλιάρτου Βοιωτίας ζητεί την αντικατάσταση των υποθηκευμένων στην ΑΤΕ ακινήτων.

50)Ο Βουλευτής Σάμου κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΑΡΑΜΗΝΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Λέκκας Σάμου ζητεί τον ηλεκτροφωτισμό της περιοχής της.

51)Ο Βουλευτής Σάμου κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΑΡΑΜΗΝΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Καστανέας Σάμου ζητεί τη διάνοιξη αντιπυρικής ζώνης για την προστασία των κατοίκων της από τις πυρκαγιές.

52)Εργαζόμενοι της Αθήνας που συγκεντρώθηκαν στην πλατεία Κάνιγγος στις 7.2.97 με ψήφισμα, που επέδωσαν στον κύριο Πρόεδρο της Βουλής συμπαρίστανται στον αγώνα των αγροτών και ζητούν τη μη χρήση βίας για την καταστολή του αγροτικού κινήματος καθώς και την άμεση έναρξη διαλόγου με τη Συντονιστική Επιτροπή των αγροτών για την ικανοποίηση των αιτημάτων της.

Β' ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1747/9-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 737/3-2-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμ. 1747/9.1.97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ηλ. Βεζδρεβάνης αναφορικά με το παραπάνω θέμα, σας πληροφορούμε ότι:

Μετά την ένταξη της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση το Υπουργείο Γεωργίας δεν καθορίζει πλέον τις τιμές των Δημητριακών αφού αυτά υπάγονται στην ενιαία Κοινή Οργάνωση Αγοράς της Ε.Ε. Στα πλαίσια αυτά καθορίζονται και οι εγγυημένες τιμές παρέμβασης για την παραγωγή όλων των Σιτηρών και καλαμποκιού.

Οι ενιαίες τιμές παρέμβασης που ίσχυαν το 1996 έχουν αποφασισθεί από το 1992 στα πλαίσια της μεταρρύθμισης της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής στον τομέα των αροτραίων καλλιεργειών. Οι παραγωγοί είχαν έγκαιρα ενημερωθεί για τις τιμές παρέμβασης που ίσχυαν για την εσοδεία του 1996 οι οποίες ήταν ίδιες σε ECU με τις του 1995 (119,19 ECU/TN) με μόνη διαφορά την νομισματική προσαρμογή.

Οι τιμές που διαμορφώθηκαν στο ελεύθερο εμπόριο κατά την εσοδεία του 1995 δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη σαν βάση σύγκρισης αφού αυτές ήταν αποτέλεσμα της σημαντικής έλλειψης σιτηρών που παρατηρήθηκε όχι μόνο στο κοινοτικό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι τιμές καλαμποκιού παρά τη σχετική επάρκεια του 1996 διαμορφώθηκαν σε επίπεδα πάνω από την τιμή παρέμβασης.

Σε ορισμένες όμως περιοχές όπου δεν επιτεύχθηκαν αυτές οι τιμές όπως π.χ. στην Ορεστιάδα, το Υπουργείο Γεωργίας είχε έγκαιρα διατυπώσει αίτημα προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και εγκρίθηκε ειδικό εξαγωγικό μέτρο (100.000 TN σε πρώτη φάση) προκειμένου να στηριχτεί καλύτερα το εισόδημα του παραγωγού και να αποφευχθεί ο κίνδυνος παράδοσης στην παρέμβαση.

Το μέτρο αυτό θα βοηθήσει στον περιορισμό των αποθεμάτων σε επίπεδο χώρας και ελπίζουμε ότι θα συντελέσει στη διατήρηση των τιμών καλαμποκιού σε επίπεδα υψηλότερα των τιμών παρέμβασης με αποτέλεσμα την ενίσχυση του εισοδήματος των Ελλήνων καλαμποκοπαραγωγών.

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

2. Στην με αριθμό 1751/9-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 738/3-2-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμ. 1751/9.1.97, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Θεοφ. Δημοσχάκης, αναφορικά με το παραπάνω θέμα στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μας, σας πληροφορούμε ότι:

Οι εισαγωγές πατάτας από Τρίτες Χώρες, σύμφωνα με το Κοινοτικό καθεστώς, είναι ελεύθερες, κατά συνέπεια το Υπουργείο Γεωργίας δεν δύναται να απαγορεύσει την εισαγωγή της πατάτας.

Στα πλαίσια όμως των υφιστάμενων Κοινοτικών κανονισμών καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για λεπτομερή ποιοτικό και φυτοϋγειονομικό έλεγχο, ώστε να προστατευθεί ο Έλληνας παραγωγός από τον κίνδυνο εισαγωγής επιβλαβών φυτονόσων εντόμων κ.λπ.

Ηδη, με σχετική Υπουργική απόφαση απαγορεύεται η εισαγωγή πατάτας από την Τουρκία, για να προστατευθούν οι καλλιέργειες πατάτας από την είσοδο επικινδύνων οργανισμών και ιδιαίτερα του βακτηρίου της πατάτας PSEUDOMONAS SOLARECEARUM που διαπιστώθηκαν σε φορτία εισαγόμενης πατάτας από Τουρκία.

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

3. Στην με αριθμό 1760/10-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 739/3-2-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμ. 1760/10.1.97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ν. Κατσάρος, αναφορικά με το παραπάνω θέμα, σας πληροφορούμε ότι:

Όσοι υπέβαλαν ενστάσεις στο πρώτο 15νθήμερο του μηνός Νοεμβρίου 1996 με την μειωμένη ηρτημένη δεν είχαν υποβάλει ενστάσεις με την πρώτη ηρτημένη διότι προφανώς εκπνούσαν ότι δεν είχαν ποσότητες βαμβακιού πάνω από αυτήν. Επομένως, οι ενστάσεις που υπεβλήθηκαν μετά τη μείωση της ηρτημένης εσοδείας αφορούν ποσότητες μεταξύ πρώτης ηρτημένης και δεύτερης (μειωμένης) ηρτημένης.

Εν προκειμένω οι παραγωγοί διαπίστωσαν εκ των υστέρων ότι είχαν επί πλέον ποσότητες.

Κάθε χρόνο όμως υπάρχουν περιπτώσεις τέτοιες και οι υπερβάλλουσες ποσότητες παραδίδονται σαν μη επιλέξιμες μόνο με την εμπορική τιμή.

Εξ άλλου από το Κοινοτικό καθεστώς, ενισχύονται μόνο οι επιλέξιμες ποσότητες σύσπορου βάμβακος που παράγονται στη Χώρα μας και τέτοιες ποσότητες δεν είναι εκείνες που είναι πάνω από την προκαθορισμένη στρεμματική απόδοση ή αυτές που προκύπτουν από την διαδικασία των ενστάσεων.

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

4. Στην με αριθμό 1762/10-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 217/31-1-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην αρ. 1762/10-1-97 ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Γ. Σκουλαρίκης σας πληροφορούμε τα εξής σε ό,τι αφορά τα στεγαστικά δάνεια που χορηγεί το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, σε Δημοσίους υπαλλήλους για την απόκτηση πρώτης κατοικίας.

Το ύψος των επιτοκίων των δανείων καθορίζονταν παλαιότερα με αποφάσεις του Διοικητή της Τράπεζας Ελλάδος και ποτέ δεν είχαν υπερβεί το 14%.

Σήμερα τα επιτόκια καθορίζονται με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου και έχουν ως εξής:

- 7% (τυφλοί νεφροπαθείς)

- 9% (αφορά τη Γ' ζώνη που περιλαμβάνει το 70% περίπου της Επικράτειας)

- 10% (αφορά τη Β' ζώνη Ν. Ηρακλείου - Ν. Λαρίσης - Ν. Μαγνησίας - Ν. Κορινθίας - Ν. Αχαΐας).

- 11% (αφορά την Α' ζώνη Ν. Αττικής - Ν. Θεσσαλονίκης)

Τα παραπάνω επιτόκια καθορίστηκαν με βάση τον πληθωρισμό και τις συνθήκες της αγοράς και παραμένουν σταθερά μέχρι την ολοσχερή εξόφληση του δανείου.

Ο Υφυπουργός

Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ"

5. Στην με αριθμό 1765/10-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 740/3-2-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμ. 1765/10.1.95 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Η. Βεζδρεβάνης, αναφορικά με το παραπάνω θέμα, σας πληροφορούμε ότι:

Σχετικά με την εκμετάλλευση των επιδεκτικών καλλιέργειας εκτάσεων του δημοσίου, οι επιδεκτικές καλλιέργειες δημόσιες εκτάσεις, μισθώνονται σε ακτήμονες καλλιεργητές, εφ' όσον υπάρχουν ενδιαφερόμενοι σύμφωνα με την 95/1975 του Υπουργικού Συμβουλίου.

Πάντως το Υπουργείο προωθεί το σχετικό σχέδιο νόμου, στο οποίο περιλαμβάνεται διάταξη σχετική με την οριστική διανομή όλων των γεωργικών δημόσιων εκτάσεων.

Ο Υπουργός

ΣΤΕΦ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

6. Στην με αριθμό 1769/10-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 228/31-1-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της αριθμ. 1769/10.1.97 ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Ηλίας Βεζδρεβάνης, σας πληροφορούμε ότι το θέμα της καταβολής στους χαμηλοσυνταξιούχους του ανωτάτου ορίου των εξόδων κηδείας των αποβιούντων δημοσίων πολιτικών υπαλλήλων, στρατιωτικών κ.λπ. μελετάται από την υπηρεσία μας και επίκειται η ρύθμισή του.

Ο Υφυπουργός

ΝΙΚ. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ"

7. Στην με αριθμό 1779/10-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3642/31-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Εθν. Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της 1779/10.1.97 ερώτησης του Βουλευτή κ. ΣΤ. Μάνου, σχετικά με τον πρόσφατο έλεγχο για το Χρηματιστήριο, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Ηδη η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, κατόπιν ελέγχου που διενήργησε το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α.), επέβαλε κυρώσεις σε 36 περιπτώσεις όπου μέτοχοι παραβίασαν διατάξεις του Π.Δ. 51/1992.

2. Με απόφαση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς (83/11.9.96/1) καθορίστηκε για τους πρώτους έξι μήνες από την εισαγωγή κάθε εταιρείας στο Χρηματιστήριο, ειδική δέσμευση της εταιρείας και των κυριότερων μετόχων της ότι:

α) Κατά τη διάρκεια της πρώτων έξι μηνών από την έναρξη διαπραγμάτευσης της μετοχής στο Χ.Α.Α. θα ενημερώνουν τη διοίκηση του Χ.Α.Α. για κάθε μεταβολή του μετοχικού μεριδίου των κυρίων μετόχων που επέρχεται από μία ή περισσότερες συναλλαγές ίση ή μεγαλύτερη από 1,5% του Μετοχικού Κεφαλαίου της εταιρείας, προκειμένου να ενημερώνεται περαιτέρω το επενδυτικό κοινό.

β) Η ενημέρωση του Χ.Α.Α. θα γίνεται το αργότερο μέχρι μία ώρα πριν την έναρξη της επόμενης συνεδρίασης του Χ.Α.Α. από την ημέρα κατά την οποία έγιναν οι συναλλαγές με τις οποίες επήλθε η μεταβολή, ώστε να είναι δυνατή η έγκαιρη αντιμετώπιση του επενδυτικού κοινού.

γ) Κατά τα λοιπά οι κατά τα ανωτέρω κύριοι μέτοχοι και η εταιρεία θα αποδέχονται ότι η υποχρέωση ενημέρωσης που αναλαμβάνουν σύμφωνα με τα παραπάνω θα διέπεται από τις διατάξεις του Π.Δ. 51/1992.

Οι ανωτέρω υποχρεώσεις θα θεσμοθετηθούν και με νόμο με το υπό κατάθεση νομοσχέδιο για τα χρηματιστηριακά παράγωγα.

3. Οι περιπτώσεις όπου υπάρχουν υπόνοιες για φαινόμενα εσωτερικής πληροφόρησης (insider trading), η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, αφού διερευνήσει και τεκμηριώσει μέσω των υπηρεσιών της την αλήθεια των περιπτώσεων αυτών, θα προχωρήσει στην επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων.

Ο Υπουργός

ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ"

8. Στην με αριθμό 1781/10-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4302/29-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στο σχετικό έγγραφό σας, που αναφέρεται σε ερώτηση 1781/10.1.97 του Βουλευτή κ. Γεωργίου Ορφανού και απευθύνεται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σας πληροφορούμε τα παρακάτω:

1. Η εκχώρηση των συχνοτήτων στους ραδιοφωνικούς σταθμούς (η οποία θα διενεργηθεί με την έκδοση των αντίστοιχων αδειών) θα γίνει σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζει ο Ν. 2328/95 στο άρθρο 7 παρ. 6.

2. Η επιλογή των ραδιοφωνικών συχνοτήτων για αναγραφή στο χάρτη συχνοτήτων κάθε νομού είναι αλληλένδετη με τον προσδιορισμό του σημείου (η σημείων) εκπομπής, δηλαδή τον ορισμό της θέσης "ραδιοτηλεοπτικού πάρκου" (πάρκου κεραίων) για ραδιοφωνικούς σταθμούς (όπου βέβαια απαιτείται τέτοιο πάρκο).

3. Αλλαγή συχνοτήτων των ήδη λειτουργούντων ραδιοφωνικών σταθμών προβλέπεται να γίνει (όπως άλλωστε και σημαντική μείωση του αριθμού των) επειδή οι νέες συχνοότητες που θα εκχωρηθούν στο νομό Θεσσαλονίκης για τους ιδιωτικούς σταθμούς θα είναι εναρμονισμένες με τις συχνοότητες της ΥΠΑ και τις εκχωρημένες συχνοότητες για σταθμούς στο νομό Θεσ/νίκης βάσει της Συμφωνίας της Γενεύης 84, κατ' αρχήν για λογαριασμό της ΕΡΤ (Σημείωση: 3 από τις συχνοότητες αυτές διατέθηκαν με αρκετά χαμηλότερη ακτινοβολούμενη ισχύ για ιδιωτικούς σταθμούς), ώστε να προληφθεί η επανεμφάνιση των κρουσμάτων της επόμενης παρ. 4. Η ενέργεια αυτή (εναρμόνιση) δεν έχει γίνει με τις ήδη εκχωρημένες συχνοότητες στο νομό (λόγω των διαφορετικών διαδικασιών του Ν. 1730 και του ΠΔ 25/88).

4. Κατά το έτος 1996 η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας επανειλημμένα γνωστοποίησε στην Υπηρεσία μας εγγράφως ότι υπάρχουν παρενοχλήσεις στις ραδιοτηλεπικοινωνίες (επι-

κοινωνίες φωνής και ραδιοβοηθήματα) του αερολιμένα "Μακεδονία" από τους ήδη λειτουργούντες ραδιοφωνικούς σταθμούς, λόγω μη γραμμικών φαινομένων (ενδοδιαμορφώσεων).

Η μεταφορά αρμοδιοτήτων για θέματα συχνότητων προς τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση δεν είναι τεχνικά εφικτή σε ό,τι αφορά την επιλογή των ραδιοφωνικών συχνότητων σε κάθε νομό (σχεδιασμός του χάρτη συχνότητων).

6. Ο αριθμός των συχνότητων που θα δοθούν στους ραδιοφωνικούς σταθμούς της Θεσ/νίκης έχει προκύψει μετά από μελέτη της ομάδας εργασίας που έχει συγκροτηθεί και για τον σκοπό αυτό με απόφαση των Υπουργών Μ & Ε και Τύπου και ΜΜΕ.

Ο Υπουργός

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ"

9. Στην με αριθμό 1784/10-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4326/3-2-97 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στο σχετικό έγγραφό σας, που αναφέρεται σε ερώτηση 1784/ 10-1-97 του Βουλευτή κ. Στέλιου Παπαθεμελή και απευθύνεται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σας πληροφορούμε τα παρακάτω:

1. Ο διάδρομος 16 του Κρατικού Αερ/να Θεσ/νίκης (ΚΑΘΜ) είναι εξοπλισμένος με σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS).

Η επιχειρησιακή εκμετάλλευση του υπόψη ραδιοβοηθήματος είναι κατηγορίας ένα (CAT.1) όχι λόγω της παρωχημένης γενεάς της συσκευής αλλά κυρίως λόγω της ύπαρξης φυσικών εμποδίων στην ευρύτερη περιοχή και ειδικότερα στον λόφο καρδιάς στη φάση αποτυχημένης προσέγγισης για α/φος που χρησιμοποιεί τον διάδρομο 16 και είναι ανεξάρτητη του μήκους του εξυπηρετούμενου αυτού διαδρόμου.

2. Για το θέμα της επιχειρησιακής λειτουργίας του Κρατικού Αερολιμένα Θεσ/νίκης υπάρχουν ήδη δύο μελέτες και αφορούν την εναλλακτική λύση της κατασκευής του αεροδρομίου σε νέα θέση που είναι:

- Διερεύνηση προοπτικών και εναλλακτικών σεναρίων για την δημιουργία νέου Διεθνούς Αερ/μίου στην Θεσ/νίκη της Τράπεζας Μακεδονίας Θράκης και ερευνητικό έργο Ανάπτυξης του Κρατικού Αερ/να Θεσ/νίκης "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" (Master Plan) του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσ/νίκης.

3. Από πλευράς Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας έχει συσταθεί ενδεκαμελής επιτροπή ειδικών με απόφαση του Διοικητή αποτελούμενη από υπαλλήλους της ΥΠΑ, εκπροσώπους ΓΕΑ, ΕΜΥ και Ολυμπιακής Αεροπορίας, που εκτιμάται ότι θα περαιώσει το έργο της στο τέλος Φεβρουαρίου 1997 προκειμένου να συγκεντρώσει και να μελετήσει όλα τα απαραίτητα εκείνα στοιχεία και δεδομένα για την λήψη και τεκμηρίωση οποιασδήποτε τελικής απόφασης επιλογής, όπως επέκτασης διαδρόμων, μετεγκατάστασης ή οποιασδήποτε προσφορώτερης λύσης.

Ο Υπουργός

ΧΑΡ. ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ"

10. Στην με αριθμό 1821/14-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2002617/31-1-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Επί της αρ. 1821/14-1-97 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μιχ. Καρχιμάκης, σας πληροφορούμε ότι με την αρ. 2085391/31-12-96 απόφασή μας ενισχύθηκαν οι πιστώσεις για δαπάνες δακοκτονίας με ποσό 1 δισ. δρχ., προκειμένου να καταβληθεί η μισθοδοσία των εποχιακών υπαλλήλων που απασχολήθηκαν στον τομέα της προστασίας της ελαιοπααραγωγής κατά τη διάρκεια του έτους 1996.

Ο Υφυπουργός

Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ"

11. Στην με αριθμό 1823/14-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3976/31-1-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 1823/14-1-97 που κατατέθηκε από το Βουλευτή κ. Κ. Ευμοιρίδη και αφορά στην επέκταση των κινήτρων που καθιέρωσε ο ν. 2085/92 για τους

υπαλλήλους που υπηρετούν στις περιοχές, οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως προβληματικές, και στους υπαλλήλους των ΟΤΑ που επίσης υπηρετούν σ' αυτές, σας γνωρίζουμε ότι το όλο θέμα είναι σε γνώση των αρμοδίων Υπηρεσιών και αντιμετωπίζεται δια της νομοθετικής οδού με σχετική διάταξη, που περιλαμβάνεται στο σχέδιο νόμου που έχει καταρτίσει το Υπουργείο μας και σύντομα θα κατατεθεί στη Βουλή για ψήφισή.

Ο Υφυπουργός

Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ"

12. Στην με αριθμό 1912/17-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3053/4-2-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της αριθμ. 1912/17.1.97 ερώτησης που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κ.κ. Εμμανουήλ Στρατάκης και Τηλέμαχος Χυτήρης και συγκεκριμένα για τις προσλήψεις γεωτεχνικών στο Υπουργείο Γεωργίας, σας πληροφορούμε τα εξής:

α) Σύμφωνα με τα στοιχεία της υπηρεσίας μας έχουν δοθεί εγκρίσεις από το Υπουργικό Συμβούλιο ή την τριμελή επιτροπή του άρθρου 2 της ΠΥΣ 236/94 κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους για τους εξής φορείς:

- για πρόσληψη 330 γεωπόνων και κτηνιάτρων από τον Οργανισμό Γεωργικών Ασφαλίσεων αριθμ. απόφασης 97/11.12.96.

- για προσλήψεις εποχιακού προσωπικού, μεταξύ άλλων και γεωπόνων, στο Υπουργείο Γεωργίας και εποπτευομένους φορείς (ΠΥΣ 136/25.4.96 και 225 και 227/17.6.96)

- για πρόσληψη 8 γεωπόνων με σύμβαση ορισμένου χρόνου στο Υπουργείο Γεωργίας (ΠΥΣ 137/25.4.96)

- για πλήρωση 11 θέσεων γεωπόνων στην Ελληνική Βιομηχανία Ζάχαρης (ΠΥΣ 48/11.3.96).

- για πρόσληψη 200 γεωπόνων και κτηνιάτρων για απρόβλεπτες και επείγουσες ανάγκες στον ΕΛ.ΓΑ. (ΠΥΣ 46/11.3.96).

β) Για το εάν υλοποιήθηκαν και σε ποιο βαθμό οι ανωτέρω εγκρίσεις πρόσληψης προσωπικού, αρμόδιο να απαντήσει είναι το Υπουργείο Γεωργίας το οποίο είναι και συναποδέκτης της ερώτησης και

γ) Όσον αφορά τον προγραμματισμό πλήρωσης θέσεων για το τρέχον έτος, η υπηρεσία μας αναμένει το συγκεντρωτικό αίτημα του Υπουργείου Γεωργίας για πλήρωση θέσεων τακτικού προσωπικού στα πλαίσια του προγραμματισμού προσλήψεων προσωπικού έτους 1997 για να το μελετήσει προς εισήγηση για έγκριση από την Τριμελή εξ Υπουργών Επιτροπή του άρθρου 3 της ΠΥΣ 236/94.

Ο Υφυπουργός

ΑΝ. ΜΑΝΤΕΛΗΣ"

13. Στην με αριθμό 1921/17-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 264/29-1-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 1921/17-1-97 που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Σπύρο Δανέλλη, αναφορικά με τη ρύθμιση χρεών από εισφορές προς ασφαλιστικούς οργανισμούς, των επιχειρήσεων του νομού Κορινθίας που επλήγησαν από τις καταστρεπτικές πλημμύρες της 12ης Ιανουαρίου 1997, σας γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο μας, θέλοντας να συμβάλει άμεσα και έμπρακτα στην ανακούφιση των πληγέντων, ζήτησε από τη Νομαρχία Κορινθίας να αποστείλει κατάσταση με τον αριθμό των επιχειρήσεων που υπέστησαν ζημιές στον παραπάνω νομό, καθώς και το ύψος των ζημιών, προκειμένου να εκτιμήσει την ανάγκη θέσπισης σχετικής ρύθμισης.

Με δεδομένη την ευαισθησία που δείχνει η κοινωνική ασφάλιση σε ανάλογες περιπτώσεις, θα εξετασθούν όλα τα στοιχεία που θα αποσταλούν από τη Νομαρχία Κορινθίας, ούτως ώστε να ληφθούν έγκαιρα τα ενδεδειγμένα μέτρα, για

τη στήριξη, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό, των επιχειρήσεων που βρίσκονται στις πληγείσες περιοχές.

Ο Υφυπουργός
Ν. ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

14. Στην με αριθμό 1956/21-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2483/3-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Εθν. Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση του υπ' αριθμ. 1956/21.1.97 εγγράφου σας με το οποίο κοινοποιείται ερώτηση που κατέθεσαν οι Βουλευτές κ.κ. Σπ. Δανέλλης, Ευαγ. Αποστόλου και Α. Λουλέ σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το θέμα που τίθεται στην αναφορά και αφορά την ανάγκη θέσπισης ευνοϊκότερων κινήτρων για τις αναφερόμενες περιοχές του Ν. Άρτας θα εξετασθεί μέσω των εξουσιοδοτικών διατάξεων του Ν. 1892/1990 όπως ισχύει, όπου προβλέπεται καθορισμός ειδικών ζωνών εντός των οποίων ισχύουν αυξημένα κίνητρα επιχορήγησης και επιδότησης επιτοκίου που για την συγκεκριμένη περίπτωση είναι αυτά της Δ περιοχής.

Ο Υπουργός
Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ"

15. Στην με αριθμό 1966/22-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 90/4-2-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Παιδείας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 1966/22.1.97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Βασ. Κορκολόπουλος σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Υστερα από την αποκέντρωση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, το Νομαρχιακό Συμβούλιο κάθε Νομού αξιολογεί τις ανάγκες σχολικής στέγης που υπάρχουν και εντάσσει στα Νομαρχιακά Προγράμματα τις πιο επείγουσες χωρίς την παρέμβαση του Υπουργείου Παιδείας.

Το ΥΠ.Ε.Π.Θ. επιχορηγεί κατ' έτος τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις από το Εθνικό Π.Δ.Ε. και το Τ.Α.Σ.Ε. για κατασκευές και επισκευές διδακτηρίων στο Νομό.

Όπως μας πληροφόρησε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ηλείας με σχετικό έγγραφο της κατά το έτος 1996 και από τις πιστώσεις που κατανεμήθηκαν στο Νομό για "κατασκευές - επισκευές σχολικών κτιρίων" η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ηλείας, ενέκρινε πίστωση ύψους: 4.000.000 δρχ. για "κατασκευή κεντρικής θέρμανσης", στο Δημοτικό Σχολείο της Κοινότητας Εφύρας, ενώ θα εξεταστεί η δυνατότητα ικανοποίησης και των υπολοίπων αναγκών, κατά την κατάρτιση του Προγράμματος Σχολικών έργων έτους 1997, στα πλαίσια των χρηματοδοτικών δυνατοτήτων και της ιεράρχησης των συνολικών αναγκών του Νομού.

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ"

16. Στην με αριθμό 1979/22-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4343/30-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στο σχετικό έγγραφό σας που αναφέρεται σε ερώτηση 1979/22-1-97 του Βουλευτή κ. Βασίλ. Παπά και απευθύνεται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σας πληροφορούμε, σχετικά με την συγχώνευση των Τηλεπικοινωνιακών Κέντρων Στρατωνίου, Καρυών, Αγίου Ορους και Αρναίας τα παρακάτω:

1. Ο ΟΤΕ στα πλαίσια της, κατά το δυνατόν,

αποτελεσματικότερης λειτουργίας του εξετάζει κατά περιόδους τη λειτουργία των Υπηρεσιών του. Στα πλαίσια αυτά εξετάζεται και η μελέτη - πρόταση της αρμόδιας Τηλεπ. Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, η οποία προτείνει, μεταξύ των άλλων, τη συγχώνευση των Τηλεπ. Κέντρων Στρατωνίου, Καρυών Αγίου Ορους και Αρναίας με την ενιαία Μονάδα Τηλεπικοινωνιακής Εξυπηρέτησης (πωλήσεις - τεχνική υποστήριξη των πωλήσεων) Ιερισσού, η οποία θα είναι αναβαθμισμένη και θα λειτουργεί αποτελεσματικά και ανταγωνιστικά για όλη την περιοχή δικαιοδοσίας της.

2. Τα αναγραφόμενα στην ερώτηση του κ. Βουλευτή "πληροφορίες θέλουν να μην ακολουθηθεί η εισήγηση της Τηλεπικοινωνιακής Περιφερειακής Κεντρικής Μακεδονίας" δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα καθώς, άλλη πρόταση ή εισήγηση, που να τροποποιεί την πρόταση της Τηλεπ. Κεντρικής Μακεδονίας, δεν υπάρχει.

3. Πάντως οριστική απόφαση για την ενδεχόμενη συγχώνευση των υπόψη Τηλεπ. Κέντρων δεν έχει ληφθεί ακόμη και το θέμα θα οριστικοποιηθεί μέχρι τέλος Φεβρουαρίου.

Ο Υπουργός
ΧΑΡ. ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ"

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω το Δελτίο αναφορών και ερωτήσεων της Τρίτης, 11ης Φεβρουαρίου 1997:

"Α. Αναφορές-Ερωτήσεις Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.5 Καν.Βουλής)

1.- Η με αριθμό 1343/11.12.96 ερώτηση του Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κ. Νικολάου Νικολόπουλου προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, σχετικά με την παροχή πληροφοριών: α) για τις προθέσεις της Κυβέρνησης να προχωρήσει στην επιβολή του Φόρου Ακίνητης Περιουσίας (Φ.Α.Π.) και β) για τους λόγους που επέβαλαν τη θέσπισή του.

2.- Η με αριθμό 973/27.11.96 ερώτηση του Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Γκατζή προς τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την αποπεράτωση της Β' φάσης του έργου της κατασκευής του νέου κτιρίου του Νοσοκομείου Βόλου.

3.- Η με αριθμό 964/27.11.96 ερώτηση του Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κ. Αναστασίου Παπαληγούρα προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη λήψη μέτρων επανασύστασης της αρμοδίας Επιτροπής για την εξέταση των πτυχών που αφορούν στην Υποβοηθούμενη Αναπαραγωγή.

Β. Αναφορές - Ερωτήσεις Δευτέρου Κύκλου

- Η με αριθμό 1092/3.12.96 ερώτηση του Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας Δημητρίου Σιούφα προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με τη λήψη μέτρων προκειμένου: α) να αντιμετωπισθεί η παρατηρούμενη ανθελληνική επίθεση, β) να δραστηριοποιηθεί το Ίδρυμα Ελληνικού Πολιτισμού και γ) να αποκρουσθεί οποιαδήποτε κατασυκοφάντηση που θα επιχειρηθεί μελλοντικά κατά του Ελληνισμού και της Ορθοδοξίας και της διεθνούς θέσης της Χώρας".

Ο Βουλευτής κ. Γρηγόρης Νιώτης ζητεί την άδεια του Σώματος για ολιγοήμερη απουσία του στο εξωτερικό.

Ερωτάται το Σώμα: Εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς, η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, Εισερχόμαστε στην Ημερήσια Διάταξη

ΤΩΝ ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες Ερωτήσεις Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.4 Καν. Βουλής)

Πρώτη στην ημερήσια διάταξη είναι η με αριθμό 653/5.2.97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Δημητρίου Πιπεργιά προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με δημοσιεύματα του Τύπου αναφερόμενα στις προθέσεις του Υπουργείου Οικονομικών να καταργήσει τη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) Καρύστου.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Πιπεργιά έχει ως εξής:

"Πρόσφατα δημοσιεύματα του Τύπου ανέφεραν ότι στα πλαίσια της αναδιοργάνωσης των υπηρεσιών του, το Υπουργείο Οικονομικών προτίθεται να καταργήσει ορισμένες Δ.Ο.Υ. και μεταξύ αυτών, τη Δ.Ο.Υ. Καρύστου.

Μια τέτοια εξέλιξη είναι σίγουρο ότι θα δημιουργήσει πολλά προβλήματα στους κατοίκους της περιοχής, η οποία είναι η πιο απομακρυσμένη στο Νομό, με κακό οδικό δίκτυο και πολλά συγκοινωνιακά προβλήματα.

Σε περίπτωση κατάργησής της, ο φορολογούμενος της Νότιας Καρυστίας, θα είναι αναγκασμένος, για οποιαδήποτε συναλλαγή με υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών, να διανύει αποστάσεις πάνω από εκατόν πενήντα χιλιόμετρα, να σπαταλά χρόνο και χρήμα, για να μπορέσει να εξυπηρετηθεί.

Η υλοποίηση ενός τέτοιου σχεδιασμού και ειδικά με το αιτιολογικό του κόστους λειτουργίας και των μειωμένων εσόδων της Δ.Ο.Υ. έρχεται σε αντίθεση με την αποκέντρωση των υπηρεσιών, που πρέπει να διακρίνει τις αποφάσεις αυτής της Κυβέρνησης και αποδυναμώνει, αντί να στηρίζει, τις απομακρυσμένες αυτές περιοχές.

Τέτοιες αποφάσεις, αντί να συντελούν στην αναζωογόνηση της υπαίθρου, έρχονται να την οδηγήσουν στην αφάνεια, παρεμβάλλοντας και νέα εμπόδια πέραν αυτών που καθημερινά αντιμετωπίζουν, στην προσπάθεια να κρατήσουν ζωντανή τη ζωή στην υπαίθρο.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

- Έχουν βάση τα δημοσιεύματα τα οποία μόνο σε σκέψεις γραφειοκρατών του Υπουργείου μπορεί να υπάρχουν, για κατάργηση της Δ.Ο.Υ. Καρύστου;

- Θα προβεί στην παραπέρα στήριξη των υπηρεσιών, όπως επιβάλλεται, της Δ.Ο.Υ. Καρύστου;"

Ο Υφυπουργός Οικονομικών κ. Γεώργιος Δρυς έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπ. Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, για την αναδιοργάνωση και τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών, καθώς και για την προσαρμογή της λειτουργίας του στις μακροπρόθεσμες υπηρεσιακές ανάγκες, λαμβάνονται υπόψη τα εξής: Η εμπειρία και η τεχνογνωσία των άλλων κρατών-μελών, οι επικρατούσες στην Ελλάδα ειδικές συνθήκες, οι υπηρεσιακές ανάγκες και δυνατότητες, οι ιδιαίτερες υπηρεσιακές συνθήκες, οι χιλιόμετρικές αποστάσεις και η εξυπηρέτηση των πολιτών κ.λ.π.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΛΟΥΚΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ)

Παρ' όλα αυτά, όμως, μελετώνται και εξετάζονται και νέοι τρόποι συναλλαγής και εξυπηρέτησης των πολιτών, που δεν απαιτούν απαραίτητα τη μετάβασή των πολιτών στη Δ.Ο.Υ., ή τη σύσταση Δ.Ο.Υ. σε κάθε τόπο που παρουσιάζει μικρή οικονομική δραστηριότητα.

Το θέμα, λοιπόν, συγχύενης, κατάργησης, σύστασης, αναβάθμισης ή υποβάθμισης των Δ.Ο.Υ. και της διάρθρωσης αυτών, θα αντιμετωπιστεί από το νέο Οργανισμό των περιφερειακών υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών, που εξεργάζεται και καταρτίζεται από ειδική ομάδα εργασίας που συγκροτήθηκε, για το σκοπό αυτό, από το Υπουργείο Οικονομικών και η οποία δεν έχει ακόμη ολοκληρώσει το έργο της.

Η κατάρτιση του παραπάνω σχεδίου, Οργανισμού των περιφερειακών υπηρεσιών του Υπουργείου μας, έχει

προγραμματισθεί να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου του 1997, ώστε να τεθεί υπόψη της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Οικονομικών για τη λήψη των τελικών αποφάσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Πιπεργιάς έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, όπως φαίνεται, πριν ολοκληρώσει τις εργασίες της η Επιτροπή, με τη γνωστή μέθοδο των διαρρών, τα πορίσματα που πρόκειται να εκδώσει διέρευσαν στον Τύπο. Έτσι, δύο φορές, Κυριακάτικα φύλλα έχουν δημοσιεύσει την πληροφορία ότι η Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών στην Κάρυστο καταργείται.

Βέβαια, είναι γνωστό, ότι στην Κάρυστο υπάρχει μία μικρή Δ.Ο.Υ. είναι μικρή εξαιτίας της μικρής οικονομικής δραστηριότητας που υπάρχει στην περιοχή. Στην περιοχή υπάρχουν κτηνοτρόφοι αγρότες, λατόμενοι που ασχολούνται με τις περιφημες πλάκες Καρύστου, έμποροι και όσοι ασχολούνται με τον τουρισμό στην περιοχή. Πλην, όμως, τα κριτήρια ύπαρξης Δ.Ο.Υ. δεν πρέπει να είναι κατά πόσο υπάρχει μικρή ή μεγάλη οικονομική δραστηριότητα σε μια περιοχή και αυτό γιατί η Κάρυστος ουσιαστικά είναι ένα νησί πάνω στην Εύβοια. Η απόσταση από την Κύμη ξεπερνά τα εβδομήντα πέντε χιλιόμετρα και η οποιαδήποτε αναδιοργάνωση των υπηρεσιών θα φέρει κάποιον που συναλλάσσεται με τις οικονομικές υπηρεσίες από την Κάρυστο στη Κύμη και αν ο συναλλάσσόμενος τύχει να είναι από την Αμυγδαλιά, τότε θα πρέπει να κάνει εκατόν σαράντα συν εκατόν σαράντα χιλιόμετρα, σύνολο διακόσια ογδόντα χιλιόμετρα για να έχει μία απλή εξυπηρέτηση από τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες. Σ'αυτά πρέπει να προστεθεί, ότι το οδικό δίκτυο που συνδέει τη νότια Καρυστία με το κέντρο της Εύβοιας, είναι άθλιο. Παρά το γεγονός, ότι έχει μπει ο σχετικός άξονας Λεπούρων-Καρύστου στο δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης η πρόοδος του έργου καθυστερεί και η βραδύτητα των εργασιών του είναι χαρακτηριστική.

Χρειάζεται, λοιπόν, όλα αυτά τα στοιχεία να ληφθούν υπόψη και να μην κυριαρχήσει στην Επιτροπή, αλλά και στο Υπουργείο, μόνο και μόνο το οικονομικό κριτήριο, γιατί από αυτήν την άποψη θα οδηγήσουμε μία περιοχή που πράγματι είναι προβληματική σε μεγαλύτερη προβληματικότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ (Υφυπ. Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, δύο σχόλια θέλω να κάνω σ'αυτά που είπε ο κ. Πιπεργιάς.

Κατανοώ απολύτως τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες τις οποίες επικαλέστηκε για τη συνέχιση λειτουργίας της Δ.Ο.Υ. Καρύστου, θέλω όμως να σας πω τα εξής:

Πρώτον, η διαρροή η οποία παρατηρήθηκε στο έργο της Επιτροπής είναι παρόμοιο φαινόμενο με την διαρροή που γίνεται σε άλλα συνολικά όργανα, είτε είναι της Πολιτείας, είτε είναι των Κομμάτων. Είναι χαρακτηριστικό, της λειτουργίας των συλλογικών μας οργάνων.

Δεύτερον, θέλω να σας διαβεβαιώσω, ότι σε καμία περίπτωση δεν θα προχωρήσουμε στην κατάργηση καμιάς Δ.Ο.Υ. -γι'αυτό και δεν αναφέρομαι ειδικά στη Δ.Ο.Υ. Καρύστου- αν προηγούμενα δε ληφθούν υπόψη μια σειρά από σύνθετους λόγους, που θα μας οδηγήσουν σε μία απόφαση για την αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών και όχι τη δημιουργία καινούριων προβλημάτων σε αποκομμένες, κοινωνικοοικονομικά περιοχές όπως αυτή της περιφέρειας της Καρύστου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Η δεύτερη στην ημερήσια διάταξη με αριθμό 640/4.2.97 επίκαιρη ερώτηση είναι του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας και Ελευθερίου Παπαγεωργόπουλου, προς τους Υπουργούς Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος-Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τα έργα ένταξης του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης στο Νομό Εύβοιας, την απορροφητικότητα των σχετικών κονδυλίων και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των έργων.

Η επίκαιρη ερώτηση σε περίληψη έχει ως εξής:

"Η έλλειψη προγράμματος, οι προηγρότητες, η κοντόφθαλμη πολιτική, οι εμβλασματικές λύσεις ήσαν οι άξονες της

πολιτικής που ακολούθησαν οι Κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για το Νομό Ευβοίας.

Αναγκαία συνέπεια των ανωτέρων πρακτικών και συμπεριφορών η σημερινή παρακμιακή κατάσταση, η αποβιομηχάνιση, η ανεργία, η έλλειψη υποδομών, η εγκατάλειψη της υπαίθρου, το κλείσιμο των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, η απειλούμενη καταστροφή των κτηνοτροφικών επιχειρήσεων, ο μαρasmus της τουριστικής δραστηριότητας, ο Νομός Ευβοίας συνεχίζει να κατεβαίνει τα σκαλοπάτια του κακού.

Η Κυβέρνηση, κατά καιρούς, ανανεώνει τις ανεκπλήρωτες υποσχέσεις της, χωρίς ουδέν να πράττει. Το ειδικό αναπτυξιακό πρόγραμμα του Νομού εξελίσσεται σε κακόγουστη φάρσα. Τα έργα του Δεύτερου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης που χρηματοδοτούνται από το εθνικό σκέλος, όπως π.χ. ο δρόμος Χαλκίδα-Πολιτικά-Λίμνη, απουσιάζουν εντελώς.

Για τους λόγους αυτούς ερωτώνται οι αρμόδιοι κύριοι Υπουργοί:

-Ποια έργα εθνικού σκέλους του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης έχουν ενταχθεί για το Νομό Ευβοίας;

-Ποιες οι απορροφήσεις περιφερειακού σκέλους για τον Νομό Ευβοίας από το 1994, μέχρι σήμερα; Ποιο το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των έργων και σε ποιο στάδιο βρίσκεται σήμερα η εκτέλεση έργων στο Νομό που έχουν ενταχθεί στο δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης;

-Αν προτίθεται η Κυβέρνηση να υλοποιήσει τις εξαγγελίες του Πρωθυπουργού για το Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Ευβοίας;

-Ποιες είναι οι προθέσεις της Κυβέρνησης σχετικά με την κατασκευή του δρόμου Χαλκίδας-Πολιτικά-Λίμνη;"

Η Υφυπουργός κα Διαμαντοπούλου έχει το λόγο.

ΑΝΝΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπ. Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα πρώτα να κάνω μία παρατήρηση, γιατί ο τρόπος που διατυπώνεται η επίκαιρη ερώτηση δίνει για το Νομό Ευβοίας μία εικόνα πλήρους καταστροφής, την οποία έρχεται να επιτείνει το Κράτος και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Επειδή, κατάγομαι από έναν Νομό που οι βάσεις των προβλημάτων του είναι ίδιες με αυτές της Ευβοίας -και είναι ιδιαίτερα βίαιος ο τρόπος με τον οποίο έγιναν οι αποκρατικοποιήσεις το 1990-1993, που απέδωσαν χιλιάδες θέσεις ανεργίας και στους δύο Νομούς νομίζω, ότι δεν μπορούμε να απαξιωνούμε ένα Νομό, τονίζοντας μόνο τα αρνητικά του. Γιατί, παρά τα πολλά προβλήματα που έχει η Ευβοία, υπάρχουν και πάρα πολλές ελπίδες και είναι ένας Νομός, ο οποίος έχει εξαιρετικές προοπτικές. Προοπτικές, ως εκ της θέσεως, των ανθρώπων και των πόρων του, αλλά και των έργων που είναι σε εξέλιξη. Αρκεί να πω -και θα το καταθέσω και είναι στη διάθεσή σας-ότι αυτός ο τόμος με τους πίνακες είναι έργα μικρά και μεγάλα που γίνονται αυτή τη στιγμή και εξελίσσονται στην Ευβοία.

Θα έπρεπε να έχω πολύ περισσότερο χρόνο για να απαντήσω, αλλά θα πω επιγραμματικά, τομείς, που αφορούν το δικό μας τουλάχιστον Υπουργείο και που αφορούν το σχεδιασμό στην Ευβοία που έχει γίνει με τη συνεργασία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, την οποία κατάφωρα αδικείτε. Είναι ένας Νομάρχης, ο οποίος ασχολείται πολύ συστηματικά και με πολύ επεξεργασμένες προτάσεις.

Μιλώ, λοιπόν, και αναφέρω συγκεκριμένα:

Υποδομές μεταφορών: Η σύνδεση Ευβοίας με οδικό άξονα Πάτρας-Αθήνας-Θεσσαλονίκης, ο εκσυγχρονισμός της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας-Χαλκίδας, ο δρόμος Κάρυστος-Λέπουρα, προϋπολογισμού τεσσάρων δισεκατομμυρίων, που δημοπρατήθηκε και άλλα δέκα περίπου έργα μεταφορών για τα οποία στη δευτερολογία μου θα αναφερθώ.

Οι καλύτερες και οι μη εκταμιεύσεις δρόμων και έργων, όπως και σε πολλά άλλα θέματα -και όχι μόνο στην Ευβοία-όπως πολλές φορές έχει ειπωθεί, οφείλεται στις ειδικές συνθήκες με τις οποίες υλοποιείται το Δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και τον μεγάλο αριθμό προϋποθέσεων που είναι απαραίτητες για να αρχίσει η εκταμίευση ενός έργου, που

για κάθε δρόμο, όπως ξέρετε, απαιτούνται μια σειρά μελετών που δεν απαιτούντο στο παρελθόν.

Ιδιαίτερα για το χώρο της βιομηχανίας, θα μιλήσω για ειδικά κίνητρα που φθάνουν το 45% στη βορειοκεντρική Ευβοία.

Ιδιωτικοποίηση επιχειρήσεων με επιτυχία. Θα αναφερθώ και στο θέμα της σωληνουργίας και της "ΛΙΝΤΕΡ", αλλά και της "ΒΙΟΜΑΓΝ" πρώην "Σκαλιστήρη" που απασχολεί σήμερα τετρακοσίους είκοσι εργαζόμενους.

Πρέπει να πω, ότι στην Ευβοία -στα άρθρα 23α και 23β, που είναι τα πιο απαιτητικά άρθρα επενδύσεων- έχουν, τα τελευταία δύο χρόνια, ενταχθεί έντεκα επιχειρήσεις, με συνολικό προϋπολογισμό 6,2 δισεκατομμύρια γι'αυτές τις έντεκα επιχειρήσεις. Ακόμα -στο πρόγραμμα που υλοποιείται για τις μικρομεσαίες από τον ΕΟΜΜΕΧ, μόνο φέτος εντάχθηκαν δεκατέσσερα προγράμματα, που αφορούν νέες επιχειρήσεις, με επιδοτήσεις διακόσια τριάντα εκατομμύρια. Ολόκληρος ο Νομός ανήκει στην εφαρμογή ανασυγκρότησης φθινουσών βιομηχανικών περιοχών, που ανακοινώνονται τα μέτρα τους.

Παρεμβάσεις στον τουρισμό. Έχουμε έργα που εντάχθηκαν στο ΠΕΠ του Δεύτερου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και είναι οι μαρίνες Σκύρου και Καρύστου. Υπήρχε μια συνολική καθυστέρηση στο ΠΕΠ Τουρισμού, το οποίο εγκρίθηκε το 1995 και για το οποίο βέβαια είστε ενήμερος.

Για το Ληλάντειο πεδίο και τη λεηλασία στην οποία αναφέρασθε, ξέρετε πολύ καλά, ότι οι άδειες δίνονται από τη Νομαρχία, σύμφωνα με τη νομοθεσία του ελληνικού Κράτους, που εξετάζει περιβαλλοντικούς όρους, ασφάλεια, υγεία κ.λπ. Πρόσφατα υπήρξαν δευτεροβάθμιες προσφυγές και το Υπουργείο Ανάπτυξης έβαλε πρόστιμο σε δεκατέσσερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, ύψους ποινών τριάντα επτά εκατομμυρίων. Σε κάθε περίπτωση, έγινε πρόσφατη σύσκεψη στο Υπουργείο, σε συνεργασία με τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση για το Ληλάντειο πεδίο.

Πρέπει να πω, ότι το ειδικό αναπτυξιακό πρόγραμμα γίνεται σε συνεργασία με τη Νομαρχία και είναι σε εξέλιξη -μέσα στο 1997, θα αρχίσει η υλοποίησή του- αλλά τα έργα που αφορούν την Ευβοία είναι εξαιρετικά πολλά και είναι αδύνατον να αναφερθούν σε τρία λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Έχετε δίκιο, κυρία Υφυπουργέ, έχουμε κάνει όμως και μία παράκληση, το Προεδρείο προς τους συναδέλφους, να είναι όσο το δυνατόν λιγότερα τα ερωτήματα και συγκεκριμένα, γιατί είναι αδύνατο μέσα σ'αυτό το σύντομο χρονικό διάστημα να υπάρξουν απαντήσεις.

Ο κύριος Παπαγεωργόπουλος έχει το λόγο.

ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ: Έχετε δίκιο, κύριε Πρόεδρε, αλλά τα ερωτήματα τα γεννούν τα προβλήματα, που είναι αναμφίβολα πολλά.

Θα συμφωνήσουμε, κυρία Υφυπουργέ, ότι ο τόπος που λέγεται Ευβοία έχει και ελπίδα και προοπτική, αλλά αυτό το στοιχείο αισιοδοξίας αφορά την αξιολόγηση και τη δυναμική του Ευβοϊκού λαού.

Η ερώτηση που αναφέρομαι δεν αποτελεί μια αιτία για μια γεωγραφική αναφορά στα της Ευβοίας, αλλά έχει σχέση με το τι πράττει η Κυβέρνηση, προκειμένου αυτός ο Τόπος να βγει από μια πορεία παρακμής, στην οποία έχει οδηγηθεί τα τελευταία χρόνια. Στην Κυβέρνηση, λοιπόν, αναφέρομαι και όχι στα χαρίσματα του Ευβοϊκού λαού, τα οποία αναγνωρίζω και τιμώ.

Έτσι, λοιπόν, αποτελεί πασιδολή ευβοϊκή διαπίστωση ότι, η ασυνέπεια, η ανικανότητα και η ανεπάρκεια αποτελούν τους άξονες της κυβερνητικής πολιτικής για το Νομό της Ευβοίας, τον οποίο ουσιαστικά το ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχει θέσει σε διωγμό.

Εξειδικεύω, για να αποδείξω αυτά τα οποία λέω. Αναφέρομαι σε συγκεκριμένες πράξεις και παραλείψεις. Το ειδικό αναπτυξιακό πρόγραμμα του Νομού, το έχει εξαγγείλει ο κ. Σημίτης, δύο ή τρεις φορές. Και άλλοι τόσοι Υπουργοί, ο κ. Λαλιώτης, ο κ. Τσοχατζόπουλος το έχουν εξαγγείλει αντίστοιχες φορές και όμως, ακόμα δεν έχει οριστικοποιηθεί. Απουσιάζουν εντελώς από την Ευβοία τα έργα του Δεύτερου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης εθνικού σκέλους. Λείπει η παράκαμψη της Χαλκίδας. Όταν η Πάτρα έχει παράκαμψη των

εβδομήντα δισεκατομμυρίων, η Καβάλα των τριάντα δισεκατομμυρίων, έξι δισεκατομμύρια που έχουν προϋπολογιστεί για την παράκαμψη της Χαλκίδας, τα αρνείστε. Έργα περιφερειακού σκέλους δεν είναι ορατά διά γυμνού οφθαλμού. Απουσιάζουν. Μόνο οι λογαριασμοί της τοπικής φιλοκυβερνητικής μαφίας κινούνται. Έργο δεν υπάρχει στην Εύβοια που να κινείται αυτήν την ώρα. Τα χαρτιά είναι λογιστικές αναφορές κάποιων καταστιχογράφων. Στην ουσία δεν υπάρχει τίποτα.

Συγκεκριμένες δεσμεύσεις της Κυβέρνησης για το δρόμο για το Κανδύλι -ο κ. Σημίτης το Σεπτέμβριο το εξήγγειλε στη Χαλκίδα- δεν υλοποιούνται, δεν ξεκινάνε καν. Δεν τις αναδέχεται η Κυβέρνηση αυτές τις δεσμεύσεις, δεν τιμά το λόγο της.

Τέλος -το χειρότερο για τον Τόπο- η Κυβέρνηση υλοποιεί προηγούμενη δική της απόφαση για μετατροπή του Νομού σε δορυφόρο-επαρχία της Λαμίας, στην οποία ιδρύει το Περιφερειακό Νοσοκομείο, το Πανεπιστήμιο Στερεάς, το Εφετείο, ενώ για την Εύβοια επβάλλει τις φυλακές, παρά την καθολική αντίδραση και τη χωματερή αποβλήτων. Εκεί θα έχουμε συμμάχους και τους Βοιωτούς και πιστεύω και τον κύριο Πρόεδρο, ως Βουλευτή Βοιωτίας.

Είναι χαρακτηριστικό, λοιπόν, ότι η Εύβοια εξαιρείται απ'ό,τι καλό. Ακόμη και από τα τοπικά προγράμματα δράσης κατά της ανεργίας, που εξαγγέλιζε ο πρώτος Νομός της Ελλάδος στο πρόβλημα της ανεργίας εξαιρείται.

Επομένως, κάτι πρέπει να γίνει. Οι κυβερνητικές ωραιολογίες καλές είναι για εκθέσεις ιδεών. Η Εύβοια, η οποία, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. το έχει τιμήσει ιδιαίτερα από το 1981 μέχρι σήμερα, έχει πάρει ό,τι κακό από την κυβερνητική πολιτική. Καιρός είναι κάτι να αλλάξει διαφορετικά σας περιμένουν εκπλήξεις. Ο Ευβοϊκός λαός βρίσκεται στα όρια της υπομονής του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Η κυρία Υφυπουργός έχει το λόγο.

ANNA ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπ. Ανάπτυξης): Επειδή οι αναφορές αφορούν όλους τους τομείς του κυβερνητικού έργου και είναι αδύνατον φυσικά να γίνει απαρίθμηση έργων, θα επιμείνω, κύριε συνάδελφε, να αναφερθώ σε συγκεκριμένα έργα τα οποία είναι σε εξέλιξη, τα οποία έχουν δημοπρατηθεί και των οποίων τα στοιχεία είναι στη διάθεσή σας.

Είχα πει για τον δρόμο Κύμης-Στομίου-Πλάτανα, έχουν γίνει γίνει ήδη πληρωμές και έχει ξεκινήσει το έργο. Για το οδικό δίκτυο Κάβο Ντόρο, έχουν γίνει μέχρι σήμερα πληρωμές εκατόν πενήντα εκατομμύρια. Ολοκληρώνεται το λιμάνι της Κύμης. Δημοπρατήθηκε το λιμάνι Μαντουδίου ύψους ενός δισεκατομμυρίου. Γίνονται εργασίες βελτίωσης στα λιμάνια, Χαλκίδας, Μαρμάρη, Λίμνης, ύψους ενός δισεκατομμυρίου.

Ιδιαίτερα, στο χώρο της βιομηχανίας θα πρέπει να πούμε, ότι στην βορειοκεντρική Εύβοια, ξέρετε πολύ καλά, ότι είναι από τις λίγες περιοχές στη Χώρα που δόθηκαν ειδικές επενδύσεις και αυτές οι επενδύσεις φτάνουν σε επιδότηση το 45% σε απόσταση αναπνοής από την Αθήνα. Δε νομίζω, ότι θα μπορούσε να υπάρξει μεγαλύτερο αναπτυξιακό κίνητρο σε απόσταση μισής ώρας από το Λεκανοπέδιο από το να δίνει κάποιος τέτοιου είδους κίνητρα.

ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ: Χωρίς δρόμο τι να τα κάνουν τα κίνητρα;

ANNA ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπ. Ανάπτυξης): Αναφέρθηκα στα έργα μεταφορών, αλλά να πούμε για τις απορροφήσεις.

Από τα έργα ΠΕΠ έχουμε 1,4 δισεκατομμύρια και από το ΠΕΠ Στερεάς το 1994-1999 το ποσοστό απορροφήσεων είναι 30% και ξέρετε ότι όλα τα έργα έχουν ξεκινήσει τώρα, γιατί το πρόβλημα ήταν αυτό που προανέφερα, το θέμα των προϋποθέσεων που δεν ήταν αρκετές. Έχω έναν μεγάλο κατάλογο και με έργα Τοπικής Αυτοδιοίκησης που είναι σε εξέλιξη, ενενήντα τρία αυτήν τη στιγμή, με εγκεκριμένο προϋπολογισμό 4,8 δισεκατομμύρια.

Θέλω να πιστεύω, ότι όλα αυτά που αναφέρονται περί φιλοκυβερνητικής μαφίας είναι μάλλον αίολα γιατί τα έργα δημοπρατούνται με απολύτως διαφανείς διαδικασίες και όποιος έχει να καταγγείλει κάτι, μπορεί να το κάνει δημοσίως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστώ, κυρία

Υφυπουργέ.

Η τρίτη στην ημερήσια διάταξη με αριθμό 657/5.2.97 επίκαιρη ερώτηση είναι του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κ. Νικολάου Γκατζή, προς τον Υπουργό Πολιτισμού σχετικά με τη λήψη μέτρων χρηματοδότησης και αθλητισμού, την μη περικοπή του 2% της επιχορήγησης προς τον κλασικό αθλητισμό και τη διαλεύκανση των καταγγελιών που έχουν διατυπωθεί για σκάνδαλα κ.λπ.

Η ερώτηση έχει ως εξής:

Πλήγμα στον ελληνικό κλασικό αθλητισμό αποτελεί η περικοπή της επιχορήγησης του ΣΕΓΑΣ (2% των εσόδων του ΟΠΑΠ) την ίδια ώρα μάλιστα που γίνονται χαριστικές ρυθμίσεις για χρέη των ΠΑΕ, ύψους πολλών δισεκατομμυρίων δραχμών.

Δεν ευθύνονται οι αθλητές, οι προπονητές, οι φίλαθλοι, οι εργαζόμενοι στην Ομοσπονδία για τη διαρκή αντιπαράθεση Πολιτείας - ΣΕΓΑΣ, που έχει φτάσει σε παραλογισμούς και ακρότητες απειλεί δε ακόμα και τη διεξαγωγή του έκτου Παγκόσμιου Πρωταθλήματος στη Χώρα μας, τον προσεχή Αύγουστο.

Η περικοπή θα είναι ένα ακόμα άλλοθι στην σημερινή ηγεσία του ΣΕΓΑΣ, που φέρει μεγάλη ευθύνη για προβλήματα αυτού του χώρου, η οποία όμως στο τέλος της γραφής είναι εκλογής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και δημιούργημα μιας άθλιας νομοθεσίας, που όλο αλλάζει και όλο η ίδια μένει, παρά τις εξαγγελίες. Αντί, λοιπόν, κάθαρσης, εξυγίανσης, θεσμοθέτησης της επιχορήγησης του αθλητισμού από τον Κρατικό Προϋπολογισμό με συγκεκριμένο ποσοστό, περικόπτεται σήμερα η επιχορήγηση του 2% από τα έσοδα του ΟΠΑΠ προς τον ΣΕΓΑΣ.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός ποια είναι τα μέτρα που πρόκειται να πάρει η Κυβέρνηση και τότε, ώστε:

Να δοθεί οριστική θεσμική λύση στο θέμα της χρηματοδότησης του αθλητισμού;

Να μην κοπεί το 2% των εσόδων του ΟΠΑΠ προς τον ΣΕΓΑΣ, μέχρι να λυθεί νομοθετικά το θέμα της χρηματοδότησης;

Να ξεκαθαριστεί το τοπίο με τη διαλεύκανση όλων των καταγγελιών που έχουν διατυπωθεί για σκάνδαλα και παρατυπίες σε ό,τι αφορά τη διοργάνωση του έκτου Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Στίβου."

Ο Υφυπουργός κ. Ανδρέας Φούρας έχει το λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΦΟΥΡΑΣ (Υφυπ. Πολιτισμού): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πράγματι όταν ιδρύθηκε ο ΟΠΑΠ το 1959 προβλέφθηκε, ότι το 2% των εσόδων από το ΠΡΟ-ΠΟ θα αποτελεί έσοδο του ΣΕΓΑΣ. Το 1959, όμως, όλες οι ομοσπονδίες ήταν εντός του ΣΕΓΑΣ. Σιγά-σιγά το κάθε άθλημα άρχισε να αποκτά την αυτονομία του, μέχρι και σήμερα. Η ομοσπονδία γυμναστικής ιδρύθηκε πρόσφατα. Αυτό το 2% σε τιμές 1997, αντιστοιχεί περίπου σε οκτάκοσια εκατομμύρια δραχμές. Στο νομοσχέδιο που συζητείται, αύριο του Υπουργείου Οικονομικών με τον τίτλο Περιορισμός και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των κρατικών δαπανών στην παράγραφο 4 του άρθρου 14 προβλέπεται η αφαίρεση εσόδων από τον ΟΠΑΠ, πολλαπλασίων του 2% για το οποίο γίνεται σήμερα η συζήτηση και ελπίζω ο Υπουργός Οικονομικών να βοηθήσει, έτσι που να μην υπάρξει τελικά αφαίρεση εσόδων από τον αθλητισμό, γιατί η χρονιά είναι χρονιά αθλητική, έχουμε πολύ μεγάλα γεγονότα ενόψει, όπως το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Κλασικού Αθλητισμού και η διεκδίκηση των Ολυμπιακών Αγώνων, για να μείνουν οι πόροι στον αθλητισμό προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για να δίνεται η δυνατότητα στη νεολαία μας να αθλείται και ως διέξοδος, αλλά και ως δοκιμασία, γιατί ο νέος που μαθαίνει τι σημαίνει αγώνας, μπορεί να βγει στον στίβο της ζωής πιο αποτελεσματικά.

Θα ήθελα να πω στον κύριο συνάδελφο, ότι επισήμως, με εκπρόσωπό του, το Κόμμα του, μετέχει στην οργανωτική επιτροπή του Αθλήματος '97. Με έγγραφο της Γραμματέως σας, της κας Παπαρήγα έχει ορισθεί η κα Λούλα Καρατζά και εκπροσωπεί το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, στην οργανωτική επιτροπή του Αθλήματος '97 και πλην μίας περιπτώσεως, που

έχει δώσει λευκή ψήφο, έχει ψηφίσει όλες τις αποφάσεις. Και αυτό το λέω, γιατί οι υπαίτιγοι για σκάνδαλα στο 1997, μπορεί να αποτελούν αντικείμενο κάποιων ενδεχομένως δημοσιευμάτων, όμως δεν ανταποκρίνονται σε καμία περίπτωση στην πραγματικότητα. Εδώ είναι και ο αγαπητός συνάδελφος κ. Δημαράς, που μετέχει και αυτός, εκ μέρους του ΔΗ.Κ.ΚΙ., μετέχουν όλοι οι εκπρόσωποι των Κομμάτων και ως εκ τούτου δεν μπορεί να αφήνουμε υπαίτιγους, πριν να αναφερθούμε στο εσωτερικό του Κόμματός μας, για να δούμε από και τι πράγματι συμβαίνει σε αυτό το πρωτάθλημα.

Θέλω να διαβεβαιώσω τον αγαπητό συνάδελφο, ότι απειλές για την πραγματοποίηση του παγκόσμιου πρωταθλήματος, που είναι το τρίτο σε μέγεθος και σημασίας αθλητικό γεγονός στον πλανήτη, έχουν εκτοξευθεί από τον Πρόεδρο του ΣΕΓΑΣ.

Αυτό όμως δε σημαίνει, ότι το πρωτάθλημα βρίσκεται σε κίνδυνο και βεβαίως αυτό σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει, ότι η Χώρα μπορεί να αφήσει τον εαυτό της να εκτεθεί. Θα πραγματοποιήσουμε ένα λαμπρό πρωτάθλημα. Από 1η έως 10 Αυγούστου, η Χώρα θα είναι η αθλητική πρωτεύουσα του πλανήτη και πιστεύω, ότι θα ανταποκριθούμε απόλυτα, παρά κάποια φαινόμενα, τα οποία ζήσαμε τον τελευταίο καιρό και για τα οποία δεν είμαι ιδιαίτερα ευτυχής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Υπουργέ, το να ελπίζει ένας αθλητής, ένας γονιός, ένας γυμναστής, όλος ο φιλάθλος κόσμος, είναι θεμιτό. Το να ελπίζει όμως ένας Υπουργός αν το αντίστοιχο Υπουργείο θα δώσει χρηματοδότηση όπως είπατε - ελπίζετε να μην περικοπούν - αυτό είναι αθέμιτο. Και δεν δικαιολογείται, ούτε μπορείτε με αυτή τη διαβεβαίωση να μας πείτε, ότι τελικά όλα πάνε ρολόι και ότι η χρηματοδότηση αυτή θα συνεχισθεί κ.λπ. Εμείς ρητά λέμε, ότι μέχρι να θεσμοθετηθεί αυτό που λέτε το ποσοστό και μάλιστα επαυξημένο, να μην περικοπεί το 2%. Είναι σαφέστατο και δεν το ζητάμε μόνο εμείς, το ζητάνε οι αθλητές, το ζητάει η ομοσπονδία, το ζητάνε οι σύλλογοι, το ζητάει ο ΣΕΓΑΣ, το ζητάνε και άλλοι παράγοντες του αθλητισμού και εσείς πιστεύω να το ζητάτε, όπως μου γνέφετε.

Εμείς θέλουμε να πούμε, ότι αυτή η κόντρα πρέπει να σταματήσει, ότι πρέπει να βρεθεί λύση. Τελικά ο ν. 75/75, που είναι ένα έκτρωμα, ξέρετε ότι έχει έρθει πέντε φορές στον προθάλαμο της Βουλής, χωρίς να αλλάξει και χωρίς να μπει ένα πραγματικό πλαίσιο θεσμοθετημένο και για τη χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό και να κοπούν αυτά τα ρουσφέτια και οι πελατειακές σχέσεις κ.λπ., και κάθε φορά να είναι εκτεθειμένοι στη ζητιανιά οι φορείς. Ούτε είμαστε της γνώμης ότι ο ΣΕΓΑΣ είναι αυτός που πραγματικά σήμερα κάνει αυτά που πρέπει να κάνει. Εξάλλου είναι ένα δικό σας δημιούργημα η διοίκησή του. Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι και η κόντρα πρέπει να σταματήσει και η χρηματοδότηση να συνεχισθεί και θα πρέπει να αλλάξετε αυτό το νόμο. Δεν μπορεί αυτός ο νόμος να υπάρχει το 1997 και να λειτουργεί με όλα αυτά τα γνωστά.

Επίσης, θα θέλαμε να πούμε ότι η διαβεβαίωσή σας, παρά το ότι λέτε ότι θα γίνουν οι εκδηλώσεις "Αθήνα '97", έχουμε απειλές επανειλημμένες. Και είναι η δεύτερη φορά που απειλείται ότι θα ματαιωθεί το "Αθήνα 97". Δε θα πρέπει ούτε οι αθλητές να την πληρώσουν, ούτε οι εργαζόμενοι στο ΣΕΓΑΣ και πολύ περισσότερο να μη δυσφημισθεί η Χώρα μας και έχουμε και τις παραπέρα συνέπειες τις γνωστές στον αθλητισμό από όλη αυτή την κατάσταση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΦΟΥΡΑΣ (Υφυπ. Πολιτισμού): Θα συμφωνήσω απόλυτα με τον αξιότιμο κύριο συνάδελφο, ότι έχει έρθει η ώρα ένα νέο θεσμικό πλαίσιο για τον αθλητισμό να αντικαταστήσει το ν. 75/75, ένα νόμο, που όταν ψηφίστηκε, ήταν προοδευτικός, αλλά εικοσιένα χρόνια μετά, έχουν αλλάξει πολλά στον πλανήτη, όσον αφορά την ουσία και το περιεχόμενο του αθλητισμού, και ως εκ τούτου μερικές πλευρές του, λειτουργούν ως άγκυρες και κατεβάζουν τον αθλητισμό, την ώρα που χρειάζεται να του επιτρέψουν να πάει προς το μέλλον.

Έτσι, μέσα σ' αυτήν τη Βουλευτική περίοδο, θα έλθει νέος νόμος για τον αθλητισμό. Έχουμε επεξεργασθεί ένα σχέδιο, θα το παρουσιάσω στο Υπουργικό Συμβούλιο και στη συνέχεια θα έλθει με τις σχετικές διαδικασίες στη Βουλή, αφού γίνει και μια τελική συζήτηση με τους εκπροσώπους των Κομμάτων.

Θέλω να διαβεβαιώσω και πάλι, ότι δεν υπάρχουν κίνδυνοι για το πρωτάθλημα.

Και θέλω να καταλήξω με το εξής σχόλιο: Πράγματι το Υπουργείο Οικονομικών με την παράγραφο 4 του άρθρου 14 του νομοσχεδίου, που αρχίζει να συζητείται αύριο, ζητά να περιοριστούν κάποιοι πόροι που είναι προορισμένοι για τον αθλητισμό και με αυτόν τον τρόπο να επιλυθούν προβλήματα που αφορούν τον προϋπολογισμό.

Έχω μια συζήτηση με τον Υπουργό Οικονομικών, αύριο, και έχω τη βάσιμη ελπίδα ότι απ' αυτήν τη συνεργασία θα προκύψει κάτι θετικό και είμαι σχεδόν βέβαιος, ότι το 2% δε θα υπάρχει στην αυριανή συζήτηση της Βουλής. Ας αφήσουμε όμως να εξελιχθεί η συζήτηση και επί τέσσερις ημέρες που θα συζητείται στη Βουλή το σχετικό νομοσχέδιο, να πείτε τις απόψεις σας σχετικά με τους πόρους για τον αθλητισμό.

Αυτό που οφείλω να τονίσω είναι, ότι ο αθλητισμός χρηματοδοτείται από τον τακτικό προϋπολογισμό, από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων και από δικούς του πόρους, που διασφαλίζει από τη δράση των εποπτευόμενων οργανισμών του ΟΠΑΠ και του ΟΔΙΕ. Ελπίζω αυτοί οι πόροι να μείνουν στον αθλητισμό και γι' αυτό θα αγωνισθώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Το ότι ελπίζετε, μας τρομάζει, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε. Νομίζω, και στα δύο, ο κύριος Υπουργός απάντησε ευθέως.

Τέταρτη είναι η με αριθμό 650/5.2.1997 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και τη Προόδου κ. Φώτη Κουβέλη προς την Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με την καθυστέρηση έναρξης της διαφημιστικής εκστρατείας της Ελλάδος στο εξωτερικό ως τουριστικής Χώρας και τη λήψη μέτρων προβολής της κατά την επικείμενη τουριστική περίοδο, που έχει ως εξής:

"Από ηλεκτρονικά και έντυπα Μ.Μ.Ε. έγινε γνωστό, ότι η καμπάνια για την προβολή της Ελλάδος ως τουριστικής Χώρας δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί στο εξωτερικό και κυρίως στις χώρες από τις οποίες η προσέλκυση τουριστών έχει ιδιαίτερη σημασία.

Είναι επίσης γνωστό, ότι σοβαρότατες αποφάσεις για θέματα τουρισμού λαμβάνονται αμέσως μετά το τέλος κάθε τουριστικής περιόδου, γι' αυτό και οι σχετικές εκθέσεις, συνέδρια κ.λπ., πραγματοποιούνται τον Οκτώβριο και το Νοέμβριο και είναι επίσης γνωστό, ότι πολλοί Ευρωπαίοι αποφασίζουν για τις διακοπές τους περί τα Χριστούγεννα.

Ερωτάται η κυρία Υπουργός:

Γιατί για μια ακόμα φορά, η διαφημιστική εκστρατεία της Ελλάδος θα αρχίσει με σημαντική καθυστέρηση, έτσι ώστε να μην εξυπηρετεί το βασικό της σκοπό και μάλιστα σε μια εποχή, όπου το τουριστικό συνάλλαγμα έχει ξεχωριστή βαρύτητα για τη διαμόρφωση των μεγεθών της οικονομίας μας.

Ποιος φέρει την ευθύνη για την καθυστέρηση αυτή που αναπόφευκτα θα έχει αρνητικές επιδράσεις στην επικείμενη τουριστική περίοδο".

Η κυρία Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΝΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπ. Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, είναι αλήθεια, ότι η διαφημιστική εκστρατεία, η οποία είχε ανακοινωθεί από το Νοέμβριο, αποτελεί ένα κομμάτι του τμήματος προβολής της τουριστικής πολιτικής, όπως αυτή εκφράστηκε απ' ενός μέσα από το επιχειρησιακό πρόγραμμα για τον τουρισμό και απ' ετέρου από το συγκεκριμένο διαφημιστικό πρόγραμμα.

Η εκστρατεία είχε δύο κομμάτια, το ένα ήταν αυτή η διαφημιστική εκστρατεία, στην οποία αναφέρεται ο κύριος

συνάδελφος και το άλλο ήταν η συμμετοχή του Ε.Ο.Τ. στο εξωτερικό σε διάφορα σημεία προβολής στα οποία θα αναφερθώ.

Η καθυστέρηση αυτή υπάρχει, είναι γεγονός και είναι καθυστέρηση όχι σε σχέση με άλλες χρονιές, αλλά σε σχέση με την εποχή που προκηρύχθηκε φέτος και ήταν πολύ έγκαιρη και επελέγη η αντίστοιχη εταιρεία η οποία θα προχωρούσε στην υλοποίησή της. Η καθυστέρηση οφείλεται στο ότι ο Ε.Ο.Τ. είχε ορισμένες υποχρεώσεις ως εκ του νόμου για τις ανώνυμες εταιρείες οι οποίες δεν ήταν συμβατές με τις ανάγκες και το σχεδιασμό του οργανισμού και έτσι δημιουργήθηκαν προβλήματα για την εκταμίευση των χρημάτων αυτών τα οποία ήταν πολύπλοκα και έχουν τώρα επιλυθεί. Η υπογραφή της σύμβασης θα γίνει εντός της εβδομάδος και υπολογίζουμε ότι οι εκταμιεύσεις να αρχίσουν σε δεκαπέντε μέρες από σήμερα.

Η διαφήμιση έχει ολοκληρωθεί στις λεπτομέρειές της και έχει ανασκευαστεί λόγω αυτής της συγκεκριμένης καθυστέρησης που υπήρξε.

Απλά για ενημέρωση θα πω, ότι ο Ε.Ο.Τ. συμμετείχε σε μεγάλες διεθνείς εκθέσεις σε όλο αυτό το διάστημα, στη Μόσχα, Μαδρίτη, Μιλάνο, Λονδίνο, Βερολίνο κλπ. με θετικά πιστεύουμε αποτελέσματα, χωρίς από τη συμμετοχή του στη "ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ".

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Κουβέλης έχει το λόγο.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Κυρία Υφυπουργέ, η ειλικρίνεια σας ομολογουμένως σας τιμά. Δεν έχει ξεκινήσει ακόμα η διαφημιστική εκστρατεία και γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να μην έχουμε την αναγκαιότητα για τη Χώρα μας προσέλκυση τουριστών. Και μάλιστα σε μία οικονομική περίοδο που το τουριστικό συνάλλαγμα -το γνωρίζετε- μας είναι εξαιρετικά αναγκαίο.

Σας είναι γνωστό επίσης, κυρία Υφυπουργέ, ότι αναμένεται πως, λόγω της ανεργίας που υπάρχει στη Γερμανία, δε θα έχουμε φέτος μεγάλο αριθμό τουριστών, ικανό θα έλεγα αριθμό τουριστών από τη Γερμανία. Κατά συνέπεια εκεί θα έπρεπε να πείσει το βάρος και δεν έπρεπε. Έχω ζωντανό στα αυτιά μου το άκουσμα της κυρίας Υπουργού Ανάπτυξης, λίγες ημέρες πριν, να λέει ότι είναι απαράδεκτο να καθυστερεί η διαφημιστική εκστρατεία και ότι η Κυβέρνησή σας θα ακολουθούσε μια διαφορετική πολιτική από εκείνη που είχε ακολουθηθεί όλα τα προηγούμενα χρόνια. Εάν έτσι είναι τα πράγματα, γιατί εμένετε σε μία κατάσταση η οποία αρνητικά μεγέθη προσθέτει στον ελληνικό τουρισμό. Δεν αρκεί η παρέμβαση του Ε.Ο.Τ. με τις δικές του πρωτοβουλίες. Εγώ ευθύνω σας ρώτησα: Ποιοι ήσαν οι λόγοι που οδήγησαν στην καθυστέρηση της συγκεκριμένης διαφημιστικής εκστρατείας; Τα περί των συμβάσεων επιτρέψτε μου να μην τα εκκαμβάνω ως σημαντικό δικαιολογητικό λόγο της καθυστέρησης, η οποία έχει σημειωθεί και την οποία συνομολογείτε.

Ανησυχεί ο Σύνδεσμος των Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων. Τις ανησυχίες του αυτές σας τις έχει πεί. Έχει επισήμάνει τα αρνητικά. Αν όλοι συμφωνούμε -και συμφωνούμε- κυρία Υφυπουργέ, ότι ο Τουρισμός είναι ένα σημαντικό κεφάλαιο για την Πατρίδα, ειλικρινά δεν μπορώ να καταλάβω γιατί επιλέγετε να ξεκινήσετε την διαφημιστική εκστρατεία περί τον μήνα Μάρτιο, από ό,τι καταλαβαίνω από αυτά που μου είπατε, όταν είναι κοινός τόπος ότι αρχίζει η διαφημιστική εκστρατεία όλων των τουριστικών χωρών, αμέσως με τη λήξη της τουριστικής περιόδου. Ήδη από τη λήξη της τουριστικής περιόδου έχουν περάσει περισσότεροι από τέσσερις μήνες.

Πιστέψτε με, όσο και αν σας αναγνωρίζω την ειλικρίνεια, η ειλικρίνεια αυτή όμως δεν αίρει τις συγκεκριμένες ευθύνες που έχετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Η κυρία Υφυπουργός έχει το λόγο.

ANNA ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπ. Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να τονίσω ότι η προβολή του τουριστικού προϊόντος και των τουριστικών δυνατοτήτων της Χώρας δε γίνεται μόνο μέσα από τη συγκεκριμένη διαφημιστική

εκστρατεία. Γίνεται και με άλλους τρόπους τους οποίους προανέφερα και με άλλα μέτρα που είναι εγγεγραμμένα και υλοποιούνται μέσα από το επιχειρησιακό πρόγραμμα τουρισμού. Όμως για τη συγκεκριμένη τουριστική εκστρατεία και επειδή αναφερθήκατε στην Υπουργό, πραγματικά και διετύπωσε και υλοποίησε την πολιτική βούληση την συγκεκριμένη χρονική στιγμή που έπρεπε και ήταν αρχές του Φθινοπώρου, να γίνει η προκήρυξη με πολύ σωστές προδιαγραφές, να επιλεγεί η εταιρεία η οποία θα προχωρούσε σε αυτή τη διαφημιστική εκστρατεία.

Λόγω των δυσχερειών τις οποίες σας ανέφερα, οι οποίες είναι και αληθείς και πραγματικές και ήταν αδύνατον να ξεπεραστούν, γιατί καμία καμπάνια δεν μπορεί υλοποιηθεί αν δεν υπάρξουν εκταμιεύσεις έχουν γίνει ήδη οι απαραίτητες προσαρμογές, ώστε μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα να μπορέσουμε να καλύψουμε τις ανάγκες. Εξάλλου δεν υπήρχε κανένα προηγούμενο χρονικό, άλλης χρονιάς, που να ξεκινάει νωρίτερα.

Θέλω, όμως, να τονίσω κύριε Κουβέλη ότι εάν δεν έρθουν Γερμανοί Τουρίστες λόγω ανεργίας, η διαφημιστική καμπάνια δε θα τους κάνει να έρθουν. Τα εισοδήματα στα οποία απευθυνόμαστε είναι συγκεκριμένα, αφορούν τουρίστες που έχουν σχέση με την Ελλάδα και έτσι είναι σχεδιασμένη και η τουριστική εκστρατεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Πέμπτη είναι η με αριθμό 630/3.2.1997 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Ιωάννη Δημαρά προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με τα μέτρα που προτίθεται να λάβει η Κυβέρνηση για να καταβάλλονται εμπρόθεσμα οι μισθοί στους εργαζόμενους του Δημοτικού Γυμναστηρίου Νέας Σμύρνης, να αποδίδονται οι ασφαλιστικές εισφορές και να διενεργηθεί οικονομικός έλεγχος.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Σωρεία προβλημάτων μένουν ανεπίλυτα στο Δημοτικό Γυμναστήριο Νέας Σμύρνης. Οι εργαζόμενοι δεν πληρώνονται εμπρόθεσμα και συχνά δεν τους καταβάλλονται οι μισθοί τους, αν και το Γυμναστήριο επιχορηγείται από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού. Επίσης, είναι σύνθημα το φαινόμενο να μη γίνεται η απόδοση των ασφαλιστικών εισφορών στα ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης των εργαζομένων, αν και γίνονται οι παρακρατήσεις των εισφορών των εργαζομένων σε κάθε μισθοδοσία. Επειδή, οι εργαζόμενοι στο Δημοτικό Γυμναστήριο Νέας Σμύρνης καταγγέλλουν σωρεία παρανομιών και οικονομικών ατασθαλιών και έχει ζητηθεί έλεγχος από ορκωτούς λογιστές εδώ και τρία χρόνια, χωρίς να έχει πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός

Σε ποιες ενέργειες θα προβεί, προκειμένου να καταβάλλονται εμπρόθεσμα οι μισθοί στους εργαζόμενους, να αποδίδονται οι ασφαλιστικές εισφορές και να διενεργηθεί οικονομικός έλεγχος".

Ο Υφυπουργός Πολιτισμού κ. Φούρας έχει το λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΦΟΥΡΑΣ (Υφυπ. Πολιτισμού): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Δημοτικό Γυμναστήριο Νέας Σμύρνης είναι πράγματι δημοτικό γυμναστήριο, η επιτροπή διοίκησης διορίζεται από τη δημοτική αρχή και την ευθύνη της λειτουργίας του έχει η επιτροπή διοίκησης. Το 191996 επιχορηγήθηκε με το ποσό των εκατόν τριάντα εννέα εκατομμυρίων δραχμών για λειτουργικές δαπάνες και για δαπάνες μισθοδοσίας προσωπικού. Η τελευταία απόφαση για χρηματοδότησή του ήταν αυτή που υπογράψαμε 12.12.1996. Πράγματι υπήρξε μία καθυστέρηση της καταβολής των μισθών, αλλά όμως με διαβεβαιώνει με έγγραφό του ο πρόεδρος Δημοτικού Γυμναστηρίου και Δήμαρχος Νέας Σμύρνης κ. Σιδότροπος, ότι σήμερα ουδεμία εκκρεμότητα υπάρχει ως προς τους εργαζόμενους.

Θέλω, όμως, να ευχαριστήσω τον αγαπητό συνάδελφο για την ερώτησή του, γιατί, πράγματι, διαπίστωσα, μετά από την κατάθεση της ερώτησης, ότι εκκρεμούν καταγγελίες για κακοδιαχείριση στο συγκεκριμένο δημοτικό γυμναστήριο, καταγγελίες οι οποίες δεν είχαν πάρει το δρόμο του ελέγχου.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω, αγαπητή κύριε συνάδελφε, ότι

με έγγραφο του Γενικού Γραμματέα Αθλητισμού του κ. Σγουρού από 5.2.1997 προς το Υπουργείο Οικονομικών, ζητήθηκε να γίνει από αρμόδιο επιθεωρητή έκτακτος οικονομικός έλεγχος στο εν λόγω γυμναστήριο για να διαπιστωθεί τι έχει συμβεί από 1.1.1995 μέχρι σήμερα και να είσθε βέβαιος ότι και ο έλεγχος θα επιχειρήσει να δει τα προβλήματα που έχουν υπάρξει και να διαλευκάνει το τι έχει συμβεί. Τα πορίσματα του ελέγχου θα σας παραδοθούν.

Κλείνοντας, θέλω και πάλι να ευχαριστήσω γιατί δώσατε αυτήν τη δυνατότητα να διαπιστώσουμε ότι οι καταγγελίες εκκρεμούν στα συρτάρια για πολλά χρόνια, διότι κάποιος δεν ενεργούν ως θα όφειλαν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο συνάδελφος κ. Δημαράς έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θελω να σας διαβεβαιώσω ότι από τη μικρή πείρα που έχω, ως μέλος του ΔΗ.Κ.ΚΙ. στην κεντρική οργανωτική επιτροπή για το παγκόσμιο πρωτάθλημα του 1997 του κλασσικού αθλητισμού που θα γίνει στην Αθήνα, ο κύριος Υφυπουργός διαφανώς και έχοντας την πλήρη συμπαράσταση από όσα έχουν γίνει μέχρι σήμερα, δε μας έχει δώσει δικαίωμα να σκεφθούμε οτιδήποτε που να είναι σε βάρος του. Εκείνο, όμως, το οποίο θέλω να του θέσω υπόψη του και υπόψη της Βουλής είναι το εξής: Είναι εκπληκτικό το γεγονός, ότι ενώ οι υπάλληλοι του Δημοτικού Γυμναστηρίου Νέας Σμύρνης είναι δημόσιοι υπάλληλοι και ενώ γίνονται παρακρατήσεις για τα ασφαλιστικά τους ταμεία, κύριε Υφυπουργέ, έχω στα χέρια μου χρηματικό ένταλμα με το οποίο η επιτροπή διοίκησης του δημοτικού γυμναστηρίου καταβάλλει σε μία συγκεκριμένη ημερομηνία δύο εκατομμύρια εκατόν πενήντα πέντε χιλιάδες δραχμές -θα το δείτε- σε ιδιωτική ασφαλιστική εταιρία, στην "ΝΑΣΙΟΝΑΛΕ ΝΕΝΤΕΡΛΑΝΤΕ" και δεν είναι μόνο αυτό. Έχω στα χέρια μου και αναλυτική κατάσταση κινήσεων λογαριασμού κινήτων τηλεφώνων και αγοράς κινήτων τηλεφώνων για τους υπαλλήλους, ή μάλλον πιο σωστά, για την επιτροπή διοίκησης του δημοτικού γυμναστηρίου.

Εγώ, εξ όσων τουλάχιστον γνωρίζω, νομίζω ότι αυτές αν μη τι άλλο είναι παράνομες ενέργειες της επιτροπής διοίκησης. Είναι δυνατόν οι δημόσιοι υπάλληλοι που εργάζονται στο δημοτικό γυμναστήριο αυτήν τη στιγμή να ασφαλίζονται σε ιδιωτική ασφαλιστική εταιρία; Ουαί, ημίν, δηλαδή. Είναι εκπληκτικό. Αυτά, λοιπόν, τα φωτοαντίγραφα που έχω και θα δείτε ότι είναι επίσημα χαρτιά, θα τα θέσω υπόψη σας. Θέλω να σας πω, ότι έχει ιδιαίτερη σημασία να αποδειχθεί και να καταδειχθεί ένα πράγμα: Ο Υπουργός δε γνωρίζει γιατί οι υφιστάμενοι δεν τον ενημερώνουν, ή ο Υπουργός δε γνωρίζει και σιωπά και καλύπτει κάτι το οποίο γνωρίζει; Εγώ δεν πιστεύω το τελευταίο. Νομίζω ότι είσθε απληροφόρητος και είχα υποχρέωση να σας ενημερώσω και αυτό έκανα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΦΟΥΡΑΣ (Υφυπ. Πολιτισμού): Θέλω να ευχαριστήσω τον κύριο συνάδελφο, κύριε Πρόεδρε και θέλω να πω ότι θα αξιοποιήσω τα στοιχεία τα οποία σήμερα έφερε στη Βουλή, θα υπάρξει έλεγχος και βεβαίως είναι αδιανόητο να χρηματοδοτούνται δημοτικά ή λοιπά κρατικά γυμναστήρια και τα χρήματα να πηγαίνουν σε κινητά τηλέφωνα υπαλλήλων. Δώσατε μία μεγάλη πληροφορία και μία μεγάλη ευκαιρία και να είσθε βέβαιος ότι θα ζητήσω από όλα τα γυμναστήρια της Χώρας και όχι μόνο από το Δημοτικό Γυμναστήριο Νέας Σμύρνης να μας φέρουν λογαριασμούς, ποια κινητά τηλέφωνα πληρώνουν και ποιοι είναι οι χρήστες τους, γιατί έχει παραγίνει το κακό.

Και ελπίζω το αποτέλεσμα αυτό να δώσει ένα μήνυμα προς όσους διαχειρίζονται δημόσιο χρήμα.

Βεβαίως είμαι πρόθυμος, στο μέτρο και στο βαθμό που δεν καλύπτονται από αποφάσεις -και είναι βέβαιο ότι δεν καλύπτονται από αποφάσεις και από πλαίσιο αποφάσεων- η χρήση των συγκεκριμένων κινήτων να καταλογιστεί στους χρήστες οι σχετικές χρεώσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Επίκαιρες Ερωτήσεις Δεύτερου Κύκλου:

Η με αριθμό 635/4.2.1997 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Πέτρου Τατούλη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων ένταξης του έργου ύδρευσης των χωριών της νοτιοανατολικής Κυνourίας στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Πελοποννήσου, έχει ως εξής:

"Κοινότητες χωρίς νερό υπάρχουν ακόμα και σήμερα στην Αρκαδία.

Τα χωριά της νοτιοανατολικής Κυνourίας διψάνε και πίνουν νερό από στέρνες. Οι κάτοικοι των χωριών αυτών είχαν αποφασίσει να μην ψηφίσουν στις βουλευτικές εκλογές, διαμαρτυρόμενοι για την απαράδεκτη αυτήν κατάσταση. Τελικά, δέχθηκαν να ψηφίσουν, ύστερα από υποσχέσεις, που τους δόθηκαν για λύση του προβλήματός τους.

Οι εργασίες για το έργο ύδρευσης της νοτιοανατολικής Κυνourίας άρχισαν την άνοιξη του 1992. Έγινε η γεώτρηση και ένα τμήμα αγωγού μήκους δύο χιλιομέτρων περίπου.

Έκτοτε, το έργο εγκαταλείφθηκε και μαζί του έχουν εγκαταλειφθεί και οι κάτοικοι των χωριών της νοτιοανατολικής Κυνourίας στη δίψα τους.

Το Υπουργείο Εσωτερικών σε ερώτησή μας απάντησε ότι εξετάζεται η δυνατότητα ένταξης του έργου στο Π.Ε.Π. Πελοποννήσου και κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση του έργου.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Πότε επιτέλους θα ενταχθεί το έργο αυτό στο Π.Ε.Π. Πελοποννήσου, για να χρηματοδοτηθεί και να εκτελεσθεί;

Έως τότε οι κάτοικοι των χωριών αυτών της Αρκαδίας θα ζουν χωρίς νερό;"

Ο Υφυπουργός κ. Λάμπρος Παπαδήμας έχει το λόγο.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπ. Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά η εν λόγω περιοχή έχει ένα σοβαρότατο πρόβλημα ύδρευσης. Το πρόβλημα αυτό βέβαια δεν αντιμετωπίζεται με τα δύο χιλιόμετρα αγωγού και με τη γεώτρηση που άνοιξαν, για να αντλήσουν αυτό το νερό, ούτε ασφαλώς αντιμετωπίζεται με τα δεκαπέντε εκατομμύρια, που εντάχθηκαν στη ΣΑΕ του Υπουργείου Εσωτερικών του '95, με την πρόθεση να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα.

Η οριστική μελέτη, η οποία εν τω μεταξύ έχει ολοκληρωθεί, έδειξε ότι το κόστος του έργου, δηλαδή η αξιοποίηση της γεώτρησης, η συμπλήρωση του αγωγού με άλλα δέκα χιλιόμετρα αγωγού, η κατασκευή δεξαμενής και η ηλεκτροδότηση της γεώτρησης ανέρχεται στα διακόσια πενήντα εκατομμύρια.

Σε αυτό βέβαια -επειδή είναι περιοχή και του Υπουργού κ. Ρέππα και ο ίδιος μου το έχει βάλει αρκετές φορές σαν πρόβλημα- είμαι πάρα πολύ καλά ενήμερος, έχω επικοινωνήσει με το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, και με ενημέρωσε ότι τον προσεχή Μάρτιο έχει την πρόθεση, στο περιφερειακό συμβούλιο, αλλά και στην Επιτροπή Παρακολούθησης του Π.Ε.Π. Πελοποννήσου, να προτείνει την ένταξη του έργου με το συγκεκριμένο προϋπολογισμό των διακοσίων πενήντα εκατομμυρίων, ώστε να υπάρξει οριστική λύση του προβλήματος. Δεν υπάρχει κανένας άλλος τρόπος, για να μπορέσει να αντιμετωπιστεί. Ούτε από τη Σ.Α.Ε. 032 του Υπουργείου Εσωτερικών, όπου ήταν ενταγμένο, όπως σας είπα, με δεκαπέντε εκατομμύρια. Είναι αστείο ποσό και δεν μπορεί να αντιμετωπίσει το έργο.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι τον ερχόμενο Μάρτιο θα είμαστε σε θέση να δώσουμε στους κατοίκους όλης αυτής της περιοχής τη λύση, που επί τόσα χρόνια επιζητούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Τατούλης έχει το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΤΑΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, άκουσα με προσοχή αυτά που είπε ο κύριος Υπουργός. Είναι γεγονός ότι αυτά τα χωριά έχουν ένα μόνιμο πρόβλημα εδώ και αρκετά χρόνια, το οποίο σαφώς και επιδεινώνει τη διαβίωση των κατοίκων, αλλά και τη λειτουργικότητα αυτών των χωριών.

Χαίρομαι βέβαια, γιατί ο κύριος Υπουργός μετά από την παρέμβαση του παρισταμένου Υπουργού του κ. Ρέππας, του συμπαρατιώτη Υπουργού, έχει το θέμα, και το εξετάζει. Και θα ήθελα να πω, κύριε Υπουργέ, ότι δεν υπάρχει άλλο περιθώριο. Σ' αυτό το πρόγραμμα, σ' αυτήν την περιφερειακή σύσκεψη για την αναδιάρθρωση του Π.Ε.Π., αλλά και για την παρακολούθηση του Π.Ε.Π., είναι δεδομένο ότι πρέπει να ενταχθεί αυτό το έργο, γιατί το συνολικό κόστος δεν είναι προς τη δική σας μεριά, αλλά είναι προς τη συνολική μεριά όλων των πολιτικών και όλων των Κομμάτων.

Γι' αυτό και θα ήθελα τη δική σας προσωπική παρέμβαση, ώστε πράγματι τελικά να επιλεγεί το έργο της υδροδότησης αυτών των χωριών, που είναι από τα πιο δυναμικά χωριά, αν θέλετε και από την πλούσια ιστορία τους, αλλά και από το δυναμισμό, που τους διακρίνει σ' αυτήν τη δύσκολη περιοχή.

Η περιοχή είναι πάρα πολύ δύσκολη. Είναι ορεινή περιοχή. Οι κάτοικοι των χωριών αυτών έχουν και αρκετά νεαρό στοιχείο μέσα.

Νομίζω, λοιπόν, ότι θα πρέπει να δείξουμε ιδιαίτερη φροντίδα σε ένα θέμα, το οποίο σαφώς και μας ζημιώνει όλους και που, πρωτίστως, θα πρέπει να το δούμε κάτω από τη λογική της συγκεκριμένης επίλυσης του προβλήματος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ: Δηλαδή, εάν δε γίνει το έργο, θα φταίει ο κ. Ρέππας, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Όχι. Είναι Πανακαδική η συνεργασία. Και αν και Στερεοελλαδίτης ο κύριος Υφυπουργός, θα είμαστε αλληλέγγυοι.

Ο Υφυπουργός Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης κ. Λάμπρος Παπαδήμας έχει το λόγο.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ(Υφυπ. Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Εγώ θα ήθελα να απαντήσω στον αξιότιμο συνάδελφο κ. Τατούλη, ότι δε χρειάζεται καμιά παρέμβαση Υπουργού. Εξάλλου, εμείς έχουμε καθιερώσει τον δημοκρατικό προγραμματισμό εδώ και πάρα πολλά χρόνια.

Και νομίζω ότι, αφού οι εκπρόσωποι του λαού της νοτιοανατολικής Κυνουρίας θα ενώσουν τη φωνή τους μαζί με τους εκπροσώπους της Αυτοδιοίκησης, που, στο κάτω-κάτω, στο Περιφερειακό Συμβούλιο αποτελούν την αιρετή πλειοψηφία, θα μπορέσει και από το Περιφερειακό Συμβούλιο να περάσει και από την Επιτροπή Παρακολούθησης να εγκριθεί η ένταξη του έργου. Νομίζω ότι βρισκόμαστε ενώπιον της λύσης του προβλήματος, η οποία για μένα είναι δεδομένη. Αφού εσείς δεν έχετε αντίρρηση και θα το στηρίξετε στο Περιφερειακό Συμβούλιο, θεωρώ δεδομένη και την απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου και της Επιτροπής Παρακολούθησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Δεύτερη επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου είναι η με αριθμό 656/5.2.1997 του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Λεωνίδα (Λέοντα) Αυδή προς τον Υπουργό Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, σχετικά με την υπόθεση του Πάρκου Ελευθερίας, την αναμενόμενη έκδοση της απόφασης του Συμβουλίου Επικρατείας και τις απόψεις της Συντονιστικής Επιτροπής και των Συλλόγων Αρχιτεκτόνων και Πολεοδόμων.

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου σε περίληψη έχει ως εξής:

"Ο γνωστός παράγων κύριος Χρήστος Λαμπράκης εμφανίστηκε στην κρατική τηλεόραση, στις 30.1.1997, σε ώρα μεγάλης ακροαματικότητας και σε συνέντευξη με τη δημοσιογράφο κα Άννα Παναγιωταρέα εξέθεσε τις θέσεις του για μια σειρά ζητήματα στα οποία πρωταγωνιστεί και για τα οποία αμφισβητείται έντονα. Η συγκεκριμένη συνέντευξη, κατά τη διάρκεια της οποίας δεν εκφράστηκε, όπως θα έπρεπε, η αντίθετη άποψη, δόθηκε ενώ αναμένεται η έκδοση της απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας για την υπόθεση του Πάρκου Ελευθερίας.

Η παροχή τηλεοπτικού χρόνου για το μονόλογο του κ. Λαμπράκη -ο οποίος μάλιστα χαρακτήρισε "μπούρδες" και "ανοησίες" τις επικρίσεις εναντίον του -αποτελεί καταφανώς ευνοϊκή μεταχείριση του και παραβιάζει ακόμα και την τυπική ισότητα μεταξύ του κ. Λαμπράκη και των φορέων κ.λπ. που

έχουν προσφύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας για την καταστροφή του Πάρκου Ελευθερίας.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός, αν θα δοθεί δυνατότητα να πληροφορηθεί ο Ελληνικός Λαός από το δίκτυο της κρατικής ραδιοτηλεόρασης την απάντηση της Συντονιστικής Επιτροπής για το Πάρκο Ελευθερίας και των Συλλόγων Αρχιτεκτόνων και Πολεοδόμων, σε όσα είπε ο κ. Λαμπράκης για το ζήτημα του Πάρκου Ελευθερίας".

Ο Υπουργός Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης κ. Δημήτριος Ρέππας έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπ. Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει ευθύς εξ αρχής να διευκρινίσω ότι δεν είναι της δικής μου αρμοδιότητας και δεν είναι αντικείμενο της Κυβέρνησης η ρύθμιση των δημοσιογραφικών εκπομπών της δημόσιας ραδιοτηλεόρασης.

Οι δημοσιογράφοι, με ατομική τους ευθύνη και με κριτήρια δημοσιογραφικά, επιλέγουν το θέμα, με το οποίο θα ασχοληθούν στην εκπομπή τους. Και απευθύνουν και προσκλήσεις προς πολίτες της Χώρας, προκειμένου να συζητήσουν μαζί τους διάφορα ενδιαφέροντα θέματα.

Ασφαλώς, συμφωνείτε και εσείς πιστεύω -και είναι κοινή η αρχή αυτή όλων- ότι δεν πρέπει να υπάρχει ο ομφάλιος λώρος, τουλάχιστον για τις δημοσιογραφικές εκπομπές της δημόσιας ραδιοτηλεόρασης, με την Κυβέρνηση.

Οπωσδήποτε, όμως, δεν απεκδυόμεθα των ευθυνών μας, να παρακολουθούμε, κάθε στιγμή, ο επίπεδο και την ποιότητα, που πρέπει να είναι υψηλή, των εκπομπών της Δημόσιας Ραδιοτηλεόρασης. Και βεβαίως, να φροντίζουμε, ώστε να προβάλλονται για κάθε θέμα όλες οι απόψεις κατά τρόπο αντικειμενικό και ισότιμο, προκειμένου ο Ελληνικός Λαός, οι τηλεθεατές της δημόσιας ραδιοτηλεόρασης, να πληροφορούνται όλα τα στοιχεία τα οποία συνθέτουν την πραγματικότητα για ένα θέμα.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση ο προσκληθείς κ. Λαμπράκης συζητήσε με την κα Παναγιωταρέα θέματα που αφορούν τη λειτουργία του Μεγάρου Μουσικής. Και η πρόσκληση αυτή απευθύνθηκε στον κ. Λαμπράκη με την ευκαιρία της συμπλήρωσης πέντε ετών από την ίδρυση και τη λειτουργία του Μεγάρου Μουσικής.

Δε θα υπεισέλθω στα θέματα τα οποία αφορούν τις δικαστικές διαμάχες. Είναι γνωστές οι αποφάσεις που έχουν εκδοθεί ή αναμένεται η έκδοση άλλων αποφάσεων για άλλα παρεμπιπτόντα θέματα.

Στη συγκεκριμένη συζήτηση μόνο παρεμπιπτόντως και για πολύ λίγο έγινε αναφορά στο ζήτημα, το οποίο θέτετε με την ερώτησή σας. Εάν πραγματικά, πιστεύετε ότι πρέπει να υπάρχει και μια άλλη άποψη στη δημόσια ραδιοτηλεόραση, εγώ υπερθεματίζω.

Η Κυβέρνηση, όχι μόνο αντιμετωπίζει θετικά, αλλά ευνοεί το να ακούγονται όλες οι απόψεις για κάθε θέμα στη δημόσια ραδιοτηλεόραση.

Πιστεύω ότι η κα Παναγιωταρέα, όπως και όλοι οι δημοσιογράφοι στα δημόσια ραδιοτηλεοπτικά μέσα, έχουν υποχρέωση και έχουν εξορισμού αναλάβει την αντίστοιχη δέσμευση, να καλούν, να συζητούν με όλους τους φορείς που έχουν τη δική τους εκδοχή να παρουσιάσουν για κάποιο θέμα που ενδιαφέρει το ευρύτερο κοινό.

Πιστεύω, λοιπόν -και δίνω έτσι και συγκεκριμένη απάντηση στην ερώτησή σας- ότι η Συντονιστική Επιτροπή, βεβαίως, έχει τη δυνατότητα στο πλαίσιο αυτής της εκπομπής, ή όποιας άλλης, να παρουσιάσει τις θέσεις της για το συγκεκριμένο θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Αυδής έχει το λόγο.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΑΥΔΗΣ: Αυτό ήταν το ζητούμενο, να δοθεί η ευκαιρία στη Συντονιστική Επιτροπή να εκθέσει τις απόψεις της για το Πάρκο Ελευθερίας, οι οποίες απλώς διασύρθηκαν στην εκπομπή από τον κ. Λαμπράκη, γιατί το όλο το θέμα του Πάρκου Ελευθερίας, το οποίο είναι πολύπλευρο και το οποίο κατά τη γνώμη μου εκθέτει στελέχη της Κυβέρνησης

για τις ενέργειές τους, το ξεπέρασε με δύο χαρακτηρισμούς, ότι είναι "μπούρδες" και "ανοησίες". Και αυτό ήταν το μήνυμα το οποίο πέρασε από την κρατική ραδιοηλέδραση στον κόσμο.

Δεν είναι αντικείμενο της ερώτησης η κριτική για την εκπομπή της κας Παναγιωταρέα. Πιστεύω ότι ο δημοσιογράφος μπορεί να καλεί κάποιο πρόσωπο, που έχει ούτως ή άλλως κάποια ιδιαίτερη προβολή ή έχει μετράσει σε κάποιες διεργασίες μείζονος σημασίας και να ζητάει συνέντευξη. Ίσως όμως θα μπορούσε να παρατηρηθεί ότι ήταν άκαιρη η συνέντευξη, ακριβώς επειδή βρίσκεται σε εξέλιξη η αντιδικία για το Πάρκο Ελευθερίας.

Θα πρέπει να σημειώσουμε, ότι αυτή η αντιδικία, αυτή η διαφορά απόψεων, αφορά και την παραχώρηση χώρου, αφορά και την αβεβαιότητα που επικρατεί ως προς το τι θα κατασκευασθεί, αφορά και τις διαδοχικές παραχωρήσεις, ώστε τελικά, όλος ο χώρος πίσω να γίνεται αυλή του Μεγάρου Μουσικής, όπως λέει ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, αφορά και τη χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση για άδικο έργο. Υπάρχει δηλαδή αντικειμενική αμφιβολία και έχει διαταχθεί ποινική προκαταρκτική εξέταση από τον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, μετά από καταγγελίες. Αφορά επίσης, την επιβάρυνση της περιοχής με μια εντατική χρήση, αφορά την έλλειψη διαγωνισμού, αφορά την πληρωμή τελικά, για ένα έργο το οποίο θα είναι ιδιωτικό, αφορά την πληρωμή δέκα περίπου δισεκατομμυρίων από την Ευρωπαϊκή Ένωση, χρημάτων δηλαδή, τα οποία σε τελική ανάλυση πληρώνει ο Ελληνικός Λαός.

Έχω την ελπίδα ότι η Ε.Ρ.Τ. θα δώσει χρόνο, είτε με εκπομπή της κας Παναγιωταρέα είτε με εκπομπή άλλου δημοσιογράφου -δεν είναι αυτό που έχει σημασία- στη Συντονιστική Επιτροπή για το Πάρκο Ελευθερίας, στο Σύλλογο Αρχιτεκτόνων, στο Σύλλογο Πολεοδόμων, δηλαδή σε φορείς που εκπροσωπούν και ευρείες μάζες του πληθυσμού, αλλά ιδίως που είναι σε θέση να εκφράσουν έγκυρες τεχνικές και αισθητικές απόψεις, να εκθέσουν τις απόψεις τους για να αντικρούσουν όσα είπε ο κ.Λαμπράκης. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ(Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ(Υπ. Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης): Ο κύριος συνάδελφος μετέθεσε εντέχνως το θέμα της συζήτησης.

Εγώ αρκούμαι να πω ότι έχουν εκδοθεί τέσσερις αποφάσεις, νομίζω, από το Συμβούλιο Επικρατείας, όπως επίσης και από τα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχουν απορριφθεί αιτιάσεις και ενστάσεις για την εκτέλεση των έργων στη συγκεκριμένη αυτή περιοχή. Δε θα μείνω όμως μόνο σ'αυτό.

Επανέρχομαι και θέλω να επαναλάβω, να διαβεβαιώσω, ότι δε χρειάζεται η δική μας παρέμβαση ή παρότρυνση οποιασδήποτε μορφής, προκειμένου να προβληθεί η άλλη άποψη, η οποιαδήποτε άποψη μέσα από τα δημόσια ραδιοηλεκτρονικά μέσα. Είναι υποχρέωση και δέσμευση, που εξ ορισμού επαναλαμβάνω, έχουν οι δημοσιογράφοι που εργάζονται στα δημόσια ραδιοηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης.

Μιατήν την έννοια και η Συντονιστική Επιτροπή και οι εκπρόσωποί της, ασφαλώς, έχουν τη δυνατότητα ή στην εκπομπή της κας Παναγιωταρέα ή με όποιο άλλο πρόσφορο τρόπο μπορεί να υπάρξει, να εκθέσουν τις απόψεις τους για το συγκεκριμένο θέμα. Αυτό επαναλαμβάνω και πάλι, είναι κάτι που δεν οφείλεται στη μεγαθυμία της Κυβέρνησης ή στην απλοχερία με την οποία αντιμετωπίζουν τέτοιου είδους θέματα. Είναι υποχρέωση της δημόσιας ραδιοηλέδρασης μεταξύ των άλλων να υπηρετεί και αυτό το σκοπό και τον υπηρετεί.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Πάντως δεν ισχύει για όλους τους δημοσιογράφους, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ(Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Κόρακα, δεν έχετε το λόγο. Σας παρακαλώ, μη δημιουργείτε διάλογο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ(Υπ. Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης): Εσείς άλλωστε έχετε δικό σας σταθμό...

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Α, έτσι το πάμε τώρα; Εμείς είμαστε εκτός Ελλάδος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ(Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Κόρακα, είστε εντός Ελλάδος και εντός του Κοινοβουλίου αυτήν τη στιγμή και σας παρακαλώ να μην παίρνετε αυθαίρετα το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Στον κύριο Υπουργό απαντώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ(Λουκάς Αποστολίδης): Τρίτη είναι η με αριθμό 651/5.2.1997 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κας Στέλλας Αλφιέρη προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων διάσωσης του αρχαιολογικού χώρου "Καστράκι" στην περιοχή Δραπετσώνας του Πειραιά.

Η ερώτηση έχει ως εξής:

"Το "Καστράκι" μια από τις γραφικότερες περιοχές της Δραπετσώνας, γνωστή για την ιστορικότητά της απειλείται με μπάζωμα. Συγκεκριμένα στην περιοχή αυτή αντιστοιχεί η αρχαία πύλη της Ηετωνίας. Ανήκει στον ΟΛΠ και δόθηκε στο Δήμο Δραπετσώνας για αξιοποίηση.

Σήμερα ο Δήμαρχος Δραπετσώνας, επιμένει να αναπλάσει την περιοχή με μπετόν. Πράγμα που αντιβαίνει τις επιταγές της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, η οποία μπορεί να αποδεχθεί την επιχωμάτωση με φυσικά υλικά μιας ιστορικής περιοχής, δεν επιτρέπει όμως το μπάζωμα και μάλιστα όταν εκκρεμεί ανασκαφή.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Τι μέτρα προτίθεται να πάρει για τη διάσωση του αρχαιολογικού χώρου από τις διαθέσιμες ταιμεντοποίησής του.
2. Πότε προτίθενται να ξεκινήσουν οι ανασκαφές."

Ο Υπουργός Πολιτισμού κ. Ευάγγελος Βενιζέλος έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ(Υπ. Πολιτισμού): Κύριε Πρόεδρε, η ερώτηση της συναδέλφου θέτει τρία ζητήματα. Το πρώτο είναι τα έργα επιχωμάτωσης που διενεργούνται με την ευθύνη του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στη νοτιοδυτική παρειά, στην περιοχή "Καστράκι" Δραπετσώνας. Η αλήθεια είναι ότι ο εργολάβος επιχείρησε να ρίξει μπάζα αντί για φυσικά υλικά, τα οποία ήταν συμβατά με το έργο της επιχωμάτωσης. Η αρμόδια Β' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων μόλις έλαβε γνώση του γεγονότος αυτού, εξέδωσε σήμα διακοπής των εργασιών και τελικά γίνονται εργασίες αφαίρεσης των μπάζων και τοποθέτησης υγιούς υλικού, το οποίο είναι συμβατό με το έργο αυτό. Αυτό είναι το ένα ζήτημα.

Δεύτερο σημείο, τα έργα που σχεδιάζει ο Δήμος Δραπετσώνας για την ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής που συνορεύει με τον αρχαιολογικό χώρο. Αυτά τελούν, επίσης, υπό τον έλεγχο της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας και του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου. Η αρμόδια Εφορεία έχει ζητήσει από τον Δήμο Δραπετσώνας να υποβληθούν οι μελέτες, ώστε να κριθούν από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο ως προς τη συμβατότητά τους με τον αρχαιολογικό χαρακτήρα της περιοχής.

Και τρίτο σημείο, τα έργα που γίνονται στον αρχαιολογικό χώρο -υπό τη στενή έννοια του όρου- δηλαδή τα έργα αναστήλωσης της πύλης της Ηετωνίας και τμημάτων του Κάστρου που υπάρχει εκεί. Για τα έργα αυτά καταρτίζεται μελέτη από την αρμόδια Διεύθυνση Αναστήλωσης Αρχαίων Μνημείων, επί τη βάση της οποίας και θα γίνουν τα έργα αυτά, τα οποία είναι, όπως είπα και προηγουμένως, αναστηλωτικά και όχι ανασκαφικά.

Λησμόνησα να πω στην αρχή, σε σχέση με το πρώτο σημείο, ότι οι εργασίες που εκτελούνται από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς -και με αφορμή τις οποίες δημιουργείται το πρόβλημα με τα μπάζα- είναι εργασίες που εκτελούνται επί τη βάση μελέτης που έχει καταρτισθεί από την αρμόδια Διεύθυνση Αναστήλωσης Αρχαίων Μνημείων. Και ακριβώς επειδή υπάρχει εποπτεία από αρχιτέκτονα της Εφορείας, εντοπίστηκε και το πρόβλημα που είχε δημιουργηθεί.

Άρα, θέλω να ελπίζω ότι το ζήτημα θα εξελιχθεί ομαλά και θα αναδειχθεί αυτός ο αρχαιολογικός τόπος, ο οποίος είναι πολύ σημαντικός όχι μόνο για την περιοχή, αλλά και ευρύτερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ(Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Η συνάδελφος κα Στέλλα Αλφιέρη έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ Ευχαριστώ τον κύριο Υπουργό που αναγνώρισε, ότι αυτή η περιοχή έχει δύο συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, δηλαδή, που δεν επηρεάζουν μόνο την περιοχή του Πειραιά, αλλά επηρεάζουν και την ευρύτερη περιφέρεια.

Είναι γεγονός, κύριε Υπουργέ, ότι την πολιτιστική κληρονομιά της πόλης του Πειραιά την έχει αγνοήσει το Υπουργείο Πολιτισμού, και όχι μόνο το δικό σας, αλλά και όλα τα άλλα Υπουργεία. Γι' αυτό ακριβώς βλέπουμε όλη αυτή την ιστορία να θάβεται κάτω από τσιμέντα και από μπάζα.

Σε αυτήν την περιοχή στο "Καστράκι" -που θεωρώ ότι είναι θετικό το ότι το αναγνωρίζετε- ξεκίνησε η καταστροφή μετά από την εγκατάλειψή της. Τα τελευταία χρήματα που δόθηκαν ήταν όταν ήταν Υπουργός η Μελίνα Μερκούρη.

Με αυτά τα χρήματα είχαν σαν σκοπό να καθαρισθεί η περιοχή, να περιφραχθεί και να ξεκινήσουν οι ανασκαφές.

Εκεί, όπως λένε και οι αρχαιολόγοι, υπάρχει ο Ναός της Αφροδίτης. Βλέπω, λοιπόν, ότι στο πρόγραμμά σας δεν υπάρχει κάτι ανάλογο ή κάτι τέτοιο δε μας έχετε δηλώσει.

Θέλω να ζητήσω από σας να προστατευθεί ο χώρος, να μη γεμίσει τσιμέντα -θέλω τη δέσμευσή σας- και να μας πείτε συγκεκριμένα μέτρα αναστήλωσης και προστασίας της περιοχής, γιατί πιστεύω, ότι πέρα από το ιστορικό ενδιαφέρον που έχει, έχει και έντονο γεωλογικό ενδιαφέρον. Θα ήταν πολύ σημαντικό το Υπουργείο Πολιτισμού σε συνεργασία με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., να καταφέρει να κάνει ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα, το οποίο θα μπορούσε να εξυπηρετήσει και την περιβαλλοντική εκπαίδευση όχι της περιοχής του Πειραιά αλλά ολόκληρης της Χώρας.

Θεωρώ, κύριε Υπουργέ, ότι κάποια στιγμή πρέπει να δείξετε ευαισθησία στην πόλη του Πειραιά. Τα πράγματα είναι πολύ δύσκολα σε ό,τι αφορά την πολιτιστική κληρονομιά. Περίμενα να είναι συγκεκριμένη η δέσμευση και να έρθουν, συγκεκριμένα, χρήματα για τη σωτηρία αυτής της περιοχής, γιατί γνωρίζετε πολύ καλά, ότι πέρα από το Καστράκι της Δραπετσώνας, που υποφέρει αυτήν τη στιγμή, υπάρχει και το Δημοτικό Θέατρο, που ομολογώ, δεν το θυμάστε καθόλου, υπάρχει και το ιστορικό αρχείο και τόσα άλλα πολλά, που πρέπει κάποια στιγμή να τα δείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ (Υπ. Πολιτισμού): Αρχίζω από το τελευταίο. Φοβούμαι ότι τα πολιτιστικά προβλήματα του Πειραιά τα θυμάμαι συχνότερα από ό,τι εσείς, γιατί έχω απαντήσει εδώ κατ'επανάληψη, σε ερωτήσεις σε σχέση κυρίως με το Δημοτικό Θέατρο. Υπάρχει δε, μία πλήρης πληροφόρηση του Σώματος γύρω από το ζήτημα αυτό.

Ως προς το Καστράκι. Το θεωρώ απολύτως φυσικό και χρήσιμο να υπάρχει αυτό το κοινοβουλευτικό ενδιαφέρον για έναν αρχαιολογικό τόπο, όπως είναι η Πύλη της Αρχαίας Ηετωνείας.

Σας είπα, όμως, πολύ συγκεκριμένα πράγματα. Σας είπα, ότι το Υπουργείο Πολιτισμού συνέταξε μελέτη για την επιχομμάτωση, παρακολουθεί την εκτέλεση της μελέτης αυτής και λαμβάνει τα μέτρα που ανακοίνωσα, προληπτικά και κατασταλτικά. Όλα αυτά έχουν κόστος.

Δεύτερον, σας ανακοίνωσα, ότι έχουμε ασκήσει εποπτεία επί των μελετών για τη διαμόρφωση του χώρου, που έχουν εκπονηθεί και εκτελούνται από το Δήμο Δραπετσώνας, ώστε να μη γίνει τσιμεντοποίηση της περιοχής, αλλά να γίνει ένα έργο αισθητικά συμβατό με τον αρχαιολογικό χαρακτήρα της περιοχής.

Τρίτον, σας είπα ότι ολοκληρώνεται η μελέτη για την αναστήλωση των αρχαίων μνημείων, τα οποία νομίζω ότι θα δώσουν και πολύ μεγάλο κύρος στην ευρύτερη περιοχή. Όλα αυτά δε γίνονται μόνο με ανακοινώσεις ή εξαγγελίες ή με την καλή θέληση της Αρχαιολογικής και Ανασθηλωτικής Υπηρεσίας. Σημαίνει ότι κάποιοι ειδικοί εργάζονται, απασχολούνται, εκπονούν μελέτες, καταβάλλουν κόπο και όλα αυτά έχουν το αντίστοιχο δημοσιονομικό κόστος. Και αν χρειαστούν χρήματα για να καθαριστεί ή διαμορφωθεί η περιοχή, αυτά φυσικά θα καταβληθούν. Αλλά αυτό δεν

σημαίνει ότι πρέπει το Υπουργείο Πολιτισμού να επωμίζεται όλα τα οικονομικά βάρη, όταν ένα μέρος των βαρών αυτών, ανήκει στους χώρους του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Δήμου Δραπετσώνας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Τέταρτη στην ημερήσια διάταξη είναι η με αριθμό 639/4.2.97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Τσαφούλια προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος-Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη λήψη μέτρων προστασίας των ακτών του Κορινθιακού Κόλπου από τη διάβρωση των ισχυρών θαλασσίων ρευμάτων και την εξεύρεση των αναγκαίων κονδυλίων.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Η πρωτοφανής διάβρωση των ακτών του Κορινθιακού Κόλπου από τον ισχυρό κυματισμό έχει φθάσει σε τέτοιο σημείο, που όχι μόνο έχουν δημιουργηθεί τεράστια προβλήματα σε παραλιακούς δρόμους, οικίες και άλλα ακίνητα και γενικότερα, στις ακτές της περιοχής Κορινθίας, Αιγιαλείας και Πατρών, αλλά έχουν καταστραφεί εντελώς και ιδιοκτησίες των πολιτών κοινόχρηστοι δρόμοι και κοινόχρηστες εκτάσεις και συνεχώς επιδεινούνται η άνω κατάσταση.

Επειδή οι ωραιότερες παραλιακές περιοχές της Ελλάδος που ευρίσκονται στον Κορινθιακό Κόλπο θα κινδυνεύσουν με την πάροδο του χρόνου να εξαφανισθούν και τούτο είναι μέγα πλήγμα δια την εθνική οικονομία μας και την Ελλάδα γενικότερα.

Διά τους λόγους αυτούς ερωτάται ο κύριος Υπουργός.

1. Ποια μέτρα προτίθεται να λάβει το Κράτος προς αποτροπή της επιδείνωσης της άνω κατάστασης;

2. Μέχρι τώρα πώς έχει αντιμετωπισθεί η ως άνω κατάσταση ειδικά μετά τους σεισμούς του Αιγίου, της 15.6.95 και τη δημιουργία παλαιοριακών κυμάτων και κυμάτων εκ των ισχυρών ανέμων και ποια χρηματικά κονδύλια και ποίου μεγέθους και από ποιές πηγές και διά ποιές περιπτώσεις των άνω παραλιακών περιοχών προτίθεται να εξεύρει και χρησιμοποιήσει το Κράτος διά την άνω περίπτωση".

Ο Υφυπουργός κ. Χρήστος Βερελής έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υφυπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Πρόεδρε, στην ερώτησή του ο συνάδελφος κ. Τσαφούλιας περιγράφει μία φυσική διεργασία, η οποία είναι σε εξέλιξη και η οποία κατά καιρούς λόγω των σεισμικών δραστηριοτήτων του ελληνικού χώρου, βρίσκεται σε μία έξαρση.

Αυτός είναι και ένας από τους λόγους που η Πολιτεία έχει θεσπίσει τη ζώνη των τριάντα μέτρων από τον αιγιαλό, προκειμένου να υπάρχει η προστασία κτισμάτων και η δυνατότητα προστασίας από φυσικές καταστροφές.

Παγκοσμίως δεν υπάρχει δυνατότητα να αντιμετωπίσει κανείς τα φαινόμενα αυτά, παρά μόνο να παρέμβει περιστασιακά εκεί όπου υπάρχουν συγκεκριμένα έργα, που πρέπει να προστατευθούν.

Νομίζω ότι μόνο στη Βενετία υπάρχει ειδική νομοθεσία, η οποία προστατεύει την περιοχή. Όμως, οι συνθήκες αυτές δεν συντρέχουν στην περιοχή που εκλέγεται ο κ. Τσαφούλιας.

Εν πάση περιπτώσει, το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, σε συνεργασία με το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. το 1996, ζήτησε να δοθεί ένα δάνειο για την αποκατάσταση των ζημιών των κτισμάτων από τους σεισμούς. Αυτό το πρόγραμμα είναι υπό έγκριση και πριν από λίγες μέρες στις 6.2.97 πήγαν εκπρόσωποι του Ταμείου στην Πάτρα, για να τους δοθούν κάποιες διευκρινιστικές απαντήσεις. Ανάμεσα στις προτάσεις υπάρχει και το θέμα ενός κονδυλίου 200 εκατομμυρίων για αποκατάσταση των ακτών και περιμένουμε την έγκριση της Επιτροπής, μια και φαίνεται πως το αντιμετωπίζει θετικά, κάποια στιγμή, το Μάρτιο του 1997.

Ακόμα, από τα ΠΕΠ Πελοποννήσου το 1993-1994 από το Πρώτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης χρηματοδοτήθηκε με εκατόν τριάντα εκατομμύρια δραχμές το έργο προστασίας παραλίας Ξυλοκάστρου. Το 1996 από το ίδιο πρόγραμμα χρηματοδοτήθηκε με εκατόν εξήντα εκατομμύρια δραχμές το έργο προστασίας παραλίας Κάτω Λουτρού. Επίσης έχει

ανατεθεί από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κορινθίας στο Πολυτεχνείο εκπόνηση μελέτης "Διάβρωση ακτών Κορινθιακού Κόλπου", η οποία και θα ολοκληρωθεί εντός του πρώτου εξαμήνου του 1997.

Τέλος, η Διεύθυνση Συντήρησης Οδικών Έργων του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει διαθέσει τριάντα εκατομμύρια δραχμές για το έργο προστασίας από κυματισμό της παλαιάς Εθνικής Οδού Κορίνθου - Πατρών. Ακόμη έχουν δοθεί σαράντα πέντε εκατομμύρια δραχμές για την προστασία της παλαιάς Εθνικής Οδού Κορίνθου - Πατρών από τους κυματισμούς της θάλασσας στη θέση 53, όπου είναι η Κοινότητα Λυγιάς.

Η ερώτηση του αγαπητού συναδέλφου θέτει ένα ζήτημα, αλλά ήθελα να πω, ότι έχει και μία μισαλλόδοξη άποψη, με την οποία δεν πιστεύω ότι θα συμφωνήσει το σύνολο της Βουλής, ότι οι ωραιότερες παραλιακές περιοχές της Ελλάδος είναι μόνον στην περιοχή της Κορινθίας.

Τέλος, τα μέτρα που μπορεί να λάβει η Κυβέρνηση, προς αποτροπή της επιδείνωσης των κυματισμών, είναι δυστυχώς κάτι που βρίσκεται στη σφαίρα του αδυνάτου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Τσαφούλιας έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Κύριε Υπουργέ, είπατε "στη σφαίρα του αδυνάτου". Γιατί δώσατε τα λεφτά στο Ξυλόκαστρο; Έχετε έγγραφο του Νομάρχη Αχαΐας από πέρυσι για διακόσια εκατομμύρια. Πρέπει να σας πω, ότι ο Νομάρχης πήρε έναν ακτολόγο, ένα γεωλόγο και έναν υδρογεωλόγο και έκαναν έρευνα επί τόπου. Εξήτασαν το θέμα και διεπίστωσαν, ότι οφείλεται στην καθίζηση του εδάφους και τους ισχυρούς ανέμους. Έκαναν μία έκθεση, όπου ανέφεραν, ότι το πρόβλημα μπορεί να διορθωθεί στις περιοχές που έχουν πληγεί. Εκεί λειτουργεί ο τουρισμός. Υπάρχουν περίπου σαράντα καταστήματα που ασχολούνται με τον τουρισμό. Οι Ιταλοί εκεί πάνε, γιατί είναι κοντά. Οι κάτοικοι των περιοχών ζουν από τον τουρισμό. Δεσμεύεσθε, λοιπόν, εσείς να πείτε, ότι θα κάνετε συγκεκριμένα έργα, ώστε να αποτραπεί ο κίνδυνος; Γιατί μιλάτε για "αδύνατο", ενώ είναι μέσα στην πραγματικότητα; Για το Ξυλόκαστρο δώσατε χρήματα, αλλά για τις άλλες περιοχές αρνείσθε να δώσετε απάντηση. Κάνετε μία αυτοψία; Καλέσατε τους Βουλευτές της περιοχής να κάνετε αυτοψία,

να δείτε τι κακό έχει γίνει;

Μην υποτιμάτε τον Κορινθιακό Κόλπο. Ο Κορινθιακός Κόλπος είναι Ελλάδα. Και ύστερα από τον καθαρισμό του, που έχει προγραμματισθεί, θα αποτελέσει εδώ -επειδή είναι κοντά ως προς όλα αυτά τα σημεία του κέντρου- την καλύτερη επένδυση για την Ελλάδα.

Πιστεύω, ότι εσείς δε δεσμευτήκατε, δε δεσμεύεσθε, το πάτε στο νεφεληγερέτη Δία, το πάτε στις υπερφυσικές δυνάμεις, για να αποφύγετε την ευθύνη την οποία συγκεκριμένα έχετε και δεν απαντάτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Τι να πούμε και εμείς, κύριε Τσαφούλια, από την άλλη πλευρά από τον Κορινθιακό, που είμαστε μέσα στα βράχια;

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Ας μου απαντήσει τώρα, διότι είναι όλοι μαζεμένοι εκεί πέρα και δεν μπόρεσα σήμερα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Αλλά λάβετε υπόψη και εμάς που είμαστε από την απέναντι πλευρά.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υφυπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε συνάδελφε, φοβούμαι ότι η ερώτησή σας έχει προκαλέσει πολιτικούς κυματισμούς και παλιρροιακά κύματα.

Πιστεύω, ότι δεν παρακολουθήσατε καλά την απάντησή μου. Έχουν δοθεί συγκεκριμένα κονδύλια. Σας είπα ότι είναι αδύνατον ακόμα και για το ΠΑ.ΣΟ.Κ., να μπορέσει να πησασεύσει αυτούς τους κυματισμούς. Πιστεύω, ότι στο Δ.Η.Κ.ΚΙ. στο οποίο ανήκετε αυτήν τη στιγμή -και τονίζω το "αυτήν τη στιγμή"- τα πράγματα ίσως να είναι διαφορετικά.

Τέλος, θα ήθελα να επισημάνω, ότι το ποσό το οποίο θα διατεθεί για κάποιες εργασίες και για κάποια τεχνικά έργα τα οποία έχουν υποστεί μια σειρά από φθορές, είναι της τάξεως περίπου των διακοσίων εκατομμυρίων δραχμών και αυτή η αποκατάσταση θα συνεχιστεί και για τα επόμενα τρία χρόνια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ολοκληρώσατε, κύριε Υφυπουργέ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υφυπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Μάλιστα κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστώ.

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη

ΤΩΝ ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ'αριθμόν 24 επερώτηση των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας, κυρίων, Αντωνίου Φούσα, Ηλία Βεζδρεβάνη, Γεωργίου Τριφωνίδη, Κωνσταντίνου Καραμπίνα, Ιωάννου Τζωάννου, Ευγενίου Χαϊτίδη και Θεόδωρου Σκρέκα, κατά των Υπουργείων Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εθνικής Οικονομίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την καθυστέρηση εκτέλεσης των έργων της Εγνατίας Οδού.

Ο πρώτος των επερωτώντων κ. Αντώνιος Φούσας έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή ο κ. Φούσας θα αργήσει για τρία-τέσσερα λεπτά, αν δεν είχατε αντίρρηση, να προηγηθεί στην ομιλία του ο δεύτερος επερωτών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Δεν έχω καμία αντίρρηση.

Πριν δώσω το λόγο, λοιπόν, στο δεύτερο επερωτώντα κ. Βεζδρεβάνη, να πω, ότι ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας για τη συζήτηση της επερώτησης, ορίζεται ο Βουλευτής Ηλείας κ. Βασίλειος Κορκολόπουλος.

Ο κ. Βεζδρεβάνης έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η κατασκευή της Εγνατίας Οδού, κύριοι συνάδελφοι, αποτελεί στόχο του Ελληνικού Κράτους από τις αρχές της δεκαετίας του '70. Η αδυναμία, όμως, της Χώρας να αντιμετωπίσει τις δαπάνες ενός τόσο μεγάλου έργου, δεν επέτρεψε την υλοποίηση αυτού του στόχου, παρ'ότι επεχειρήθησαν κάποιες αναποτελεσματικές προσπάθειες.

Οι δυνατότητες που προέκυψαν από τη συμμετοχή μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μας επέτρεψαν να πιστεύουμε, ότι το όνειρο της κατασκευής της Εγνατίας Οδού θα γίνει πραγματικότητα. Γι'αυτό και χαιρέτιστηκε από κάθε πλευρά η απόφαση της Πολιτείας να αρχίσει να κατασκευάζει αυτό το μεγάλο έργο.

Το έργο αυτό, με αφετηρία την πύλη της Χώρας από και προς την Ευρώπη, δηλαδή την Ηγουμενίτσα και κατάληξη τα Ελληνοτουρκικά σύνορα με διακλάδωση προς το Βόλο, αποτελεί έργο υψίστης εθνικής σημασίας. Ιδιαίτερα δε, κύριε Υπουργέ, για την Ήπειρο, θα θέσει τέρμα στη συγκοινωνιακή απομόνωση, που την κρατεί τελευταία στην ανάπτυξη, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αν μάλιστα, κύριοι συνάδελφοι, αξιολογήσουμε και τις κάθετες προς την Εγνατία οδικές αρτηρίες από την Αλβανία, τα Σκόπια και τη Βουλγαρία, που προβλέπονται και που θα οδηγήσουν τα υπανάπτυκτα Βαλκάνια στον ελληνικό χώρο με αντίστοιχη ελληνική δυνατότητα οικονομικής, πολιτιστικής, πολιτισμικής διεισδύσεως, ή καλύτερα δραστηριοποίησεως, αντιλαμβάνεται καθένας την ανάγκη ταχείας αποπεράτωσης του μεγάλου αυτού έργου, που λέγεται Εγνατία Οδός.

Εκπμώντας σωστά και αντικειμενικά όλες τις παραμέτρους της μεγάλης σημασίας αυτού του έργου για την Πατρίδα μας, είναι φυσικό, κύριε Υπουργέ, και αποτελεί χρέος μας, ως πολιτικών, να παρακολουθούμε με άγρυπνο μάτι την όλη εξέλιξη του.

Μέσα στην αγωνία μας, λοιπόν, για την τύχη του μεγαλύτερου έργου που προγραμματίστηκε ποτέ στη Βόρειο Ελλάδα και που αφορά, ως προείπα, τις περιοχές που εκπροσωπούμε στην Αίθουσα αυτή, καταθέσαμε τη συζητούμενη επερώτηση επτά Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας.

Παρακολουθούμε με θλίψη και οδύνη, θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, την απαράδεκτη καθυστέρηση των εργασιών αυτού του μεγάλου έργου, ενώ ο κίνδυνος κατασκευής της Παραεγνατίας από το Δυρράχιο προς την Κωνσταντινούπολη γεμίζει την καρδιά και το νου με εθνικές ανησυχίες.

Διαπιστώνουμε, κύριοι συνάδελφοι, ότι: Πρώτον, πολλά τμήματα της Εγνατίας Οδού δεν έχουν ακόμη μελέτες.

Δεύτερον, πολλά τμήματα της Εγνατίας Οδού ακόμη δεν έχουν δημοπρατηθεί.

Τρίτον, πολλά τμήματα της Εγνατίας οδού που δημοπρατήθηκαν, προχωρούν με ρυθμό χελώνας. Για παράδειγμα θα αναφέρω, ότι στα δημοπρατηθέντα από διετίας τμήματα στο Νομό Θεσπρωτίας, που αποτελούν την αφετηρία του έργου δεν έχουν να παρουσιάσουν, κύριοι συνάδελφοι, ούτε ένα μέτρο ασφάλτου, χωρίς τούτο να σημαίνει ότι υπάρχει έστω και ένα μέτρο έτοιμο για ασφαλτόστρωση.

Πέραν των δύο μικρών σηράγγων που διηνοίχθησαν, δεν υπάρχει καμία άλλη πρόοδος του έργου και τα εργοτάξια έχουν αδρανοποιηθεί πλήρως ελλείψει οικονομικών μέσων.

Για όλους αυτούς τους λόγους, κύριοι συνάδελφοι, επερωτώμε την Κυβέρνηση και καλείσθε, κύριε Υπουργέ, να δώσετε τις ακόλουθες εξηγήσεις:

Πρώτον, γιατί καθυστερούν οι εργασίες κατασκευής της Εγνατίας Οδού;

Δεύτερον, γιατί δεν έχετε μελέτες όλων των τμημάτων της Εγνατίας Οδού;

Γιατί δεν προβλέψατε να έχετε τις αναγκαίες πιστώσεις;

Και τέλος καλείσθε, κύριε Υπουργέ, να μας πείτε υπεύθυνα - και εγώ πιστεύω στη δική σας υπευθυνότητα, βεβαιώστε όμως τη Βουλή- πότε θα ολοκληρωθεί αυτό το τεραστίως εθνικής σημασίας έργο που λέγεται Εγνατία Οδός.

Με αυτές τις σκέψεις, κύριε Υπουργέ, εμείς θεωρούμε, ότι πράττουμε το καθήκον μας, απέναντι στο λαό της Βορείου Ελλάδος. Περιμένουμε να πράξετε και εσείς το δικό σας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Φούσας έχει το λόγο.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Θα μιλήσουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για ένα από τα σοβαρότερα και μεγαλύτερα έργα οδοποιίας της Πατρίδας μας, για ένα έργο με τεράστια οικονομική και εθνική σημασία, τόσο για την Ελλάδα αλλά και για τα Βαλκάνια, για ένα έργο, που για πολλά χρόνια, τώρα, είναι η μοναδική ελπίδα για την Ελλάδα, αλλά ιδίως για την Ήπειρο, για τη Μακεδονία και τη Θράκη.

Θα μιλήσω ιδιαίτερα και ως Ηπειρώτης Βουλευτής, για να υπογραμμίσω, ότι είναι ο μοναδικός τρόπος για να εξέλθει Ήπειρος, από την οποία έχω την τιμή να κατάγομαι, από τη συγκοινωνιακή και αναπτυξιακή απομόνωση και ακόμα για να εξέλθει από το μαρασμό. Γιατί, δυστυχώς, έχει καταδικαστεί να είναι η τελευταία, από πλευράς οικονομικής ανάπτυξης και φτώχειας, περιοχή, τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ήπειρος έχει αυτό το δυσμενές και τραγικό προνόμιο, να είναι μια από τις φτωχότερες περιοχές της Ελλάδος και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δικαιούται, εν όψει της τεράστιας εθνικής, οικονομικής και πολιτιστικής προσφοράς της, να έχει καλύτερη τύχη. Γι'αυτό και κρίναμε και κρίνουμε σκόπιμο, ότι πρέπει ταχύτατα να ολοκληρωθεί η Εγνατία Οδός. Είναι ανάγκη όμως να ολοκληρωθεί ιδίως για την Ήπειρο, για τη Μακεδονία και για τη Θράκη. Και είναι επιτακτική ανάγκη, κύριε Υπουργέ, να χαρακτηριστεί ως έργο άμεσης προτεραιότητας και υψίστης εθνικής ανάγκης.

Η περίοδος αυτή είναι η μοναδική ευκαιρία για την Ήπειρο, για όλη τη Βόρειο Ελλάδα, αλλά και για την Εγνατία Οδό, εν όψει του γεγονότος ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδοτεί το έργο αυτό σε ποσοστό περίπου 75%, κάτι το οποίο ασφαλώς δεν ήταν δυνατόν υπό άλλες συνθήκες η Πατρίδα μας να ανταποκριθεί στο μεγάλο αυτό κόστος, αλλά που είναι ανάγκη επιτέλους ασφαλώς να ολοκληρωθεί. Κάτι, όμως, που φαίνεται πως δεν το αντιλαμβάνεται η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., κάτι όμως που φαίνεται, ότι δεν το αντιλαμβάνεσθε, κύριε Υπουργέ και εσείς, γι'αυτό και φέραμε τη σημερινή επερώτηση στη Βουλή, για να σας καταδείξουμε, ότι έχετε μεγάλη ευθύνη, θα έλεγα εγκληματική ευθύνη, για πολλά έργα, αλλά ιδίως γι'αυτό το μεγάλο έργο της Εγνατίας.

Δυστυχώς, για τον Τόπο μας, την ευθύνη διακυβέρνησης

της Χώρας από το 1981 μέχρι το 1989, αλλά ιδίως από το 1993 μέχρι σήμερα, την έχει το ΠΑ.ΣΟ.Κ. Είναι ατύχημα - επιτρέψτε μου να υπογραμμίσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για την Πατρίδα μας αυτή η επιλογή του Λαού μας, αλλά βεβαίως είναι σεβαστή για πολλούς λόγους και ιδίως για λόγους δημοκρατικούς. Αλλά δείτε τι συμβαίνει και σε άλλους τομείς, πέραν του τομέα των μεγάλων έργων. Επί παραδείγματι, στο χώρο της Παιδείας, από το 1993 μέχρι σήμερα έχετε απορροφήσει μόνο -είναι οι τελευταίες δημόσιες καταγγελίες- μόνο το 10% των κοινοτικών κονδυλίων, που δικαιούται η Πατρίδα μας.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ)

Συγκεκριμένα: Ενώ το συνολικό ύψος είναι πεντακάσια σαράντα πέντε δισεκατομμύρια οκτακόσια εκατομμύρια δραχμές, έχει προβλεφθεί από το δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, εμείς καταλήξαμε στο χώρο της Παιδείας, στον ευαίσθητο αυτόν τομέα, να απορροφήσουμε μόνο το 10% των κονδυλίων αυτών. Αλλά επίσης και στον ευαίσθητο τομέα της Πρόνοιας, εκεί που επίσης έχουμε μεγάλες ανάγκες, δεν κατάρφερε η Κυβέρνησή σας να ξεπεράσει σε απορρόφηση το 10% και στον τομέα αυτό. Αλλά, αν σ'αυτούς τους ιδιαίτερα ευαίσθητους τομείς παρατηρούμε αυτήν την τραγική κατάσταση, αντιλαμβάνεται κανείς, πόσο πιο δύσκολη, πόσο πιο τραγική είναι η κατάσταση στο θέμα των μεγάλων έργων, μεταξύ των οποίων και η Εγνατία Οδός.

Αυτά, όμως, τα οποία παρατηρώ εγώ σήμερα, δεν είναι παρατηρήσεις προσωπικές μου μόνο και των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας, δεν είναι παρατηρήσεις του Προέδρου του Κόμματός μας ή των Προέδρων των άλλων Κομμάτων της Αντιπολίτευσης, είναι σκληρές παρατηρήσεις δικών σας στελεχών.

Θα αναφερθώ ειδικότερα σε μια χθεσινή συνέντευξη του πρώην Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος-Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων του κ. Σουλαδάκη, ο οποίος είναι και μέλος της Κεντρικής Επιτροπής του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο οποίος επί λέξει αναφέρει:

Πρώτον, ότι δεν έχετε καμία αναπτυξιακή πολιτική και δεύτερον, ότι κακοποιείτε -σημειώστε το- το δεύτερο Πακέτο Ντελόρ. Αυτά είπε ο κ. Σουλαδάκης, ο πρώην Αναπληρωτής Υπουργός Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

'Αρα, πώς περιμένετε ο Ελληνικός Λαός να έχει εμπιστοσύνη, ότι θα κάνετε επιτέλους κυβερνητικό έργο; Πώς θα ολοκληρωθεί η Εγνατία Οδός;

Εγκληματείτε, λοιπόν, με όλα αυτά, εναντίον της εθνικής οικονομίας, εναντίον της Ηπείρου, ασφαλώς και εναντίον της Μακεδονίας και της Θράκης και βεβαίως κακοποιείτε το δεύτερο Πακέτο Ντελόρ.

Αλλά, μήπως πριν από δεκαπέντε μήνες ο κ. Παπουτσής δεν κατηγορούσε το σημερινό Πρωθυπουργό και τότε Υπουργό Βιομηχανίας, ότι πράγματι δεν έχει απορροφήσει κανένα από τα κονδύλια ή τουλάχιστον ελάχιστα; 'Η μήπως επίσης δεν είναι αλήθεια, ότι ο αείμνηστος Ανδρέας Παπανδρέου είχε καταργήσει από Υπουργό Βιομηχανίας το σημερινό Πρωθυπουργό, ακριβώς διότι δεν είχε την ικανότητα όπως δημοσίως είχε καταγγελλεί να απορροφήσει τα κοινοτικά κονδύλια στον τομέα του;

Βέβαια, και πώς μπορεί κανείς να περιμένει να παραχθεί έργο, όταν η κατάσταση, η οποία υπάρχει στο Κόμμα σας, αλλά και στην Κυβέρνησή σας, είναι χαώδης; Υπάρχει μία τρομερή σύγχυση, τέτοια που δεν υπάρχει προηγούμενη στην ελληνική πολιτική ιστορία.

Παρατηρούμε και παρακολουθούμε ο ένας Υπουργός να καταγγέλει τον άλλον, ο ίδιος Υπουργός να καταγγέλει τον ίδιο Υπουργό και πολλοί Υπουργοί να καταγγέλουν άλλους Υπουργούς ή πολλοί Βουλευτές να καταγγέλλουν Υπουργούς και να προσπαθεί ο Πρωθυπουργός να τα συντονίσει και συγκροτήσει αυτά, πράγμα που δεν είναι δυνατόν να γίνει. Και το τραγικότερο δε είναι, ότι αυτές τις ημέρες παρακολουθούμε, με θλίψη μας οι Υπουργοί της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ να καταγγέλλουν Υπουργούς και να κατηγορούν Υπουργούς για πολιτικές αλλά και για ποινικές ευθύνες. Αλλά και οι άλλοι

καταγγελλόμενοι Υπουργοί, να κατηγορούν τους άλλους καταγγέλλοντες Υπουργούς επίσης, για ποινικές και πολιτικές ευθύνες και να καταβάλλεται μία ειδική και μεγάλη προσπάθεια, έτσι ώστε να υπάρξει η Προανακριτική Επιτροπή και να έχουμε ένα νέο Ειδικό Δικαστήριο εναντίον Υπουργών του ΠΑΣΟΚ. Αυτό συμβαίνει μεταξύ των μελών σας και είναι αυτονόητο, πως δεν μπορεί κανένας να περιμένει έργο.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Ξεστράτισατε, κύριε συνάδελφε. Το θέμα είναι η Εγνατία Οδός.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Ασφαλώς δεν μπορεί να περιμένει έργο και στην Εγνατία Οδό, κύριε Ιωαννίδη, γιατί διά του τρόπου αυτού ελλείπει η ψυχική ενότητα, και ο συντονισμός, στοιχεία που είναι απολύτως απαραίτητα. Και τι βλέπουμε, τι παρακολουθούμε; Το τραγικό φαινόμενο να έχετε σήμερα πενήντα επτά γενικούς και ειδικούς γραμματείς στα Υπουργεία σας και άλλους εξακόσιους ή κατ' άλλη άποψη 1.100 ειδικούς συμβούλους στα Υπουργεία σας, χωρίς να παράγετε κανένα έργο, και απλώς υπάρχει μια τεράστια πρόσθετα δαπάνη.

Θέλετε να σας δώσω και τα έξοδα, πόσα είναι, αλλά δεν έχω χρόνο. Είναι κάτι το ανεπανόληπτο στον Τόπο αυτά που συμβαίνουν και τα οποία παρακολουθούμε με αγωνία.

Έκπληξη και ανησυχία ποια, όμως, είναι η σημερινή κατάσταση για την Εγνατία Οδό; Θέλω να κάνω πρώτα-πρώτα δύο γενικές παρατηρήσεις και διαπιστώσεις, κύριε Υπουργέ και παρακαλώ να τις προσέξετε.

Πρώτον, μέχρι σήμερα, τριάντισι χρόνια που είσθε στην Κυβέρνηση, δεν έχει ολοκληρωθεί ούτε ένα χιλιόμετρο της Εγνατίας Οδού. Το προσέχετε αυτό; Ούτε ένα χιλιόμετρο μέχρι σήμερα και τριάντισι χρόνια.

Δεύτερον, το 1999 τελειώνει το δεύτερο Πακέτο Ντελόρ και αν δεν ολοκληρωθεί αυτό το έργο, αντιλαμβάνεσθε το μέγα πρόβλημα για την Πατρίδα μας.

Η σημερινή, λοιπόν, κατάσταση για την Εγνατία Οδό, ιδίως στην περιοχή της Ηπείρου, έχει ως εξής: Το τμήμα της Εγνατίας Οδού από Ηγουμενίσα μέχρι Παναγιά, είναι συνολικού μήκους -όπως είναι γνωστό-εκατόν τριάντα χιλιομέτρων. Από το τμήμα αυτό έχουν ανατεθεί οι εργασίες από το 1994 μέχρι σήμερα σε διάφορες τεχνικές εταιρείες, μόνο για τριάντα πέντε χιλιόμετρα.

Περαιτέρω έχουν μελετηθεί μόνο πενήντα επτά χιλιόμετρα, αλλά δεν έχουν ανατεθεί σε καμία εταιρεία οι σχετικές εργασίες. Υπάρχουν, ακόμη, τριάντα οκτώ χιλιόμετρα, και μάλιστα στη δύσκολη περιοχή της Πλατανιάς, Μπαλντούμας, Περιστερίου και Ανωχωρίου μέχρι τη σήραγγα Μετσόβου, που δεν έχουν ανατεθεί ακόμη οι σχετικές μελέτες.

Και δεν είναι ανάγκη να σας πω, ότι υπάρχει και το μέγα πρόβλημα της σήραγγας του Μετσόβου. Δεν είναι ανάγκη να σας πω, ότι δεν έχετε λύσει ακόμα το πρόβλημα των κόμβων της περιοχής. Εμείς οι Ηπειρώτες Βουλευτές τα γνωρίζουμε και ξέρουμε την αγωνία όλων της περιοχής εκείνης.

Επίσης δεν έχετε λύσει ακόμη το μεγάλο πρόβλημα της παρακαμπτηρίου στη Δωδώνη, και αν δεν το προσέξετε, θα υπάρξει ένα μεγάλο και ανεπανόληπτο πρόβλημα σ' αυτό το μνημείο, με τεράστια ιστορική και πολιτιστική σημασία.

Βέβαια, η γενική εντύπωση είναι, ότι από τότε που το Κόμμα σας ανέλαβε τη διακυβέρνηση της Χώρας, δεν υπάρχει καμία απολύτως πρόοδος στην Εγνατία Οδό και όλους τους διακατέχει και μας διακατέχει μια ανησυχία και μια απογοήτευση.

Το τραγικότερο βέβαια είναι, ότι είστε και αναξιόπιστοι. Θα σας πω γιατί: Στις 25.10.1995 κατέθεσα εγώ προσωπικά στη Βουλή σχετική επίκαιρη ερώτηση με θέμα "Καθυστέρει η Εγνατία, μέγας ο κίνδυνος της Παραεγνατίας". Και τότε σας ερωτούσα και σας κατηγορούσα, ότι η πρόοδος των εργασιών καθυστέρει επικίνδυνα το 1995, ότι όπως σήμερα σχεδιάζεται να γίνει η Εγνατία Οδός, δεν θα έχει τις διεθνείς προδιαγραφές ενός μεγάλου αυτοκινητόδρομου, αφού σε πολλά σημεία θα είναι διχώνη και όχι τετράχωνη, όπως αρχικά είχε σχεδιαστεί και όπως πρέπει να είναι ένας διεθνής και μεγάλος δρόμος και ότι η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κάνει άλλες

περιορισμένες και μικρότερες εθνικές επιλογές.

Εμείς δεν διαφωνούμε με τις άλλες εθνικές επιλογές, είτε λέγονται αεροδρόμιο Σπάτων είτε λέγεται ΠΑΘΕ. Δεν διαφωνούμε, υποστηρίζουμε, όμως, ότι η Εγνατία είναι μεγάλης εθνικής προτεραιότητας και είναι ανάγκη, ασφαλώς να προηγηθεί όλων των άλλων έργων. Επίσης, έχω ήδη παρατηρήσει, ότι υπάρχει μεγάλος κίνδυνος μέχρι το 1999 να μην έχει ολοκληρωθεί το έργο, οπότε θα έχει τελειώσει το δεύτερο Πακέτο Ντελόρ.

Και είχαμε τότε με την επίκαιρη ερώτησή μας παρακαλέσει και είχαμε πει, πως είναι ανάγκη να χαρακτηριστεί ως έργο υψίστης σημασίας, επίσης να μας πει ο Υπουργός πότε επιτέλους θα τελειώσει το έργο αυτό και, ακόμη, τότε είχαμε υπογραμμίσει ότι από το σύνολο των κονδυλίων, που είναι συνολικά περίπου εξακόσια δισεκατομμύρια δραχμές, είχατε απορροφήσει το 1995 μόνο δεκαπέντε δισεκατομμύρια δραχμές.

Τέλος, σας ρωτούσαμε τότε τι θα κάνετε με το θέμα της λεγόμενης Παραεγνατίας οδού, δηλαδή αυτή που έχουν αποφασίσει να κάνουν η Ιταλία, η Αλβανία, τα Σκόπια, η Βουλγαρία και η Ευρωπαϊκή Τουρκία, ασφαλώς και με βοήθεια πολλών άλλων υπερatlαντικών. Κατά τη συζήτηση εκείνη, που δεν μας πihήσατε διά της παρουσίας σας, κύριε Υπουργέ, αλλά που ήρθε ο Αναπληρωτής σας Υπουργός, ο κ. Γείτονας, μας είπε τα εξής και παρακαλώ να τα ακούσετε:

Μας είπε, πρώτο, ότι το έργο θα ολοκληρωθεί οπωσδήποτε στο προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα, είτε μέχρι το 2000. Δεύτερο, ότι η Χώρα έχει την ικανότητα και έχει εξασφαλίσει τις προϋποθέσεις για να φέρει σε πέρας το έργο αυτό. Και τρίτον, ότι έχουν επίσης εξασφαλιστεί όλα τα χρήματα μέσω του Πακέτου Ντελόρ, που είναι χίλια τετρακόσια εξήντα εννιά εκατομμύρια ECU, δηλαδή τετρακόσια σαράντα δισεκατομμύρια δραχμές. Τέλος, μας είπε ο τότε Αναπληρωτής Υπουργός, ότι πρόκειται για ένα έργο θαύμα.

Σας ερωτώ, κύριε Υπουργέ και, κύριοι συνάδελφοι και κυρίως, κύριοι συνάδελφοι της Ηπείρου και των Ιωαννίνων, αν πρόκειται σήμερα για θαύμα ή για τραγική κατάσταση, όταν όλοι μας βλέπουμε, πως δεν έχει γίνει ούτε ένα χιλιόμετρο μέχρι σήμερα:

Και βέβαια, στις προγραμματικές δηλώσεις της κυβέρνησής σας, πέρα το λόγο για να αναφερθώ και στο μεγάλο πρόβλημα της Εγνατίας Οδού. Σας εξέθεσα, κύριε Υπουργέ, συγκεκριμένα στοιχεία, αλλά είπατε, ότι ο κ. Φούσας, φαίνεται, δεν γνωρίζει τι συμβαίνει εκεί. Να πάμε, συμπληρώσατε, μία εκδρομή, στην Εγνατία και βεβαίως δεν μου τηλεφωνήσατε έκτοτε, και μέχρι σήμερα πράγματι να πάμε:

Εμείς και οι συνάδελφοι Ηπειρώτες, δεν έχουμε ανάγκη εκδρομής. Είμαστε κάθε μέρα εκεί και βλέπουμε την απραξία σας και την αδυναμία σας, αλλά δεν τολμήσατε. Σας καλώ, λοιπόν, το επόμενο Σαββατοκύριακο να πάμε όχι εκδρομή αλλά υποχρεωτική επίσκεψη, για να δείτε σε τι τραγική κατάσταση βρίσκεται η Εγνατία Οδός. Σας καλώ και παρακαλώ να πάμε και εγώ και οι άλλοι Βουλευτές, για να δείτε πού δυστυχώς βρισκόμαστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (ΥΠ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Θα είχε γίνει, αν δεν είχαν μεσολαβήσει οι πλημμύρες, κύριε Φούσα. Τις επόμενες τέσσερις εβδομάδες θα πάμε.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Είναι σπουδαία η δικαιολογία, αλλά είναι ψεύτικες δικαιολογίες, όπως αντιλαμβάνεσθε, διότι πέρασαν ήδη τέσσερις μήνες.

Ωστόσο, όμως, υπάρχουν και σημερινές μεγαλύτερες ανησυχίες. Και δεν είναι δικές μας ανησυχίες. Πριν από λίγες ημέρες ο Νομάρχης Ιωαννίνων, ο κ. Ζαρμπαλάς, ο οποίος πρέπει να σας πω ότι πολιτικά δεν ανήκει στο δικό μας χώρο, αλλά στο χώρο του ΠΑ.ΣΟ.Κ., υπέβαλε, κύριε Υπουργέ, με ημερομηνία 3.2.1997 έγγραφο προς τον Πρόεδρο της Εγνατίας, τον κ. Φατούρο και του καταγγέλλει "Ελάτε να δούμε τι γίνεται εδώ". Υπάρχει μέγα πρόβλημα. Αυτό το έγγραφο το καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αντ. Φούσας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο που βρίσκεται στο αρχείο της Στενογραφικής Υπηρεσίας και είναι στη διάθεση κάθε

ενδιαφερομένου).

Και όχι μόνο αυτό, αλλά ο Πρόεδρος του Εμπορικού Επιμελητηρίου Ηπείρου, ομιλώντας για λογαριασμό του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, καταγγέλει τραγικά πράγματα, ότι δηλαδή δεν μπορεί να γίνει -κάτω από αυτές τις προϋποθέσεις και με το ρυθμό που βαδίζετε- η Εγνατία Οδός και να ολοκληρωθεί, και ότι ακόμη υπάρχει μέγας κίνδυνος να απωλεσθεί αυτή η μοναδική ευκαιρία και αυτό το έγγραφο καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αντ. Φούσας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο που βρίσκεται στο αρχείο της Στενογραφικής Υπηρεσίας και είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερομένου).

Αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Τα προβλήματα είναι ακόμη μεγαλύτερα. Το λένε όλες οι εφημερίδες των Ιωαννίνων και οι δικές σας εφημερίδες. Γνωρίζουν οι συνάδελφοι των Ιωαννίνων, ότι ο "ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟΣ ΑΓΩΝΑΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ" πρόσκειται φανατικά προς την Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., αλλά είναι εκείνη που καταγγέλλει, ότι, επιτέλους, κάντε κάτι, γιατί δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτή η ανικανότητα και αναφέρει, ότι "οικονομικοί κυρίως λόγοι τρενάρουν τη μη αποπεράτωση της Εγνατίας Οδού, η οποία δεν πρόκειται να τελειώσει εντός του χρονοδιαγράμματος που έθεσε η Κυβέρνηση".

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αντ. Φούσας καταθέτει για τα Πρακτικά της Βουλής το προαναφερθέν δημοσίευμα, που βρίσκεται στο αρχείο της Στενογραφικής Υπηρεσίας και είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερομένου).

Αλλά και η εφημερίδα "ΗΠΕΙΡΟΣ", κύριε Υπουργέ, που θεωρείται ανεξάρτητη εφημερίδα, γράφει, ότι αβέβαιη είναι η κατασκευή της Εγνατίας. Και αναφέρομαι σε σχετικό δημοσίευμα πριν από λίγες μέρες της εφημερίδας αυτής, το οποίο στα καταθέσω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αντ. Φούσας καταθέτει για τα Πρακτικά της Βουλής το προαναφερθέν δημοσίευμα, που βρίσκεται στο αρχείο της Στενογραφικής Υπηρεσίας και είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερομένου).

Τέλος, η ίδια εφημερίδα -η δική σας- και άλλες ακόμη και των Αθηνών καταγγέλλουν, ότι από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων απορρίπτεται η χρηματοδότηση για την Εγνατία. Το έχω καταγγείλει αυτό πολλές φορές και δεν βλέπουμε να υπάρχει καμία απάντηση. Πέστε μας, επιτέλους, τι συμβαίνει. Και δεν σας αποκρύπτω, ότι επιχειρήσαμε να επικοινωνήσουμε με τον Υποδιοικητή της τράπεζας αυτής, που είναι Έλληνας, αλλά συγκεκριμένη απάντηση δεν μπορέσαμε να πάρουμε, γιατί αντιλαμβανόμαστε τι συμβαίνει. Θα καταθέτω και αυτό το δημοσίευμα για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αντ. Φούσας καταθέτει για τα Πρακτικά της Βουλής το προαναφερθέν δημοσίευμα, που βρίσκεται στο αρχείο της Στενογραφικής Υπηρεσίας και είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερομένου.)

Ο χρόνος, όμως, δεν μου επιτρέπει περισσότερο να ασχοληθώ και με άλλα πολύ σοβαρά θέματα για την Εγνατία.

Υπάρχουν, όμως, μερικά θέματα που είναι αναγκαία να ασχοληθώ και ακούστε: Σήραγγα Μετσόβου. Μοναδικό φαινόμενο τραγικό. Δεν υπάρχει προηγούμενο. Είναι έργο που στοίχισε, κύριε Υπουργέ, είκοσι δισεκατομμύρια δραχμές. Έχει αποπερατωθεί από τα τέλη του 1993 και αρχές 1994 και δεν συνδέεται. Δύο λύσεις υπάρχουν: Είτε να γίνει γρήγορα η Εγνατία Οδός και να συνδεθεί είτε να γίνουν πρόχειρες συνδέσεις από την περιοχή Ανηλίου Μετσόβου και να βγούμε μετά ταύτα στο Μαλακάσι. Αυτό δεν γίνεται, όμως μέχρι σήμερα, με αποτέλεσμα να υπάρχει αυτή η τραγική και απογοητευτική κατάσταση.

Και ακούστε κάτι τραγικό παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, που ασφαλώς δεν θα ξέρετε: Ξέρετε γιατί σήμερα χρησιμοποιείται; Για να σταβλίζουν τα γιδοπρόβατα την περιοχή και για να μπορούν να περνάνε οι λαθρομετανάστες Αλβανοί από το χώρο εκείνο, χωρίς να χρειάζεται να περάσουν από το δύσκολο δρόμο της Κατάρρας, εκεί όπου περνούν -δυστυχώς- τα αυτοκίνητα, είτε λεωφορεία, είτε άλλα αυτοκίνητα και

υποφέρουν στην κυριολεξία και κινδυνεύουν.

Για το θέμα αυτό, κύριε Υπουργέ, ο πρόεδρος του ΚΤΕΛ Ιωαννίνων ο κ. Τσόγκας σας έστειλε από το 1994 μέχρι σήμερα έξι έγγραφα προς εσάς προσωπικά και προς τον Αναπληρωτή τον κ. Κολιοπάνο, προς όλους τους αρμόδιους και δεν πήρε καμία απάντηση. Σας ρωτάει, επίμονα: "Επιτέλους, τι θα κάνετε με την Εγνατία και τη σήραγγα;

Ξέρετε ποιά ήταν η απάντηση που δώσατε: Η μοναδική απάντησή σας ήταν ότι το στείλατε στον Αναπληρωτή σας και αναφέρεται: "σας αποστέλλουμε, κύριε Αναπληρωτά Υπουργέ, το τάδε έγγραφο και παρακαλούμε να ενεργήσετε λόγω αρμοδιότητας και να ενημερώσετε τον ενδιαφερόμενο." Αυτή είναι η απάντησή σας και πέραν τούτου ουδέν.

Θα καταθέσω τα έγγραφα του ΚΤΕΛ και την απάντηση του Υπουργείου σας, τη δική σας δηλαδή, στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αντ. Φούσας καταθέτει για τα Πρακτικά της Βουλής τα προαναφερθέντα έγγραφα που βρίσκονται στα αρχεία της Στενογραφικής Υπηρεσίας και είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου.)

Κύριε Υπουργέ, από τις 7.9.1995 σας ρωτάμε τι θα κάνετε με τη σήραγγα και η απάντησή σας τότε ήταν ότι θα συνδεθεί γρήγορα, μόνιμα η σήραγγα και για το λόγο αυτόν -δεν χρειάζεται να κάνουμε πρόχειρη σύνδεση. Θα ολοκληρωθεί η Εγνατία και επομένως πολύ σύντομα θα λειτουργήσει".

Πέρασαν δύο χρόνια από τότε και θα καταθέσω την απάντησή σας στα Πρακτικά. Δεν πήραμε καμία άλλη απάντηση μέχρι σήμερα και βέβαια κανένα έργο δεν έχει γίνει.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αντ. Φούσας καταθέτει για τα Πρακτικά της Βουλής το προαναφερθέν έγγραφο, που βρίσκεται στο αρχείο της Στενογραφικής Υπηρεσίας και είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου.)

Γι' αυτό σας καταγγέλλουμε, κύριε Υπουργέ, ότι πράγματι είσθε μια Κυβέρνηση σαφώς αναξιόπιστη, σαφώς αδύνατη να αντιμετωπίσετε αυτά τα πολύ σοβαρά και μεγάλα προβλήματα.

Είχαμε υποχρέωση, ως Νέα Δημοκρατία, να κρούσουμε τον κώδωνα του κινδύνου για μια ακόμη φορά και να σας πούμε, ότι το έργο της Εγνατίας οδού είναι υψίστης σημασίας για όλη την Ελλάδα, αλλά περισσότερο για τις βόρειες περιοχές της πατρίδας μας και περισσότερο για την Ήπειρο, τη Μακεδονία και τη Θράκη. Να σας πούμε επιπλέον ότι δεν είναι οικονομικό μόνο το πρόβλημα. Είναι προεχόντως εθνικό. Και σας καταγγέλλουμε και σας κατηγορούμε, κύριε Υπουργέ -τώρα σας κατηγορούμε- ότι έχετε τεράστια ευθύνη. Αν όμως έλθουμε το 1999 και το έργο δεν θα έχει τελειώσει, τότε θα έχετε διαπράξει ένα εθνικό έγκλημα εις βάρος της πατρίδας μας, εις βάρος της Ηπείρου, εις βάρος της Μακεδονίας, εις βάρος της Θράκης και τότε -ασφαλώς τότε- τι θα πείτε στον Ελληνικό Λαό; Πατί χάθηκαν τα τετρακόσια δισεκατομμύρια δραχμές, γιατί χάθηκε η μοναδική ευκαιρία;

Αναμένω, κύριε Υπουργέ, την απάντησή σας και ευχαρίστως να σας ακούσω με προσοχή. Λυπάμαι, όμως, που τα γεγονότα σας φέρνουν σε τραγικά δύσκολη θέση. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Γεώργιος Τρυφωνίδης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, όπως προανέφερε ο κύριος αναλυτής της επερωτήσής μας, ο κ. Φούσας, η σημασία της Εγνατίας Οδού για την οικονομία και την ανάπτυξη της Ελλάδος, μπορούμε να πούμε ότι υπολείπεται, μπροστά στην τεράστια εθνική σημασία που κρύβει αυτό το έργο.

Πραγματικά, ο άξονας αυτός Ανατολής-Δύσης στα βόρεια σύνορά μας είναι ένας άξονας ζωής, ένας άξονας αιμοδότης, όχι μόνο για την ανάπτυξη της περιοχής, αλλά και όλης της Ελλάδος.

Δυστυχώς, αυτήν την μεγάλη σημασία, την οποία έχει το έργο, η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ δεν την αποδίδει με έργα, δεν της δίδει την πρέπουσα σημασία, δεν βοηθάει στην υλοποίησή της.

Η Εγνατία Οδός, χρόνια τώρα καρκινοβατεί, έχει -θα μου επιτρέψετε την έκφραση- σαλαμποποιηθεί η κατασκευή της,

χωρίς πρόγραμμα, χωρίς μελέτες. Δημοπρατούνται διάφορα τμήματά της, χωρίς καν να έχει προβλεφθεί ολοκληρωμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και γενικά η κατάσταση σήμερα θυμίζει ένα έργο, το οποίο δεν γίνεται καν σε ευρωπαϊκή χώρα.

Θα ήθελα με την ευκαιρία αυτή να τονίσω, ότι στις 20 Ιανουαρίου του 1994 το ΠΑΣΟΚ δεν έδειξε την ίδια αδιαφορία για την Παραεγνατία. Τότε, θα σας θυμίσω ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση προήδρευε η Ελλάδα και Πρόεδρος της ΕΟΚ ήταν ο Ανδρέας Παπανδρέου. Στις 20 Ιανουαρίου 1994 η Ευρωπαϊκή Ένωση άρχισε την χρηματοδότηση της μελέτης της Παραεγνατίας, με χρήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τονίζω, ότι αντίστοιχο ενδιαφέρον δεν έχει δείξει η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ για το έργο της Εγνατίας Οδού. Και δεν το έδειξε, γιατί πρώτα-πρώτα δεν ενέταξε τη χρηματοδότηση όλου του έργου στο δεύτερο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης. Έχει προβλεφθεί μία χρηματοδότηση ενάμισι δισεκατομμυρίου ανά χιλιόμετρο, για τετρακόσια δεκαπέντε περίπου χιλιόμετρα, για ένα ποσό εξακοσίων τριάντα δισεκατομμυρίων από κοινοτικούς και από εθνικούς πόρους.

Όπως καταλαβαίνετε, υπολείπεται η χρηματοδότηση ενός μεγάλου τμήματος μήκους εκατόν τριανταπέντε χιλιομέτρων, για το οποίο δεν υπάρχει καν πρόβλεψη. Εάν σε αυτό σημειώσουμε, το ότι δεν υπάρχει αντίστοιχος ρυθμός σωστής απορρόφησης και δημοπράτησης των τμημάτων της Εγνατίας Οδού, όλοι οι Βουλευτές διακατέχουμε από την αγωνία ότι αυτό το τεράστιο εθνικής σημασίας έργο δεν πρόκειται να υλοποιηθεί. Έχει πάρα πολλές δυσκολίες και δυστυχώς η Κυβέρνηση δεν φαίνεται να συνειδητοποιεί τη μεγάλη εθνική ζημιά, η οποία επικρέμεται για την Ελλάδα.

Πέρα, όμως, από αυτό, θα ήθελα με την ευκαιρία αυτής της επερωτήσης να ρωτήσω τον κύριο Υπουργό Δημοσίων Έργων, αν αληθεύει ότι και ένα άλλο έργο, το οποίο θα βοηθούσε στην άρση της απομόνωσης της Ηπείρου, πέρα δηλαδή της Εγνατίας, η κατασκευή του λεγόμενου δυτικού άξονα Αντίρριου, Αγρινίου, Άρτας, Ιωάννινα, Κακκαβιά, Αλβανικά Σύνορα, πρόκειται να αναβληθεί η κατασκευή του. Και από ό, τι κυκλοφορεί, έχει δώσει εντολή ο Υπουργός μέχρι το 1999 να γίνουν μόνο μελέτες και να μην δημοπρατηθεί κανένα έργο, ούτε καν η παράκαμψη της πόλης Άρτας και του Αγρινίου.

Αυτά έχουν κυκλοφορήσει και θα ήθελα, κύριε Υπουργέ να μας δώσετε μία υπεύθυνη απάντηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε συνάδελφε, μου επιτρέπετε μία φράση μόνο;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Βεβαίως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Δεν αληθεύει. Θα προωθηθεί ο σχεδιασμός που έχουμε καταθέσει μέχρι τώρα. Αυτός ο σχεδιασμός περιλαμβάνει και τον δυτικό άξονα, περιλαμβάνει και τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και τη ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας περιλαμβάνει βεβαίως, τις παρακάμψεις της Άρτας και του Αγρινίου και οπωσδήποτε τη μελέτη όλου του Παραϊόνιου Οδικού Άξονα. Αυτή είναι η πραγματικότητα, για να μην δημιουργούνται και άλλες εντυπώσεις.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Χαίρομαι για την παρέμβασή σας.

Για τον Παραϊόνιο άξονα, θα ήθελα στην ομιλία σας να μας δώσετε περισσότερες διευκρινίσεις, όπως επίσης και για την δυνατότητα συνδέσεως του έργου Πρέβεζα-Ακτιο με τον άξονα στην Αμφιλοχία.

Πατί, όπως καταλαβαίνετε, κύριε Υπουργέ, σε δύο χρόνια τελειώνει το έργο αυτό Πρέβεζας-Ακτίου και θα πρέπει ο οδικός αυτός άξονας να ενωθεί με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο και να μην υπάρχει το πρόβλημα του δρόμου Βόνιτσας-Αμφιλοχίας, που υπάρχει σήμερα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ).

Ο χρόνος δυστυχώς είναι περιορισμένος. Περιορίζομαι να επισημάνω αυτό και θα ήθελα να παρακαλέσω τον Υπουργό για περισσότερες διευκρινίσεις τουλάχιστον ως προς το δυτικό άξονα για να αρθεί αυτή η απομόνωση της Ηπείρου η οποία καταλαβαίνετε ότι ταλαιπωρεί την περιοχή στην οποία και εγώ

εκλέγομαι. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κύριος Καραμπίνας έχει το λόγο.

(Ο κ. Καραμπίνας ανεβαίνει προς το Βήμα).

Κύριε Καραμπίνα, από τη θέση σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Προτιμώ από το Βήμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Το λέω για να κερδίσουμε χρόνο και να εφαρμόζουμε και τον Κανονισμό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση για την ανάπτυξη της Χώρας υπαγορεύει να ξεπεράσουμε τις όποιες σκοπιμότητες, ώστε να μπορέσουμε να προσεγγίσουμε με αντικειμενικότητα το όλο θέμα, να επισημάνουμε αδυναμίες και με σύνθεση των προτάσεων να επιτύχουμε την αποτελεσματικότητα της συζήτησης, που θέλω να πιστεύω ότι αποτελεί επιδιωκόμενο στόχο όλων μας.

Με αυτό το πνεύμα πρέπει να πραγματοποιηθεί και η σημερινή συζήτηση. Θεώρησα σκόπιμο τον πρόλογο, γιατί πολλές φορές από πλευράς κυβερνήσεως την άσκηση σκληρής κριτικής για την πολιτική που εφαρμόζει την εκλαμβάνει ως να αποτελεί αυτοσκοπό ή να εξυπηρετεί κομματικές σκοπιμότητες, ενίοτε μάλιστα να φθάνει στο σημείο να στηρίζει εμφανή λάθη ή παραλείψεις, να μην υιοθετεί ωφέλιμες προτάσεις που δίνουν διεξόδους σε προβλήματα, με αποτέλεσμα να δημιουργείται η εικόνα ότι συζητάμε για να συζητάμε.

Θέλω να πιστεύω πως σήμερα η συζήτηση θα παραγάγει αποτέλεσμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε για την Ήπειρο, για την Δυτική Ελλάδα, για την ανάπτυξή της. Συζητάμε για την τελευταία σε ανάπτυξη περιφέρεια της Ευρώπης. Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, αισθάνεται υπερήφανη η Κυβέρνησή σας για τη θέση αυτή της περιφέρειας της Ηπείρου; Αν θέλετε να συμπεριληφθούμε όλοι, αισθανόμαστε όλοι υπερήφανοι; Τι συμβαίνει όμως και βρισκόμαστε εκεί; Μου έχει δημιουργηθεί η εντύπωση, φθάνω να πω και αυτό είναι η βεβαιότητα, και αυτό μετά την εικόνα του γενικότερου σχεδιασμού ανάπτυξης της Χώρας που έχω, ότι πρόκειται περί ενός σχεδιασμού αποσπασματικού, μη ισόρροπου και μη ανταποκρινόμενου στις μακροπρόθεσμες απαιτήσεις ανάπτυξης της Χώρας, ενός σχεδιασμού κατ'εντολή των μανδρινών Βρυξελλών -να μην γίνει παρεξήγηση, δεν διακατέχομαι από αντιεγκυκλικές αντιλήψεις- δηλαδή ενός σχεδιασμού κατά τέτοιο τρόπο που να εξυπηρετούμε άλλους. Σχεδιάζουν άλλοι για μας και αυτό είναι το τραγικό. Οδηγήθηκε σ'αυτή τη σκέψη από την πραγματικότητα που αντικρίζω και αντικρίζουμε όλοι μας. Η Ήπειρος είναι η φυσική διεξόδος προς την Ευρώπη, οικονομικά συμφερότερη και ασφαλέστερη μετά τις εξελίξεις στην πρώην Γιουγκοσλαβία. Ο οδικός άξονας Κακαβιάς-Αντιρρίου και ο κάθετος άξονας Αμφιλοχίας-Ακτίου φέρει το κύριο βάρος εξυπηρέτησης της εμπορικής δραστηριότητας με την Αλβανία και μεγάλο βάρος αυτής της δραστηριότητας, καθώς η Δυτική Ευρώπη λόγω της τουριστικής διακίνησης προς τα Ιόνια νησιά.

Όλα αυτά τα αγνοεί η Κυβέρνησή σας. Απομονώνει τη Δυτική Ελλάδα, αφού την αφήνει απέξω από κάθε σχεδιασμό, σιδηροδρομικής σύνδεσης και φυσικού αερίου. Τον δε συγκεκριμένο οδικό άξονα, που προ πάσης άλλης επιλογής θα έπρεπε να έχει αναπτύξει σε αυτοκινητόδρομο με τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, τον παραπέμπει στις καλένδες του τρίτου πλαισίου στήριξης, δηλαδή το 2020 και βλέπουμε. Εμπαιζει η Κυβέρνηση το λαό της Δυτικής Ελλάδος με τις παρακάμψεις της Άρτας και του Αγρινίου με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση που θα δημοπρατηθεί το 1997 ως λέγεται και ως εσείς προηγούμενα επιβεβαιώσατε. Υλοποιεί τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και θα έχουμε το παράδοξο η έξοδος της γέφυρας στο Αντίρριο να οδηγεί σε δρόμο, ο οποίος ούτε σαν επαρχιακό δίκτυο μπορεί να σταθεί στις σημερινές συνθήκες. Κατασκευάζεται η Εγνατία με μεγάλες καθυστερήσεις και αγνοείται η κάθετη διασύνδεσή της. Τίποτα δεν ακούγεται για τον άξονα Βόλου-Ηγουμενίτσας.

Τι εξήγηση δίνει η Κυβέρνησή σας για όλα αυτά, κύριε Υπουργέ; Εξυπηρετούνται μ'αυτό το σχεδιασμό οι άμεσες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες απαιτήσεις ανάπτυξης της Χώρας; Ποιά ήταν εκείνα τα στοιχεία που υπαγόρευαν την αλλαγή του σχεδιασμού ανάπτυξης της Χώρας, ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδας, που η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας της τριετίας 1990-1993, η κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Μητσοτάκη με βάση αρχές που εξυπηρετούν την εθνική ανάπτυξη, είχε προχωρήσει σε υλοποίηση ή σε διαδικασίες έγκρισής τους;

Πώς, λοιπόν, μετά από όλα αυτά να μην οδηγηθεί κανείς στο συμπέρασμα πως οι μανδρινί των Βρυξελλών με βάση τα δικά τους συμφέροντα σχεδιάζουν και η Κυβέρνησή σας αδιαμαρτύρητα εκτελεί, αφού από τη σημερινή πραγματικότητα είναι εμφανής, ο αποσπασματικός και μη ισόρροπος σχεδιασμός ανάπτυξης; Και μη μου πείτε κύριε Υπουργέ, ότι πρόκειται περί προτεραιοτήτων, γιατί προτεραιότητα, όπως κι εσείς καλά γνωρίζετε, σημαίνει εκμετάλλευση του πλεονεκτήματος, πολύ δε περισσότερο όταν πρόκειται περί διαχρονικού πλεονεκτήματος, όπως στην περίπτωση της Ηπείρου και αυτό είναι το παράδοξο που επί του προκειμένου θέλει να αγνοεί η Κυβέρνησή σας.

Αν κυρίες και κύριοι συνάδελφοι η δική μου άποψη που απορρέει από τα δεδομένα είναι λαθεμένη, αν δηλαδή η Κυβέρνηση σχεδιάζει, προτείνει και υλοποιεί, θα ήταν πολύ ενδιαφέρον να ακούσει η Εθνική Αντιπροσωπεία και ο λαός της Δυτικής Ελλάδος από τον κύριο Υπουργό, από την Κυβέρνηση, ποιές είναι οι σκοπιμότητες ή οι λόγοι εκείνοι που υπαγορεύουν τον αποκλεισμό της Δυτικής Ελλάδος από κάθε προοπτική ανάπτυξης.

Ένα άλλο σημείο που θέλω να θίξω στη συζήτησή μας είναι η μη απορρόφηση των κοινωτικών κονδυλίων, κάτι που έχει σαν αποτέλεσμα να χάνονται δισεκατομμύρια. Κατά τη συζήτηση του Προϋπολογισμού επισημάνθηκε από τον Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας, ότι έχουν χαθεί χίλια εξακόσια δισεκατομμύρια και ότι η απορροφητικότητα μόλις που φτάνει το 40%. Ως εκ τούτου δεν είναι άδικος ο χαρακτηρισμός, ότι οι Κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ -μην ξεχνάτε βέβαια ότι κυβερνάτε και δεκατέσσερα συνεχώς χρόνια, με διακοπή μόνο τρία χρόνια- είναι Κυβερνήσεις των χαμένων ευκαιριών. Εμείς όμως δεν θέλουμε να συνεχίσετε να είστε, γιατί αυτό ζημιώνει τη Χώρα και το Λαό μας και θα πρέπει γι' αυτό το λόγο να προχωρήσετε στην υλοποίηση των έργων, δηλαδή να έχουμε αποτελέσματα, να έχουμε 100% απορροφητικότητα. Θα πρέπει, επαναλαμβάνω, για να επιτευχθεί αυτό, οι μηχανισμοί του κράτους να πιέζονται και να πιέζουν, ώστε οι μελέτες και η περάτωση των έργων να γίνονται σύμφωνα με τους προβλεπόμενους από τις συμβάσεις χρόνους. Να αλλάξετε τη νομοθεσία σχετικά με τις μεγάλες εκπτώσεις -πιστεύω ότι είναι η αιτία που δεν τελειώνει ποτέ ένα έργο- να ασκείται ουσιαστικός και ποιοτικός έλεγχος κατά στάδια και κατά την παραλαβή των έργων, να προχωρήσετε στη συγχρηματοδότηση ή στην αυτοχρηματοδότηση. Και τέλος κύριε Υπουργέ αντισταθείτε στους σχεδιασμούς, από όπου κι αν προέρχονται, που δε θέτουν τις βάσεις μακροπρόθεσμης ανάπτυξης, αλλά πρωτίστως τη δική μας ανάπτυξη, την ανάπτυξη που υπαγορεύεται από τα εθνικά μας συμφέροντα. Και σαν κάτι τέτοιο είναι η ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδος, η ανάπτυξη της Ηπείρου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Τζωάννος έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε θα ήθελα κι εγώ να εκφράσω την αγωνία μου για την τραγική καθυστέρηση του έργου της Εγνατίας Οδού που οφείλεται αναμφισβήτητα στην ολιγωρία των Κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ και η οποία ολιγωρία λαμβάνοντας υπόψη την εθνική διάσταση του έργου, φοβούμαι ότι αγγίζει τα όρια του εθνικού εγκλήματος. Και το λέγω αυτό, διότι είχα παρευρεθεί προ διετίας στη συνέντευξη τύπου που είχε δώσει ο Επίτροπος Κίννοκ, υπεύθυνος για τις μεταφορές, στο ξενοδοχείο Χίλτον, με την παρουσία της τότε Επιτρόπου κας Βάσως Παπανδρέου, όπου εδόθη από την ελληνική πλευρά και μια μάχη εντυπώσεων, αν θέλετε, για να δεσμευτεί και

δημοσιώς ο αρμόδιος επιτροπός για την προτεραιότητα του έργου της Εγνατίας, συγκριτικά με το έργο της Παρεγνατίας, το οποίο προωθεί η Τουρκία με μεγάλο πείσμα. Και να μην από κοινοτικής πλευράς η κατάσταση είναι θολή σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση της Παρεγνατίας, αλλά κανένας δεν αποκλείει τη χρηματοδότηση από άλλες πηγές. Θα μπορούσε να είναι και αραβικά συμφέροντα. Κι εμείς τι κάνουμε; Ενισχύουμε έμμεσα με την ολιγωρία μας, εννοώ η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, τις πρωτοβουλίες της Τουρκίας, σε μια εποχή που τα νέα γεωπολιτικά δεδομένα στα Βαλκάνια απαιτούν ταχεία εκτέλεση του έργου. Και θα έλεγα μάλιστα, ότι κανονικά, εάν υπήρχε ο κατάλληλος μηχανισμός ο πρώτος που θα έπρεπε να υποβάλει τέτοια επερώτηση, όπως η δικιά μας, θα έπρεπε να ήταν ο Υπουργός Εξωτερικών προς τους συναδέλφους του Υπουργούς, γιατί ακριβώς με αυτή την ολιγωρία αποδυναμώνεται η ελληνική παρέμβαση στο οικονομικό γίνεσθαι των γειτονικών χωρών της Βαλκανικής.

Αλλά υπάρχουν κι άλλα θέματα. Πριν έρθω εδώ, ως μη ειδικός στα τεχνικά θέματα, κοίταξα στο σύστημα του INTERNET, τις σελίδες για την Εγνατία και διαπίστωσα, ότι υπάρχουν κάποια στοιχεία για την "Εγνατία Ανώνυμο Εταιρία". Και τίθεται το ερώτημα: Αφού δημιουργήθηκε η εταιρία αυτή, ως Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, για να διευκολυνθεί η διεργασία υλοποίησης του έργου αυτού καθεαυτού, με απλοποίηση διαδικασιών, απεγκλωβισμό από γραφειοκρατικές διαδικασίες κ.λπ., γιατί δεν προχωρεί το έργο;

Τελικά εδώ και ενάμιση χρόνο δεν βλέπουμε κανένα έργο, ούτε αναφέρεται τίποτα και στο INTERNET για καμιά δράση. Θα ήταν πολύ χρήσιμο να μάθει η Βουλή τι γίνεται επιτέλους σ' αυτόν τον τομέα.

Απ' ό,τι αντιλαμβάνομαι, όπως γίνεται συνήθως, θα έχει εμπλακεί αυτή η εταιρία στα γρανάζια της ελληνικής γραφειοκρατίας και στην αδυναμία να εκχωρηθούν αρμοδιότητες από τις υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ ή άλλων Υπουργείων.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Θα ήθελα να διευκρινίσω, ότι η Εγνατία έγινε με πρωτοβουλία του ΥΠΕΧΩΔΕ. Εποπτεύεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και έχουν μεταφερθεί όλες οι αρμοδιότητες, όλες οι εξουσίες και όλες οι ευθύνες για τη διαχείριση του έργου στην Ανώνυμο Εταιρία Εγνατία. Τα μέλη του Δ.Σ. της "Εγνατία Α.Ε." έχουν αναφορά στη Βόρειο Ελλάδα και έχει έδρα τη Θεσσαλονίκη, και όλα αυτά τα διαχειρίζεται η εταιρία "Εγνατία Α.Ε.".

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Χωρίς κανένα Ηπειρώτη στο συμβούλιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Θα μπουέ και Ηπειρώτες και Θρακιώτες.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Χαίρομαι για την παρέμβαση του κυρίου Υπουργού, αλλά τότε υπάρχει ένα άλλο πρόβλημα, τι κάνει η Εγνατία Ανώνυμος Εταιρία. Διότι τότε μετατίθεται η ευθύνη και η ολιγωρία στην ανώνυμη εταιρία. Και επιπλέον έχετε προσλάβει, απ' ό,τι είδα, την εταιρία "BROWN AND ROOT LTD". Τι κάνει αυτή η εταιρία; Ποιά είναι η δράση της; Ποιές είναι οι πρωτοβουλίες της ως διαχειρίστρια του έργου; Καλό είναι να τα μάθει αυτά η Βουλή, διότι το έργο δε το βλέπουμε.

Το δεύτερο σημείο που θα ήθελα να αναφέρω, είναι οι κάθετοι άξονες. Θεωρώ ότι για εθνικούς λόγους, αλλά και για λόγους οικονομικής ανάπτυξης της Ηπείρου, επείγει η εκτέλεση των έργων στους κάθετους άξονες. Η παλαιά Εγνατία Οδός ιστορικά ξεκινούσε από το Δυράχειο. Και θα υπάρξει πίεση από πολλά ευρωπαϊκά συμφέροντα, επειδή υπάρχει και η ανταπόκριση με το Πρίντζι, να χρησιμοποιηθεί και το Δυράχειο. Εμείς έχουμε και εθνικά συμφέροντα στη Βόρειο Ηπειρο, αλλά και τη διασύνδεση της Βορείου Ηπείρου με την Ηπειρο αυτή καθεαυτή, θα πρέπει να την ενισχύσουμε.

Για όλους αυτούς τους λόγους, θα έπρεπε να ενισχυθεί ο κάθετος άξονας παράλληλα με τα μέτρα για την Εγνατία Οδό. Άκουσα μεν για τους σχεδιασμούς, αλλά έχουμε πλέον χορτάσει από σχέδια και μελέτες. Καλές είναι οι μελέτες, χρειάζονται και οι τεχνικοί, πρέπει να δουλεύουν και προϋπόθεση για μια επιτυχημένη επένδυση είναι η τεχνική μελέτη και η μελέτη εφικτότητας. Αλλά δεν αρκούν αυτά. Τα

έργα επείγουν. Και βλέπω και στην περίπτωση της Εγνατίας απλώς ανάθεση μελετών, βιομηχανία μελετών. Επαναλαμβάνω ότι αυτό δεν αρκεί.

Σε σχέση με το θέμα του κάθετου άξονα Κακαβιάς - Ιωαννίνων - Ρίου - Αντιρρίου και των άλλων αξόνων, καιρός είναι πλέον να συνεννοηθείτε με το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, για το τι θα κάνετε με το πρόγραμμα INTEREG. Διότι και αυτό είναι σημαντικό και μένει αναξιοποίητο.

Κύριε Πρόεδρε, θα επανέλθω στη δευτερολογία μου, αφού ακούσω με προσοχή το τι θα πει ο κύριος Υπουργός. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, το θέμα το οποίο συζητάμε σήμερα είναι ύψιστης και ζωτικής εθνικής σημασίας. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο θεωρώ, ότι όλοι μας πρέπει να έχουμε μια αλληλοκατανόηση για την κοινή αγωνία και το κοινό ενδιαφέρον, αλλά και την κοινή ελπίδα να γίνει αυτό το έργο πραγματικότητα. Με ορίζοντα το 2000 η Εγνατία, ένα όνειρο γενιών και γενιών, ένα όραμα για την ανάπτυξη της Ελλάδας και κυρίως της Ηπείρου, της Μακεδονίας, της Θράκης, αλλά και της Θεσσαλίας, θα γίνει πραγματικότητα.

Οι συνάδελφοι εξ' Ηπείρου, αλλά και άλλοι ξεκίνησαν, με καλές κατά τη γνώμη μου διαθέσεις και προθέσεις, να κάνουν κριτική, να περιγράψουν προβλήματα. Πιστεύω, όμως, ότι δεν έβαλαν φραγμό και ενέδωσαν στον πειρασμό των πολιτικών και κομματικών σκοπιμοτήτων και από την κριτική, πέρασαν στο μηδενισμό, από την περιγραφή των προβλημάτων, πέρασαν στην κινδυνολογία. Βεβαίως, σ' αυτά που ο κ. Φούσας περιέγραψε για την έλλειψη συνοχής και σαφούς προσανατολισμού της Κυβερνήσεως, μια και μόνη αναφορά έβλεπα να κάνω: Φαίνεται, ότι εξ' ιδίων κινούνται τα αλλότρια, οι αγαπητοί φίλοι, εκπρόσωποι της Νέας Δημοκρατίας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Αν εννοείτε την προανακριτική...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Παρακαλώ κύριε Φούσα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Φούσα, νομίζω ότι βιάζεσθε και σ' αυτό!

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Είμαι μέλος της επιτροπής και ακούω!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Πρόεδρε, πιστεύω ότι η Εγνατία και μας εμπνέει και μας ενώνει. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο χρειάζεται νηφαλιότητα και χρειάζεται γνώση των στοιχείων, σωστή ενημέρωση. Εμείς είμαστε διατεθειμένοι -και εγώ ως Υπουργός Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και όλο το Υπουργείο, αλλά και οι εκπρόσωποι και οι εκφραστές, και οι διοικούντες την "ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε."- να σας ενημερώσουμε. Σε λίγες εβδομάδες θα κάνουμε με την παρουσία μας αυτήν την υπόσχεση πράξη, με τη παρουσία μας στην Ηπειρο, στη Μακεδονία, γιατί στη Θράκη έχουμε πάει πολλές φορές. Έχουμε πάει βέβαια και στη Θεσσαλονίκη πολλές φορές και μας έχει μείνει το άλλο κομμάτι και θα κάνουμε αυτήν την εκδρομή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Στην Καβάλα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Στην Καβάλα έχω πάει τρεις φορές. Δεν ήσασταν εκεί. Μου στέλνετε ως εκπρόσωπό σας τον αδελφό σας, κύριε Παναγιωτόπουλε. Δεν φταίω εγώ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, μη διακόπτετε. Δεν θα σας αρέσει να σας διακόπτουν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Πρόεδρε, η Εγνατία Οδός είναι αναμφισβήτητη, όπως είπα, ένα έργο ύψιστης εθνικής σημασίας και ζωτικής γεωπολιτικής προτεραιότητας και μέρα με τη μέρα γίνεται πραγματικότητα. Η Εγνατία Οδός είναι ένα έργο ζωτικής εθνικής σημασίας, που εδραιώνει τη γεωπολιτική και την οικονομική ισχύ της Ελλάδας στην Ευρώπη, στα Βαλκάνια, στη Μεσόγειο, στις παρευερίσεις χώρες. Είναι ένα έργο ενταγμένο στα διευρωπαϊκά δίκτυα, είναι ένα από τα δεκατέσσερα έργα των

διευρωπαϊκών δικτύων, μαζί με τον οδικό άξονα Πατρών - Αθηνών - Θεσσαλονίκης και το Ρίο-Αντίρριο, που έχουν ενταχθεί ως τρία έργα στα δεκατέσσερα έργα των διευρωπαϊκών δικτύων. Είναι ένα έργο εγγύηση για την κοινωνική, την οικονομική ανάπτυξη της Ηπείρου, της Μακεδονίας-Θράκης και ακριβώς γι' αυτό το λόγο αποτελεί μεγάλη προτεραιότητα.

Η Εγνατία Οδός δεν είναι μόνο το οριζόντιο τμήμα, η χάραξη η ιστορική που έχει στο χώρο της ελληνικής επικράτειας. Η Εγνατία Οδός, όπως την έχουμε σχεδιάσει, έχει πολλές αναφορές. Έχει την αναφορά της στις πέντε πύλες, δηλαδή στα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Θεσσαλονίκης, του Βόλου, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης.

Έχει αναφορά στους οκτώ κάθετους άξονες, που συνδέουν όλο το τόξο της Ηπείρου και της Βορείου Ελλάδος, Μακεδονίας και Θράκης, με τις όμορες Βαλκανικές χώρες. Πιστεύουμε, ότι η Εγνατία με αυτά τα χαρακτηριστικά, με αυτές τις αναφορές, πολλαπλασιάζει τους αναπτυξιακούς ρυθμούς όλης της Ελλάδας μέχρι τους αναπτυξιακούς ρυθμούς της Ηπείρου, της Μακεδονίας και της Θράκης. Είναι ένα έργο που καθιστά τη Βόρειο Ελλάδα σε κυρίαρχο πόλο αναφοράς στην ευρύτερη περιοχή, δηλαδή σε ένα όμορο, αλλά ευρύτερο γεωγραφικό, οικονομικό και γεωπολιτικό χώρο, με υπαρκτές ενδοχώρες και με εκατομμύρια πληθυσμούς.

Αυτό το έργο, η Εγνατία Οδός, της ανάπτυξης, της συνεργασίας, του πολιτισμού και της ειρήνης, γίνεται μέρα με τη μέρα πραγματικότητα και με ορίζοντα το 2000, να έχει ολοκληρωθεί.

Η περιοχή που αναφέρεται η Εγνατία, η περιοχή της επιρροής και της εξυπηρέτησης από την Εγνατία Οδό, δηλαδή το τόξο Ηπείρου -Θεσσαλίας -Μακεδονίας και Θράκης, με βάση τα πρόσφατα στοιχεία του 1991, αντιπροσωπεύει ως προς τον πληθυσμό το 36% του συνόλου της Χώρας και το 55% της Χώρας, αν εξαιρεθεί η Αττική. Αυτό το τόξο, αυτή η περιοχή επιρροής της Εγνατίας, αντιπροσωπεύει ως προς το εθνικό ακαθάριστο προϊόν του 33%, του συνόλου της Χώρας και αν εξαιρεθεί η Αττική, το 52%. Επίσης, αυτό το τόξο της Εγνατίας αντιπροσωπεύει ως προς τον πρωτογενή τομέα το 54% της συνολικής γεωργικής γης και το 65% των αρδευόμενων εκτάσεων. Αντιπροσωπεύει ως προς το δευτερογενή τομέα το 41% της συνολικής απασχόλησης στη βιομηχανία και στη βιοτεχνία της Χώρας και αν εξαιρεθεί η περιοχή της Αττικής, αντιπροσωπεύει το 69%.

Αυτά δείχνουν τη μεγάλη χρησιμότητα και τη μεγάλη αξία της Εγνατίας Οδού. Επίσης, η Εγνατία Οδός με την ολοκλήρωσή της βγάζει από τη γεωγραφική, αλλά και την κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική απομόνωση τέσσερις περιφέρειες, την 'Ηπειρο, τη Δυτική Μακεδονία, τη Θεσσαλία κατά ένα τρόπο, την Ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη και δέκα έξι νομούς της Χώρας. Η Εγνατία Οδός θα δώσει άμεση πρόσβαση σε δέκα εννέα μεγάλες πόλεις στη Βόρειο Ελλάδα και στην 'Ηπειρο, σε τριακόσια τριάντα δύο χωριά, σε πέντε λιμάνια, σε οκτώ αεροδρόμια και σε τριάντα τουριστικές και άλλοι γενικού ενδιαφέροντος περιοχές, όπως και σε δέκα σημαντικές βιομηχανικές περιοχές.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου στην τελική τους μορφή, περιλαμβάνουν δύο κλάδους με κεντρική διαχωριστική νησίδα. Κάθε κλάδος θα έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μια λωρίδα εκτάκτου ανάγκης ανά κατεύθυνση, με συνολικό πλάτος είκοσι πέντε περίπου μέτρα. Είναι ένα δύσκολο τεχνικό έργο, μόνο και μόνο αρκεί να αναφέρω, ότι θα έχει και ως προς το συνδυασμό και ως προς την κατασκευή τριάντα πέντε κόμβους, τριακόσιες πενήντα διαβάσεις υπόγειες και ανισόπεδες, εκατόν ενενήντα μεγάλες κοιλαδογέφυρες που διασχίζουν πεδιάδες και ποταμούς ή σημαντικούς χειμάρρους, δέκα πέντε μεγάλες σήραγγες, σαράντα τρία περάσματα ποταμών και έντεκα διασταυρώσεις με ανισόπεδες διαβάσεις, σε σιδηροδρομικές γραμμές. Αυτό δείχνει πόσο δύσκολο είναι αυτό το έργο.

Κύριοι συνάδελφοι, η Εγνατία Οδός έχει συνολικό μήκος εξακόσια ογδόντα χιλιόμετρα, από την Ηγουμενίτσα, από τη δυτική πύλη, μέχρι την ανατολική πύλη που είναι το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, μέχρι τους Κήπους. Ο άξονας

Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο, ως κάθετη προέκταση της Εγνατίας, έχει μήκος εκατόν είκοσι χιλιόμετρα, αποτελεί οργανικά ενταγμένο τμήμα στην Εγνατία, αλλά αποτελεί ταυτοχρόνως και τμήμα οργανικό συναρτημένο με τον έντοτο Πανευρωπαϊκό άξονα, που ξεκινάει από το Ελσίνκι, περνάει το Κίεβο, το Βουκουρέστι και την Αλεξανδρούπολη.

Αυτός ο διάδρομος άρχιζε από το Ελσίνκι και έφθανε μέχρι τη Βουλγαρία και μετά από πολλές προσπάθειες προεκτάθηκε από τη Βουλγαρία προς την Αλεξανδρούπολη.

Είναι γνωστό, ότι έχουμε εξασφαλίσει για τα έργα της Εγνατίας τετρακόσια τριάντα δισεκατομμύρια. Αυτοί οι πόροι καλύπτουν το κόστος για τετρακόσια είκοσι, περίπου, χιλιόμετρα. Μέχρι σήμερα, από τα εξακόσια ογδόντα χιλιόμετρα του συνολικού μήκους της Εγνατίας, έχουν κατασκευαστεί έργα -κατά τα προηγούμενα χρόνια- σε μήκος εκατόν είκοσι δύο, περίπου, χιλιομέτρων. Σήμερα από την 'Ηπειρο μέχρι τη Θράκη υπάρχουν εγκατεστημένα δεκάδες εργοτάξια και έχουν δημοπρατηθεί δεκάδες έργα. 'Ηδη κατασκευάζονται, με εγκατεστημένες είκοσι μία (21) εργολαβίες, σε μήκος εκατόν εξήντα πέντε χιλιομέτρων, πολλά τμήματα.

Πιο συγκεκριμένα: Αυτές οι είκοσι μία (21) εργολαβίες, που είναι εγκατεστημένες και κατασκευάζονται τα εκατόν εξήντα πέντε χιλιόμετρα, έχουν την εξής γεωγραφική αναφορά για το Δυτικό, το Κεντρικό και το Ανατολικό τμήμα της Εγνατίας.

Στο Δυτικό τμήμα, από την Ηγουμενίτσα μέχρι τον Πολύμυλο, έχουν εγκατασταθεί δέκα εργολαβίες και κατασκευάζουν ένα τμήμα περίπου ογδόντα δύο χιλιομέτρων με συνολικό προϋπολογισμό ενενήντα δύο δισεκατομμυρίων.

Στην περιοχή της Ηπείρου έχουν εγκατασταθεί έξι εργολαβίες.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Πέντε εργολαβίες.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.): Υπάρχει και άλλη μία, η οποία εγκαθίσταται και άλλη μία, η οποία πρόκειται εντός των δύο εβδομάδων να εγκατασταθεί.

Στην περιοχή της Ηπείρου έχουν εγκατασταθεί έξι εργολαβίες μήκους τριάντα πέντε χιλιομέτρων. Στην περιοχή της Κοζάνης υπάρχουν τέσσερις εγκατεστημένες εργολαβίες μήκους σαράντα επτά χιλιομέτρων.

Στο Κεντρικό τμήμα, από τον Πολύμυλο μέχρι την Καβάλα, επτά εργολαβίες συνολικού μήκους τριάντα, περίπου, χιλιομέτρων και προϋπολογισμού τριάντα πέντε δισεκατομμυρίων.

Στο Ανατολικό τμήμα, από τη Νέα Καρβάλη μέχρι τους Κήπους, τέσσερις εργολαβίες με συνολικό μήκος κατασκευής των έργων, πενήντα πέντε, περίπου, χιλιόμετρα και προϋπολογισμό σαράντα τρία δισεκατομμύρια.

Έχουν δημοπρατηθεί επτά τμήματα και είναι στη διαδικασία ανάθεσης και άλλα επτά βρίσκονται ήδη υπό άμεση δημοπράτηση. Αυτά τα δέκα τέσσερα τμήματα της Εγνατίας αντιστοιχούν σε μήκος εκατόν δέκα έξι χιλιόμετρα.

Τα επτά τμήματα, μήκους εξήντα χιλιομέτρων, που έχουν δημοπρατηθεί και είναι στη διαδικασία της ανάθεσης, έχουν την εξής γεωγραφική αναφορά και θέλω, κύριε Φούσα, να με προσέξετε.

Στο Δυτικό τμήμα από την Ηγουμενίτσα μέχρι τον Πολύμυλο πέντε εργολαβίες συνολικού μήκους σαράντα χιλιομέτρων και συνολικού προϋπολογισμού εβδομήντα πέντε δισεκατομμυρίων. Στην περιοχή της Ηπείρου -επειδή έχετε αιχμή στην επερώτησή σας την περιγραφή των προβλημάτων της Εγνατίας στην 'Ηπειρο- από τις πέντε εργολαβίες οι τρεις είναι μήκους είκοσι χιλιομέτρων και στην περιοχή της Κοζάνης υπάρχουν δύο με κατασκευή τμημάτων μήκους είκοσι χιλιομέτρων.

Στο Κεντρικό τμήμα, από τον Πολύμυλο μέχρι την Καβάλα, είναι στη διαδικασία της δημοπράτησης και της ανάθεσης δύο εργολαβίες συνολικού μήκους είκοσι, περίπου, χιλιομέτρων και προϋπολογισμού τριάντα οκτώ δισεκατομμυρίων.

Υπό δημοπράτηση είναι τα άλλα επτά τμήματα μήκους πενήντα οκτώ, περίπου, χιλιομέτρων. Και αυτά έχουν την αναφορά τους στο Δυτικό τμήμα από την Ηγουμενίτσα μέχρι

τον Πολύμυλο με τέσσερις εργολαβίες συνολικού μήκους είκοσι οκτώ χιλιομέτρων.

Στο Κεντρικό τμήμα από Πολύμυλο μέχρι Καβάλα, δύο εργολαβίες συνολικού μήκους είκοσι τεσσάρων χιλιομέτρων.

Τέλος, στο Ανατολικό τμήμα της Θράκης μία εργολαβία μήκους επτά χιλιομέτρων.

Κατά συνέπεια, σήμερα στην Εγνατία κατασκευάζονται έργα με εγκατεστημένες εργολαβίες. Υπάρχουν δημοπρατημένα έργα που βρίσκονται στο στάδιο της ανάθεσης, όπως επίσης και έργα που βρίσκονται στη διαδικασία της δημοπρασίας και που αφορούν την κατασκευή, τη δημοπρασία, την ανάθεση και τη δημοπράτηση έργων σε μήκος διακοσίων ογδόντα χιλιομέτρων.

Αυτή είναι, αγαπητοί φίλοι, η αλήθεια. Δηλαδή έχει προωθηθεί και βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή διακοσίων ογδόντα χιλιομέτρων.

Οι εντατικοί ρυθμοί θα συνεχισθούν, έτσι ώστε να

ολοκληρωθεί μέσα στο 1997 όλο το πρόγραμμα των τετρακοσίων τριάντα δισεκατομμυρίων δραχμών για τα τετρακόσια είκοσι χιλιόμετρα.

Οι μελέτες έχουν προετοιμαστεί για όλα τα τμήματα. Και μπορούμε να σας δώσουμε αναλυτικά στοιχεία.

Πιστεύουμε ότι το 1997 θα είναι ένας χρόνος οριακός, που θα σηματοδοτήσει τη γρήγορη εξέλιξη. Θα είναι ένα έτος σταθμός για την ώθηση της Εγνατίας.

Για να μη λέμε λόγια, καταθέτω στα Πρακτικά αυτούς τους πίνακες, για να δείτε, πού είναι εγκατεστημένα τα εργοτάξια, ποιές είναι οι εργολαβίες, σε ποιά τμήματα, σε ποιές περιοχές, πού έχουν δημοπρατηθεί και βρίσκονται στο στάδιο της ανάθεσης και πού πρόκειται να δημοπρατηθούν μέσα στους επόμενους μήνες.

(Στο σημείο αυτό, ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κ. Κ. Λαλιώτης καταθέτει στα Πρακτικά τους προαναφερόμενους πίνακες, οι οποίοι έχουν ως εξής:

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΕΙΚΟΝΑ ΠΡΟΟΔΟΥ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΟΝ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ ΤΟΥ 1997

μήκος οδού σε Km

		ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΠΟΛΥΜΥΛΟΣ	ΠΟΛΥΜΥΛΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ	Ν. ΚΑΡΒΑΛΗ - ΚΗΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ
1	Τμήματα κατασκευασμένα προ του 1994	3,5	102,0	17,0	122,5
2	Τμήματα κατασκευασμένα (21 εργολαβίες) ΠΙΝΑΚΑΣ 1	81,6	28,0	55,4	165,0
3	Τμήματα με δημοπρασίες σε εξέλιξη (7 εργολαβίες) ΠΙΝΑΚΑΣ 2	39,5	18,5	—	58,0
4	Τμήματα προγραμματισμένα το επόμενο έτη (3) (εως 30.6.97) ΠΙΝΑΚΑΣ 3	28,0	23,4	6,6	58,0
5	Υπο μελέτη με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση	88,0	34,3	20,2	142,5
6	Υπο μελέτη χωρίς εξασφαλισμένη χρηματοδότηση	—	65,0	76,5	141,5
	ΣΥΝΟΛΑ	240,6	271,2	175,7	687,5

66

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ**ΠΙΝΑΚΑΣ 1****ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΜΗΜΑΤΑ (21 εγκατεστημένες εργολαβίες)***Ποσά σε δις δρχ.*

α/α	Περιφέρεια	Κωδ. Ε.Ο.Α.Ε.	Τμήμα Οδού	Μήκος Km	Προϋπολογισμός Δημοπράτησης
1	Ηπειρος	1.1.2	Λαδοχώρι - Λυκοπόδι	7,0	10,620
2	"	1.1.3.	Λυκοπόδι - Μακρυχώρα	2,5	11,600
3	"	1.1.5.	Μακρυχώρα - Κρυσταλλοπηγή	5,7	9,500
4	"	1.2.1.	Ψηλορράχη - Αγ. Νικόλαος	7,5	10,000
5	"	1.2.2.	Αγ. Νικόλαος - Κουμαριά	7,5	14,500
6	"	1.2.3.	Κουμαριά - Αγ. Αναστασία	5,0	10,000
7	Δυτ. Μακεδ.	4.2.1.	Γρεβενά - Κοζάνη (1ο υποτμήμα)	6,0	4,000
8	"	4.2.3.	Γρεβενά - Κοζάνη (3ο υποτμήμα)	10,6	5,500
9	"	4.2.4.	Γρεβενά - Κοζάνη (4ο υποτμήμα)	20,3	9,500
10	"	4.3.1.	Γαλάني - Πολύμυλος	9,5	7,000
11	Κεντρ. Μακ.	8.2.0	Εξωτερική Περιφερειακή Θεσ/νίκης (Κ2 έως Κ4)	9,0	7,000
12	"	8.3.0	Εξωτερ. Περιφερ. Θεσ/νίκης (Λαγκαδάς-Δερβέني)	4,0	2,500
13	Ανατ. Μακεδ.	13.1.0	Παράκαμψη Καβάλας (Αγ. Ανδρέας - ΧΘ 4+937)	4,1	4,700
14	"	13.2.0	Παράκαμψη Καβάλας (ΧΘ 4+937 - ΧΘ 9+400)	4,5	6,300
15	"	13.3.0	Παράκαμψη Καβάλας (ΧΘ 9+400 έως ΧΘ 13+800)	4,4	4,700
16	"	13.4.0	Παράκαμψη Καβάλας (κόμβος Αγ. Σύλλα)	0,5	2,800
17	"	13.7.0	Παράκαμψη Καβάλας (6 χαραδρογέφυρες)	1,5	6,800
18	Θράκη	15.2.0	Κομοτηνή - Στρώμη	14,2	13,000
19	"	15.3.0	Στρώμη - Μέστη	9,3	9,000
20	"	15.7.0	ΒΙΠΕ Αλεξανδρούπολης - Πυλαία	15,7	9,500
21	"	15.8.0	Πυλαία - Κήπτοι	16,2	11,500
ΣΥΝΟΛΟ				165,0	170,020

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΜΕΝΕΣ ΕΡΓΟΛΑΒΙΕΣ

Α/Α	Περιφέρεια	Κωδ. ΕΟΑΕ	Τμήμα Οδού	Μήκος Km	Προϋπ. Δημοπρ.	Ημερομηνία Δημοπράτησης		Παράτηρησεις	Ποσά σε δις δρχ.
						Προκήρυξη Διαγωνισμού	Κατάθεση Προσφορών		
1	Ηπειρος	1.1.4.	Σήραγγες Μεσολιού και Γκρίκας μετά των προσβάσεων	2,20	8,000	18-7-94 (Α' Φάση)	28-5-96 (Β' Φάση)	Μελέτη - Κατασκευή. Ολοκληρώθηκε η αξιολόγηση των προσφορών. Επικείται η υπογραφή σύμβασης.	
2	"	1.1.6.	Κρυσταλλοπηγή - Ψηλορράχη	10,10	23,000	16-10-96 (Β' Φάση)	28-3-96	Μελέτη- κατασκευή	
3	"	3.1.0	Περιστέρι - Ανθοχώρι	7,00	9,000	12-12-96 (Α' Φάση)	10-1-96 (Β' Φάση)	Ασύμφορος διαγωνισμός / Επαναδημοπράτηση από την ΕΟΑΕ	
4	Δυτική Μακ.	4.1.5	Παναγιά - Γρεβενά (5ο υποτμήμα)	5,70	10,000		18-12-95	Ολοκληρώθηκε η προεπιλογή / Επαναδημοπράτηση από την ΕΟΑΕ	
5	"	4.2.2	Γρεβενά - Κοζάνη (2ο υποτμήμα)	14,50	25,000	15-1-97	12-5-97	Μικτό σύστημα προσφορών (Μελέτη - Κατασκευή/ Συμπλήρωση τιμολογίου)	
6	Κεντρ. Μακ.	8.1.0	Εξωτερική Περιφερειακή Θεσ/νίκης (Κ1 έως Κ2)	5,0	12,000		7-11-96	Μελέτη - Κατασκευή	
7	Κεντρ. Μακ.	11.3.0.	Ασπροβάλτα - Στρυμόνας	13,50	26,000	14-10-96 (Α' Φάση)	30-6-97 (Β' Φάση)	Ολοκληρώθηκε η Α' φάση (Προεπιλογή) Εκτιμώμενος χρόνος υποβολής προσφορών Β' φάσης 30-6-97	
ΣΥΝΟΛΟ				58,00	113,000				

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΘΑ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΘΟΥΝ ΜΕΧΡΙ 30/6/97

Ποσά σε δις δρχ.

α/α	Περιφέρεια	Κωδ. Ε.Ο.Α.Ε.	Τμήμα Οδού	Μήκος Km	Εκτιμώμενος Προϋπολογ. Δημοπρατησης	Προκήρυξη Διαγωνισμού	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	Ηπείρος	1.3.2.	Σήραγγα Δωδώνης μετά των προυβάσεων	3,10	20,000	30-5-97	Ανοικτή διαδικασία Μελέτη - Κατασκευή
2	"	3.2/3	Ανθοχώρι - Μέτισοβο (δυτική πρόσβαση)	8,60	36,000	30-6-97	Ανοικτή διαδικασία Συμπλήρωση Τιμολογίου
3	"	3.5.1/2	Μέτισοβο (ανατολική πρόσβαση) - Παναγιά	9,00	13,500	30-6-97	Ανοικτή διαδικασία Συμπλήρωση Τιμολογίου
4	Δυτ. Μακεδ.	4.3.2.	Υπόλοιπα του Γαλάνι-Πολύμυλος(4.3.1) + Κομβ. Πολυμ.	7,20	12,400	31-3-97	Ανοικτή διαδικασία Συμπλήρωση τιμολογίου
5	Κεντρ. Μακ.	11.2.	Παράκαμψη Ασπροβάλτας	7,00	10,000	22-4--97	Ανοικτή διαδικασία Συμπλήρωση τιμολογίου
6	Ανατ. Μακεδ.	13.5/6/8	Κομβος Αγ. Σύλλα - Νέα Καρβάλη	16,40	17,500	22-4-97	Ανοικτή διαδικασία Συμπλήρωση τιμολογίου
7	Θράκη	15.1.2.	Παράκαμψη Κομοτηνής	6,60	12,000	28-2-97	Ανοικτή διαδικασία Συμπλήρωση τιμολογίου
ΣΥΝΟΛΟ				57,90	121,400		

"ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Νομίζω ότι χρειάζεται καλοπιστία. Γιατί και εσείς νομίζω έχετε την ίδια αγωνία με εμάς, αλλά και εμείς θεωρούμε ότι έχουμε χρέος να απαντήσουμε τεκμηριωμένα, με στοιχεία, για την εξέλιξη αυτού του μεγάλου έργου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Επιτρέψτε μία ερώτηση:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Ναι, εγώ επιτρέπω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Πρέπει να συμφωνήσει και το Προεδρείο, κύριε Τζωάννο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ καλόπιστα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Εάν δέχεται ο κύριος Υπουργός τη διακοπή...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Εγώ, ναι, τη δέχομαι, γιατί και εγώ διέκοψα τον κύριο Τζωάννο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ορίστε, κύριε Τζωάννο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Πρώτον: Έχετε εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση για όλα αυτά τα έργα;

Δεύτερον: Εάν είναι εθνική σύγχρηματοδότηση υπάρχει ιδιωτικός τομέας στη σύγχρηματοδότηση, όπως προέβλεπε το αρχικό σχέδιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Είπα, ότι υπάρχουν δεσμευμένοι πόροι τετρακοσίων τριάντα δισεκατομμυρίων, που αντιστοιχούν στην κατασκευή των τετρακοσίων είκοσι χιλιομέτρων.

Έχουν γίνει άλλα εκατόν είκοσι πέντε χιλιόμετρα σε παρελθόντα χρόνο και μένουν περίπου εκατόν σαράντα χιλιόμετρα μέχρι τα εξακόσια ογδόντα χιλιόμετρα, που δεν έχουν χρηματοδοτική κάλυψη.

Αποτελεί δέσμευση της Κυβέρνησής μας να κατασκευαστούν και αυτά τα τμήματα με συνδυασμό εθνικών πόρων, δανειακών και ιδιωτικών κεφαλαίων, το συντομότερο δυνατό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Εκεί είναι το πρόβλημα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Έτσι, με ορίζοντα το 2000, η Εγνατία Οδός θα είναι ολοκληρωμένη και θα είναι πραγματικότητα.

Γι'αυτά τα εκατόν σαράντα χιλιόμετρα, βρίσκονται στο στάδιο της ολοκλήρωσης οι απαιτούμενες μελέτες, για να διασφαλιστεί το δυνατό καλύτερο σενάριο χρηματοδότησης, για να προωθηθεί η κατασκευή αυτών των τμημάτων, συνδυάζοντας όλες τις δυνατές μορφές αυτοχρηματοδότησης και σύγχρηματοδότησης, αξιοποιώντας εθνικούς πόρους, δανειακά και ιδιωτικά κεφάλαια.

Οι απαιτούμενοι πόροι μπορούν να διασφαλιστούν με τη σταδιακή αύξηση και της τιμής των διοδίων.

Ισχύει η δέσμευσή μας, ότι οι συσσωρευμένοι πόροι, που θα προκύπτουν από τα διόδια, θα αξιοποιούνται αποκλειστικά για την ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων, με πρώτη σε προτεραιότητα την Εγνατία.

Η Εγνατία Οδός αποτέλεσε και αποτελεί μια διαχρονική πρόκληση για την ανασυγκρότηση και την αναγέννηση του ελληνικού χώρου και για τη διασύνδεσή του με υπαρκτές ενδοχώρες.

Κατά συνέπεια, το λεγόμενο "Εγνατιόσημο" έχει μια ουσιαστική και μια συμβολική εθνική σημασία για τις προτεραιότητες και τις δεσμεύσεις μας.

Γιατί είναι ζωική ανάγκη η Εγνατία Οδός, με χρονικό ορίζοντα -όπως είπα- το 2000, να έχει ολοκληρωθεί. Ήδη, έχουν γίνει οι μελέτες. Γιατί είχαμε αναθέσει στην "BARCLEY" μια μελέτη, το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Και έχει ολοκληρωθεί αυτή η μελέτη με εναλλακτικά σενάρια που τεκμηριώνονται πώς θα χρηματοδοτηθούν και τι δυνατότητες έχουμε για τα υπόλοιπα εκατόν σαράντα χιλιόμετρα.

Κατά συνέπεια, έχει γίνει αρκετά σημαντική εργασία και σ'αυτό και θα το παρουσιάσουμε πολύ σύντομα.

Επίσης, μπορούμε να κάνουμε συνδυασμό ορισμένων αποδοτικών τμημάτων του οδικού άξονα Πατρών-Αθηνών-

Θεσσαλονίκης-Ευζώνων, να δώσουμε με σύγχρηματοδότηση ή αυτοχρηματοδότηση, σε συνδυασμό με τμήματα της Εγνατίας Οδού.

Σ' αυτήν τη μελέτη υπάρχουν όλα τα δυνατά σενάρια και νομίζουμε ότι υπάρχουν όλες οι δυνατότητες να καλυφθεί χρηματοδοτικά και αυτό το το Τμήμα των 140 χιλιομέτρων.

Για τους οκτώ κάθετους άξονες της Εγνατίας, έχω να πω, ότι ήταν πέντε και έχουμε προσθέσει στην περιοχή της Θράκης προς τη Βουλγαρία, Ξάνθη, Κομοτηνή και Δράμα άλλους τρεις άξονες. Είναι πέντε οι γνωστοί, οι παλιοί, συν τρεις, συνολικά δηλαδή οκτώ κάθετοι άξονες που συνδέουν την Εγνατία, τη Βόρειο Ελλάδα με τις χώρες των Βαλκανίων. Έχουν διασφαλιστεί πόροι περίπου πενήντα δισεκατομμυρίων και έτσι προωθούνται τα έργα. Μπορώ να αναφέρω αναλυτικά στον κάθε κάθετο άξονα τι συμβαίνει.

Για τα πέντε λιμάνια, πύλες της Εγνατίας, δηλαδή για τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Αλεξανδρούπολης, της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και του Βόλου έχουν διασφαλιστεί πενήντα πέντε δισεκατομμύρια και σε κάθε λιμάνι έχουν εγκατασταθεί εργοτάξια και οι εργασίες προωθούνται εντατικά σε όλα τα λιμάνια.

Επίσης, έχουν προωθηθεί και εκτελούνται οι δημοπρατήσεις και προβλέπονται τα έργα αναβάθμισης των αεροδρομίων της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης, με προϋπολογισμό δέκα δισεκατομμυρίων και βεβαίως, έχει πολύ μεγάλη σημασία και αξία το ότι ήδη έχει διαμορφωθεί, έχει εκπονηθεί το master plan για το αεροδρόμιο "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" της Θεσσαλονίκης, για τη μετεξέλιξή του σ' ένα σύγχρονο διεθνές αεροδρόμιο, με διασφαλισμένους τους αναγκαίους και απαιτούμενους πόρους, που ανέρχονται σε εκατό δισεκατομμύρια και αυτοί οι πόροι δεν μπορούν παρά να προκύπτουν από το τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αεροδρομίων. Άρα, είναι δεδομένοι οι πόροι.

Κύριοι συνάδελφοι, με αυτούς τους διαθέσιμους πόρους, με αυτά τα συγκεκριμένα έργα, με αυτές τις πρωτοβουλίες, εμείς απαντούμε θετικά και δημιουργικά στους μύθους, τις κινδυνολογίες και τις προκλήσεις ορισμένων κύκλων για την Παραεγνατία.

Επειδή το αναφέρατε και εσείς, θέλω να σας πω, ότι εμείς έχουμε δώσει μάχες για να διασφαλιστεί η Εγνατία και να αποτελεί μία δέσμευση της Ευρώπης και έξοδο της Ευρώπης προς την Ανατολή. Ακριβώς γι'αυτό το λόγο καταφέραμε να συνδέσουμε την Εγνατία με δύο Πανεευρωπαϊκούς Διαδρόμους, τον Τέταρτο και τον Ένατο. Ο Ένατος αρχίζει από το Ελσίνκι και καταλήγει στην Αλεξανδρούπολη. Ο άλλος αρχίζει από το Βερολίνο, τη Δρέσδη και καταλήγει στη Θεσσαλονίκη. Αυτές είναι σημαντικές κατακτήσεις, οι οποίες δεν γίνονται με ευχές. Γίνονται με καθημερινό μόχθο, με καθημερινή προσπάθεια, με καθημερινή παρέμβαση.

Είπατε, αγαπητοί συνάδελφοι, αρκετά, για την Παραεγνατία. Πιστεύω ότι δε χρειάζεται κινδυνολογία και πολύ περισσότερο δε χρειάζεται εφησυχασμός. Πρέπει όλοι να έχουμε την απαιτούμενη αφύπνιση και την απαιτούμενη εθνική εγρήγορση και για λόγους εθνικούς, αλλά και για λόγους αναπτυξιακούς. Όμως, πρέπει να ξέρουμε και τα ακριβή στοιχεία για να μπορούμε να συγκρίνουμε την Εγνατία και την Παραεγνατία. Η Εγνατία αποτελεί μία οδό ιστορικά διαμορφωμένη, που μέρα με τη μέρα γίνεται πραγματικότητα, έχει διασφαλισμένους πόρους, έχει προωθημένη εξέλιξη και σε επίπεδο κατασκευής έργων και σε επίπεδο δημοπράτησης έργων και σε επίπεδο μελετών, ενώ η Παραεγνατία είναι μία ευχή, που προκύπτει από ένα κείμενο πέντε προέδρων, της Ιταλίας, της Αλβανίας, των Σκοπίων, της Βουλγαρίας και της Τουρκίας, γιατί έχει υπογραφεί ένα μνημόνιο.

Επίσης, η Εγνατία αποτελεί μία πραγματικότητα, ένα οδικό δίκτυο που είναι ενσωματωμένο στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Είναι συγκεκριμένο δίκτυο και βεβαίως, με διασφαλισμένους πόρους.

Υπάρχουν ορισμένα στοιχεία που πρέπει να τα συγκρίνουμε. Πρώτον το μήκος της Εγνατίας είναι εξακόσια ογδόντα χιλιόμετρα. Το μήκος της Παραεγνατίας είναι ενιακόσια πέντε

χιλιόμετρα. Αυτό σημαίνει, ότι για να διανύσεις τον ένα δρόμο ή τον άλλο, πρέπει να υπολογίσεις το χρόνο και το χρήμα.

Δεύτερον, ποιός θα πάει να διανύσει εννιακόσια πέντε χιλιόμετρα και δε θα διανύσει τα εξακόσια ογδόντα χιλιόμετρα; Πόσο θα του κοστίσει σε χρόνο και σε χρήμα; Άρα, θα πρέπει να ξέρουμε ποια είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα.

Τρίτον, η Εγνατία έχει πέντε πύλες, πέντε λιμάνια σημαντικά, που δημιουργεί την πρόσβαση στη Μεσόγειο, ενώ η Παραεγνατία, έχει δύο. Η Εγνατία έχει οκτώ κάθετους άξονες που διευκολύνουν και δημιουργούν ακτίνες και προσβάσεις προς όλες τις χώρες των Βαλκανίων.

Τέταρτον, η Εγνατία αναφέρεται σε ένα κοινό ευρωπαϊκό χώρο. Θα ξεκινήσει από οποιαδήποτε πρωτεύουσα της Ευρώπης, από οποιαδήποτε χώρα της Ευρώπης ο οποιοσδήποτε και δεν πρόκειται να βγάλει διαβατήριο, δεν πρόκειται να καθυστερήσει πουθενά, παρά μόνο στους Κήπους. Εάν θα πάρει την Παραεγνατία, κάποιος από την Ιταλία ή από την Ευρώπη ή από οποιαδήποτε θα περάσει από την Αλβανία, μετά από τα Σκόπια, μετά από τη Βουλγαρία και από τη Βουλγαρία στην Τουρκία. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Λογαριάστε τι σημαίνει αυτό σε χρόνο.

Επίσης, η Παραεγνατία περνάει μέσα από μια διακεκαυμένη ζώνη και πάνω από όλα, αγαπητοί φίλοι, δεν έχει χρηματοδότηση η Παραεγνατία. Άρα, θα πρέπει να έχουμε την απαιτούμενη αφύπνιση, την εγρήγορση. Μέσα από τη γνώση και μέσα από τη σωστή πληροφόρηση, δε θα πρέπει να κινδυνολογούμε και να δημιουργούμε προβλήματα και ερωτήματα.

Εδώ, θα ήθελα να σας πληροφορήσω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναθέσει εδώ και πολλούς μήνες στην εταιρεία "ΓΚΙΠ" την εκπόνηση μελέτης με αντικείμενο τις μεταφορές στα Βαλκάνια. Τα συνοπτικά συμπεράσματα της μελέτης παρουσιάσθηκαν σε μία συνάντηση που πραγματοποιήθηκε πολύ πρόσφατα στα Σκόπια, στις 4 Φεβρουαρίου 1997. Αυτή η μελέτη, που έγινε κατά παραγγελία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καταλήγει μεταξύ άλλων στο συμπέρασμα, ότι η Παραεγνατία, δηλαδή, το Οδικό Δίκτυο Δυρράχιο - Σκόπια - Σόφια - Βάρνα, ως οδικό έργο κρίνεται ως μη σκόπιμο έργο. Δικαιολογούνται μόνο τοπικές βελτιώσεις ή περιορισμένης κλίμακας συμπληρώσεις, στα υπάρχοντα τμήματα. Η σιδηροδρομική συνιστώσα του διαδρόμου αυτού κρίνεται προτιμητέα για μεσοπρόθεσμη, μακροπρόθεσμη προώθηση.

Μετά απ' αυτήν την παρουσίαση διαμορφώθηκαν και οι θέσεις των χωρών των Βαλκανίων.

Ποια είναι η θέση των Σκοπίων. Μετά από τα συμπεράσματα αυτής της μελέτης, που έγινε κατά παραγγελία -επιμέλεια- της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι εκπρόσωποι των Σκοπίων διατύπωσαν επισήμως την πρόταση για διπλή σύνδεση του διεθνούς συγκοινωνιακού δικτύου με την Ελλάδα δια της Εγνατίας οδού, ως εξής: Σκόπια - Τίτο Μπέλες - Εύζωνοι - Ειδομένη - Θεσσαλονίκη, οδική και σιδηροδρομική σύνδεση και Σκόπια - Τίτο Μπέλες - Πρίλετ - Μοναστήρι - Νίκη - Φλώρινα - Εγνατία - Ηγουμενίτσα, οδική και σιδηροδρομική σύνδεση. Αυτή είναι η πρώτη προτεραιότητα που θέτουν τα Σκόπια και όχι η Παραεγνατία.

Ποια είναι η θέση της Αλβανίας. Ακριβώς μετά από τα πορίσματα αυτής της μελέτης οι εκπρόσωποι της Αλβανίας τα επανέλαβαν και τόνισαν το ενδιαφέρον τους για την προώθηση των έργων σύνδεσης του Δυρραχίου με τη Θεσσαλονίκη, μέσω Κρυσταλλοπηγής και Σιάπistas ή μέσω Κρυσταλλοπηγής και Φλώρινας με σιδηρόδρομο.

Αντίστοιχες θέσεις κατέθεσαν και διατύπωσαν οι εκπρόσωποι της Βουλγαρίας, που κατ' απόλυτη προτεραιότητα εδώ και πάρα πολύ καιρό, στα πλαίσια των διμερών σχέσεων μας προωθούν τη σύνδεση με την Ελλάδα με τέσσερις άξονες στο χώρο της Θράκης. Εμείς τα έχουμε σχεδιάσει και τα προωθούμε. Είναι η σύνδεση με Καβάλα - Δράμα - Εξοχή, η σύνδεση Κομοτηνής - Ξάνθης με Βουλγαρία, τη σύνδεση της Κομοτηνής με τη Βουλγαρία, τη σύνδεση Αλεξανδρούπολης με Ορμένιο και Βουλγαρία.

Βεβαίως, μένει η Τουρκία που πάντα θεωρεί, ότι μπορεί να

παρακάμψει την Ελλάδα με την Παραεγνατία, αλλά έχει μείνει, αγαπητοί συνάδελφοι, μόνη της.

Αυτή είναι η αλήθεια. Και σας έδωσα τα στοιχεία της προηγούμενης εβδομάδας, τα στοιχεία που προκύπτουν από έρευνα, από μελέτη που είχε αναθέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση στην εταιρεία "ΓΚΙΠ".

Τέλειωσα, κύριε Πρόεδρε, και κύριοι συνάδελφοι. Στη δευτερολογία μου θα σας δώσω αρκετά στοιχεία στα ερωτήματά σας, γιατί καθυστέρησε και θα κάνω και ορισμένες συγκρίσεις -όχι για κομματική αντιπαράθεση- τι έγινε από το 1990 μέχρι το 1993, τι έγινε από το 1994 μέχρι σήμερα, για να καταλάβουμε ότι τα έργα δε γίνονται με παρθενογένεση. Χρειάζονται προετοιμασία, χρειάζονται σχεδιασμό, χρειάζονται μελέτες και χρειάζεται μια χρονική περίοδος ωρίμανσης για να δημοπρατηθούν και να εκτελεστούν σωστά τα έργα. Γιατί πολλά έργα, τα οποία δημοπράτησε για την Εγνατία η Νέα Δημοκρατία, ήταν έργα τυφλά και έγιναν χωρίς μελέτες. Θα σας αναφέρω το τμήμα της Δωδώνης, που περνούσε μέσα από το προστατευόμενο αρχαιολογικό χώρο του Δωδωναίου τοπίου. Μετά από εντολή μου βγήκε έξω.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Όχι, μέσα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Τα ξέρω πολύ καλύτερα από εσάς. Η πρώτη χάραξη ήταν μέσα στο προστατευόμενο τοπίο, στη ζώνη Α' του αρχαιολογικού χώρου. Μετά από εντολή μου βγήκε έξω σε απόσταση χιλίων διακοσίων μέτρων και με τη διασφάλιση και με την πρόβλεψη να γίνει σήραγγα μήκους οκτακοσίων μέτρων.

Επειδή και πάλι δημιουργούνται ερωτήματα από την ευαισθησία και των φορέων, αλλά και των ειδικών, παρ' όλο που το ΚΑΣ έχει πάρει ομόφωνη απόφαση να προχωρήσουμε, έχω δώσει πάλι εντολή να γίνει νέα χάραξη έτσι ώστε να μη δημιουργείται κανένα πρόβλημα και να μην υπάρχει κανένα ερώτημα και καμία παρέμβαση και καμία προσφυγή, είτε αρχαιολογικών είτε άλλων πολιτών ή φορέων.

Το ίδιο έγινε και με τις περιβαλλοντικές μελέτες. Η αρχική χάραξη του 1993 έκοβε την Πίνδο σαν μαχαίρι σε δύο κομμάτια. Αυτό είχε ως συνέπεια την καταστροφή κρίσιμων οικοσυστημάτων. Έγινε άλλη χάραξη έτσι ώστε να υπάρχει η αποκατάσταση των ορεινών όγκων και η ισορροπία των χρήσιμων οικοσυστημάτων.

Υπάρχουν και άλλες πολλές παρεμβάσεις που έγιναν -θα τις αναφέρω μετά- για να καταλάβετε ότι υπάρχει και κοινωνική ευθύνη και εθνική εγρήγορση, αλλά και περιβαλλοντική και πολιτιστική ευαισθησία για το σχεδιασμό, τη χάραξη, αλλά και την κατασκευή και ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού. Ενός δρόμου που μας εμπνέει και μας ενώνει όλους εδώ στη Βουλή, αλλά και έξω από τη Βουλή, όλους τους Έλληνες απανταχού στον κόσμο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε μία ερώτηση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Δεν είστε επερωτών, κύριε Σκρέκα, αλλά αν επιτρέπει ο κύριος Υπουργός...

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Είμαι στην ομάδα των επερωτώντων και βέβαια ένας άνθρωπος ο οποίος έχει δουλέψει πάνω σ' αυτό το θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας επιτρέπω μια πολύ σύντομη ερώτηση.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Το πρώτο που θέλω να ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, είναι τι προβλέπει το πρόγραμμά σας για τη σύνδεση της Εγνατίας Οδού με το λιμάνι του Βόλου, το δρόμο ο οποίος θα συνδέσει το λιμάνι του Βόλου στο ύψος της Παναγίας, μετά τη σήραγγα Μαλαγασίου. Και δεύτερον -γιατί η επερώτηση έχει την έννοια και της δικής σας ενημέρωσης- να σας πω ότι στα κομμάτια που έχουν δημοπρατηθεί και που στο ένα έχει εγκατασταθεί εργολάβος στη Δυτική Μακεδονία, οι εργασίες δεν προχωρούν με τους ρυθμούς που θα έπρεπε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Τελειώσατε, κύριε Σκρέκα.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Πρόεδρε, να κάνω πρώτα ένα σχόλιο στη δεύτερη επισήμανση. Οι εργολαβίες έχουν τον κύκλο τους. Άλλες έχουν ρυθμό πολύ καλό και άλλες, αναλόγως με τα προβλήματα που έχουν

οι μελέτες ή που αντιμετωπίζουν οι εργολάβοι, έχουν άλλους ρυθμούς. Σε κάθε περίπτωση δεν θα γίνουμε μέρος του προβλήματος ή των προβλημάτων των εργολάβων. Έχουν υπογράψει συμβάσεις, έχουν συμβατικές υποχρεώσεις και θα πρέπει με δεδομένους και απαιτούμενους ρυθμούς να εκτελείται το έργο και βεβαίως, με ποιότητα εργασιών. Σ' αυτό θα είμαστε άτεγκτοι και ως προς τον έλεγχο των ρυθμών και ως προς τον έλεγχο της ποιότητας των εργασιών.

Δεύτερο σχόλιο, ως προς την πρώτη επισήμανσή σας: Είναι γνωστό, ότι από το 1995 και μετά, μετά από προσπάθειες που κάναμε και τεκμηριωμένες πρωτοβουλίες που προωθήσαμε προς τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει εγκριθεί η μελέτη της σύνδεσης των διευρωπαϊκών δικτύων μέσα στο χώρο της Ελλάδας ως τμήματα των διευρωπαϊκών δικτύων. Έτσι έχει σημαντική αξία το ότι έχουν δοθεί χρήματα περίπου εξακόσια εκατομμύρια για να μελετηθεί το τμήμα Μέτσοβο-Βόλος, Παναγιά-Βόλος και Παναγιά-Λαμία. Ολοκληρώθηκε η πρώτη φάση, την παρουσίασα στην Καρδίτσα, τώρα θα καλέσω όλους τους φορείς των Νομών της Θεσσαλίας, αλλά και της Στερεάς Ελλάδας, για να τους δείξουμε ποιες είναι οι εναλλακτικές λύσεις και ποια είναι η επικρατέστερη χάραξη την οποία και θα προωθήσουμε. Και τώρα μπαίνουμε στο δεύτερο κύκλο της μελέτης, η οποία είναι η πιο ουσιαστική και η πιο σύνθετη, για τη μια και μοναδική την επικρατούσα, δηλαδή, πρόταση για χάραξη από την Παναγιά Βόλου, δηλαδή, Παναγιά-Τρίκαλα-Καρδίτσα-Βόλο, Παναγιά-Τρίκαλα-Καρδίτσα-Λαμία. Αυτά είναι έτοιμα. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ.Κορκολόπουλος έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, άκουσα με μεγάλη προσοχή την απάντηση του κυρίου Υπουργού στην επερώτηση και σημείωσα τα εξής χαρακτηριστικά, τα οποία θα ήθελα να σημειώσουμε όλοι σ' αυτήν την Αίθουσα, διότι ο κύριος Υπουργός ανάλασε περίπου δέκα λεπτά της ομιλίας του για να μας πείσει για το αυταπόδεικτο που όλοι συμφωνούμε, ότι αυτό το έργο είναι υψίστης εθνικής σημασίας.

Στον υπόλοιπο χρόνο του, εκτός από την αναφορά του για την Παραγεννία, ουσιαστικά διάβασε αυτά που είχε πει στις 23 Οκτωβρίου στη συνέντευξή του στη Θεσσαλονίκη. Mot a mot, λέξη προς λέξη, παραλλάσσοντας για λόγους που αυτός γνωρίζει ορισμένα στοιχεία. Εμένα θα μου επιτρέψετε κύριε Πρόεδρε, να αναφερθώ στα εξής και θα ήθελα ο κύριος Υπουργός να μου απαντήσει αναλυτικά.

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ίδρυσε τον Αύγουστο του 1994 την Εγνατία Οδό, αφού προηγήθηκε το μοντέλο Σουλαδάκη με την ίδρυση ειδικής υπηρεσίας, που δε λειτούργησε ποτέ. Το Νοέμβριο του 1995, εγκαταστάθηκε σύμβουλος διαχείρισης αγγλικών και αμερικανικών συμφερόντων. Ο σύμβουλος διαχείρισης επελέγη μετά από διεθνή διαγωνισμό με ασαφή και ελλιπή συγγραφή υποχρεώσεων και είναι άγνωστο το διορισμένο διοικητικό συμβούλιο της Εγνατίας Οδού, με ποιο τρόπο σήμερα εποπτεύει τις πράξεις και την αποτελεσματικότητα του συμβούλου διαχείρισης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Μπορούσε να είναι εκλεγμένο το Δ. Σ.;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ δεν σας δέικοψα, κύριε Υπουργέ. Θα ακούσετε και μετά θα μου απαντήσετε. Και αν έχετε καμία ιδιαίτερη απορία για αυτά που θα σας πω, κρατήστε σημειώσεις.

Η Κυβέρνηση, δια του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, πιστεύω, τον κατά τα άλλα συμπαθή και παλαιόν καθηγητή αρχιτέκτονα και πρώην Υπουργό Παιδείας, τον κ.Φατούρο, τον έβαλε επικεφαλής μιας εταιρείας, η οποία έχει να εποπτεύσει ένα κλασσικό έργο οδοποιίας με πάρα πολλά, ίσως τα περισσότερα που έχουν γίνει στην Ελλάδα, εξειδικευμένα τεχνικά έργα πολιτικού μηχανικού. Δεν ξέρω, κύριε Υπουργέ, για ποιον λόγο κάνατε αυτήν την επιλογή. Αν θέλατε να τιμήσετε τον κ. Φατούρο, είχατε άλλες επιλογές. Το

έργο αυτό ζητάει άνθρωπο τεχνοκράτη, τεχνικό, που να να είναι συγκοινωνιολόγος, που να γνωρίζει να σταθεί στο ύψος των καθηκόντων του.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, αν έχετε να καταθέσετε στη Βουλή όλα τα σχετικά έγγραφα που αντιηλλάγησαν μετά τη συμπλήρωση έτους συνεργασίας του διοικητικού συμβουλίου και του συμβούλου διαχείρισης και αφορούν θέματα ελέγχου και εποπτείας από πλευράς διοικητικού συμβουλίου και συμπληρωματικών του αιτημάτων και προτάσεων από πλευράς συμβούλων διαχείρισης προς διοικητικό συμβούλιο. Εάν τυχόν δεν έχετε τέτοιο υλικό αυτής της μορφής, κύριε Υπουργέ, αυτό αποτελεί κατά τη γνώμη μου όχι ένδειξη υγιούς συνεργασίας διοικητικού συμβουλίου και της "Μπρασουν + Ρουτ", αλλά αποικιοκρατικού τύπου συμβιβασμό.

Το Μάρτιο του 1996 άρχισαν, κύριε Υπουργέ -αν δεν κάνω λάθος- οι διαδικασίες για την επιλογή τριών γραφείων επιβλέψεως. Τον Οκτώβριο επελέγησαν οι τρεις επιβλέποντες. Δε γνωρίζω ακόμα αν έπασαν δουλειά. Διερωτώμαι, όμως, πώς, ως αρμόδιος Υπουργός, σε συνέντευξή σας στις 23 και 29 Οκτωβρίου του 1996 -έχω τα κείμενα μπροστά μου κύριε Υπουργέ-ομιλείτε για δεκάδες εγκατεστημένα εργοτάξια σε μήκος πάνω από εκατόν εξήντα έξι χιλιόμετρα και για ραγδαία εξέλιξη του έργου, χωρίς ενδεχόμενη επιβλεψη.

Ερωτώ ευθέως, κύριε Υπουργέ, η επιβλεψη μέχρι σήμερα του έργου υπήρξε συνεπής; Υπήρξε ανεπαρκής; Υπήρξε σκανδαλώδης; Τι ακριβώς σας οδηγεί στο να επιλέξετε ξαφνικά στο μέσο του έργου -που από ό,τι εσείς είπατε, έχετε ξεπεράσει το 50%- τρία γραφεία ευρωπαϊκά; Και προσλαμβάνονται τρεις όμιλοι τεχνικών ευρωπαϊκών οίκων για την επιβλεψη και μάλιστα με πολύ μεγάλη καθυστέρηση. Είναι ή δεν είναι αλήθεια, κύριε Υπουργέ, ότι η μεγαλύτερη σήραγγα του έργου, η σήραγγα της Κατάρας, έγινε επιτυχώς από ελληνικές τεχνικές εταιρείες και με την επιβλεψη της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων;

Το ερώτημά μου είναι απλό και ξεκάθαρο. Ή οι Έλληνες μηχανικοί του Δημοσίου είναι ακατάλληλοι, κατά την άποψή σας ή πολύ καθυστερημένα ανακαλύψατε ότι δεν επαρκούν ή έχετε μπλέξει και προσπαθείτε να βρείτε τρόπους να τα ξεμπλέξετε. Δεν ξέρω με τι ασχολείται σήμερα η Ειδική Υπηρεσία Σηράγγων του Υπουργείου, ιδιαίτερα μάλιστα μετά την πρόσφατη διάλυση της εργολαβίας του Ευήνου. Είναι, κατά την άποψή μου, μία επιτυχημένη υπηρεσία σας, την οποία δεν γνωρίζω πώς σκοπεύετε να την απασχολήσετε.

Κύριε Πρόεδρε, δεν είμαι βέβαιος, ότι ο κύριος Υπουργός, τουλάχιστον από αυτά που μας είπε δε με έπεισε, όχι έχει την πραγματική εικόνα του έργου και ιδιαίτερα των μελετών.

Πριν από την ίδρυση της Εγνατίας Οδού, η ευθύνη ανάθεσης, ελέγχου, έγκρισης και παραλαβής των μελετών, ανήκε στην Υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Δαπανήθηκαν, κύριε Υπουργέ -και θέλω απάντηση- δεκαοκτώ δισεκατομμύρια δραχμές για εκπόνηση μελετών οδοποιίας, τεχνικών έργων, γεωτεχνικών ερευνών και μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Στο αντικείμενο της σύμβασης του Συμβούλου Διαχείρισης, ανήκει και η ευθύνη ελέγχου αυτών των μελετών και η γνωμοδότηση σχετικά με την επάρκεια αυτών, ώστε να δημοπρατηθούν ή όχι τα έργα. Δεν ξέρω αν έχετε αντίγραφα των γνωμοδοτήσεων του Συμβούλου ή αν υπάρχει έστω και για ένα κομμάτι του έργου.

Ένα χρόνο, όμως, μετά τη στελέχωση της εταιρείας, έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος των μελετών και σήμερα να υπήρχαν συνεχείς δημοπρατήσεις έργων. Αντ' αυτού, ο χορός της διάθεσης δισεκατομμυρίων για μελέτες σε τμήματα που ήδη έχουν μελετηθεί, έχει αρχίσει. Αυτή είναι η πραγματικότητα και το ξέρετε πολύ καλά και δε νομίζω ότι χρειάζεται να σας κάνω και άλλες ερωτήσεις για να μου απαντήσετε, ότι αυτό που ισχυρίζομαι είναι απόλυτη αλήθεια.

Εκτός της διασπάθισης του δημοσίου χρήματος που γίνεται, κύριε Υπουργέ, θα καθυστερήσει ακόμα περισσότερο με αυτόν

τον τρόπο η κατασκευή της Εγνατίας Οδού, με ορατό πλέον τον κίνδυνο μεταφοράς χρημάτων του Ταμείου Συνοχής που προορίζονται για την Ελλάδα, την Πορτογαλία και την Ισπανία.

Κύριε Υπουργέ, δε γνωρίζω αν είστε σε θέση να καταθέσετε στη Βουλή, -όπως αρέσκεσθε πολλές φορές να το επικαλείσθε- απολογισμό των μέχρι σήμερα καταβληθέντων κονδυλίων για εκπόνηση μελετών από πλευράς του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και δεύτερον, έγγραφο του Συμβούλου Διαχείρισης ως έχοντα τη συμβατική ευθύνη και υποχρέωση για τον έλεγχο των υφισταμένων μελετών από το οποίο να προκύπτουν:

Πρώτον, ποια διακεκριμένα τμήματα έχουν πλήρεις μελέτες, που μπορούν να οδηγήσουν σε άμεση δημοπράτηση με αξιοπιστία, ότι το έργο θα εκτελεσθεί χωρίς υπερβάσεις ή αλλαγές μελετών;

Δεύτερον, σε ποιο ποσοστό επί των υφισταμένων μελετών χρειάζεται αναμόρφωση, συμπλήρωση ή διόρθωση, ώστε οι μελέτες αυτές να προσεγγίσουν το στάδιο δημοπράτησης;

Τρίτον, ποιες μελέτες και σε ποια τμήματα της Εγνατίας Οδού έχουν ανατεθεί, πληρώθηκαν μερικώς ή ολικώς και δεν έχουν παραδοθεί ακόμα ώστε να ελεγχθούν;

Τέταρτον, ποιο είναι κατά προσέγγιση το αναμενόμενο κόστος που θα προκύψει, πέραν των ήδη δεκαοκτώ δισεκατομμυρίων δραχμών που έχουν δοθεί για μελέτες;

Πέμπτον, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα ολοκληρώσεως των μελετών;

Αρέσκεσθε, κύριε Λαλιώτη, -και πολύ καλά κάνετε- να λέτε ότι βαδίζετε με χρονοδιάγραμμα. Καταθέστε, λοιπόν, για να ενημερωθεί η Βουλή, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα ολοκληρώσεως των μελετών του έργου.

Οι τοποθετήσεις σας στη συνέντευξη αυτή της 23ης Οκτωβρίου, κύριε Υπουργέ, διανοησμένες με εκσυγχρονισμό του λαϊκισμού, περιγράφουν τα κατορθώματα της Εγνατίας Οδού Α.Ε., της εταιρείας που βάζετε μπροστά σε έργο οδοποιίας αρχιτέκτονα καθηγητή, πρώην Υπουργό Παιδείας. Δεν είχατε άλλον; Τμήστε τον κ. Φατούρο με άλλη θέση. Σ' αυτήν είναι ακατάλληλος.

Η πραγματικότητα, όμως, είναι διαφορετική, κύριε Υπουργέ. Σε όλο το μήκος της Εγνατίας Οδού εκτελούνται σήμερα πράγματι είκοσι μία εργολαβίες.

Τα έργα, όμως, αυτά, τα είκοσι από τα είκοσι ένα δημοπρατήθηκαν από το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., όχι από την εταιρεία που κάνατε. Ενάμιση χρόνο μετά την ίδρυση της "Εγνατίας" και ένα χρόνο μετά από τη στελέχυσή της με το σύμβουλο διαχείρισης, η εταιρεία, που υποτίθεται πως ιδρύθηκε για να αποτελέσει ένα ευέλικτο και αποτελεσματικό σχήμα, δεν έχει κατορθώσει να παραλάβει από τις θεωρούμενες ανεπαρκείς υπηρεσίες του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. τους φακέλους των εργολαβιών και να παρέμβει με την εισαγόμενη τεχνολογία του συμβούλου διαχείρισης, ώστε να προωθούνται ταχύτερα τα έργα. Αντίθετα όλο αυτό το χρονικό διάστημα κατόρθωσε να διακηρύξει μόνο ένα έργο Ασπροβάλτας-Στρυμώνα ύψους είκοσι έξι δισεκατομμυρίων και μάλιστα με το απεχθές για σας -το έχετε καταγγείλει πολλές φορές- σύστημα διαγωνισμού, προεπιλογή-μελέτη-κατασκευή, που ο μοναδικός μέτοχος της ανωνύμου εταιρείας ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. τόσο στη Βουλή, όσο και σε επίσημες δηλώσεις του στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, το έχει αποκηρύξει, επαναλαμβάνω, ως μη παρέχον την απαιτούμενη διαφάνεια. Άλλα λέτε και άλλα κάνετε, κύριε Λαλιώτη. Πάντως είναι προφανές γιατί το κάνετε, και γιατί επιτρέπεται να γίνεται. Διότι η παντελής αδυναμία της εταιρείας "Εγνατία" να ολοκληρώσει τις μελέτες την οδηγούν στο εύκολο σύστημα της προκήρυξης ενδιαφέροντος και προεπιλογής αναδόχων, ώστε να δίνει την εντύπωση ότι προκηρύσσει έργα, ενώ ουσιαστικά με το σύστημα προεπιλογής επιστρέφει στο φαύλο καθεστώς, που σας αποκηρύσσατε ως Υπουργός και με τη μέθοδο μελέτη-κατασκευή ξαναπληρώνει δεκάδες δισεκατομμύρια για μελέτες που έχουν γίνει και για τις οποίες έχουν δαπανηθεί δισεκατομμύρια, τα στοιχεία των οποίων ξαναχρησιμοποιούνται για τις μελέτες που γίνονται.

Κύριε Λαλιώτη, είστε σε θέση να καταθέσετε χρονοδιάγραμμα της εταιρείας, στην οποία έχετε εκχωρήσει όλες τις αρμοδιότητες, που να περιέχει για όλα τα διακεκριμένα τμήματα της Εγνατίας, χρόνο δημοπράτησης, σε συνδυασμό με το χρονοδιάγραμμα μελετών που ζητήθηκε προηγουμένως, το χρόνο διάρκειας της δημοπρασίας υπό ομαλές συνθήκες, το χρόνο εκτέλεσης και ολοκλήρωσης ενός εκάστου τμήματος, καθώς και τον τρόπο επιλογής των αναδόχων και το σύστημα δημοπράτησης; Εάν τα χρονοδιαγράμματα των εργολαβιών έχουν χρόνο περάτωσης το 2000 αυτό πρέπει να επιβεβαιώνεται ξεχωριστά και από το σύμβουλο διαχείρισης, που εγγυάται συμβατικώς τη διαχείριση του προγράμματος. Αυτή είναι η αλήθεια, κύριε Λαλιώτη. Σεις εντέχνως χρησιμοποιείτε τη φράση "με ορίζοντα το 2000". Ορίζουν του 2000 είναι και το 2010. Πέστε μου παρακαλώ, έχετε συμβατική υπογραφή του συμβούλου διαχείρισης, ότι όλα αυτά τελειώνουν το 2000; Είμαι βέβαιος ότι θα έχετε την ευθύτητα να πείτε ότι δεν την έχετε.

Ο τεχνικός κόσμος της Θεσσαλονίκης θέλει να πληροφορηθεί τους λόγους που σας οδήγησαν να αφαιρέσετε το αντικείμενο της κατασκευής της εξωτερικής περιφερειακής από την "Εγνατία Α.Ε." και να την επαναφέρετε στην αρμοδιότητα της τρίτης ΚΥΔΕΠ του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Θα θέλαμε μία εξήγηση, που πρέπει να συνοδεύεται και από τη σχετική αλληλογραφία, που να αναφέρεται στην εισήγηση της μεταφοράς αρμοδιότητας και στη λήψη της απόφασης. Πρέπει να τα καταθέσετε στη Βουλή για να δούμε τι γίνεται. Είναι διάχυτη η απορία στους Θεσσαλονικείς τεχνικούς εάν η "Εγνατία Α.Ε." είναι ικανή να εκτελέσει το έργο ή αν κρίθηκε ότι το έργο ήταν κάτω του επιπέδου της "Εγνατίας Α.Ε." ή αν επεκράτησαν προσωπικά κομματικά κριτήρια. Ο κεντρικός ρόλος της Θεσσαλονίκης στο θέμα της Εγνατίας είναι δεδομένος. Πέραν, όμως, των δεδομένων διοικητικής μορφής η Θεσσαλονίκη με την κατασκευή της Εγνατίας, κυρίως προς τη Δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο αποκτά ένα μέσο μιας σύγχρονης και ασφαλούς οδικής αρτηρίας και έξοδο προς το Ιόνιο.

Σας άκουσα που είπατε στον κ. Φούσα ότι θα μετάσχουν και Ηπειρώτες τεχνικοί. Σας επισπαινών ότι το μάντζεμτ που κάνετε δε θα σας αποδώσει αυτά που επιθυμείτε και που είναι στη ψυχή σας μέσα ώστε το έργο να πάει καλά. Το τμήμα της Εγνατίας από Ηγουμενίσα προς Θεσσαλονίκη θα μπορούσε να ανατρέψει σύντομα τα κυκλοφοριακά και διαμετακομιστικά δεδομένα της Βορείου Ελλάδος και της Βαλκανικής, γιατί σήμερα είναι σε όλους γνωστό τι αδυναμίες παρουσιάζει αυτό το μεταφορικό σύστημα.

Είναι, λοιπόν, υψίστης οικονομικής και εθνικής σημασίας να επισπευσθούν συγκεκριμένα κομβικά τμήματα του άξονα αυτού, που ουσιαστικά αποτελούν την πεμπτουσία της Εγνατίας Οδού. Και γι'αυτά πρέπει να μας μιλήσετε εδώ, κύριε Λαλιώτη, και όχι να μας κάνετε δέκα λεπτά έκθεση ιδεών και άλλα δέκα λεπτά να μας διαβάσετε τη συνέντευξή σας στις 23 Οκτωβρίου. Έπρεπε να έχετε έλθει πιο προετοιμασμένος και να μας πείτε για το τμήμα Βέροια -Πολύμυλος, ώστε να παρακαμφθεί ο ορεινός όγκος της Καστανιάς και στη συνέχεια το τμήμα της Ηπείρου από την Πεδινή έως το Περιστέρι.

Ειδικότερα για το τμήμα Βέροια -Πολύμυλος που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με το ενεργειακό κέντρο της Κοζάνης, είναι απορίας άξιο, κύριε Υπουργέ, εάν ο σύμβουλος διαχείρισης σας έχει παραδώσει ένα λεπτομερές πρόγραμμα με όλες τις φάσεις μελέτη, γεωτεχνικές έρευνες, οριστική μελέτη, σύμφωνη γνώμη των οργανισμών κοινής ωφελείας, συντονισμό των ενεργειών τους για τις απαλλοτριώσεις, εκτέλεση των εργασιών και ημερομηνία παράδοσης του έργου. Αμφιβάλλω, είμαι βέβαιος ότι δεν έχετε τίποτε απ' αυτά.

Κύριε Πρόεδρε, το διατιθέμενο κατά τον κύριο Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ποσό των τετρακοσίων δισεκατομμυρίων, κατανεμημένο στην τριετία ουσιαστικά που έχουμε μπροστά μας 1997-2000, επιβάλλει απορροφήσεις περίπου εκατόν τριάντα δισεκατομμυρίων και πλέον ετησίως. Εάν αναλογισθούμε ότι σε ένα χρόνο λειτουργίας της εταιρείας "Εγνατία Α.Ε." οι

απορροφήσεις είναι ουσιαστικά μόνο τα λειτουργικά έξοδα και ελάχιστες καταβολές σε έργα υπό μορφή προκαταβολών και αμοιβών μελετών, καμία αισιοδοξία όπως πολύ σωστά ο πρώτος επερωτών σας επεσήμανε, δε δίνει για το έργο.

Το έτος 2000 που είπατε, κύριε Υπουργέ, ουσιαστικά είναι μια ρεαλιστική ουτοπία και πολύ αμφιβάλλω, κύριοι συνάδελφοι, αν ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. διαθέτει χρονοδιαγράμματα προγράμματος δημοπρατήσεων, εκτελέσεως εργασιών, ετησίων απορροφήσεων και προϋπολογισμού έστω και του έτους 1996 που τελειώσε. Δώστε μας το πρόγραμμα που είχατε στην αρχή του 1996 και το αποτέλεσμα στο τέλος του 1996. Αυτό θα είναι μία εικόνα για το πώς πάει το έργο και αν οι απορίες των συναδέλφων και ειδικότερα του πρώτου ομιλητού του κ. Φούσα είναι εύλογες. Διότι η εντύπωση, κύριε Υπουργέ, που βγαίνει από τη σημερινή συζήτηση είναι, ότι ή αποκρύπτετε την αλήθεια ή δεν είσθε καλά ενημερωμένος. Ψάξτε και θα τη βρείτε να ταυτίζεται μ'αυτά που σας επισημαίνω.

Στην ίδια συνέντευξή σας, αυτή της 23ης Οκτωβρίου αναφέρετε για την πρόοδο των οκτώ καθέτων αξόνων συνολικού προϋπολογισμού σαράντα δισεκατομμυρίων. Η απάντησή σας, όμως, σε ερώτησή μου στις 31.12.96 σε σχετικό μου ερώτημα για τους κάθετους οδικούς άξονες, την οποία σας υπέβαλα στις 6 Δεκεμβρίου, αφού διάβασα τη συνέντευξή σας, έρχεται σε ευθεία σύγκρουση με τα περισσότερα στοιχεία που αναφέρατε και στη συνέντευξή σας και σήμερα εδώ. Θα καταθέσω αυτή την απάντησή για τα Πρακτικά, κύριε Λαλιώτη, διότι άλλο χαρτί υπογράφετε, άλλα στοιχεία φέρνετε εδώ κατά την προσφιλή σας μέθοδο.

Είμαι πολύ ανήσυχος γι'αυτό που αποκαλύπτεται από το έγγραφο που σας έχουν κάνει οι υπηρεσίες που είναι ένα πολύ καλό χαρτί. Και θα έπρεπε εσείς να είσθε ακόμη περισσότερο ανήσυχος, γιατί έχετε την πολιτική ευθύνη της τρομακτικής καθυστέρησης που υπάρχει. Παριστάνετε τον ψύχραιμο και διακηρύσσετε ότι όλα πηγαίνουν καλά ενώ το αναλυτικό κείμενο που έχω μπροστά μου αποδεικνύει ότι ούτε μέλετες δεν έχουν τελειώσει ούτε έργο δε γίνεται. Σε ορισμένα σημεία μάλιστα μένει κανείς άναυδος όταν ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. διαβάσει και γράφει ότι οι χρησιμοποιηθείσες διατομές μεταβλητού πλάτους οδού τεσεράμισι έως επτά μέτρα θα συνδέσουν την Ξάνθη με τα Βουλγαρικά Σύνορα. Έχετε επίγνωση, κύριε Υπουργέ, τι προτίθεσε να κάνουμε; Τεσεράμισι μέτρα πλάτος δρόμου που δεν επιτρέπει τη διασταύρωση δύο οχημάτων; Αυτοί θα είναι οι κάθετοι άξονες που θα μας δώσουν αυτό που χρειαζόμαστε για την Εγνατία Οδό;

Ακόμη τραγικότερη εμφανίζεται η κατάσταση στην περιοχή Κομοτηνής Βουλγαρικά Σύνορα. Μιλάτε για την έναρξη των εργασιών συμβόλου εντός...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε συνάδελφε, αυτά που περιγράφετε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, μη με διακόπτετε. Έχω το χαρτί εδώ να σας το δώσω να το διαβάσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Κορκολόπουλε, γνωρίζαμε πολλά χρόνια.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ να μη με διακόπτει ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσάρος): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ μη διακόπτετε τον κύριο συνάδελφο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κατατίθεται για τα Πρακτικά της Βουλής και παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να μη διακόπτετε.

(Στο σημείο αυτό, ο Βουλευτής κ. Β. Κορκολόπουλος καταθέτει στα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο Αρχείο της Στενογραφικής Υπηρεσίας και είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερομένου).

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Κορκολόπουλε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, μη με διακόπτετε. Εγώ δε σας διέκοψα. Εάν θέλετε μετά θα κάνουμε διάλογο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσάρος): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ μη διακόπτετε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Όσο για σύμβουλο εντός του 1996...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κορκολόπουλε, κάνετε επιλεκτικές αναφορές, που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν είναι συμπεριφορά αυτή. Επερώτηση κάνουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσάρος): Κύριε Κορκολόπουλε, όπως είδατε, υπενθύμισα στον κύριο Υπουργό ότι, αφού δε δέχεσθε, δε δικαιούται να σας διακόψει...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Όσο για το σύμβουλο εντός του 1996, που γράφετε στην απάντησή σας, θα ήταν όνειρο απαιτηλό ή τυπογραφικό λάθος, κύριε Υπουργέ. Δηλαδή ομολογείτε ότι μέσα στο 1997, 1998 για ένα τμήμα οδού είκοσι τριών χιλιομέτρων δε θα έχει γίνει ούτε η δημοπράτηση του έργου. Και με το σύστημα που εσείς έχετε ομολογήσει, ότι αργά να παράγει εγκατεστημένο ανάδοχο, το έργο, κύριε Υπουργέ, δεν θα έχει τελειώσει όχι το 2000, δε θα έχει ξεκινήσει το 2000. Εσείς τα λέτε, εσείς τα γράφετε, εσείς τα υπογράφετε.

Τα στοιχεία, που έχω, είναι αδιάσειστα κύριε Υπουργέ. Οι δεσμεύσεις που έχετε πάρει δεν εξασφαλίζουν το έργο. Ανακουμπωθείτε, ελέγξτε το Δ.Σ., αλλάξτε τον Πρόεδρο, τοποθετήστε καταξιωμένο συγκοινωνιολόγο τεχνοκράτη, αξιοποιήστε τις ειδικές υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ. Ίσως έτσι κερδηθεί μέρος του χαμένου χρόνου, δε θα χαθεί άλλος, και υπάρχει ελπίδα το έργο να τελειώσει πριν από το 2004, έτος που διεκδικούμε τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε να προσθέσω ότι είναι ατυχές το γεγονός για τον Τόπο μας ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ είναι αρμόδιο και για το περιβάλλον και για τα δημόσια έργα. Κανένα ευρωπαϊκό κράτος δεν έχει το αντίστοιχο μοντέλο. Κανένα. Όταν πηγαίνετε στα συμβούλια Υπουργών, ο τίτλος σας ξενίζει όλους τους συναδέλφους σας.

(Στο σημείο αυτό, την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ)

Και η Νέα Δημοκρατία είχε υποβάλει την πρόταση επί των ημερών μου μάλιστα διαχωρισμού του Υπουργείου. Εσείς είσατε ανεπαρκής ως Υπουργός Περιβάλλοντος και ως Υπουργός Δημοσίων Έργων. Όσο χάνετε χρόνο για να διορθώσετε εσφαλμένες σας επιλογές στα θέματα της μεταφοράς του συντελεστού δομήσεως, τόσο η Εγνατία θα καθυστερεί. Και όσο ασχολείστε με την καθυστέρηση προώθησης του Κτηματολογίου και με τον περιορισμό της αυθαίρετης δόμησης, τόσο θα απομακρύνεται ο χρονικός στόχος αποπεράτωσης της Εγνατίας Οδού. Και όσο ασχολείστε με τον Γ.Ο.Κ., ποτέ δε θα καταλάβετε πως με τους νόμους σας για την παραγωγή των δημοσίων έργων, χωρίς να το θέλετε, θεσμοθετείτε την κατοχύρωση της ρεμούλας. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την Πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Β. Κωστόπουλος): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Πρόεδρε, ο αγαπητός μου συνάδελφος και φίλος κ. Κορκολόπουλος με τον καταιγιστικό του λόγο, τον οποίο διάβαζε για λόγους συντομίας υποθέτω, γιατί είναι γνώστης των δεδομένων -δεν έχει καμία αιχμή- μπήκε στον πειρασμό, όχι μόνο να κάνει ισοπεδωτική και μηδενιστική κριτική, αλλά και να αλλοιώσει ορισμένα στοιχεία. Τον διέκοψα σε ένα σημείο.

Κύριε Πρόεδρε, πριν από δύο μήνες ο κ. Κορκολόπουλος είχε καταθέσει μια ερώτηση για την πορεία και την εξέλιξη των οκτώ καθετων αξόνων της Εγνατίας. Είναι αλήθεια -και το αναγνωρίζει- ότι η απάντησή μου ήταν αναλυτική και ουσιαστική. Σας πληροφορώ ότι η απάντηση αυτή είναι κατ' απόλυτη αντιστοιχία με αυτά που περιέγραψα σήμερα πάρα

πολύ συνοπτικά.

Όμως κύριε Κορκολόπουλε, μπήκατε στον πειρασμό, για λόγους κομματικής σκοπιμότητας, να δημιουργήσετε εντυπώσεις -και προσπαθήσατε να τις δημιουργήσετε, θα αναφερθώ στη δευτερολογία μου- με λαθεμένες αναφορές και με αληθειές. Διαβάσατε για τον κάθετο οδικό άξονα, που συνδέει την Ξάνθη με τον Εχίνο και τα βουλγαρικά σύνορα. Τι σας απαντώ: Πρόκειται για οδό μήκους περίπου σαράντα οκτώ χιλιομέτρων μεταβλητού πλάτους τέσσερις χιλιάδες πεντακόσια μέτρα, η οποία συνδέει την Ξάνθη με τον Εχίνο και κατευθύνεται εντός της Βουλγαρίας προς τις πόλεις Σλάτογκραντ, Ρούντοξεν και Φιλιππούπολη. Ήδη εκτελούνται εργασίες σε μήκος τρεις χιλιάδες πεντακόσια μέτρα στην παράκαμψη Μήκης, ενώ είναι κατασκευασμένα τα πρώτα οκτώ χιλιόμετρα από την Ξάνθη.

Αυτό τι λέει σε απλά ελληνικά, κύριε Κορκολόπουλε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Διαβάστε το.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Το διαβάζω. Αναφέρεται σε ήδη υπάρχουσα οδό, όχι ότι σχεδιάζεται ο δρόμος με πλάτος τέσσερα και μισό έως εφτά μέτρα. Ο δρόμος αυτός υπάρχει. Στη συλλογική απόφαση 071 περιλαμβάνεται έργο προϋπολογισμού τριακοσίων εκατομμυρίων δραχμών για την εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών και έχει ήδη γίνει η πρόσκληση ενδιαφέροντος. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι εμείς αρνούμαστε αυτήν τη χάραξη, αυτό το πλάτος και αυτήν την κατασκευασμένη και λειτουργούσα οδό και κάνουμε μελέτη για άλλη χάραξη, με άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά, με άλλη ταυτότητα. Τι είναι αυτά που λέτε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπεται;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Κορκολόπουλε, δεν πετάγονται λεφτά, κάνετε λάθος. Απλώς αναφέρομαι σ' αυτό το σημείο για να στηλιτεύσω την αληθεία που κάνετε, ελπίζω ασυνείδητα και άθελά σας, με την προηγούμενη αναφορά σας. Γιατί είπατε με πολύ μεγάλο πάθος και πολύ μεγάλη υποκρισία, ότι αυτόν το δρόμο σχεδιάζατε ως κάθετο άξονα...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Β.Κωστόπουλος): Κύριε Κορκολόπουλε, έχετε δικαίωμα δευτερολογίας. Κρατείστε σημειώσεις σας παρακαλώ, μη διακόπτετε τον Υπουργό και μετά θα απαντήσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Γι' αυτό προσπάθησα, κύριε Κορκολόπουλε, να σας διακόψω για να μην προχωρήσετε στη δεύτερη πράξη της αληθείας και του ψέματος. Ήθελα να σας διαφυλάξω, αλλά δε θελήσατε να σας διαφυλάξω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ το λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Β.Κωστόπουλος): Κύριε Κορκολόπουλε, αφήστε τον Υπουργό να τελειώσει. Έχετε δικαίωμα δευτερολογίας. Θα απαντήσετε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, μου επιτρέπεται να σας διακόψω;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Ναι, εγώ σας επιτρέπω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Με μεγάλη προσοχή και ευθυκρισία σας διάβασα στην παράγραφο 6β ότι λέτε τα εξής: "Πρόκειται για οδό μήκους σαράντα οκτώ χιλιομέτρων". Και λέτε πιο κάτω: "Πλάτους τεσσεράμισι έως εφτά μέτρων".

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Υπάρχουσα οδός. Έχετε πάει;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Αφήστε με να τελειώσω.

"Πρόκειται για οδό μήκους σαράντα οκτώ χιλιομέτρων μεταβλητού πλάτους τεσσεράμισι έως επτά μέτρα, η οποία συνδέει την Ξάνθη με Εχίνο και κατευθύνεται εντός της Βουλγαρίας προς τις πόλεις τάδε και τάδε. Ήδη εκτελούνται εργασίες σε μήκος 3,6 χιλιόμετρα, ενώ είναι κατασκευασμένα τα πρώτα οκτώ χιλιόμετρα στην Ξάνθη". Είστε οδοντογιατρός,

είμαι πολιτικός μηχανικός. Αυτό να καταλάβετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Β.Κωστόπουλος): Κύριε Υπουργέ, δεν κρατάτε σημειώσεις και εσείς και να απαντήσετε στο τέλος;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Νομίζω ότι όλοι ξέρουμε ελληνικά, ανεξάρτητα με το ποια σχολή έχουμε βγάλει ή δεν έχουμε βγάλει. Γράμματα γνωρίζουμε όλοι μας. Αυτός ο δρόμος υπάρχει, κύριε Κορκολόπουλε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Λέτε "κατασκευασμένα", δε λέτε "υπάρχουν".

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Β.Κωστόπουλος): Κύριε Κορκολόπουλε, σας παρακαλώ!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Θα ήταν γενναιότερο να αναγνωρίσετε το λάθος σας. Εγώ γι' αυτό προσπάθησα να σας διακόψω, για να μη διαπράξετε το λάθος. Σβήνω την "αληθεία", σβήνω το "ψέμα". Λέω "λάθος".

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Λέτε "κατασκευασμένα". Προσέξτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Ξέρω τι γράφει. Το διάβασα καλά και έχω συγκεκριμένες παραστάσεις για αυτόν το δρόμο. Τον έχω περπατήσει αρκετές φορές.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ποια διαδρομή; Τεσσεράμισι μέτρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Β.Κωστόπουλος): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κ. Στρατής Κόρακας.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα κατ' αρχήν να σημειώσω, ότι η επερώτηση της Νέας Δημοκρατίας για την Εγνατία Οδό περιέχει σωστές διαπιστώσεις κ.λπ. και θα μπορούσαμε να συμφωνήσουμε με πολλά από αυτά, που αναφέρονται σ' αυτήν ωστόσο δεν περιέχει κάτι και αυτό είναι η πάγια τακτική της Νέας Δημοκρατίας, όταν είναι στην Αντιπολίτευση, όπως παρόμοια τακτική έχει και το ΠΑΣΟΚ όταν βρίσκεται στην Αντιπολίτευση. Δεν περιέχει, δηλαδή, την αυτοκριτική.

Για παράδειγμα δεν ανέφερε κανένας από τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας τι έκανε η Νέα Δημοκρατία στα τρία και κάτι χρόνια που κυβέρνησε τη Χώρα, στην πορεία αυτή.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Έγινε η σήραγγα.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Καλά, έγινε μία σήραγγα ενδεχόμενα, αλλά θα συμφωνήσετε μαζί μου, ότι αν με αυτούς τους ρυθμούς προχωρήσει το έργο, τα εξακόσια ογδόντα πέντε χιλιόμετρα της Εγνατίας Οδού θα τελειώσουν σε τριάντα ή σαράντα χρόνια, γιατί υπάρχουν και άλλες σήραγγες να γίνουν, γιατί υπάρχουν και άλλες δύσκολες γέφυρες και άλλα πολλά δύσκολα τεχνικά έργα.

Αυτό το λέω επειδή, εν πάση περιπτώσει, είναι σωστό ότι όλα αυτά τα χρόνια, το έργο αυτό ουσιαστικά βρισκόταν σε τέλμα, ένα έργο που έχει μία αδιαμφισβήτητη σημασία, παρά το ότι εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε, επίσης, τα ιδιαίτερα συμφέροντα και ενδιαφέροντα, που έχουν για την οδό αυτή οι ευρωπαϊκές πολυεθνικές εταιρείες, αφού είναι γεγονός ότι η οδός αυτή θα συντομεύσει κατά πολύ -και σε χρόνο και σε χιλιόμετρα- την πρόσβασή τους στην Ασία.

Βεβαίως, αυτός είναι και ο λόγος που υπάρχει αυτή η χρηματοδότηση, όπως και για όλα τα υπόλοιπα μεγάλα έργα, που κατασκευάζονται αυτήν τη στιγμή στη Χώρα μας ή για τα περισσότερα από τα μεγάλα έργα, που έχουν κάποια χρηματοδότηση. Την έχουν -και επιβάλλει το Διεθννήριο των Βρυξελλών- γιατί ακριβώς εξυπηρετούνται οι πολυεθνικές.

Μιλώντας για την Εγνατία, επειδή οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας σημειώνουν στην επερώτησή τους ότι αυτή η κατασκευή θα αναπτύξει την καθυστέρημένη οικονομικά, από πλευράς ανάπτυξης, Ήπειρο, θα ήθελα να πω ότι δεν συμφωνώ πως "είναι η μοναδική ευκαιρία να βγει από την τραγική, καταστροφική, συγκοινωνιακή και αναπτυξιακή απομόνωση η Ήπειρος και να πάψει έτσι να είναι η τελευταία περιοχή της Ευρώπης" όπως αναφέρεται στην επερώτηση. Αν και για την Εγνατία Οδό, όπως και για άλλα μεγάλα έργα, δεν υπάρχουν παράλληλα έργα αναπτυξιακά, στα πλαίσια

ενός γενικότερου σχεδιασμού για ουσιαστική ανάπτυξη και κυρίως για ανάπτυξη της παραγωγικής βάσης της Χώρας, ο οποίος δεν υπάρχει, τότε αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, το μόνο που θα κάνουν οι κάτοικοι, όσοι θα απομείνουν, οι γέροντες της ερημωμένης Ηπείρου, θα είναι να βλέπουν νοσταλγικά ίσως, με θαυμασμό ίσως, τις νταλικές να περνάνε από την Εγνατία Οδό για τα υπόλοιπα χρόνια της ζωής τους.

Το σημειώνουμε αυτό, γιατί και από την πλευρά της Κυβέρνησης εμφανίστηκε σήμερα ότι η Εγνατία Οδός θα αντιμετωπίσει επιτέλους τα όποια προβλήματα, τα τόσα πολλά σοβαρά προβλήματα, που αντιμετωπίζει η Βόρεια Ελλάδα. Δεν υπάρχει, λοιπόν, ένας συνολικός σχεδιασμός και γενικότερα για την ανάπτυξη της περιφέρειας, ας χρησιμοποιήσω αυτή την έκφραση, αλλά δεν υπάρχει συνολικός σχεδιασμός και για την κατασκευή αυτήν καθεαυτή του έργου, που λέγεται Εγνατία Οδός.

Βρίσκει κανείς τραγελαφικές καταστάσεις. Παραδείγματος χάριν, είναι γεγονός ότι, κατασκευάζοντας τα τμήματα Περιστερί-Σήραγγα και Μαλακάσι-Σήραγγα, θα μπορούσε να παρακαμφθεί η Κατάρα, τώρα ενώ τα τμήματα αυτά, θα έπρεπε να βρίσκονται στο τέλος τους, αν όχι να έχουν ολοκληρωθεί, δεν έχουν καν ακόμη μελετηθεί. Δεν υπάρχει χρηματοδότηση εξασφαλισμένη και πρόοδος εργασιών και αυτό, παρά τις διαβεβαιώσεις του κυρίου Υπουργού, κανείς δεν μπορεί να το αμφισβητήσει και πριν απ'όλα, είναι διαπίστωση και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δηλαδή τα πάντα, από τότε που ξεκίνησε το έργο μέχρι σήμερα, περπατούν με ρυθμούς χελώνας.

Θα ήθελα, λοιπόν, να μας πει η Νέα Δημοκρατία, αν μπορεί, τι έγινε από το 1990, που πήρε την Κυβέρνηση μέχρι το Σεπτέμβριο του 1993 που την παρέδωσε, για να δούμε ακριβώς αυτό που είπα στην αρχή, ότι αυτοί οι ρυθμοί χελώνας αναφέρονται και στις δύο κυβερνήσεις.

Επίσης, υπάρχει αυτό το θέμα στο οποίο έγινε αναφορά, δηλαδή της "Παραεγνατίας". Είναι γεγονός ότι η "Παραεγνατία" προβάλλεται σε ένα βαθμό και για να ασκηθούν παραπέρα πιέσεις για μεγαλύτερες ακόμα υποχωρήσεις της Ελλάδας στον τομέα της εξωτερικής πολιτικής και σε άλλους τομείς.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας και με την ευκαιρία της συζήτησης των μεγάλων έργων, αλλά και με δικές μας ερωτήσεις που καταθέσαμε, και συζητήσαμε στη Βουλή σημείωσε αυτή την καθυστέρηση, σημείωσε το τέλμα των εργασιών για την Εγνατία Οδό και για το χώρο της Ηπείρου- μαζί με τα περιβαλλοντικά και άλλα προβλήματα που υπάρχουν- αλλά και για το υπόλοιπο κομμάτι της Εγνατίας.

Μία κουβέντα θέλαμε να πούμε και για την "Εγνατία Α.Ε." Φοβάμαι πολύ, όπως πάνε τα πράγματα, ότι μάλλον πάει να αποκαλυφθεί ότι ένας από τους βασικούς στόχους της δημιουργίας της "Εγνατίας Α.Ε." ήταν για να υπάρχει κάποιος "αποδιοπομπαίος τράγος", στον οποίο θα φορτώνουμε τις καθυστερήσεις, τις ολιγωρίες που κάθε φορά θα παρουσιάζονται.

Ήθελα επίσης να πω ότι από τις ερωτήσεις που κάναμε από το 1995 για την Εγνατία Οδό, παίρνουμε απαντήσεις, οι οποίες προσπαθούν να διασκεδάσουν τις ανησυχίες μας. Είναι του τύπου "προχωράμε, δεν υπάρχει κανένας λόγος να ανησυχείτε κ.λπ.". Και ενώ "προχωράμε" συνέχεια, αυτήν τη στιγμή βρισκόμαστε ουσιαστικά στην ίδια κατάσταση, που ήμασταν το 1995.

Έχω εδώ στα χέρια μου, κύριε Πρόεδρε, ένα υπόμνημα του Τεχνικού Επιμελητηρίου, του Τμήματος Ηπείρου, το οποίο είναι πάρα πολύ αποκαλυπτικό και μου κάνει εντύπωση ότι ο κύριος Υπουργός, ενώ αυτά που ισχυρίστηκε εδώ, είναι όλως διόλου αντίθετα με αυτά που ο σύμβουλος του Κράτους, το Τεχνικό Επιμελητήριο, διαπιστώνει, δεν έκανε τον κόπο να αναφερθεί, ή να προσπαθήσει να αντιμετωπίσει εν πάση περιπτώσει ή να αντιτάξει κάποια επιχειρήματα σ' αυτές τις διαπιστώσεις.

Τι λέει για παράδειγμα το Τεχνικό Επιμελητήριο; Λέει ότι είναι

έργα με εγκεκριμένες πιστώσεις- τμήματα Εγνατίας, παράκαμψη κ.λπ.- που βρίσκονται ακόμα στο στάδιο των αρχικών μελετών, έργα με ολοκληρωμένες μελέτες, που αναζητούν πιστώσεις, για ήδη δημοπρατημένα έργα τροποποιούνται ριζικά υπάρχουσες ελλειπείς μελέτες, με κριτήρια που δεν ανταποκρίνονται πάντα στο επίπεδο και την κλίμακα των έργων. Κάνει, επίσης, ορισμένες άλλες σημαντικές διαπιστώσεις, όπως ότι "το ΤΕΕ έγκαιρα έχει επισημάνει τις πραγματικές αιτίες υστέρησης στην εφαρμογή του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, που αναφέρονται επιγραμματικά στην ελληνική προετοιμασία της Χώρας για την υλοποίηση τέτοιας κλίμακας επενδύσεων, στις παλινδρομήσεις της Πολιτείας, που αφορούν στο σχεδιασμό και την υλοποίηση των έργων, στην απουσία σύγχρονου θεσμικού πλαισίου οργάνωσης, λειτουργίας και διαχείρισης όλων των συντελεστών, στις δυσκολίες προσαρμογής των εταιριών στις νέες απαιτήσεις".

(Στο σημείο αυτό ακούγεται ο προειδοποιητικός ήχος της λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή).

Και το ΤΕΕ καταλήγει σε ορισμένες προτάσεις. Με μία μικρή ανοχή, κύριε Πρόεδρε, θα τελειώσω.

Επιμένει στην αναγκαιότητα εκπόνησης ολοκληρωμένης μελέτης για την Εγνατία Οδό, με προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμου, τετράιχνη. Να το σημειώσουμε και αυτό, γιατί ενώ αρχικά ήταν τετράιχνη, με τέσσερις λωρίδες, τώρα την κατεβάζετε στις δύο. "Για την ταχύτερη ολοκλήρωση, λειτουργία και απόδοση του έργου, με τις διαθέσιμες σήμερα πιστώσεις επιμένουμε στη θέση μας για προγραμματισμένη και τμηματική ανά κλάδο κατασκευή της οδού μόνο στα δύσκολα σημεία, μεγάλες κοιλαδογέφυρες, σήραγγες, κλπ. Η καλύτερη αξιοποίηση και απόδοση των πόρων του Β' Κοινοτικού Πλαισίου θα επιτευχθεί μόνο με τη βελτίωση λειτουργίας όλου του πλέγματος παραγωγής έργων στη Χώρα. Οι πειραματισμοί, οι παλινδρομήσεις και η μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων στην ιδιωτική μόνο πρωτοβουλία δεν εγγυώνται την οικονομία και την ποιότητα των έργων. Τέλος, η μέχρι σήμερα εμπειρία και τα αποτελέσματα από τη διαχείριση μεγάλων έργων με νέους θεσμούς, ανώνυμες εταιρίες, ειδικές υπηρεσίες, ιδιωτική επίβλεψη δε δικαιολογούν την απώλεια της μοναδικής ευκαιρίας για την αναβάθμιση της Δημόσιας Διοίκησης", επιμένοντας έτσι στην ανάγκη να είναι δημόσιος ο χαρακτήρας της κατασκευής αυτών των έργων.

Θα ήθελα τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, να τονίσω για άλλη μία φορά ότι αυτό που χρειάζεται είναι να αφήσει και η Κυβέρνηση και η Νέα Δημοκρατία τις πλατιές διακηρύξεις. Και κυρίως σε ό,τι αφορά την Κυβέρνηση, να εξασφαλίσει αυτήν τη συνολική μελέτη άμεσα, να βάλει σε μία προτεραιότητα ορισμένα άμεσα έργα, που ήδη θα δώσουν ανασα στην κυκλοφορία και να εξασφαλίσει τους πόρους. Άκουσα τον κύριο Υπουργό, που μίλησε για ορισμένους διαθέσιμους πόρους, αλλά τέτοιες διακηρύξεις και τέτοιες δεσμεύσεις είχαμε επανειλημμένα και στο παρελθόν, τα χρόνια που προηγήθηκαν και όμως διαπιστώνουμε ότι τίποτα το ουσιαστικό δεν έγινε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Β. Κωστόπουλος): Ο Αρχηγός του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Δημήτριος Τσοβόλας έχει το λόγο για δέκα λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω επισημάνει κατ' επανάληψη αυτούς τους τέσσερις μήνες, τη μεγάλη καθυστέρηση στην εκτέλεση του μεγάλου αυτού έργου- εθνικής πνοής και μεγάλης οικονομικής σημασίας- της Εγνατίας Οδού.

Δε θα αναλώσω χρόνο να αναπτύξω, γιατί είναι αυτής της σημασίας, γιατί είναι πασιδηλό πλέον γεγονός και έχει αναπτυχθεί κατ' επανάληψη και σήμερα, αλλά και άλλες φορές.

Από το πίνακα που κατέθεσε σήμερα ο κύριος Υπουργός στη Βουλή, με τον τίτλο "Πρόοδος εργασιών της Εγνατίας Οδού μέχρι αυτήν τη στιγμή" επιβεβαιώνονται οι μεγάλες ανησυχίες μας, για την καθυστερημένη εκτέλεση αυτού του έργου.

Αναφέρομαι συγκεκριμένα, αξιολογώντας, αυτό το πίνακα που κατέθεσε πριν από λίγο ο Υπουργός Περιβάλλοντος,

Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ο κ. Λαλιώτης. Από τον πίνακα, λοιπόν, αυτό προκύπτει ότι, ενώ το σύνολο της Εγνατίας Οδού είναι 687,5 χιλιόμετρα, είναι σήμερα τριάντισι χρόνια πριν την εκπόνησή του 2000 υπό μελέτη ή χωρίς καμιά μελέτη τα 284 χιλιόμετρα, στο σύνολο του μήκους, είναι υπό μελέτη ή χωρίς μελέτη το 43% και πλέον ου έργου της Εγνατίας Οδού, δηλαδή το μισό.

Αν από το 1990 μέχρι σήμερα, που είναι έξι χρόνια, κατασκευάστηκαν, όπως λέει το ίδιο το έγγραφο, μόνο 122,5 χιλιόμετρα -γιατί τα υπόλοιπα είναι δημοπρατημένα απλώς ή έχουν εγκατασταθεί εργολάβοι, αλλά όπως ανακύπτει από τον πίνακα δεν έχει κατασκευαστεί, ούτε ένα χιλιόμετρο- σημαίνει ότι ούτε το 2010 δεν πρόκειται να ολοκληρωθεί αυτό το έργο, αν συνεχιστεί μ' αυτούς τους ρυθμούς.

Έρχομαι τώρα να πω για την Ήπειρο, στην οποία αναφέρεται κατά κύριο λόγο η επερώτηση των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας.

Στη Θεσπρωτία, την οποία επισκέφθηκα πριν από δέκα μέρες -ερωτώ τον κύριο Υπουργό και θέλω να με διαψεύσει- υπάρχει ένα χιλιόμετρο μέχρι σήμερα της Εγνατίας Οδού που είναι ασφαλτοστρωμένο; Στην Ήπειρο συνολικά πόσα είναι τα χιλιόμετρα που είναι ασφαλτοστρωμένα, που έχει κατασκευαστεί το έργο; Διότι εδώ βλέπω στον πίνακα, ότι στο τμήμα Ηγουμενίτσας-Πολυμύλου, άρα και πέρα από την Ήπειρο, μέχρι το 1994 είχαν κατασκευαστεί μόνο 3,5 χιλιόμετρα. Αυτό λέει ο πίνακας. Από την 1.1.95 μέχρι σήμερα, πόσα χιλιόμετρα μέσα στην Ήπειρο έχουν ασφαλτοστρωθεί και πόσα χιλιόμετρα -για να ακολουθήσω τον πίνακα- στο κομμάτι Ηγουμενίτσας-Πολυμύλου έχουν κατασκευαστεί- που αυτό είναι και το δύσκολο κομμάτι- όταν είναι γνωστό ότι η Ήπειρος, σήμερα που είμαστε στο κατώφλι του 21ου αιώνα, είναι απομονωμένη από την υπόλοιπη Ελλάδα και κυρίως από τη Δυτική Μακεδονία, με αρνητικές προεκτάσεις και για την οικονομία της Χώρας, αλλά και για την οικονομία και τον πληθυσμό της Ηπείρου, που φθίνει σήμερα, λόγω του ότι επικρατεί η συγκεκριμένη κατάσταση επί αρκετά χρόνια.

Είπε ο κύριος Υπουργός ότι δεν εκτελούνται με παρθενογένεση τα δημόσια έργα. Συμφωνούμε. Εκτελούνται, όμως, όταν εξοικονομούνται πόροι, όταν υπάρχει αντίστοιχη χρηματοδότηση.

Και για να υπάρξει αντίστοιχη χρηματοδότηση πρέπει η Κυβέρνηση -η κάθε κυβέρνηση- να ιεραρχεί τους στόχους στα πλαίσια μιας συγκεκριμένης πολιτικής, η οποία δεν πρέπει να διέπεται από την αντίληψη του αθηνοκεντρικού κράτους, όπως διέπεται η πολιτική της Κυβέρνησης και της σημερινής και της προηγούμενης, αλλά πρέπει να διέπεται από μια άλλη λογική ισομερούς ανάπτυξης της περιφέρειας και αποκέντρωσης της περιφερειακής ανάπτυξης. Αν υπήρχε αυτή η πολιτική και αυτή η αντίληψη, τότε η Εγνατία Οδός θα έπρεπε πράγματι να προχωρεί με τέτοιους ρυθμούς, ώστε το 2000 να έχει αποπερατωθεί για να μην υπάρχουν κίνδυνοι, αλλά και για να μη ζημιώνεται η εθνική οικονομία και βέβαια οι οικονομίες των χωρών, όπως της Ηπείρου, η οποία πράγματι έχει να ωφεληθεί πολλά, αν ολοκληρωθεί αυτό το έργο.

Κατά συνέπεια, από τον πίνακα που δώσατε, κύριε Υπουργέ, παρά τις φιλότιμες προσπάθειες να δημιουργήσετε αισιόδοξο μήνυμα και να το περάσετε, ορίζοντας το 2000, αν ερμηνευθεί ως εκτέλεση 2000, όχι απλά είναι εξωπραγματικό, είναι εξωφρενικά προκλητικό και για τη Βουλή και για τον Ελληνικό Λαό. Το τραγικό με τον τρόπο που εκτελείται αυτό το έργο της Εγνατίας Οδού, είναι ότι στα ευαίσθητα εθνικά και οικονομικά σημεία που είναι η Ήπειρος και η Θράκη, δεν προχωρείτε. Και δεν έχετε εξασφαλίσει και τις πιστώσεις. Και μη μου λέτε, κύριε Υπουργέ, -γιατί μου το ξαναείπατε και άλλη φορά εδώ στη Βουλή- ότι εγκαταστήσατε εργολάβους. Όπως λέει και η επερώτηση, εγκαταστάθηκαν οι εργολάβοι και έκτος όπως λέτε. Το δέχομαι αυτό. Το θέμα, δεν είναι η εγκατάσταση εργολάβων. Το θέμα είναι τι αντικείμενο δίνετε στις εργολαβίες και αν έχετε εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση και αν δίνετε για την πρόοδο των εργασιών. Γιατί αν δίνετε, τότε πρέπει να μας πείτε -και θα το δεχθούμε- πόσα χιλιόμετρα κατασκευάστηκαν το 1995, το 1996 και μέχρι το Φεβρουάριο του 1997.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Κανένα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ(Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.Κ.): Γιατί ακριβώς, δεν κατασκευάστηκε κανένα, τουλάχιστον όσον αφορά την Ήπειρο. Είναι γνωστός ο τρόπος, κύριε Υπουργέ, από παλιά. Κάναμε δημοπρασία, εγκαθιστούμε τον εργολάβο, και δεν προχωράει το έργο. Και επικαλούνται οι εκάστοτε Υπουργοί Δημοσίων Έργων ή Υ.Π.Ε.Χ.Δ.Ε. σήμερα, για ωραιοποίηση της κατάστασης ότι έγιναν δημοπρατήσεις ή ότι έγιναν μελέτες.

Και να πω και κάτι άλλο που μου κάνει τρομερή εντύπωση: Έχω στα χέρια μου επίσημο έγγραφο με ημερομηνία 7/6/96, πριν οκτώ μήνες, που προέρχεται από τον Νομάρχη Θεσσαλονίκης, τον Κώστα Παπαδόπουλο. Υπόμνημα προς τον Πρωθυπουργό της Ελλάδας, τον κ. Σημίτη. Προφανώς το έστειλε εν όψει της προετοιμασίας της ομιλίας του κατά την έκθεση της Θεσσαλονίκης που θα πήγαινε να μιλήσει ο κύριος Πρωθυπουργός. Και τι λέει: Στο κομμάτι Εγνατία οδός, συνολικό μήκος διαδρομής -κάνει λάθος αναρίθμησης και λέει λάθος αριθμούς- θέλει να πει εξακόσια ογδόντα επτά χιλιόμετρα-κατασκευασθέντα μόνο πενήντα δύο χιλιόμετρα, κύριε Υπουργέ. Σε όλο το μήκος της Εγνατίας Οδού, ο νομάρχης, που στέλνει υπεύθυνα υπόμνημα στον Πρωθυπουργό, λέει, κατασκευασθέντα πενήντα δύο χιλιόμετρα. Και προχωράει σε άλλη παράγραφο: Στο Νομό Θεσσαλονίκης για το τμήμα Δερβενίου-Ρεντίνας, δεν έχει πραγματοποιηθεί ούτε η μελέτη. Το υπόλοιπο τμήμα, από τα όρια του νομού μέχρι το Δερβένι, συμπίπτει με μέρος της υπάρχουσας εθνικής οδού και με την υπό προκήρυξη Β' εξωτερική περιφερειακή οδό. Αίτημα λέει, άμεση χρηματοδότηση μελέτης κατασκευής του έργου. Αυτά τα λένε τα επίσημα όργανα της Πολιτείας και προκύπτουν από τα επίσημα έγγραφα. Και -ως Ηπειρώτης σας το λέω- ξέρω όπως και άλλοι Ηπειρώτες Βουλευτές που ανέπτυξαν την επερώτηση ότι δεν έχει ασφαλτοστρωθεί ούτε ένα χιλιόμετρο στην Ήπειρο.

Όταν επίσης στη Θράκη την ευαίσθητη περιοχή δεν υπάρχει χρηματοδότηση του έργου και όταν από την άλλη μεριά 200 χιλιόμετρα, περίπου το 1/3, είναι δρόμοι -και θεωρούνται ότι είναι Εγνατία οδός- με μια μόνο ζώνη κυκλοφορίας προς μια κατεύθυνση και μια από την άλλη πλευρά, δε νομίζω ότι μπορεί σοβαρά η Κυβέρνηση και ο Υπουργός Χωροταξίας να πει ότι προωθείται η εκτέλεση αυτού του μεγάλης εθνικής σημασίας, αλλά και βαλκανικής σημασίας, έργου της Εγνατίας Οδού, με τους ρυθμούς που θα έπρεπε να προωθείται.

Γι' αυτό καλούμε την Κυβέρνηση και τον κύριο Υπουργό να αλλάξει ρυθμούς, να αλλάξει χρηματοδοτήσεις έργων, να αλλάξει ιεράρχηση έργων και αντί να κατασκευάζονται τα έργα βιτρίνας, που να δίνονται τα εκατοντάδες εκατομμύρια, εκεί που δημιουργούν κίνητρα για συγκέντρωση πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα, θα πρέπει οι πιστώσεις να πάνε στη χρηματοδότηση τέτοιων έργων, που να ενισχύσουν την περιφέρεια και να σταματήσουν την αστυφιλία, που ενισχύεται κάθε χρόνο και περισσότερο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ(Δημήτριος Β. Κωστόπουλος): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Ιωαννίδης έχει το λόγο.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, πριν ακούσω τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας τον κ. Κορκολόπουλο απόψε είχα αισθανθεί ευτυχής, διότι η συζήτηση διεξήγηση σε ένα πολύ καλό επίπεδο. Οι επερωτώντες συνάδελφοι, παρά τις εξάρσεις του πρώτου των επερωτώντων του αγαπητού κ. Φούσα και τις πολιτικές αιχμές, τις οποίες εξέπεμψε, σε σχέση δήθεν με τις ενδοκυβερνητικές διαφωνίες, λέτε και δεν παρακολουθούμε τα συμβαίνοντα εν Ελλάδι, για να ξέρουμε πού υπάρχουν πράγματι διαφωνίες, αναφέρθηκε ακόμη και σε κάποιες δήθεν επικρίσεις του επιτρόπου του κ. Παπουτσή, προς τον τότε Υπουργό Βιομηχανίας και σήμερα Πρωθυπουργό για τις απορροφήσεις που δεν έγιναν υποτίθεται στο Υπουργείο Βιομηχανίας κ.λπ.. Αλλά όλα αυτά ήταν μέσα στα πλαίσια τα επιτρεπτά για τη συζήτηση μιας επερώτησης από πλευράς

του Κόμματος της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως. Και θα έλεγα ότι η απάντηση του Υπουργού ήταν τόσο πλήρης και ικανοποιητική, ώστε θα μπορούσε να πει κανείς, όχι ότι ατύχησε η Νέα Δημοκρατία υποβάλλοντας την επερώτηση, αλλά πάντως ότι ευτύχησε ο Υπουργός Περιβάλλοντος, που του δόθηκε η ευκαιρία να δώσει τις απαντήσεις που έδωσε.

Και για να μη μπω σε αναφορές λεπτομερείς της απαντήσεως του Υπουργού, να υπενθυμίσω μόνο την πληρότητα της απαντήσεως για την Παραγεννατία, που όσες καλότητες ανησυχίες μπορούσαν να υπάρξουν, ασφαλώς τις εξουδετέρωσε και είμαστε απολύτως ικανοποιημένοι σε ό,τι αφορά αυτήν την πτυχή του θέματος, που είναι σημαντική για τα εθνικά μας συμφέροντα.

Αλλά μετά ήρθε ο κ. Κορκολόπουλος λάθος. Εγώ σ' αυτό το σημείο, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω, όχι βεβαίως για να μεμφθώ το Προεδρείο, ότι κάποτε θα πρέπει να σκεφθούμε σ' αυτήν την Αίθουσα και την εφαρμογή της διατάξεως του Κανονισμού, που δεν την τηρούμε αρκετά, που επιβάλλει οι ομιλητές να μιλούν όχι από χειρογράφοι αλλά από στήθους και επιτρέπεται μόνο η χρήση σημειώσεων. Και αυτό δεν είναι διότι είναι σχολή ρητορική η Βουλή, αλλά διότι πρέπει επιτέλους να ξέρουμε και ποιοι ομιλούν από μόνοι τους, διότι θα μπορούσε άλλως η Βουλή να καταντήσει αίθουσα αναγνώσεως κειμένων λογογράφων. Και έχει τη σημασία του το πράγμα. Από την άλλη μεριά άκουσα τον κ. Κορκολόπουλο που επετέθη λάβρος, κατά του κ. Φατούρου επειδή είναι αρχιτέκτων. Γνωστή είναι η συμπάθεια των πολιτικών μηχανικών προς τους αρχιτέκτονες. Εθεώρησε ότι επειδή είναι αρχιτέκτων ο κ. Φατούρος δεν είναι κατάλληλος και να προΐσταται μιας ανωνύμου εταιρείας κρατικής, η οποία συνεστήθη ακριβώς για να ξεπερασθούν τα προβλήματα και οι δυσκολίες που έχουν όλα τα μεγάλα δημόσια έργα και οι δυσχέρειες που υπάρχουν στις διάφορες δημόσιες υπηρεσίες και οι δυσχέρειες, αν θέλετε, με το δημόσιο λογιστικό και πολλά άλλα πράγματα.

Οι πολιτικοί μηχανικοί πιστεύουν πάντοτε ότι μπορούν να εκτελούν και τα έργα των αρχιτεκτόνων και οι αρχιτέκτονες λίγο-πολύ -όχι όμως τόσο πολύ- τα έργα των πολιτικών μηχανικών. Και αν θα ήθελα να χαριτολογήσω, δεν ξέρω τι θα έπρεπε να πω, ποιοι από τους δύο έχουν συμβάλει περισσότερο στην καταστροφή του περιβάλλοντος της Σύρας μας; Αλλά αυτό είναι μία άλλη διάσταση του θέματος, που δεν είναι του παρόντος.

Κύριοι συνάδελφοι, η αξία της Εγνατίας Οδού δε χρειάζεται να τονιστεί από μένα. Έχει τονιστεί από όλους. Αλλά όπως ξέρετε, ένα μεγάλο έργο, ακόμα και μικρότερης κλίμακος έργα, θέλουν περισσότερο χρόνο για το σωστό προγραμματισμό και τις μελέτες, από το χρόνο εκτέλεσης. Αυτό όποιος δεν το κατανοεί, είναι εύκολο να λείει, "τόσα χρόνια, τι κάνατε, δεν έχει εκτελεστεί ούτε ένα χιλιόμετρο;" Η εκτέλεση όμως είναι πολύ πιο σύντομη πολλές φορές από τις μελέτες.

Όταν το 1991 η Νέα Δημοκρατία άρχισε τις μελέτες, ο προγραμματισμός ήταν εντελώς πρόχειρος, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν περιβαλλοντικές μελέτες. Στην περίπτωση παραδείγματος χάρι του τμήματος Ψηλορράχη-Αγία Αναστασία, ενώ εγκρίθηκε οριστική μελέτη ύψους τριάντα πέντε δισεκατομμυρίων δεν υπήρχε η προσαρμογή της μελέτης με περιβαλλοντικούς όρους -που θα απαιτούσε άλλα τριάντα δισεκατομμύρια- με αποτέλεσμα να χρειαστεί να γίνει νέα μελέτη με χάραξη προσαρμοσμένη στους περιβαλλοντικούς όρους με προϋπολογισμό τριάντα πέντε δισεκατομμύρια.

Είναι πλέον δεδομένο ότι και με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, αλλά και με τη δική μας, δεν μπορούν να εκτελούνται έργα χωρίς περιβαλλοντικές μελέτες.

Θα πρέπει, λοιπόν, να δούμε, αν αυτό το χρονικό διάστημα που πέρασε, η Κυβέρνηση έκανε τις προσπάθειες για να ολοκληρωθούν οι μελέτες, αν προχώρησε στα βήματα που είπε ο Υπουργός προηγουμένως. Αν αμφισβητούμε αυτά που είπε ο κύριος Υπουργός, τότε να ελέγξουμε την Κυβέρνηση. Αλλά εάν το χρονικό διάστημα των τριών ετών που μπορεί να καταλογιστεί ως ευθύνη των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ., είναι

αρκετό να έχουν ολοκληρωθεί όλες οι διαδικασίες, προμελέτες, μελέτες κ.λπ., τότε να πούμε ότι κακώς δεν έγιναν τα βήματα πιο γρήγορα. Αλλά αν ο χρόνος αυτός ήταν αναγκαίος για να μπορέσει να προχωρήσει σωστά ένα έργο τέτοιας κλίμακας, τότε βεβαίως, δεν υπάρχει ευθύνη της Κυβέρνησης γι' αυτό.

Οπωσδήποτε δεν υπάρχει κανένας σ' αυτήν την Αίθουσα που να μην επιθυμεί την επίσπευση όλων των διαδικασιών, προκειμένου να έχουμε το ταχύτερο δυνατόν την περαίωση αυτού του κολοσσίου έργου μεγίστης εθνικής σημασίας.

Εγώ, κύριε Πρόεδρε, ξέρω ότι στην πατρίδα μου την Κρήτη δεν γίνεται κανένα μεγάλο έργο...

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Έχουν τελειώσει...

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κάνετε μεγάλο λάθος και αφήστε με να ολοκληρώσω τη σκέψη μου.

Όχι μόνο δεν είναι έτσι όπως το λέτε, αλλά δεν έχει γίνει ούτε η μία Εθνική Οδός που υπάρχει. Δεν το αναφέρω για να παραπονεθώ. Το αναφέρω γιατί εμείς αποδεχόμαστε τις προτεραιότητες της Εγνατίας Οδού και άλλων πολλών μεγάλων έργων στην υπόλοιπη Ελλάδα, διότι ξέρουμε να σκεφτόμαστε πατριωτικά. Και οι ανάγκες που υπάρχουν στη Νότιο Ελλάδα και στην Κρήτη, είναι μεγάλες. Αλλά εδώ μιλάμε για μια υπόθεση τεράστιας εθνικής σημασίας και ασφαλώς χαϊρόμαστε που η Κυβέρνηση έχει προχωρήσει προς αυτές τις κατευθύνσεις.

Ο κ. Κορκολόπουλος μίλησε και για κατοχύρωση της ρεμούλας. Ο ίδιος είναι πολιτικός μηχανικός. Εγώ δεν ξέρω πολιτικούς τα τελευταία χρόνια και της δικής σας Παράταξης που να πέρασαν από το Υπουργείο αυτό, το τόσο κρίσιμο και να μη θέλησαν να καταπολεμήσουν τη ρεμούλα, όπου υπάρχει.

Αλλά εσείς είστε πολιτικός μηχανικός, δεν ξέρω αν είστε και εργολάβος. Γνωρίζετε πώς λειτουργεί ολόκληρο το κύκλωμα αυτό. Και ασφαλώς οι προσπάθειες κάθε Υπουργού είναι να μην υπάρχει. Εγώ δε θα το περιορίσω μόνο στο σημερινό Υπουργό που διαμφισβήτητα κινείται με πλήρη διαφάνεια, αλλά καταλαβαίνετε, ξέρετε άλλωστε πολύ καλά, ότι το πρόβλημα της σωστής εκτέλεσης των έργων είναι εν πολλοίς και θέμα ευθύνης των εργολάβων. Πόσες εργολαβίες ανά την Ελλάδα δεν προχωρούν, διότι δεν ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις τους οι εργολάβοι; Εδώ υπάρχει στάδιον δόξης λαμπρόν για το Τεχνικό Επιμελητήριο, το οποίο επικαλεσθήκατε, το επικαλέσθηκε και ο κ. Κόρακας. Ας βρεθούν επιτέλους κάποιοι τρόποι, που και το Τ.Ε.Ε., ο σύμβουλος κατά νόμο όλων των κυβερνήσεων, να μπορεί να παίξει κάποιο ρόλο σ' αυτό το θέμα, χωρίς συντεχνιακό πνεύμα. Διότι ασφαλώς, αν γίνονται και όποιες συναλλαγές γίνονται, δεν γίνονται ούτε με επιθυμία ούτε με ευθύνη της πολιτικής ηγεσίας. Γίνονται ενδεχομένως με τη σύμπραξη και δημοσίων υπηρεσιών. Αλλά θα πρέπει αυτά να λέγονται εδώ μέσα, για να τελειώνει και αυτή η ιστορία, ότι ο πολιτικός κόσμος στο σύνολό του είναι διαβλητός και όλοι οι άλλοι είναι άγγελοι, από τους εργολάβους, για τους οποίους ο αείμνηστος Παναγιώτης Κανελλόπουλος σ' ένα από τα ποιήματά του μιλάει, αναφερόμενος στον εσμό των εργολάβων, μέχρι και αρκετούς ίσως, ή πάντως κάποιους συνεργάτες τους στις δημόσιες υπηρεσίες!

Ένα είναι βέβαιο, κύριοι συνάδελφοι -και τελειώνω μ' αυτό, γιατί δε θέλω να πάρω περισσότερο χρόνο- ότι εμένα τουλάχιστον οι απαντήσεις που έδωσε ο κύριος Υπουργός με ικανοποίησαν κατά τούτο: Σε ό,τι αφορά την Παραγεννατία, έχουμε ως χώρα λειτουργήσει σωστά και δεν υπάρχει πρόβλημα. Πρέπει να έχουμε την εγγήγορη που είπε ο Υπουργός. Σ' ό,τι αφορά την Εγνατία, δεν νομίζω ότι μπορεί να αμφισβητηθεί η προσπάθεια του Υπουργού Δημοσίων Έργων και της Κυβέρνησης να επιταχύνει, όσο αυτό είναι δυνατόν, με τα δεδομένα και της Ελληνικής Δημοσίας Διοίκησης, αλλά και με τις δεδομένες δυσχέρειες που έχει το μέγιστο αυτό έργο, την εκτέλεση του έργου και την ολοκλήρωσή του. Γιατί εάν σκεφθούμε το αντίθετο, θα πρέπει να σκεφθούμε και ότι είναι μία κυβέρνηση, που δε θέλει ούτε το καλό του Τόπου ούτε το καλό το δικό της. Και δεν είδα

Πείτε μας επιτέλους, σας παρακαλώ πολύ, το εξής διότι

δε μας απαντήσατε και θα περιμένω τη δευτερολογία σας. Το 1999, κύριε Λαλιώτη, όπως ξέρετε, το δεύτερο Πακέτο Ντελόρ τελειώνει και τρίτο, όπως ξέρουμε, δεν θα υπάρξει. Τι θα γίνει, που έχουμε ακόμη μόνο δύο χρόνια και για τις πιστώσεις, από τα κοινοτικά κονδύλια που δεν απορροφούνται και που δυστυχώς είμαστε σε τραγικά επίπεδα.

Σας είπα και επαναλαμβάνω τι θα γίνει με τους κόμβους;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Φούσα, μου επιτρέπετε;

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Βεβαίως. Σας παρακαλώ όμως, κύριε Πρόεδρε, να μου κρατήσετε το χρόνο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Πρέπει να έχουμε ένα κοινό τόπο στη γνώση και στην πληροφόρηση ορισμένων δεδομένων.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Σαφώς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Πρέπει να έχουν δημοπρατηθεί μέχρι και το τέλος του 1998, αρχές του 1999, όλα τα έργα. Η εκταμίευση θα γίνεται απρόσκοπτα και το 1999 και το 2000 και το 2001. Αυτό το χρηματοδοτικό σενάριο θα εξελίσσεται σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που έχουν υπάρξει κατά έργο από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέχρι και το 2001. Απλώς θα πρέπει να έχουν ανατεθεί τα έργα μέχρι το 1999. Αυτή είναι η αλήθεια. Δεν τελειώνει η χρηματοδοτική ροή το 1999.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Άκουσα με προσοχή την παρατήρησή σας και θα κάνω δύο δικές μου παρατηρήσεις:

Πρώτον, κατά την εκτίμησή μου, δεν θα ανατεθούν όλα τα έργα μέχρι το 1998, όπως είπατε και με το ρυθμό που πηγαίνει.

Δεύτερον, η δική μου ενημέρωση είναι, πως αυτό που λέτε δεν ισχύει. Αντίθετα, μέσα στο 1998, εάν η Ευρωπαϊκή Ένωση διαπιστώσει, πως αυτά δεν διατέθηκαν ή πως δεν μπορούν να διατεθούν, διότι υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση, θα τα δώσει στις ανατολικές χώρες. Αυτή είναι η δική μου ενημέρωση, αυτό είναι που υπογραμμίζω και γι' αυτό ανησυχώ πάρα πολύ.

Θέλω να παρατηρήσω τώρα κάτι, με το οποίο και θα τελειώσω. Το πρόβλημα είναι κύριε Υπουργέ, γιατί δεν προχωράτε. Ασφαλώς και θέλετε να προχωρήσει. Δεν είπα εγώ ότι έχετε ποινικές ευθύνες. Δυστυχώς άλλοι το επιχειρούν. Και καλά είπατε ότι "όποιοι γελάει τελευταίος γελάει καλύτερα" υπονοώντας άλλο συνάδελφό σας. Είχε μεγάλο νόημα αυτό. Εμείς δε σας καταλογίζουμε προσωπικώς ποινικές ευθύνες. Αλλά καταλογίζουμε πολιτική ευθύνη. Εμείς σας κατηγορούμε, ότι δεν μπορεί η Κυβέρνησή σας να χειριστεί αυτό το σοβαρό θέμα αποτελεσματικά. Και έχετε ευθύνη γι' αυτό. Και σας είπα στην αρχή και το επαναλαμβάνω -και τελειώνω με αυτό- ότι δεν έχετε περιθώρια για άλλες δικαιολογίες. Το 1999 έρχεται. Δε θα έχουμε άλλο Πακέτο Ντελόρ. Είναι η μοναδική ευκαιρία. Σας το είπα και σας το επαναλαμβάνω: Σήμερα σας κατηγορούμε ασφαλώς γι' αυτό το οποίο δεν κάνετε. Μετά από την ημερομηνία αυτή, θα έχετε μεγάλη ιστορική ευθύνη απέναντι στην Ελλάδα, απέναντι στην Ήπειρο, απέναντι στην Μακεδονία, απέναντι στην Θράκη, απέναντι ακόμη και στις ευκαιρίες της χώρας μας για τα Βαλκάνια, όπως θα έχετε και εθνική ευθύνη.

Κρούω τον κώδωνα του κινδύνου. Είμαστε εδώ και στην Ήπειρο μαζί για να συνεργαστούμε. Περιμένω τηλεφώνημά σας για να πάμε επιτέλους στα εκτελούμενα έργα. Φοβάμαι, όμως, ότι η δικαιολογία που βρίσκετε είναι -και θα παρακαλάτε- να έχουμε και άλλες βροχές. Δεν σας σώζουν οι βροχές και οι πλημμύρες. Σας σώζει μόνο το να κάνετε έργα, τα οποία δεν κάνετε μέχρι σήμερα και έχει τελματωθεί η Εγνατία στην Ήπειρο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Β.Κωστόπουλος): Ο κ. Ηλίας Βεζδρεβάνης έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, από την ομιλία του κυρίου Υπουργού έχω κρατήσει κάποιες σημειώσεις και σ' αυτές θα εστιάσω τη δευτερολογία μου.

Κύριε Υπουργέ, μιλήσατε για κοινή αγωνία για το έργο της Εγνατίας. Δηλαδή αναγνωρίσατε τη δική μας αγωνία και είπατε

πως έχετε και εσείς την ίδια αγωνία. Έχουμε μια σύμπτωση απόψεων.

Κάνατε μια τεκμηριωμένη αναφορά σε πληθώρα στατιστικών στοιχείων, όσον αφορά το χώρο που εξυπηρετεί η Εγνατία Οδός. Και εξαιρώντας την Αττική, σωστά διαπιστώσατε, ότι από απόψεως πληθυσμού, εκτάσεως και γεωργικής παραγωγής, πράγματι καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του Ελλαδικού Χώρου. Έχουμε και εδώ μια σύμπτωση.

Αυτά τα δύο στοιχεία, κύριε Υπουργέ, δικαιολογούν απόλυτα τη συζητούμενη επερώτηση, που με υπευθυνότητα η Νέα Δημοκρατία κατέθεσε και συζητούμε σήμερα.

Η ανησυχία μας, κύριε Υπουργέ, που διευτυπώθη για την έλλειψη πόρων, τεκμηριώνεται από τη δική σας την ομιλία, ότι εκατόν τριάντα πέντε τουλάχιστον χιλιόμετρα ούτε μελετήθηκαν, ούτε χρηματοδοτήθηκαν ούτε και έχετε τους πόρους για να τα κατασκευάσετε. Δική σας η ομολογία ενώπιον της Εθνικής Αντιπροσωπείας. Και είναι η επιβεβαίωση της δικής μας ανησυχίας, ότι δεν έχετε τους αναγκαίους πόρους.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι υπάρχουν μελέτες για όλα τα τμήματα. Θα σας παρακαλέσω -έχετε το χρόνο- με ένα τηλεφώνημα, να μας φέρουν εδώ μια μελέτη, που θα σας πω τώρα: Το πρώτο χιλιόμετρο, από το λιμάνι της Ηγουμενίστας, από τα μηδέν μέχρι τα χίλια μέτρα. Φέρτε την, καταθέστε την στη Βουλή. Και αν δεν το μπορέσετε σήμερα, θα παρακαλέσω να μου την στείλετε αύριο.

Και ενώ, κύριε Υπουργέ, χρήματα δεν έχετε για εκατόν τριάντα πέντε χιλιόμετρα, το έργο βαδίζει με ρυθμό χελώνας. Σε πολλά σημεία έχετε τμήματα με προβλήματα, σοβαρά τεχνικά προβλήματα. Πάρτε το Πολύμνιο Κοζάνης, για να δείτε, εσείς που έχετε όλο το φάκελλο -και εμείς βέβαια έχουμε κάποια πληροφόρηση και καλή πληροφόρηση- πιο είναι το δύσκολο.

Ακόμη, στην Ήπειρο, δεν έχουν γίνει ούτε τριάντισι χιλιόμετρα. Σας είπα ότι στο Νομό Θεσπρωτίας δεν υπάρχει ούτε ένα μέτρο ασφάλτου. Ούτε ένα μέτρο ασφάλτου!

Και διερρωτώμαι, κύριε Υπουργέ, ειλικρινά διερρωτώμαι: Πώς φθάνετε στη διαβεβαίωση; Πώς διαβεβαιώνετε την Εθνική Αντιπροσωπεία, ότι το 2000, έστω το 2001, που λέτε να γίνουν και οι πληρωμές -και το δέχομαι αυτό, οικονομικά έτσι λειτουργούμε- θα ολοκληρωθεί το έργο, όταν, με ό,τι έχει κάνει η Νέα Δημοκρατία μέχρι των ημερών σας και με τα τριάντισι χρόνια τα δικά σας, έχετε ακόμη επτακόσια χιλιόμετρα Εγνατίας Οδού να κατασκευάσετε;

Και, κύριε Υπουργέ, σας το έχω πει και άλλη φορά και, αν θέλετε, να με προσέξετε. Έχετε μέλλον σ' αυτόν τον Τόπο -εγώ τουλάχιστον το πιστεύω και έχω τη λεβεντιά να το λέω και προς τους αντιπάλους μου- και δεν πρέπει να λέτε τέτοιες μεγάλες κουβέντες. Γιατί η Λατινία έλεγαν: "Scripta manent." "Verba volant". Το 2000 κάποιος συνάδελφος από εδώ θα σας επιδείξει τα Πρακτικά σας. Και τότε η δική σας η θέση θα είναι πολύ δεινή. Γι' αυτό, λοιπόν, τέτοιες μεγάλες κουβέντες δε χρειάζονται στην Εθνική Αντιπροσωπεία.

Και ενώ, κύριε Υπουργέ, δικαιολογήσατε την επερώτησή μας με τα στοιχεία που σας ανέφερα στην αρχή και είπα ότι υπήρξε σύμπτωση απόψεων, μας καταλογίσατε διάθεση μηδενισμού.

Όταν, κύριε Υπουργέ, το μηδέν είναι μηδέν, εμείς δεν μπορούμε να του δώσουμε αριθμό μπροστά. Και σας είπα, ότι στο Νομό Θεσπρωτίας δεν υπάρχει ούτε ένα μέτρο ασφαλοστρωμένο, αλλά ούτε και ένα μέτρο που να είναι έτοιμο για ασφαλοστρωση.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ)

Θα ήθελα ακόμα να σας ρωτήσω, κύριε Υπουργέ: Δεν έχετε διαπιστώσει μέσα στην πολύχρονη παραμονή στην Αίθουσα αυτή και ημών και υμών ότι ποτέ δεν ήρθαμε σ' αυτήν την Αίθουσα για να πούμε ανακρίβειες; Πώς θα λέγαμε σήμερα;

Σας ζητώ, λοιπόν, αφού μας καταλογίσατε πρόθεση μηδενισμού, να μας απαντήσετε εάν υπάρχει, επαναλαμβάνω, ένα μέτρο της Εγνατίας Οδού ασφαλοστρωμένο στα τμήματα του Νομού Θεσπρωτίας. Άλλως πως, θα πρέπει να ξαναπάρτε

την κουβέντα περί μηδενισμού ή να μας αποδείξετε ότι εμείς μιλάμε ανεύθυνα στην Εθνική Αντιπροσωπεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Παρακαλώ, κύριε Βεζδρεβάνη, τελειώνετε.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, το συλλογισμό μου.

Εκείνο που βγαίνει σαν συμπέρασμα είναι ότι πρέπει να βιαστούμε. Το επιχείρημά σας για την Παραεγνατία το εστιάζατε στη διαφορά μικρού μήκους της οδού, που θα είναι κατά τι μεγαλύτερη η Παραεγνατία.

Λησμονήσατε, κύριε Υπουργέ, ότι από την Ευρώπη προς το Δυρράχιο και από την Ευρώπη προς την Ηγουμενίτσα υπάρχει μία διαφορά δέκα ωρών θαλάσσης. Εάν αυτό το υπολογίσετε, το επιχείρημά σας αυτό καταρρίπτεται και δε χρειάζεται ούτε να το πείτε.

Μη στηρίζετε, λοιπόν, σ' αυτά. Σε κάποια άλλα, ναι. Κυρίως, όμως, πρέπει να βιαστούμε να ολοκληρώσουμε το έργο, γιατί πράγματι, εάν δε βιαστούμε, τότε υπάρχει ο κίνδυνος να πάθουμε μεγάλες εθνικές ζημιές. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Τρυφωνίδης. Απών, διαγράφεται.

Ο κ. Καραμπίνας έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Περίμενα, κύριε Πρόεδρε, να μην παρατηρηθεί και στη σημερινή συνεδρίαση το φαινόμενο, η Κυβέρνηση να εκλαμβάνει την κριτική ως αυτοσκοπό ή ως εξυπηρετούσα κομματικές σκοπιμότητες. Και αυτό, δυστυχώς, δεν το αποφύγαμε και σήμερα.

Η Κυβέρνηση ταμπουρώθηκε στις θέσεις της, ωραιοποίησε την κατάσταση και δικαιολόγησε πλήρως τους μηχανισμούς που παρεμβαίνουν στο όλο θέμα.

Πιστεύω πως μετά από την τοποθέτηση όλων των συμμετεχόντων στη συζήτηση, δεν υπάρχει σαφής εικόνα περί της πορείας και εξέλιξης του έργου, πολύ δε περισσότερο, δεν υπάρχει σαφής εικόνα για το Λαό, που μας παρακολουθεί.

Είχα επισημάνει, ότι θα πρέπει οι μελέτες και η περάτωση των έργων να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους προβλεπόμενους χρόνους.

Θα πρέπει, λοιπόν, για να ξεκαθαρίσει αυτή η εικόνα, να μας δώσει ο κύριος Υπουργός απάντηση, πόσα χιλιόμετρα συγκεκριμένα έχουν κατασκευασθεί στο συγκεκριμένο αυτοκινητόδρομο και πλέον συγκεκριμένα, στην περιοχή της Ηπείρου.

Κύριε Υπουργέ, ειλικρινώς θέλω να πιστέψω τα όσα αναφέρατε στην πρωτολογία σας και αυτά που είπατε ειδικά για την πορεία του έργου. Θέλω, όμως, να σας ρωτήσω: Πιστεύετε ειλικρινώς, ότι θα τελειώσουν στους χρόνους που προαναφέρατε τα συγκεκριμένα έργα που έχουν ανατεθεί; Από την πείρα σας, κύριε Υπουργέ, έχετε τόσο εμπιστοσύνη στους μηχανισμούς; Εγώ πάντως, από τη δική μου εμπειρία, δεν έχω, γι' αυτό εκείνο που έχω να σας συστήσω, είναι να πιέσετε τους μηχανισμούς που υπεισέρχονται στο όλο έργο, για να μη σας εκθέσουν.

Ο συλλογισμός σας όσον αφορά την Παραεγνατία, από εμένα είναι αποδεκτός, κύριε Υπουργέ. Βασίζεται στη λογική, ως προς την προτίμηση της Εγνατίας, δηλαδή ως προς τα πλεονεκτήματά της, σε σχέση με την Παραεγνατία. Αυτό δε σημαίνει, όμως, εφησυχασμό και καθυστέρηση για την Εγνατία.

Αυτές τις σκέψεις, όμως, κύριε Υπουργέ, που βασίζονται στη λογική και αποτελούν αρχή, θα πρέπει να τις τηρείτε, όπου προκύπτουν παρόμοιες περιπτώσεις.

Για την Ήπειρο, που υπάρχει το φυσικό πλεονέκτημα διεξόδου προς την Ευρώπη -όπως ανέφερα στην ομιλία μου- και συγκεκριμένα για τον κάθετο αυτοκινητόδρομο Κακαβιάς - Αντιρρίου, δε δώσατε καμία απάντηση -δεν είχατε χρόνο, δεν ξέρω- για το τι προτίθεται να κάνει η Κυβέρνηση σχετικά με αυτό. Δηλαδή, θα εκμεταλλευτεί η Κυβέρνηση το πλεονέκτημα της Ηπείρου ή θα παραμείνει η περιοχή αυτή, όλη η Δυτική Ελλάδα, στην απομόνωση; Περιμένω την απάντησή σας τουλάχιστον στη δευτερολογία σας. Δεν άκουσα με σαφήνεια τι είπατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον κ. Καραμπίνα.

Ο κ. Τζωάννος έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, η παρέμβαση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ιδιαίτερα η αναφορά του στην Κρήτη, μου θύμισε το έργο του Βυζάντιου τη "Βαβυλωνία". Και λόγω του προκεχωρημένου του χρόνου, νομίζω ότι λίγο χιούμορ χρειάζεται. Οι Ηπειρώτες με τους Κρητικούς μάλωναν για την ονομασία των προβάτων.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Μόνο που εδώ δε μάλωσαν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Διαπίστωση με χαρά, ότι εδώ υπάρχει ομοφωνία στην ανάγκη πραγματοποίησης έργων υποδομής. Αυτό, όμως, που είναι το κοινό χαρακτηριστικό -το έχουμε καταγγείλει επανειλημμένως στη Βουλή, αλλά και εκτός Βουλής- είναι η έλλειψη αναπτυξιακής πολιτικής, που χαρακτηρίζει τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, αλλά και τη δεκαετία του 1980. Αυτήν τη διαπίστωση δεν την κάνουμε μόνο εμείς, την κάνουν και οι Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ. καθημερινά στον ημερήσιο Τύπο. Απλώς, το θέμα της Εγνατίας αποτελεί την αιχμή του δόρατος, διότι είναι κρίσιμο εθνικό θέμα. Επίσης, αναφέρεται σε παραμεθόριο περιοχή.

Τυχαίνει εγώ να έχω υπογράψει την επερώτηση, γιατί είμαι γαμπρός Ηπειρώτης, κύριε Υπουργέ. Παρ' ότι είμαι Αιγαιοπελαγίτης και ιδιαίτερα ευαίσθητος στα παραμεθόρια, έχω και την άλλη ιδιότητα, γι' αυτό κάθεται τόσες ώρες εδώ μέσα.

Το αναφέρω αυτό, διότι, πραγματικά, η Ήπειρος υποφέρει και έχω άμεση εμπειρία από την περιοχή της Κόνιτσας, η οποία θα ευεργετηθεί πολλαπλώς από τα έργα της Εγνατίας Οδού, δηλαδή από την άμεση υλοποίηση των έργων και μακροπρόθεσμα έμμεσα, από τη γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής.

Διαπίστωση δύο άλλα πολύ σημαντικά σημεία από την παρέμβαση του κυρίου Υπουργού. Όσον αφορά το θέμα της χρηματοδότησης, αναφέρθηκε ο κύριος Υπουργός στη μελέτη της BARCLAYS. Δεν ξέρω τη μελέτη, αλλά ως ειδικός στα χρηματοοικονομικά, φαντάζομαι ότι παρουσιάζει διάφορα σενάρια. Εφόσον, όμως, υπάρχουν σενάρια, εκεί πλέον τίθεται θέμα επιλογών της Κυβέρνησης. Εκεί είναι η πολιτική απόφαση. Πρέπει να πάρετε κάποιες αποφάσεις. Έχουμε τα χαρακτηριστικά παραδείγματα, στον τραπεζικό τομέα, της αποκρατικοποίησης, όπου συνεχώς αναβάλλονται οι δύσκολες αποφάσεις.

Υπάρχει μια δύσκολη απόφαση, όπως διαπίστωση στην παρέμβασή σας. Αφορά το θέμα της χρηματοδότησης του έργου της Εγνατίας, από πού θα προέλθει. Αναφέρατε τα δόδια. Δηλαδή, είναι θέμα μεταφοράς των πόρων που προκύπτουν από τον υπάρχοντα άξονα, τον Π.Α.Θ.Ε., μεταφοράς για τη χρηματοδότηση των νέων έργων; Είναι θέμα αύξησης των διοδίων;

Επίσης τίθεται ένα ερώτημα, για το οποίο πρέπει να συνεργαστείτε με τους συναδέλφους σας Υπουργούς, κυρίως Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας. Ποια θα είναι η τιμολογιακή πολιτική των υπηρεσιών που θα προσφέρει η μελλοντική Εγνατία Οδός; Χωρίς σωστή τιμολογιακή πολιτική, μπορεί να αποθαρρύνετε τους χρήστες.

Τέλος θα σας επισημάνω την παλιά παροιμία του Αισώπου, για τον λαγό και τη χελώνα. Να μην εφησυχάζουμε για το τι θα κάνει η Τουρκία για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Παραεγνατία Οδός. Συνεπώς, δε θα πρέπει να σκεφτόμαστε ποιος θα αργήσει περισσότερο, αλλά ποιος θα βιαστεί περισσότερο. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριοι συνάδελφοι, όταν είπα στην αρχή ότι έχουμε κοινή αγωνία και μεγάλο ενδιαφέρον όλοι μας γι' αυτό το ύψιστης εθνικής σημασίας έργο -άρα γι' αυτό το ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη της Χώρας μας και της Βορείου Ελλάδας, έργο- η τοποθέτησή μου ήταν ειλικρινής και ανυπόκριτη. Ανεξάρτητα από τις διακυμάνσεις της συζήτησης, πιστεύω ότι ο καθένας

καταθέτει και την αγωνία του, αλλά και το περίσσειμα της ψυχής του και του ενδιαφέροντός του γι' αυτό το μεγάλο έργο.

Ακριβώς γι' αυτόν το λόγο είπα στην εισαγωγή μου και το λέω και τώρα, ότι η Εγνατία και μας εμπνέει και μας ενώνει, γιατί αποτελεί ένα έργο με σημαντικό συμβολισμό αλλά και με ανεπανάληπτη σημασία και αξία για τον Ελληνισμό στην Ελλάδα, αλλά και για την ευρύτερη περιοχή. Θεωρώ ότι είναι αναγκαίο να τονίσω με έμφαση, ότι πολλοί συνάδελφοι έχουν μία γνήσια αγωνία για το αν ολοκληρωθεί το έργο ή αν θα χαθούν οι δεσμευμένοι πόροι.

Θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω, ότι και τα τετρακόσια τριάντα δισεκατομμύρια που έχουν δεσμευθεί και διασφαλιστεί, κατανέμονται για το σχεδιασμό και την εκτέλεση του οριζόντιου άξονα από τη μία πύλη, δηλαδή το λιμάνι της Ηγουμενίτσας μέχρι και την Αλεξανδρούπολη, την άλλη πύλη, αλλά και την προέκταση από την Αλεξανδρούπολη μέχρι τους Κήπους. Αυτό το έργο μέρα με τη μέρα γίνεται πραγματικότητα και δεν πρόκειται να χαθεί κανένα ECU και καμία δραχμή.

Επίσης, για τα τμήματα τα οποία είναι χωρίς κάλυψη χρηματοδοτική, γίνεται προσπάθεια μέσα από συνδυασμούς δυνατοτήτων που έχουμε, -αξιοποιώντας και εθνικούς πόρους και ιδιωτικούς πόρους και τραπεζικούς πόρους- να καλυφθούν, έτσι ώστε με ορίζοντα -και επιμένω- το 2000 να έχει ολοκληρωθεί αυτό το έργο πνοής, που είναι η Εγνατία.

Ο κ. Κορκολόπουλος έκανε αρκετές αιχμηρές αναφορές. Πρώτον, ανέφερε ότι σήμερα στη συζήτηση στη Βουλή δεν έφερα καινούρια στοιχεία, αλλά έκανα παράθεση δεδομένων, στοιχείων και θέσεων, όπως είχα συνοπτικά παρουσιάσει σε μια συνέντευξή μου τον Οκτώβριο μήνα. Θεωρώ ότι δεν είναι το ίδιο κείμενο, δεν είναι οι ίδιες λέξεις με τα ίδια επιχειρήματα, είναι τα στοιχεία τα οποία κάθε μήνα αλλάζουν και ενσωματώνονται σε έναν προγραμματισμό και αλογισμό έργου. Βεβαίως, είναι θέσεις που αφορούν την ταυτότητα, τη σημασία, το συμβολισμό, την αναγκαιότητα και τη χρησιμότητα του έργου, που διαπλέκεται με το παρόν και το μέλλον της Ελλάδος. Γι' αυτήν την έννοια, στη σημερινή μου τοποθέτηση, αλλά και σε εκείνη τη συνέντευξη και σε άλλες συνεντεύξεις, υπάρχουν κοινές αναφορές, υπάρχει κοινός τόπος θέσεων, δεδομένων και στοιχείων.

Ο κ. Κορκολόπουλος έκανε μία ειδική αναφορά, αιχμηρή, στο Διοικητικό Συμβούλιο της Εγνατίας και προσωπικά στον κ. Φατούρο και με εξέπληξε, γιατί πάντα ο κ. Κορκολόπουλος είναι ένας άνθρωπος των ήπιων τόνων και δε χρησιμοποιεί προσωπικές αναφορές.

Κύριε Κορκολόπουλε, διαφωνώ ριζικά μαζί σας, ότι ο κ. Φατούρος είναι ένας άνθρωπος ακατάλληλος σ' αυτήν τη θέση. Ο πρόεδρος μίας ανώνυμης εταιρείας, ειδικά αυτής της εταιρείας, που έχει σημαντική αξία και τεράστιο συμβολισμό, πρέπει να είναι ένας επιστήμονας με κύρος, με διεθνή αναγνώριση, με γνώσεις, με ευθύνη και ευαισθησία.

'Αλλωστε, πρέπει να σας είναι γνωστό, ότι οι μεγάλες δυσκολίες αυτού του έργου είναι στο σχεδιασμό κυρίως και δευτερευόντως στην εκτέλεση και στη μελέτη. Εκεί είναι η μεγάλη δυσκολία.

Και ξέρετε πού υπάρχουν οι σημαντικές δυσκολίες; Είναι στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στη συσχέτιση του έργου με τις ισορροπίες των κρίσιμων οικοσυστημάτων, καθώς και στη συσχέτιση του έργου με αρχαιολογικούς χώρους. Αν υλοποιηθεί γρήγορα η Εγνατία, είναι σε συνάρτηση με αυτούς τους δύο παράγοντες. Τον παράγοντα που έχει σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος και τον παράγοντα που έχει σχέση με την προστασία και την ανάπτυξη των πολιτισμικών και αρχαιολογικών μας χώρων.

Κατά συνέπεια, ο κ. Φατούρος και με τις επιστημονικές γνώσεις, αλλά και με την ευθύνη την κοινωνική και την πολιτική που έχει ως πρόσωπο με μία διαδρομή, είναι ο κατάλληλος άνθρωπος για την κατάλληλη θέση.

'Αλλωστε, για πάρα πολλά χρόνια -είκοσι περίπου- έχει θητεύσει στο Πανεπιστήμιο ως πρύτανης, στη διοίκηση πολλών μεγάλων οργανισμών, και βεβαίως περίπου σαράντα πέντε-πενήντα χρόνια ασχολείται με τη μελέτη και την επίβλεψη και ειδικών και μεγάλων έργων.

Εδώ θα ήθελα να σας αναφέρω -γιατί έχει μία σημασία και εμένα με πείραξε αυτή η προσωπική αιχμή- ότι και άλλες χώρες, σε αντίστοιχες θέσεις βάζουν ανθρώπους αντίστοιχους με τον κ. Φατούρο.

Ο πρόεδρος της μεγάλης κρατικής ιταλικής εταιρείας, της "ATTIVA", που έχει ευθύνη για τη μελέτη και κατασκευή των αυτοκινητοδρόμων, είναι αρχιτέκτων. Έχει μία αντιστοιχία με αυτό που συμβολίζει και εκπροσωπεί ο κ. Φατούρος.

Ακριβώς γι' αυτόν το λόγο θα πρέπει να είμαστε πολύ μετρημένοι στα λόγια μας, όταν κρίνουμε ανθρώπους, ειδικά ανθρώπους με το κύρος, τη διαδρομή, την ευθύνη και την επιστημονική γνώση που έχει ο κ. Φατούρος.

Επίσης, στο Διοικητικό Συμβούλιο συμμετέχουν άνθρωποι, που έχουν την αναφορά τους στη Βόρειο Ελλάδα με επίκεντρο τη Θεσσαλονίκη. Οι άνθρωποι αυτοί έχουν αδιαμφισβήτητο επιστημονικό και κοινωνικό κύρος. Εκφράζουν μία σύνθεση κοινωνική, επιστημονική, θα έλεγα, και πολιτική με την ευρεία έννοια. Και γι' αυτό ακριβώς χαιρέτιστηκε, ότι ήταν ένα γεγονός σημαντικό για τη Βόρειο Ελλάδα και η παρουσία όλων των εκπροσώπων στο Διοικητικό Συμβούλιο είναι μία εγγύηση για να προχωρήσει το έργο.

Βεβαίως χρειάζεται και μία συμπλήρωση για να εκπροσωπηθούν και οι δύο άλλες συμβατικές περιφέρειες, που αναφέρονται στην Εγνατία: Η περιφέρεια της Ηπείρου και η περιφέρεια της Θράκης.

Έκανε και μία τρίτη αναφορά, λέγοντας ότι στην εξέλιξη των δημοσίων έργων υπάρχει αδιαφάνεια και ρεμούλα, παίρνοντας αφορμή από μία δημοπράτηση με το σύστημα της προεπιλογής, που έκανε η "ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε."

Κύριε Κορκολόπουλε, νομίζω ότι γνωρίζομαστε και προσωπικά και πιστεύω ότι θα έχετε την ίδια γνώμη με αυτήν που εξέφρασε ο κ. Βεζδρεβάνης και ο κ. Ιωαννίδης για εμένα, γιατί είχα και έχω δώσει μάχες για τη διαφάνεια και το δημόσιο συμφέρον και για τον υγιή ανταγωνισμό. Αυτήν τη μάχη δεν πρόκειται να την εγκαταλείψω όσο βρίσκομαι στο δημόσιο βίο και ασχολούμαι με την πολιτική.

Έκανε ο κ. Κορκολόπουλος, όπως και άλλοι συνάδελφοι, ορισμένες αναφορές για το ρόλο και την σημασία της "ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε.". Νομίζω ότι και εσείς και άλλοι συνάδελφοι από διαφορετικές πολιτικές δυνάμεις θεωρήσατε και θεωρούμε, ότι είναι σωστό, ότι οι φορείς διαχείρισης των έργων πρέπει να μην έχουν την αγκύλωση και τις αδυναμίες της Δημόσιας Διοίκησης. Για αυτόν το λόγο υιοθέτησα με μοντέλο των ανωνύμων εταιρειών και των ειδικών υπηρεσιών δημοσίων έργων. Έτσι η διευθύνουσα αρχή και ο διαχειριστικός φορέας είναι η "ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε."

Πιστεύω ότι μέσα σε ένα χρόνο από τότε που ιδρύθηκε, το Σεπτέμβριο του 1995, μπορούμε να κάνουμε έναν απολογισμό σημαντικό. Συγκροτήθηκε και λειτουργεί μία εταιρεία, που έχει να επιδείξει και έργο προετοιμασίας, αλλά και έργο παρεμβατικό, γιατί σταδιακά μεταφέραμε τις ευθύνες, τις αρμοδιότητες και τους πόρους για να διαχειριστεί η εταιρεία το έργο υπό την επίβλεψη και την εποπτεία του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Έτσι μέσα σε αυτόν το χρόνο δημιουργήθηκαν τα γραφεία στη Θεσσαλονίκη, για να έχουν μία σύγχρονη υποδομή, που μαζί με το ανθρώπινο δυναμικό μπορούν να εγγραφούν τη σωστή λειτουργία της εταιρείας. Προσλήφθη μετά από διεθνή διαγωνισμό ο σύμβουλος διαχείρισης η "BRAUN", που είναι μία σημαντική εταιρεία και ενσωματώθηκε με τις δυνάμεις που έχει μεταφέρει στην τεχνική διεύθυνση της εταιρείας. Επίσης προσλήφθηκαν και τρεις οίκοι συμβούλων επίβλεψης, κατασκευής, κονστράκτορ μάντζερς, γιατί έτσι έπρεπε. Ιδρύθηκαν και στελεχώθηκαν τρεις περιφερειακές εταιρείες στα Ιωάννινα, στην Κοζάνη και στην Κομοτηνή. Έχει συνταχθεί η οργανωτική μελέτη της εταιρείας και σύντομα ολοκληρώνεται η στελέχωσή της. Έχουν προσληφθεί μέχρι σήμερα με αξιοκρατικές διαδικασίες εβδομήντα πέντε τεχνικοί και διοικητικοί υπάλληλοι και επίκειται η πρόσληψη άλλων τριάντα για

την ολοκλήρωση του οργανογράμματος της εταιρείας. Σε αυτό το προσωπικό δεν περιλαμβάνεται αυτό του project manager. Δημιουργήθηκαν από την εταιρεία θεσμικές βάσεις για τη διαχείριση του έργου, με σύγχρονο και αποτελεσματικό τρόπο όπως έγκριση κανονισμού ανάθεσης και εκτέλεσης έργων, μελετών, καθορισμού στρατηγικής.

Από τότε που λειτουργεί -σύνολο δεκαέξι μηνών- πρώτη Σεπτεμβρίου 1995 μέχρι σήμερα, για λειτουργικά έξοδα έχουν ξοδευτεί εξακόσια εξήντα εκατομμύρια για αγορά πάγιου εξοπλισμού, εκατόν εβδομήντα τέσσερα εκατομμύρια, για μελέτες για έργα και για την πληρωμή του project manager δύο δισ. διακόσια εκατομμύρια.

Ποιό είναι το έργο της εταιρείας, όσον αφορά τα έργα και τις μελέτες; Πραγματοποιήθηκε ο έλεγχος και η συμπλήρωση των υφιστάμενων μελετών στο μεγαλύτερο μήκος του έργου και οριστικοποιήθηκαν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου. Αυτό έχει γίνει και μπορούμε αναλυτικά να το παρουσιάσουμε. Όσα έργα δημοπρατούνται, έχουν πλήρως ελεγχθεί από το Σύμβουλο Διαχείρισης και έχουν συμπληρωθεί όλες οι μελέτες.

Πρωτλήθηκε η επίλυση δύσκολων τεχνικών περιβαλλοντικών και άλλων ειδικών προβλημάτων, όπως οι παρακάμψεις Καστανιάς και Κατάρας, η διέλευση της Δωδώνης, η προστασία της αρκούδας στα Γρεβενά, η διάβαση του Νέστου. Μεταβιάστηκαν στην εταιρεία οι αρμοδιότητες εκτέλεσης οκτώ έργων που είχαν δημοπρατηθεί από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, εκ των οποίων εκτελούνται τέσσερα και σε άλλα δύο τμήματα εγκαθίσταται ο ανάδοχος στις επόμενες εβδομάδες. Μεταβιάστηκαν από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων στην εταιρεία σταδιακά όλες οι ευθύνες και αρμοδιότητες για την επίβλεψη και των μελετών και των έργων και αυτή η μεταβίβαση ολοκληρώνεται τώρα αυτές τις δύο εβδομάδες. Δημοπρατήθηκαν τρία έργα συνολικού προϋπολογισμού εβδομήντα πέντε δισεκατομμυρίων, δηλαδή πρώτον, το έργο για το τμήμα Κρυσταλλοπηγής-Ψηλοράχης με προϋπολογισμό εικοσιτρία δισεκατομμύρια, το έργο για το τμήμα Γρεβενά-Κοζάνη προϋπολογισμού εικοσιπέντε δισεκατομμυρίων και το έργο για το τμήμα Ασπροβάλλας-Στριμώνας εικοσιέξι δισεκατομμυρίων.

Νομίζω, ότι σήμερα δεν μπορώ να παρουσιάσω πιο αναλυτικό πίνακα. Πιστεύω, κύριε Κορκολόπουλε, ότι είστε και γνώστης και καλόπιστος και μπορούμε να συζητήσουμε ετοιμοδομητικά και να αναλύσουμε τα έργα και τις ημέρες μέσα στους δεκαέξι μήνες της εταιρείας και μπορούμε να βρούμε -και να παραδεχθώ κι εγώ- ότι υπάρχουν αδυναμίες. Αλλά είναι μια καινούρια εταιρεία...

(Στο σημείο αυτό ακούγεται ο προειδοποιητικός ήχος λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Κύριε Πρόεδρε, πάντα υπάρχει μία ανοχή. Εδώ συζητάμε για ένα σπουδαίο θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η ανοχή υπάρχει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Πολλοί συνάδελφοι διπλασίασαν το χρόνο, γιατί έπρεπε να ολοκληρώσουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Να σας δώσω κι εσάς μισή ώρα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Όχι!

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Δώστε το χρόνο που χρειάζεται, κύριε Πρόεδρε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Αφήστε τον κύριο Υπουργό να μας δώσει τα στοιχεία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Άλλωστε, είχαμε και μία ένταση για την περιοχή σας. Για τον κάθετο άξονα Ξάνθης Έχινου, Βουλγαρίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Υπάρχουν Καναδικές εταιρίες, που ζητάνε να βγάλετε τη δημοπρασία του έργου με αυτοχρηματοδότηση. Αφού τα έχουμε κομμάτια της ΕΓΝΑΤΙΑΣ με αυτοχρηματοδότηση, υπάρχουν τραστ που τα ζητάνε, βγάλτε τα.

Προχωρήστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Πιστεύω,

κύριε Κορκολόπουλε, ότι όποια στοιχεία ζητήσατε θα τα πάρετε. Άλλωστε, είσατε από τους Βουλευτές που μας βομβαρδίζουν με ερωτήσεις και με αίτηση, κατάθεσης εγγράφων και νομίζω ότι ανταποκρινόμαστε. Και βεβαίως, αν θέλετε, μπορείτε να πληροφωρηθείτε υπεύθυνα από τις υπηρεσίες του Υπουργείου, αλλά και από την Ανώνυμη Εταιρία, να σας πούμε τι έχει κάνει ο project manager, τι έχουν κάνει οι construction managers και τι έχει κάνει η Ανώνυμη Εταιρεία και τι πρόκειται να κάνει σε όλο αυτό το διάστημα, το δεκαεξάμηνο.

Είπατε για την περιφερειακή της Θεσσαλονίκης. Η εξωτερική περιφερειακή της Θεσσαλονίκης, με τους κόμβους K1, K2, K4, αποτελεί κοινό τμήμα των οδικών αξόνων Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνα και της Εγνατίας Οδού. Η εξωτερική περιφερειακή εξαιρέθηκε και δεν μεταφέρθηκε η αρμοδιότητα και η ευθύνη και η επίβλεψη στην Εγνατία Α.Ε., γιατί αποτελεί περιστατικό αυτοκινητόδρομο, γιατί απαιτεί συνδέσεις με το αστικό δίκαιο της Θεσσαλονίκης, που δεν έχει την ευθύνη η Εγνατία Α.Ε. και πρέπει να υπάρχει μία συνεργασία με την ΠΥΔΕ, με τη ΔΕΚΕ και με τις τοπικές αρχές και βεβαίως γιατί οι απαλλοτριώσεις είναι απαλλοτριώσεις αστικής γης. Θεωρήθηκε, ότι στη φάση της οργάνωσης της Εγνατίας Α.Ε. οι περιφερειακές υπηρεσίες θα μπορούσαν να διευκολύνουν την Εγνατία σ' αυτό το κρίσιμο και δύσκολο έργο. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο και δεν αποδόθηκε αυτό το κομμάτι στην Εγνατία. Δεν υπήρχε άλλος λόγος.

Είπατε, κύριε Κορκολόπουλε και αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, ότι έχουν ξοδευτεί είκοσι δισεκατομμύρια για τις μελέτες. Σας πληροφορώ ότι έχουν ξοδευτεί δέκα δισεκατομμύρια, έξι δισεκατομμύρια για την περίοδο 1990-1993, για μελέτες οι οποίες ήταν ακατάλληλες θα έλεγα ανεπαρκείς, ανεπαρκέστατες και τέσσερα δισεκατομμύρια από το 1994 και μετά.

Ο κ. Ιωαννίδης έκανε ορισμένες αναφορές για τις μελέτες, που παραλάβαμε. Είπαμε και ξέρετε πολύ καλύτερα απ' όλους, κύριε Κορκολόπουλε, ότι για να προχωρήσει ένα έργο πρέπει να στηρίζεται σε ολοκληρωμένες μελέτες τεχνικές, οικονομικές, γεωλογικές, περιβαλλοντικές. Και αυτός είναι ο χρόνος ωρίμανσης του έργου. Όσο καλύτερες και πιο ολοκληρωμένες είναι οι μελέτες τόσο καλύτερα μπορεί να διασφαλιστεί και η ποιότητα των εργασιών και ο ρυθμός των εργασιών και η ολοκλήρωση του έργου.

Πιστεύω, ότι αυτό που παραλάβαμε για την περίοδο 1990-1993 και που έκανε η δική σας Παράταξη -και δεν θέλω να το καταθέσω για λόγους κομματικούς, απλώς για λόγους ιστορικούς, γιατί περιγράφει μια πραγματικότητα- δεν ανταποκρινόταν στην κρίσιμότητα και στη σημασία του έργου. Δεν υπήρχε στρατηγική, δεν υπήρχε σχεδιασμός, δεν υπήρχε χρονοδιάγραμμα μελετών και πολύ περισσότερο δεν υπήρχε ποιότητα μελετών.

Θα αναφέρω αυτό που και εσείς ξέρετε και είναι σημαντικό. Ένα παράδειγμα: Για το τμήμα Ψηλοράχη-Αγία Αναστασία εγκρίθηκε οριστική μελέτη χωρίς γεωτεχνικούς και περιβαλλοντικούς όρους με προϋπολογισμό τριάντα πέντε δισεκατομμύρια. Όταν θεωρήσαμε ότι είναι αναγκαίο να δημοπρατήσουμε το έργο και έπρεπε να προσαρμόσουμε τη μελέτη στους περιβαλλοντικούς όρους, ο προϋπολογισμός ανέβαινε γι' αυτό το έργο στα εξήντα δισεκατομμύρια. Ακριβώς γι' αυτόν το λόγο απαγκιστρωθήκαμε απ' αυτήν την προηγούμενη μελέτη που βρήκαμε επί Νέας Δημοκρατίας, εκπονήσαμε νέα μελέτη, με νέα χάραξη, προσαρμοσμένη στους περιβαλλοντικούς και τους γεωτεχνικούς όρους, με προϋπολογισμό τριάντα τρία δισεκατομμύρια.

Θέλετε να πούμε τι έχει γίνει με τη σήραγγα του Μετσόβου, γιατί το άκουσα πολλές φορές;

(Στο σημείο αυτό, ακούγεται ο προειδοποιητικός ήχος λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ να έχω κάποια ανοχή.

Το έργο της σήραγγας του Μετσόβου και των προσβάσεων είναι ένα μνημείο έλλειψης προγραμματισμού και ανεπαρκέστατων μελετών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας προειδοποιώ,

κύριε Υπουργέ, ότι στα είκοσι πέντε λεπτά δεν θα γράφεται τίποτα στα Πρακτικά απ' όσα θα λέτε. Στα είκοσι πέντε λεπτά και μισό δευτερόλεπτο, δεν θα γράφεται τίποτα στα Πρακτικά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Αφού είναι έτσι, τελειώνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Έτσι, γιατί και η ανοχή έχει τα όριά της.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Για τη σήραγγα του Μετσόβου, το αρχικό κόστος που είχε προβλεφθεί ήταν έντεκα δισεκατομμύρια. Το τελικό κόστος ήταν τριάντα δύο δισεκατομμύρια. Αυτό, για να καταλάβουμε με ποιά μελέτη δημοπρατήθηκε το έργο και πώς έγινε το έργο.

Ο χρόνος κατασκευής είχε μια υπέρβαση κατά τρία περίπου χρόνια. Το ίδιο έχει γίνει για πάρα πολλές μελέτες και για πάρα πολλά έργα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Επειδή πάτε στα είκοσι πέντε λεπτά, κύριε Υπουργέ, να μας πείτε για το αυτοκ/μο Αντίρριο-Κακαβιά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Απάντησα για το δυτικό άξονα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Προτίθεσθε να φτιάξετε αυτοκινητόδρομο με τέσσερις λωρίδες ανά κατεύθυνση; Ναι, ή όχι;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Καραμπίνα, θεωρούμε ότι είναι αναγκαίο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Για το λαό της Δυτικής Ελλάδος που ακούει αυτήν τη συζήτηση, οφείλω και έχω χρέος να προασπίσω αυτά τα συμφέροντα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Επαναλαμβάνω, θεωρούμε ότι είναι αναγκαίο, εκτός από τους δύο διευρωπαϊκούς άξονες, τον οδικό άξονα Πατρών -Αθηνών -Θεσσαλονίκης-Ευζώνων και την Εγνατία Οδό, να υπάρχουν και ένας τρίτος άξονας οδικός, αντίστοιχος των απαιτήσεων και των αναγκών, ο λεγόμενος δυτικός άξονας. Ξεκινάει από τη Καλαμάτα και φθάνει μέχρι της Δαλματικές Ακτές και περνάει από την Πάτρα, την Πελοπόννησο, τη Δυτική Ελλάδα και την Ήπειρο. Και ακριβώς γι' αυτό το λόγο, θεωρήσαμε ότι είναι απόλυτης προτεραιότητας έργο η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και η ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο αν και είχε διαφορετική προσέγγιση το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, εμείς ως Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, επιμέναμε και επιμένουμε, ότι θα πρέπει να προχωρήσουμε στα δύο έργα, τα οποία έχουν διασφαλισμένους πόρους, την παράκαμψη του Αγρινίου και την παράκαμψη της Άρτας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Εννοείται ότι αυτά που λέτε, κύριε Υπουργέ, δεν γράφονται στα Πρακτικά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.):...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Κορκολόπουλος έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε και σεις και ο κ. Υπουργός και οι συνάδελφοι, να ξεκινήσω απ'αυτήν ακριβώς την παρατήρησή σας και να παρακαλέσω τον κ. Υπουργό να καλέσει το συντομότερο δυνατόν εκπροσώπους όλων των Κομμάτων και στη Θεσσαλονίκη η εταιρεία να μας κάνει μια εμπεριστατωμένη ενημέρωση, γιατί είναι φυσική η αγωνία μας, φυσικοί οι τόνοι μας και φυσική η δυνατότητα να κινούμεθα στην ομιλία μας εκτός κειμένου. Τα λέω, κύριε Υπουργέ, για τον Κοινοβουλευτικό σας Εκπρόσωπο. Όταν διαβάζουμε ένα κείμενο, το διαβάζουμε ακριβώς για το λόγο να μην έχουμε υπέρβαση του χρόνου.

Συνεχίζω, λοιπόν, εκτός κειμένου, και ήθελα να παρατηρήσω τα εξής, κύριε Υπουργέ, με βάση την πραγματικά προσεκτική δευτερολογία σας. Η αναφορά μου στον καθηγητή κ.Φατούρο, τον οποίο τιμώ ιδιαίτερα, δεν ήταν προσωπική αιχμή. Ο κ.Φατούρος είναι τιμημένος, καταξιωμένος αρχιτέκτων. Δεν έχει όμως καμμία γνώση -εσείς αναφερθήκατε στη δευτερολογία σας για γνώσεις-για να διευθύνει μια εταιρεία, η οποία έχει ένα απόλυτα εξειδικευμένο έργο, για το οποίο ως Υπουργός ομολογείτε ότι φέρατε σύμβουλο διαχείρισης την

Μπράουν Εντ Ρούτ και φέρατε και τρεις κονστράξιον μάντζερς, οι οποίοι, δεν αντελήφθη καλά, στην δευτερολογία σας, αν έχουν αναλάβει και εκτελούν έργο ή πρόκειται να αναλάβουν έργο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Εγκαταστάθηκαν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Για ένα έργο, λοιπόν, τόσο σύνθετο, όπως είπα και στην πρωτολογία μου -θα μπορούσατε να είχατε τιμήσει τον καθηγητή κ.Φατούρο με άλλες θέσεις, διότι πραγματικά τις αξίζει- δεν μπορεί να είναι ο Πρόεδρος της εταιρείας Εγνατίας, είναι άχαρις ο ρόλος για τον κύριο καθηγητή. Δεν θα ήθελα να σταθώ άλλο σ'αυτό το σημείο. Νομίζω ότι είναι απλό να με καταλάβετε και να σας καταλάβω και χαίρομαι, κύριε Υπουργέ, που διορθώσατε και μου αναγνωρίσατε ειλικρίνεια προθέσεων και δεν παρασυρθήκατε, όπως στην πρωτολογία σας, να μου κάνετε μια λανθασμένη παρατήρηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Ήθελα να σας προκάμω!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Αν, κύριε Υπουργέ, με τα κείμενά σας οδηγείτε στη μεταστοιχείωση του χρυσού, εγώ οφείλω να σας διορθώσω σ'αυτό το σημείο και να αναφερθώ στο κείμενο, όπως εσείς το στέλνετε στο Βουλευτή που σας ερωτά.

Εν πάση περιπτώσει, κύριε Υπουργέ, στην τοποθέτησή σας, νομίζω ότι δεν καλύψατε τα εξής σημεία, τα οποία είναι απαραίτητα, διότι πράγματι αυτό το έργο είναι ίσως το σημαντικότερο, από στρατηγικής απόψεως, έργο της Ελλάδας.

Είπατε -και εγώ δέχομαι προς στιγμήν τους αριθμούς σας- ότι η σήραγγα του Μετσόβου προγραμματίστηκε με έντεκα δισεκατομμύρια και έφθασε τα τριάντα δύο εκατομμύρια. Δεν σας ενοχλεί ότι τριάντα δύο δισεκατομμύρια επί τρισίμισι χρόνια κάθονται έτσι; Όταν πήγα προ δύο ετών στο Μέτσοβο και έτυχε να επισκεφθώ το Ανήλιο ως μηχανικός, με μεγάλη εμπειρία σε συγκοινωνικά έργα, έμεινα άναυδος με το πώς ο μελετητής και ο κατασκευαστής θα φτιάξει οδευση που θα συναντήσει τη σήραγγα, με ποιές καλαδογέφυρες και με ποιές παραμέτρους τεχνικές θα μπορέσει να οδεύσει προς την σήραγγα του Μετσόβου. Το τμήμα λοιπόν αυτό που έχετε τελειωμένο επί τρισίμισι χρόνια, το Υπουργείο σας, η εταιρεία σας, η οποιαδήποτε συμβουλευτική δύναμη έχετε από την Μπράουνεντ Ρούτ, δεν το έχετε αξιοποιήσει ώστε αυτά τα τριάντα δύο δισεκατομμύρια που δαπανήθηκαν να μπορέσουν να πιάσουν τόπο.

Αυτή ακριβώς ήταν η επισήμανση...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Μου επιτρέπετε, κύριε Κορκολόπουλε, μία φράση;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Να ολοκληρώσω, κύριε Υπουργέ και κάντε αμέσως μετά την παρατήρησή σας.

Αυτή λοιπόν, ήταν η επισήμανση των συναδέλφων της Ηπείρου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Ένα λεπτό μόνο, κύριε Κορκολόπουλε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Έχετε δικαίωμα τριτολογίας, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κατ'απόλυτη προτεραιότητα δουλέψαμε τη μελέτη αυτών των τμημάτων για τις προσβάσεις στη σήραγγα Μετσόβου, αλλά οφείλω να σας πω και νομίζω ότι το ξέρετε, ότι είναι τέτοια τα γεωλογικά και γεωτεχνικά δεδομένα που μας ανάγκασαν να κάνουμε πρώτη, δεύτερη, τρίτη εναλλακτική προσέγγιση. Τώρα, έχουμε μπει στο τέλος για να μπορούμε με βάση τα στοιχεία και τα δεδομένα που έχουμε να δημοπρατήσουμε το έργο. Ήταν πολύ δύσκολο και είναι πάρα πολύ δύσκολο αυτό το κομμάτι ιδιαίτερα, αλλά και άλλα κομμάτια, όπως είναι το κομμάτι του Πολυμύλου και Βέροιας, γιατί υπάρχουν οι πηγές της Λευκόπετρας και μία σειρά από άλλα δεδομένα σε εκείνη την περιοχή. Είναι το πιο δύσκολο, το πιο σύνθετο και το πιο πολύπλοκο τεχνικό έργο. Το ξέρετε καλύτερα από πολλούς, αν όχι από όλους.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ακριβώς αυτή είναι και η τοποθέτησή μου, κύριε Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ και η

ανησυχία μου, ότι επιλεκτικά έχουμε προχωρήσει στα εύκολα κομμάτια και μένουν τα δύσκολα κομμάτια.

Ήθελα, κύριε Υπουργέ, να προσπαθήσετε να ενημερώσετε τη Βουλή στην τριτολογία σας, διότι αναφέρομαι και θα μου επιτρέψετε να διαβάσω τι ακριβώς λέτε, στη συνέντευξή σας της 23ης Οκτωβρίου. Λέτε: "Γι' αυτά τα υπόλοιπα εκατόν τριάντα πέντε περίπου χιλιόμετρα, έχουν ολοκληρωθεί μελέτες για να διασφαλιστεί το δυνατό σενάριο χρηματοδότησης και για να προωθηθεί η κατασκευή συνδυάζοντας όλες τις δυνατές μορφές αυτοχρηματοδότησης, αξιοποιώντας εθνικούς πόρους, δανειακά και ιδιωτικά κεφάλαια".

Θα ήθελα να σας παρακαλέσω πρώτον, αυτές τις μελέτες να τις καταθέσετε. Δεύτερον, ασφαλώς, εννοείτε οικονομοτεχνικές μελέτες. Δεν εννοείτε κατασκευαστικές μελέτες.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (ΥΠ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Υπάρχουν δύο αναφορές. Υπάρχει η οικονομοτεχνική που κάνει μετά την ανάθεση από το ΥΠΕΘΟ και το ΥΕΧΩΔΕ στην BARCLEYS πρώτον, και αυτά τα σενάρια είναι τα χρηματοοικονομικά και δεύτερον, είναι οι τεχνικές, γεωλογικές μελέτες για το έργο, τα τμήματα του έργου...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Μελέτη ολοκληρωμένη, επί του έργου, δεν έχετε. Μελέτη οδοποιίας εννοώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (ΥΠ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Η μελέτη οδοποιίας κατά τμήματα ολοκληρώνεται. Θα σας το παρουσιάσουμε. Είναι τα τμήματα εκείνα που περνούν από τα κρίσιμα οικοσυστήματα του Νέστου και είναι προστατευόμενες περιοχές από τη Συνθήκη Ραμόντ και ξέρετε πόσο δύσκολο είναι. Τώρα για ορισμένα τμήματα οι μελέτες έχουν ολοκληρωθεί και για άλλες ολοκληρώνονται. Μπορούμε να σας τα παρουσιάσουμε ένα προς ένα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Με μεγάλη προσοχή, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, σημείωσα την έκφρασή σας που είπατε προηγουμένως, ότι αν θα περπατήσουμε γρήγορα στην Εγνατία Οδό, αυτό εξαρτάται πάρα πολύ από τις περιβαλλοντικές μελέτες. Και πολύ σωστά τώρα, προς τιμήν σας, λέτε ότι έχουμε προβλήματα σ' αυτά τα θέματα ολοκληρώσεως των μελετών, των εκατόν τριάντα πέντε χιλιομέτρων.

Θα ήθελα, λοιπόν, στον αγαπητό συνάδελφο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑ.ΣΟ.Κ. να επισημάνω, ότι πράγματι πολλές φορές, όπως χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η παράκαμψη της Πάτρας, που έχει γίνει στοιχειωμένο γεφύρι, οι μελέτες της κατασκευής του έργου είναι πολύ πιο χρονοβόρες.

Και εδώ είναι η ανησυχία μας και εδώ δυστυχώς είναι η δική μας βεβαιότητα, κύριε Υπουργέ, ότι όλο το χρονοδιάγραμμα για το 2000 θα πέσει έξω τέσσερα έως πέντε χρόνια. Αυτή είναι η τοποθέτηση η τεχνική, δεν είναι θέμα μηδενιστικής κριτικής ή αναφοράς με αντιπολιτευτικούς τόνους για τη δημιουργία εντυπώσεων, αλλά είναι οι θέσεις, μέσα από στοιχεία, ενός τεχνικού, ο οποίος κάνει αυτές τις επισημάνσεις και εύχομαι και ελπίζω ο τόνος της φωνής μου να σας ευαισθητοποιήσει, τα επιχειρήματα, τα οποία σας κατέθεσα, να σας υποχρεώσουν να σκύψετε με μεγαλύτερο ενδιαφέρον στα τεράστια προβλήματα, που έχετε με την BRAUN AND ROOT.

Δεν πιστεύω ως Υπουργός να είστε ευχαριστημένος με την BRAUN AND ROOT, ούτε πιστεύω και η Εγνατία Α.Ε. να είναι ευχαριστημένη, διότι θα ήθελα να ρωτήσετε τον κ. Φατούρο αν η BRAUN AND ROOT -και να το εξετάσει ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος- έχει τη μελέτη και όλα τα στοιχεία τα απαραίτητα που της χρειάζονται στην αγγλική γλώσσα. Σας πληροφορώ, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, ότι όλα τα στοιχεία είναι στην ελληνική γλώσσα και αναγκάζονται οι μηχανικοί της ξένης εταιρείας να ρωτούν τους Έλληνες μηχανικούς, για να τους μεταφράσουν σε ελεύθερη μετάφραση τι λένε τα διάφορα κείμενα.

Δεν μπορεί να γίνει management με αυτές τις αδυναμίες του έργου. Αυτά που σας αναφέρω, κύριε Υπουργέ, δεν είναι για δημιουργία εντυπώσεων, είναι καθημερινά περιστατικά, που συνδέονται με αυτό το έργο. Και θα έπρεπε να έχετε ενημερωθεί από την πρώτη στιγμή και θα έπρεπε και η "Εγνατία Α.Ε." να έχει δώσει λύση σ' αυτό το σημαντικό θέμα, από το οποίο εξαρτάται πραγματικά αυτό το εθνικής σημασίας έργο.

Τελειώνοντας, ήθελα να επιστήσω την προσοχή σας, κύριε Υπουργέ, στους κάθετους άξονες. Έχετε μεγάλη αδυναμία στους κάθετους άξονες. Είστε ο αρμόδιος Υπουργός, έχετε την πολιτική ευθύνη, δεν ξέρω πώς θα καταφέρετε να συντονίσετε μελετητές, διαχειριστές του έργου για την ανώνυμη εταιρεία που έχετε συνθέσει, ώστε να δώσουμε το βάρος στους κάθετους άξονες. Όλη η έννοια της πολιτικής της Ελλάδος στα Βαλκάνια, εξαρτάται απ' αυτούς τους άξονες, οι οποίοι πραγματικά μπορεί να μας δώσουν αυτό που όλοι ευχόμαστε, αυτό που όλοι επιδιώκουμε ως προς το να καταστήσουμε τη Χώρα μας πραγματικά τον άξονα άσκησης πολιτικής στο Βαλκανικό χώρο.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, από τη σημερινή συζήτηση, θέλω να σας πω, ότι αν νοιώσω πως πράγματι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ευαισθητοποιήθηκε σε δυο κατευθύνσεις, για να δώσει ιδιαίτερο βάρος στις σχέσεις της εταιρείας και του project management, θα είναι θετική εξέλιξη. Δεύτερον, θα πρέπει να συνεδητοποιήσετε αυτό που επιμελώς αποφύγατε να απαντήσετε, ότι δεν μπορείτε να ασκήσετε ένα τόσο τεράστιο κατασκευαστικό έργο, ασκώντας παράλληλα τα καθήκοντα του Υπουργού Περιβάλλοντος και Χωροταξίας.

Είπατε πάρα πολύ σωστά προηγουμένως ότι υπάρχει ένα πρόβλημα με την αρκούδα στην περιοχή των Γρεβενών. Αν το άκουγε αυτό κάποιος, μπορεί να του προκαλούσε και τον γέλωτα, ότι ασχολούμαστε με αυτό το πράγμα, που πράγματι είναι ένα σοβαρότατο θέμα, όταν το κοιτάζουμε από το πρίσμα του περιβάλλοντος. Αλλά, το ίδιο σημαντικό είναι να προχωρήσει το έργο και μάλιστα να τελειώσει στο χρόνο, που είναι επιθυμητός και απαιτητός.

Θα ήθελα, λοιπόν, να σας επισημάνω αυτό το πράγμα και νομίζω ότι έχετε την ειλικρίνεια να ομολογήσετε και να αντιληφθείτε τις αδυναμίες που έχει το σύστημα, με το οποίο καλείσθε να αντεπεξέλθετε στις υποχρεώσεις σας. Ξέρετε ότι σας τιμώ και ως άτομο, σας σέβομαι και ως Υπουργό και όλες μου οι παρατηρήσεις είναι ευθείς, με ειλικρίνεια και πάντοτε εδράζονται σε στοιχεία. Γι' αυτό δεν θα ήθελα ποτέ, μα ποτέ, να μηρεδέυτε τις επιστήμες με την αλχημεία.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ(Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για πέντε λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ(ΥΠ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Πρόεδρε, τέλος καλό όλα καλά. Νομίζω ότι μετά από τέσσερις ώρες, συμφωνούμε όλοι ότι το έργο είναι σημαντικό, όλοι έχουμε την ίδια αγωνία και το ίδιο ενδιαφέρον και πασχίζουμε όλοι για την προώθησή του, όσο το δυνατόν με πιο γρήγορους ρυθμούς, αυτού του έργου.

Κύριε Κορκολόπουλε, το ξέρετε ότι έχω εκφράσει και εγώ την επιθυμία πως είναι αναγκαίο να υπάρχει ένας διαρκής διάλογος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. με τους εκπροσώπους, τους καθ' ύλην αρμόδιους εκπροσώπους των Κομμάτων.

Για την Εγνατία αλλά και για άλλα έργα έχω πάρει την απόφαση να κάνω έναν κύκλο ουσιαστικής ενημέρωσης προς τους διαπιστευμένους εκπροσώπους των Κομμάτων. Σας είπα, και ισχύει αυτό, ότι και το Υπουργείο είναι ανοικτό γι' αυτήν την ενημέρωση, σε γραπτό ή προφορικό λόγο, γιατί επιδίωξα στις ερωτήσεις. Είσατε ο πιο συχνός ερωτών στο Υπουργείο και νομίζω ότι σας καταθέτουμε με ειλικρίνεια όλα τα στοιχεία που έχουμε και υπάρχει και εποικοδομητικός διάλογος.

Κάτι αντίστοιχο θα κάνει και η εταιρία της Εγνατίας για να υπάρχει ουσιαστική ενημέρωση και να σας δώσουμε τα στοιχεία τα οποία ζητάτε. Σε κάθε περίπτωση θέλω να ξέρετε - και σας διαβεβαιώνω- ότι επειδή η Κυβέρνησή μας αυτό το έργο το θεωρεί ύψιστης σημασίας, η εποπτεία, ο έλεγχος και το ενδιαφέρον είναι καθημερινό εκ μέρους μου και των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου με συνεχή διάλογο και εποπτεία προς την ανώνυμη εταιρία για την Εγνατία, αλλά το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας προς τον project manager. Και πιστεύω ότι πρέπει να απαιτήσουμε από τον project manager την καλύτερη δυνατή υπηρεσία όπως και από τους constructor

managers. Πληρώνονται και θα πρέπει να τιμούν τις συμβάσεις σε επίπεδο ποιοτικών προδιαγραφών για τις συμβουλές τους και για τις εργασίες τους.

Είπατε γιατί πρέπει να χωριστεί το Υπουργείο κ.λ.π. Δεν θέλω να μπω σ' αυτή την κουβέντα. Αν θέλετε θεωρητικά συμφωνώ. Κάτω, όμως, από τις δεδομένες συνθήκες θα ήθελα να σας πω, ότι έχουμε και την ευθύνη για να προχωρούμε τα δημόσια έργα και να απορροφώνται τα κονδύλια, αλλά και την ευαισθησία να χαράσσονται και να μελετώνται σωστά τα έργα με σεβασμό στη φύση, στον άνθρωπο και τον πολιτισμό. Είναι μία κρίσιμη παράμετρος οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων γιατί είναι ενσωματωμένες μέσα στο ίδιο το έργο. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο κάναμε πολλές νέες μελέτες, που μας οδήγησαν και σε νέες χαράξεις.

Ανέφερα προηγουμένως το πρόβλημα της Δωδώνης. Η αρχική χάραξη κατέστρεφε τη Δωδώνη. Περνούσε μέσα από τον οριοθετημένο αρχαιολογικό χώρο, το χώρο προστασίας. Και δεν έχει το δικαίωμα κανένας όταν σχεδιάζει τέτοια έργα να καταστρέφει αυτά που κληρονομήσαμε. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο, μετά από εντολή μου έγινε άλλη χάραξη με σημαντική επιβάρυνση κόστους να βγει η Εγνατία Οδός έξω από τον αρχαιολογικό χώρο και βγήκε. Παρόλο που η νέα χάραξη έχει την ομόφωνη απόφαση του κεντρικού αρχαιολογικού συμβουλίου υπήρξαν αντιρρήσεις, υπήρξαν καταγγελίες και στον ελληνικό χώρο και στο διεθνή χώρο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο έδωσα νέα εντολή να διερευνήσουμε μία άλλη χάραξη και αυτό με πρόσθετο κόστος.

Το ίδιο έγινε και στο τμήμα Παναγιά Γρεβενών, όπου η παλιά χάραξη ήταν μία μαχαιριά στην Πίνδο, στον ορεινό όγκο και στο οικοσύστημα της Πίνδου και έγινε νέα περιβαλλοντική μελέτη, νέα χάραξη με κόστος αρκετά σημαντικό για το λεγόμενο "Πέρασμα της Αρκούδας". Αυτό έχει και κόστος και χρόνο και θεωρώ τιμή μου ότι κάνω αυτές τις παρεμβάσεις. Οι επεμβάσεις μας, για να διορθωθούν οι μελέτες και να έχουν συμβατότητα και αντιστοιχία με τις δικές σας ευαισθησίες για την προστασία του περιβάλλοντος έχουν ένα κόστος περίπου πενήντα δισεκατομμυρίων. Έχει και κόστος χρήματος και βεβαίως χρόνο. Πρόχειρα πράγματα δεν μπορούν να γίνουν στην Εγνατία. Είναι δύσκολο έργο και είπα προηγουμένως ότι περνάει από κρίσιμα οικοσυστήματα που πρέπει να προστατευθούν και από ανεπανόληπτους αρχαιολογικούς και πολιτισμικούς χώρους, του οποίους έχουμε κληρονομήσει και δεν πρέπει να τους καταστρέψουμε.

Η Εγνατία, πέρα από τη σημασία, τη ζωτική, την εθνική και την κοινωνικοοικονομική, έχει και μια άλλη σημασία. Να γίνει ένα έργο πνοής, με σεβασμό στη φύση, στο περιβάλλον και στον άνθρωπο, γιατί μόνο έτσι θα είναι ένα έργο αντάξιο και των ονείρων και των προσδοκιών μας. Δεν μπορούμε να κάνουμε την Εγνατία, καταστρέφοντας αυτό που έχουμε κληρονομήσει, δηλαδή τους πολιτισμικούς και τους φυσικούς μας πόρους.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, μου επιτρέπετε μια ερώτηση;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Βεβαίως.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Χρονικά, τότε δώσατε αυτές τις εντολές, κύριε Υπουργέ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπε, έχετε δικαίωμα να τριτολογήσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Για κάθε τμήμα υπάρχει διαφορετική χρονική αναφορά. Αν θέλετε, να σας τα πω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Αν είστε πρόχειρος, τότε ακριβώς δώσατε την πρώτη εντολή για τη Δωδώνη, η οποία δεν κάλυψε την Κοινότητα, δώσατε δεύτερη εντολή...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): 'Οχι δεν κάλυψε την Κοινότητα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Έτσι είπατε προηγουμένως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Η πρώτη εντολή ήταν επί Νέας Δημοκρατίας, που περνούσε μέσα από τον οριοθετημένο αρχαιολογικό χώρο, να βγει έξω. Έτσι βγήκε έξω από το χώρο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Πότε τη δώσατε αυτήν την εντολή και πότε δώσατε για το Πέρασμα της Αρκούδας;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Δεν ενθυμούμαι ακριβώς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Περίπου, πείτε μου. Ήταν το 1994 ή το 1995;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Ήταν τέλος του 1994 με αρχές του 1995.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Αναφέρεστε σε πολύ παλιά γεγονότα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Κορκολόπουλε, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχει αυτό το έργο και οφείλουν να έχουν και τα άλλα έργα, ο χρόνος ωρίμανσης και ολοκλήρωσης των μελετών, άρα η ετοιμότητα να δημοπρατήσουμε, είναι πολύ σημαντικός χρόνος, γιατί μετά, αν βιαστούμε, τον βρίσκουμε μπροστά μας.

Ανέφερα ορισμένα παραδείγματα του τι έκανε πρόχειρα η Νέα Δημοκρατία και τα βρήκαμε μπροστά μας και ως προς το κόστος, αλλά και ως προς το χρόνο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Μπορώ να πω δύο λέξεις, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Κορκολόπουλε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, μονοπωλείτε και εσφαλμένα μονοπωλείτε και κινδυνεύετε για άλλη μια φορά να κατηγορηθείτε ότι άλλα θέλετε, άλλα εννοείτε, άλλα πράττετε -δεν έχετε δικαίωμα να μονοπωλείτε την ευαισθησία στο περιβάλλον.

Η Νέα Δημοκρατία και ευαισθησία έδειξε και συνέπεια έδειξε και πάλεψε -ας το δεχθώ- όπως παλεύετε. Αυτές, λοιπόν, τις αναφορές ως προς την έννοια της μετάλλαξης που έπρεπε να κάνετε -και πολύ σωστά κάνετε και πληρώνετε παραπάνω για το κόστος, για να προστατευθεί το περιβάλλον-πιστεύω ακράδαντα ότι ένας Υπουργός Περιβάλλοντος θα τις έκανε πολύ καλύτερα απ' έναν Υπουργό Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων και χαίρομαι που και εσείς ομολογείτε την αναγκαιότητα αυτή.

Κύριε Πρόεδρε, εκείνο που ήθελα να προσθέσω -και τελειώνω- είναι το εξής. Παρακαλώ τον κύριο Υπουργό να δεσμευθεί χρονικά, αυτή η ενημέρωση που θα κάνει στους εκπροσώπους των Κομμάτων για την Εγνατία να γίνει προ του Πάσχα. Διαφορετικά δεν θα είναι ενημέρωση. Θα έχουμε πλήρη μετάλλαξη, σε σχέση με τα υπό δημοπρατήση έργα, τα οποία έχει στη λίστα στην οποία μας έδωσε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Κύριε Πρόεδρε, θα γίνει το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου. Γι' αυτό δεσμεύομαι.

Ως προς την ευαισθησία, εγώ δεν μονοπωλώ την περιβαλλοντική ευαισθησία. Νομίζω ότι την έχουμε όλοι μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Επεσημάνετε τις αστοχίες.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ (Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.): Αυτά που ανέφερα είναι επισημάνσεις για του λόγου το αληθές και δεν είναι επισημάνσεις για να κατηγορήσω ένα Κόμμα που κυβέρνησε σε μια άλλη εποχή ή ανθρώπους αυτής της παράταξης που διαχειρίστηκαν ορισμένες υποθέσεις. Δεν το κάνω αυτό. Το ξέρετε ότι αλλάξαμε τη χάραξη, αλλάξαμε ριζικά τις μελέτες και για τη Σταυρού-Ελευσίνος και για την Εγνατία και σε πολλά άλλα έργα.

Νομίζω ότι θα το έκαναν και άλλοι Υπουργοί, ανεξάρτητα αν ήταν της δικής σας παρατάξεως, ή της δικής μας παρατάξεως. Θέλω να το πιστεύω και το εύχομαι ολόψυχως γι' αυτό και δεν μονοπωλώ την περιβαλλοντική ευαισθησία της Βουλής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση της επερώτησης των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κατά των Υπουργείων Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών για την καθυστέρηση εκτέλεσης του έργου της Εγνατίας Οδού.

Έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τρίτης, 7 Ιανουαρίου 1997 και ερωτάται το Σώμα, αν συμφωνεί για την επικύρωσή τους.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τρίτης 7 Ιανουαρίου 1997 επικυρώθηκαν.

Στο σημείο αυτό δέχεσθε, κύριοι συνάδελφοι, να λύσουμε τη συνεδρίαση;

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 23.15' λύεται η συνεδρίαση για αύριο Τρίτη, 11 Φεβρουαρίου 1997 και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος Κοινοβουλευτικό Έλεγχο, συζήτηση αναφορών και ερωτήσεων και στη συνέχεια Νομοθετική Εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ