

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Δ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΓ'

Παρασκευή 14 Ιανουαρίου 2000

Αθήνα, σήμερα στις 14 Ιανουαρίου 2000, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.14', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΛΟΥΚΑ ΑΠΟΣΤΟ - ΛΙΔΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από την κ. Στυλιανή Αλφιέρη, Βουλευτή Πειραιώς, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Ποντιακών Σωματείων Νότιας Ελλάδας ζητεί να μην παραλείπεται η ποντιακή παράδοση σε καλλιτεχνικές εκδηλώσεις του Μεγάρου Θεσ/νίκης.

2) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Ωρομισθίων Εκπαιδευτικών ΟΑΕΔ ΚΕΤΕΚ Δράμας ζητεί την ικανοποίηση των εργασιακών αιτημάτων του κλάδου.

3) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία αναπληρωτές εκπαιδευτικοί Δράμας ζητούν την απορρόφησή τους δίχως διαγωνισμό.

4) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία ζητεί τη ρύθμιση του εργασιακού καθεστώτος των επίτακτων πληρωμάτων βοηθητικών πλοίων Πολεμικού Ναυτικού.

5) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ύδρας ζητεί την επανεισαγωγή του Τελωνείου Ύδρας.

6) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Παναιτωλοακαρνανική Συνομοσπονδία ζητεί να μη γίνει η μίσθωση της αιτούμενης δημόσιας έκτασης για λατομείο στη θέση "Παπά-ρέμα" του Δήμου θέρμου του Νομού Αιτωλ/νίας.

7) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος της Ιερής Πόλης Μεσολογγίου ζητεί τη δημιουργία σύγχρονου σχολικού συγκροτήματος σε χώρο που ανήκει στο Λιμενικό Ταμείο της πε-

ριοχής του.

8) Ο Βουλευτής Καβάλας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Βιοτεχνών Επισκευαστών Αυτοκινήτων και Μηχανημάτων Βορείου Ελλάδος ζητεί τη συμμετοχή της στην ειδική ομάδα εργασίας για την εξέταση του θέματος της εποπτείας του θεσμού της ΚΕΚ.

9) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΤΣΙΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Παναγιωτών "Ο Άγιος Νικόλαος" ζητεί την ασφαλτόστρωση του δημοσίου δρόμου του δημοτικού διαμερίσματος Παναγιάς του Δήμου Δημητσάνας Νομού Αρκαδίας.

10) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥ-ΛΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το αίτημα επάνδρωσης του Εφετείου Ηρακλείου.

11) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥ-ΛΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την αναγνώριση της Επαρχίας Βιάννου ως μαρτυρικής.

12) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η παιδεία σήμερα.

13) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Γαλαξιδίου του Νομού Φωκίδας ζητεί χρηματοδότηση για έργα ύδρευσης στην περιοχή του.

14) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΑΡΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γεώργιος Κάπρος, αγρότης Θηβών Βοιωτίας ζητεί οικονομική υποστήριξη λόγω της φορολόγησης της κληρονομιάς του.

15) Ο Βουλευτής Άρτας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΝΤΑΞΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων του 1ου Λυκείου Μονάχου ζητεί να απομακρυνθεί ο κ. Τσέλιος από τη θέση του Συμβούλου στο Ελληνικό Προξενείο.

16) Οι Βουλευτές κύριοι ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ και ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι οικοδόμοι Λιτόχωρου Νομού Πιερίας προβάλλουν αιτήματά τους κλαδικά και τοπικά.

17) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και ΑΠΟ-

ΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Διδασκόντων και Ωρομισθίων καθηγητών του Μουσικού Γυμνασίου Μυτιλήνης ζητεί την ομαλή λειτουργία του σχολείου.

18) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Σύλλογος Μανταμάδου Νομού Λέσβου ζητεί την πλήρη επιδότηση για τα βοοειδή έτους 1999.

19) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ και ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι Σύλλογοι - μέλη της Ένωσης Συλλόγων Γονέων Μαθητών Δήμου Ελευσίνας επισυμψαίνουν τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν στα σχολικά κτίρια από το σεισμό της 7ης-9-99.

20) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ, ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Θεσσαλικών Σωματείων Αττικής Η ΠΑΝΘΕΣΣΑΛΙΚΗ ΣΤΕΓΗ υποβάλλει προτάσεις για το ζήτημα της εκτροπής του άνω ρου του Αχελώου.

21) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ και ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Συνδικάτο Οικοδόμων και Εργαζομένων στα Οικοδομικά Έργα και στις Κατασκευές Νομού Δράμας ζητεί να ικανοποιηθούν τα ασφαλιστικά αιτήματα του κλάδου.

22) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Μανταμάδου Νομού Λέσβου υποβάλλει προτάσεις για ζητήματα που έχουν σχέση με τη συνένωση των Δημοτικών Σχολείων Κάπης και Κλειούς.

23) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ και ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατικό Κέντρο Αγρινίου ζητεί να λειτουργήσει άμεσα η μονάδα εντατικής θεραπείας στο Νοσοκομείο Αγρινίου καθώς και να ξεκινήσουν οι διαδικασίες για τη δημιουργία νέου σύγχρονου νοσοκομείου στην περιοχή.

24) Οι Βουλευτές κύριοι ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ και ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Μελικής Νομού Ημαθίας ζητεί τη χορήγηση των αποζημιώσεων των αγροτών της περιοχής για τις καταστροφές της παραγωγής τους κατά το 1999.

25) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι παρευρεθέντες στην Ημερίδα με αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα του Παιδιού προβάλλουν αιτήματα γενικά και τοπικά.

26) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Ε.Ν. ζητεί παρέμβαση σχετική με την περίπτωση του Jamal Mohmmamed Al Honst, Α' Μηχανικού του Μύν ΒURG, που εγκαταλείφθηκε, από την εταιρεία, τραυματισμένος στον Πειραιά.

27) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Καθαριστηρίων - Ταπητοκαθαριστηρίων και Συναφών Επαγγελματιών προβάλλει αιτήματα των επαγγελματιών του κλάδου.

28) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων 15ου Δημοτικού Σχολείου και 7ου Νηπιαγωγείου Ν.Ιωνίας Μαγνησίας ζητεί τη μεταφορά των βιβλίων αρμοδιότητας του 2ου Γραφείου, που βρίσκονται εδώ και 4 χρόνια στο σχολείο.

29) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ και ΕΥΑΓ-

ΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι επαγγελματίες βιοτέχνες έμποροι και αυτοκινητιστές Νομού Τρικάλων προβάλλουν αιτήματά τους κλαδικά και τοπικά.

30) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ και ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Τύμφης Νομού Ιωαννίνων ζητεί την ίδρυση και εγκατάσταση Πυροσβεστικού κλιμακίου στο Δήμο.

31) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Βιοτεχνικών Σωματείων Κατεργασίας Ξύλου προβάλλει αιτήματα των βιοτεχνών του κλάδου.

32) Οι Βουλευτές κύριοι ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ και ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία τα Σωματεία ΙΚΑ - ΤΕΒΕ - ΤΣΑ Βέροιας Νομού Ημαθίας προβάλλουν αιτήματα των συνταξιούχων.

33) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το αίτημα διάνοιξης δρόμων και της επισκευής σχολείων στο Δήμο Παίων Αχαΐας.

34) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τις κατολισθήσεις στην περιοχή Πόρου στην Κοινότητα Καλεντζίου Αχαΐας.

35) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τον κοινοτικό φωτισμό στο δημοτικό διαμέρισμα Καρέικων Μόβρης.

36) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Λάμπρος Γιαννακόπουλος, κάτοικος Νέας Ιωνίας Βόλου, ζητεί την επαγγελματική του αποκατάσταση κατόπιν χορήγησης βεβαίωσης από την υπηρεσία της ΓΕΕΘΑ-ΔΕΠΑΘΑ.

37) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το αίτημα των αγροτών της μείωσης επιτοκίων των καλλιεργητικών δανείων.

38) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι υπάλληλοι της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου ζητούν την ικανοποίηση των μισθολογικών αιτημάτων τους.

39) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι μαθητές του Λυκείου της Κάσου ζητούν να ικανοποιηθούν τα αιτήματά τους σχετικά με τη νέα εκπαιδευτική μεταρρύθμιση.

40) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Καμείρου του Νομού Δωδεκανήσου ζητεί τη βελτίωση του επαρχιακού δρόμου Σορωνής - Διμυλιάς.

41) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σύμης του Νομού Δωδεκανήσου υποβάλλει προτάσεις για την ανάπτυξη των νησιών Δωδεκανήσου.

42) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Αμπελοκάμπου Ηλείας ζητεί μέτρα στήριξης των αγροτών.

43) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Νεβρόπολης - Αγράφων Νομού Καρδίτσας ζητεί να διευθετηθεί το θέμα του χώρου αποθέσεων προϊόντων εκσκαφών του έργου "κατασκευή σήραγγας εκτροπής ρέματος Κερασιώτη".

44) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία

α ο Σύλλογος Εργαζομένων για τις Δυνάμεις ΗΠΑ και της Σ.Ε. Αποκατάστασης Διωχθέντων από τις Αμερικάνικες Βάσεις ζητεί την αποκατάσταση των διωχθέντων από τις Αμερικάνικες Βάσεις.

45) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ και ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Συνδικάτο Οικοδόμων Πύργου Νομού Ηλείας διαμαρτύρεται για την καθυστέρηση των συντάξεων από το ΙΚΑ Πύργου.

46) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ και ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Υπαλλήλων Εστιατορίων - Ζυθωσιτορίων - Οινομαγειρείων κ.λπ. διαμαρτύρεται για τα όσα συμβαίνουν στο χώρο της δημόσιας παιδείας.

47) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι Κηπουγικοί και Κτηνοτροφικοί Συνεταιρισμοί Αμαλιάδας καθώς και ο Αγροτικός Σύλλογος Αμαλιάδας Νομού Ηλείας ζητούν να ρυθμισθούν τα αγροτικά χρέη.

48) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Γ.Σ. των μελών της Ένωσης Υπαλλήλων Εστιατορίων - Ζυθωσιτορίων - Οινομαγειρείων κ.λπ. αντιτίθεται στον κρατικό προϋπολογισμό 2000.

49) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Καρδίτσας διαμαρτύρεται για την απόσπαση τμήματος του Νομού Καρδίτσας όσον αφορά την τευτλοκαλλιέργεια και την προσκόλλησή του στο Νομό Τρικάλων.

50) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Πτην/κων Επιχειρήσεων και της Πτηνοτροφικής, ζητεί λύσεις στα προβλήματα του κλάδου της πτηνοτροφίας, που έχουν άμεση σχέση με το πρόβλημα των διοξινών.

51) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Συνταξιούχων Επιδοματούχων Αθήνας - Πειραιά - Περιχ. ΙΚΑ διαμαρτύρεται για τη μήνυση του Υπουργού Δικαιοσύνης κατά της εφημερίδας "ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ".

52) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ και ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Επιστημονικού Υγειονομικού Προσωπικού ΙΚΑ ζητεί την ικανοποίηση των μισθολογικών αιτημάτων των μελών της.

53) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΟΥΝΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Αργυροχρυσόχων Αθηνών, ζητεί τη διατήρηση των ειδικτήτων αργυροχρυσόχας και ωρολογοποιίας καθώς και την αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας τους στο 14ο ΤΕΕ.

54) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΟΥΝΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο Ηλιούπολης ζητεί την επίλυση του κτιριακού προβλήματος στα ΤΕΕ Ηλιούπολης.

55) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΟΥΝΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η ΕΛΜΕ Αρκαδίας ζητεί τη λειτουργία του ΤΕΕ Λεωνιδίου.

56) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΟΥΝΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Κοινωνικών Λειτουργών Ελλάδος ζητεί την ικανοποίηση του αιτήματος της εκπαίδευσης στην Κοινωνική Εργασία των Κοινωνικών Λειτουργών.

57) Η Βουλευτής Πειραιά κ. ΣΤΕΛΛΑ ΑΛΦΙΕΡΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία κάτοικοι του Δήμου Μεταμόρφωσης Αττικής των οποίων η πολυκατοικία που διέμεναν κατέρρευσε στον σεισμό, ζητούν την ανταλλαγή του οικοπέδου της οδού Ψυχάρη 21 με τμήμα του οικοδομικού τετραγώνου 61 που βρίσκεται ο καταυλισμός.

58) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΠΕΤΡΟΣ ΚΟΥΝΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η ΕΛΜΕ Αρκαδίας ζητεί να πληρωφεί σχετικά με την ίδρυση ΙΕΚ στο Άστρος Κυνουρίας.

59) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Πολυτέκνων Νομού Πειραιά και Νήσων ζητεί τη νομοθετική ρύθμιση του επιδόματος της πολύτεκνης μητέρας.

60) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Άμφισσας ζητεί τη χορήγηση αποζημίωσης στους ελαιοκαλλιεργητές Άμφισσας που έχουν πληγεί από τις παγωνιές.

61) Η κυρία Ελευθερία Τερψίνα, Έφηβος Βουλευτής Επικρατείας, με αναφορά που κατέθεσε στον κύριο Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων ζητεί τη μη κατασκευή πυρηνικού εργοστασίου στον κόλπο Ακουγίου της Τουρκίας.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 2745/18-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1904/9-11-99 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην 2745/99 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Π. Ψωμάδη, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα, σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Η συνολική αύξηση του επιδόματος ανεργίας, από το 1994 μέχρι σήμερα, έχει ανέλθει στο 55,73%.

Στόχος του Υπουργείου μας είναι το εν λόγω επίδομα να φθάσει στα 2/3 (δηλ. 66,6%) του ημερομισθίου του ανειδίκευτου εργάτη.

Σύμφωνα με το άρθρο 37 του ν. 1892/90 η χρονική διάρκεια της τακτικής επιδότησης δεν δύναται να υπερβεί το 12μηνο σε καμιά περίπτωση.

2. Οι προϋποθέσεις για την καταβολή του ειδικού εποχιακού βοηθήματος στον κλάδο των υποδηματεργατών καθορίστηκαν με την αριθμ. 31353/7-6-1989 Υπουργική Απόφαση.

3. Η λειτουργία Τεχνικών Επαγγελματικών Εκπαιδευτηρίων (ΤΕΕ) Μαθητείας δεν είναι δυνατόν να προγραμματιστεί στην πόλη της Θεσσαλονίκης, στην ειδικότητα υποδηματεργάτη, για το τρέχον σχολικό έτος 1999-2000 διότι:

α) Ήδη τα τμήματα των σχολών του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ) έχουν αρχίσει και λειτουργούν.

β) Ο κλάδος της υποδηματοποιίας βρίσκεται σε κρίση και υπάρχουν δεκάδες ειδικευμένοι εργάτες άνεργοι.

Πάντως ο ανωτέρω Οργανισμός με μεγάλη ευαισθησία θα ερευνήσει την αγορά εργασίας, για το προσεχές σχολικό έτος και θα αποφασίσει για την αναγκαιότητα της λειτουργίας της ειδικότητας αυτής.

4. Όσον αφορά το αίτημα της σύνδεσης των κατωτάτων συντάξεων με τα 20 ημερομίσθια του ανειδίκευτου εργάτη, σας γνωρίζουμε ότι, μετά την αύξηση του Επιδόματος Κοινωνικής Αλληλεγγύης (ΕΚΑΣ) από 1-1-1999 κατά 50%, όπως προβλέπεται από τη διάταξη του άρθρου 70 του ν. 2676/99, το ποσό όσων λαμβάνουν τα κατώτατα όρια και είναι δικαιούχοι του Επιδόματος, καλύπτει τα 20 ημερομίσθια ανειδίκευτου εργάτη, λαμβανομένης υπόψη και της μείωσης του ποσοστού συμμετοχής στη δαπάνη αγοράς φαρμάκων σε 10% για τους δικαιούχους του ΕΚΑΣ.

Σημειώνεται ότι η δαπάνη των ασφαλιστικών φορέων για την καταβολή του ΕκΑΣ καλύπτεται από τον κρατικό προϋπολογισμό.

5. Για τη μείωση των προϋποθέσεων συνταξιοδότησης σας γνωρίζουμε ότι τα όρια ηλικίας και ο αριθμός ημερών ασφάλισης που ισχύουν τόσο για τους κοινούς ασφαλισμένους όσο και για τους υπαγόμενους στα βαρειά και ανθυγιεινά επαγγέλματα δεν θεωρούνται υψηλές σε σχέση με το προσδόκιμο χρόνο ζωής, αλλά και τα ισχύοντα στις άλλες χώρες της Ευρώπης.

6. Το θέμα της παροχής δυνατότητας μερικής (κλασματικής) σύνταξης με λιγότερες από τις κατ' ελάχιστο απαιτούμενες, σύμφωνα με τη νομοθεσία του Ι.Κ.Α., ημέρες, δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί στα πλαίσια του ισχύοντος ασφαλιστικού συστήματος στο οποίο ισχύει ο θεσμός των κατωτάτων ορίων, σημαντικό κομμάτι των οποίων είναι παροχή προνοιακού και όχι αταποδοτικού χαρακτήρα.

Ο Υπουργός
ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΓΩΑΝΝΟΥ

2. Στις με αριθμό 2746/99, 2749/18-10-99, 2789/19-10-99 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1891/8-11-99 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

“Σε απάντηση των ερωτήσεων με αριθμό 2746, 2749/18-10-99, 2789/19-10-99 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Γεωργ. Καρατζαφέρης και Πόπη Φουντουκίδου σχετικά με τη συντήρηση του Σιδηροδρομικού δικτύου σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αρ. πρωτ. 157309/Φ. 195-Α/1-11-99 του Δ/ντος Συμβούλου του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.

Ο Υπουργός
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

3. Στην με αριθμό 2760/18-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 19/8-11-99 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

“Σε απάντηση της 2760/99 ερώτησης του Βουλευτού κ. Γ. Παναγιωτόπουλου, σχετικά με τις μεθόδους κατάρτισης του Ενιαίου Προγράμματος Προμηθειών (ΕΠΠ) καθώς επίσης και με την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς την κοινοτική, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Οι συμπληρωματικές εντάξεις προμηθειών στο ΕΠΠ, μετά δηλαδή την έγκριση του αρχικού προγράμματος, προβλέπονται από σχετική διάταξη του ν. 2286/95 που διέπει τις κρατικές προμήθειες. Αυτό οφείλεται στο μεγάλο αριθμό των φορέων του Δημόσιου Τομέα, των οποίων οι σχετικές πιστώσεις που καλύπτουν την προμήθεια τους προέρχονται από διαφορετικούς προϋπολογισμούς και λογαριασμούς (Τακτικός Προϋπολογισμός, Δημόσιες Επενδύσεις, Κοινοτικά προγράμματα, Ειδικό λογαριασμοί) οι οποίοι δεν εγκρίνονται την ίδια χρονική περίοδο.

Οι λόγοι στους οποίους οφείλεται το γεγονός μη εκτέλεσης του ΕΠΠ κατά ένα μέρος, εστιάζονται κυρίως στο μη κατάλληλο και έγκαιρο συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων, στον μη ορθολογικό και ανταποκρινόμενο στις πραγματικές τους ανάγκες προγραμματισμό, εξαιτίας του ότι δεν έχουν προβεί σε ουσιαστικό έλεγχο των αποθεμάτων τους, καθώς και στην μη έγκαιρη υποβολή των τεχνικών προδιαγραφών και στις ατέλειες που πολλές φορές παρουσιάζουν.

Για να χορηγηθεί εξουσιοδότηση στους φορείς, προκειμένου να πραγματοποιήσουν μόνοι τους μία προμήθεια, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να υποβάλουν απόλυτα αιτιολογημένο αίτημα από το οποίο να προκύπτει με σαφήνεια ότι ο πραγματικός λόγος δεν σχετίζεται με σκοπιμότητες ως προς την καθυστέρηση υποβολής του. Η εξουσιοδότηση στις περιπτώσεις αυτές χορηγείται ύστερα από γνωμοδότηση πολυμελούς γνωμοδοτικού οργάνου, δηλαδή της Επιτροπής Πολιτικής και Προγραμματισμού Προμηθειών, στην οποία συμμετέχουν -μεταξύ άλλων- και εκπρόσωποι παραγωγικών και κοινωνικών φορέων (Γ.Σ.Ε.Ε. - ΓΣΕΒΕ - ΕΟΜΜΕΧ - ΤΕΕ κλπ).

Επειδή όμως το πρόβλημα γενικότερα, τόσο της έγκαιρης κατάρτισης και ολοκληρωμένης κατά το δυνατόν, εικόνας του ΕΠΠ, όσο και της υλοποίησης των προμηθειών στο συντομότερο χρόνο αποτελεί προτεραιότητα του Υπουργείου Ανάπτυξης, γι' αυτό και οδηγήθηκε στη λήψη μέτρων με στόχο να συγκεντρώνονται τα επί μέρους προγράμματα των φορέων μέχρι τέλους του έτους, να συνοδεύονται οπωσδήποτε από τις τεχνικές προδιαγραφές, να γίνεται ορθολογικός προγραμματισμός και να περιορισθεί στο ελάχιστο η εκ των υστέρων τροποποίηση του αρχικού ΕΠΠ με συμπληρωματικές εντάξεις, γενικά δε να εξομαλυνθεί κατά το δυνατόν η υφιστάμενη κατάσταση.

Τα ως άνω αναμένεται να επιφέρουν θετικά αποτελέσματα σε συνδυασμό και με τη διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 2741/28-9-99 (ΦΕΚ 199/Α/99) που ορίζει ότι η παράλειψη εμπρόθεσμης παροχής των αναγκαίων στοιχείων ή η παροχή ανακριβών στοιχείων για την ένταξη προμήθειας στο ΕΠΠ συνιστά πειθαρχικό αδίκημα των αρμοδίων για τη συλλογή και την υποβολή των παραπάνω στοιχείων, υπαλλήλων.

2. Οι οδηγίες 93/38 σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων στους τομείς Ύδατος, Μεταφορών, Επικοινωνιών και Ενέργειας και 97/52 σχετικά με την τροποποίηση των οδηγιών 93/36, 93/37 και 92/50 βρίσκονται στο τελικό στάδιο για την ενσωμάτωσή τους στο Εθνικό Δίκαιο και τα σχετικά Προεδρικά Διατάγματα αφού υπογράφηκαν από τους συναρμόδιους Υπουργούς και έτυχαν της κατά Νόμο επεξεργασίας από το Σ.Τ.Ε. προωθούνται για τελική υπογραφή.

Το Π.Δ. για την ενσωμάτωση της οδηγίας 92/13 σχετικά με τη Νομική προστασία των προμηθευτών κατά το στάδιο που προηγείται της σύναψης συμβάσεων στους τομείς Ύδατος, Μεταφορών, Επικοινωνιών και Ενέργειας μετά την επεξεργασία του από το Σ.Τ.Ε. και σύμφωνα με τις υποδείξεις του, διαβιβάστηκε στο καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργείο Δικαιοσύνης για την έκδοση σχετικού νόμου.

Ο Υφυπουργός
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ

4. Στην με αριθμό 2766/18-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1607/8-11-99 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2766/18-10-99 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Αχιλ. Κανταρτζής και Απ. Τασούλας σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Με απόφαση του Υπουργείου Παιδείας οι δαπάνες για τα ξενόγλωσσα βιβλία Γυμνασίου (Αγγλικά, Γαλλικά, Γερμανικά) καλύπτονται με χρήματα του ΕΠΕΑΕΚ (Β' ΚΠΣ) και διανέμονται δωρεάν στους μαθητές. Επισυνάπτεται η εγκύκλιος με αριθμ. Γ2/4778/19-10-99).

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

5. Στην με αριθμό 2769/18-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 439/8-11-99 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 2769/18-10-99 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Μπασιάκος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Σχετικά με την παραχωρηθείσα στην ΕΛΠΑ έκταση για τη δημιουργία αυτοκινητοδρόμου σας γνωστοποιούμε ότι, μετά την επιστροφή της σχετικής εισήγησης από το Υπουργικό Συμβούλιο, προωθείται νέα εισήγησή μας προς αυτό, με την οποία θα δίνεται παράταση της σχετικής προθεσμίας προς την ΕΛΠΑ για την δυνατότητα εκπλήρωσης του σκοπού για τον οποίο της παραχωρήθηκε η έκταση.

Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ

6. Στην με αριθμό 2772/18-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 440/9-11-99 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 2772/18-10-99 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Μπασιάκος, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η ενιαία διαχείριση των υδατικών πόρων του Ν. Βοιωτίας θα πρέπει να προωθηθεί με την ακόλουθη διαδικασία:

- Να προηγηθεί ο σχεδιασμός και η σύνταξη σχεδίου γενικής διάταξης έργου (MASTER PLAN) για την λεκάνη του Βοιωτικού Κηφισού και η ανάλυση της υφισταμένης κατάστασης έργων χρήσεων νερού και υφισταμένων έργων καθώς και έργων Βελτίωσης και εκσυγχρονισμού των λειτουργούντων για την ορθολογική χρήση του νερού που χρησιμοποιείται για την ικανοποίηση γεωργικών αναγκών.

- Η οικονομική ανάλυση των προτάσεων και η εξέταση των επιπτώσεων του κόστους κατασκευής και λειτουργίας των έργων στη διαμόρφωση του κόστους παραγωγής των αγροτικών προϊόντων της περιοχής θα δώσει στον οριζόμενο φορέα διαχείρισης τη δυνατότητα επιλογής της καλύτερης λύσης.

- Η λήψη των κατάλληλων και αποδεκτών από όλους του χρήστες νερού μέτρων για την σωστή κατανομή χρήσης και προστασία των υδατικών πόρων θα διευκολύνει το φορέα διαχείρισης στο έργο του.

Ο ορισμός του Οργανισμού Κωπαϊδός, σαν φορέα διαχείρισης και αξιοποίησης των εδαφικών και υδατικών πόρων που του διατίθεται καθώς και των εγγειοβελτιωτικών έργων στο Κωπαϊδικό και έξω - Κωπαϊδικό πεδίο μπορεί να δώσει λύση στα προβλήματα της περιοχής, δεδομένου ότι επί 46 χρόνια είναι ο συλλογικός φορέας άρδευσης των αγροτεμαχίων των παραγωγών - κληρούχων από 40 δήμους και κοινότητες των Νομών Βοιωτίας και Φθιώτιδας ενώ έχει συνεργασθεί αποτελεσματικά με τους λοιπούς συλλογικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στην περιοχή (ΕΥΔΑΠ, ΟΤΑ, ΟΕΒ, κλπ.) Η νομοθεσία που διέπει τον Οργανισμό Κωπαϊδός επιτρέπει την γρήγορη λήψη και εκτέλεση αποφάσεων και την ευελιξία στην συνεργασία με τους λοιπούς φορείς.

Η ελάχιστη τιμή παραγωγού καθορίζεται κάθε χρόνο από την Ε.Ε. με βάση α) την ελάχιστη τιμή κατά την προηγούμενη περίοδο εμπορίας β) την εξέλιξη των τιμών αγοράς των σπρωγών και γ) την αναγκαιότητα να εξασφαλισθεί η ομαλή διάθεση του βασικού νωπού προϊόντος προς διάφορους προορισμούς και του εφοδιασμού της μεταποιητικής βιομηχανίας.

Δεν παρέχεται η δυνατότητα στα Κ-Μ να πάρουν άλλα μέτρα καθορισμού άλλης ελάχιστης τιμής.

Ακόμη επισημαίνουμε ότι η πληρωμή της αξίας της πρώτης ύλης βιομ. τομάτας από τους μεταποιητές στους παραγωγούς ή Ο.Π. διενεργείται στις προθεσμίες που αναφέρονται στο συμφωνητικό, που υποχρεωτικά υπογράφεται μεταξύ των συμβαλλομένων, σύμφωνα με το υπόδειγμα συμφωνητικού του Υπ. Γεωργίας και γίνεται αποκλειστικά με τραπεζικό ή ταχυδρομικό έμβασμα.

Τελευταία ημερομηνία πληρωμής για την τρέχουσα περίοδο είναι η 15 Δεκεμβρίου 1999 που είναι και η τελευταία προθεσμία υποβολής φακέλου από τους μεταποιητές στην αρμόδια Δ/νση Γεωργίας για λήψη της ενίσχυσης, καθόσον απαραίτητη προϋπόθεση λήψης της ενίσχυσης, καθόσον απαραίτητη προϋπόθεση λήψης της ενίσχυσης είναι η εξόφληση της αξίας της πρώτης ύλης.

Ο Υφυπουργός
ΝΤ. ΒΡΕΤΤΟΣ”

7. Στην με αριθμό 2779/19-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 138/8-11-99 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

“Σε απάντηση της με αριθμό 2779/19-10-99 ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων, ο Βουλευτής κ. Ηλίας Βεζδρεβάνης σχετικά με το αίτημα εξυγίανσης και αναθεώρησης του ασφαλιστικού συστήματος της Ελληνικής Αστυνομίας με την θεσμοθέτηση κοινωνικών πόρων υπέρ των Ασφαλιστικών

τους Ταμείων, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το αίτημα εξυγίανσης και αναθεώρησης του ασφαλιστικού του κλάδου των αστυνομικών υπαλλήλων είναι ένα θέμα το οποίο θα πρέπει να εξεταστεί μέσα στα πλαίσια της γενικότερης θεώρησης του όλου κοινωνικοασφαλιστικού μας συστήματος σε σχέση και με τη διασφάλιση της ομαλής οικονομικής πορείας των Ασφαλιστικών Ταμείων και της βιωσιμότητας αυτών και ύστερα από διάλογο με τους κοινωνικούς φορείς.

Ειδικότερα όμως, ως προς το αίτημα για τη θέσπιση κοινωνικών πόρων, επισημαίνουμε ότι οι πόροι γενικά αποτελούν ένα είδος έμμεσης φορολογίας.

Βεβαίως η ύπαρξη κοινωνικού πόρου υπέρ ενός ασφαλιστικού Ταμείου ευνοεί ως γνωστόν, τους ασφαλισμένους του, όμως το οικονομικό βάρος επιβιβάζονται άλλες ομάδες πολιτών οι οποίοι δεν έχουν σχέση με τους ασφαλισμένους αυτούς.

Για τον λόγο τούτο καταβάλλεται προσπάθεια από την Πολιτεία για την σταδιακή κατάργησή τους και ήδη με τις διατάξεις του άρθ. 59 του ν. 2084/92 προβλέπεται η καταβολή τους υπέρ του Λογαριασμού Αλληλεγγύης Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης (ΛΑΦΚΑ) κάθε ποσού κοινωνικού πόρου που υπερβαίνει το βεβαιωθέν ως έσοδο των φορέων για το έτος 1992.

Ο σκοπός του ΛΑΦΚΑ είναι η άμεση οικονομική ενίσχυση των Ασφαλιστικών Ταμείων που δεν μπορούν ν' ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους (καταβολή συντάξεων, κλπ.).

Παρά ταύτα, ήδη έχουν εξαιρεθεί από τις προαναφερόμενες διατάξεις οι κοινωνικοί πόροι των Ασφαλιστικών Ταμείων των Σωματίων ασφαλείας οι οποίοι και εξακολουθούν να παραμένουν.

Ύστερα από τα ανωτέρω, πρέπει να γίνει κατανοητό ότι δεν καθίσταται δυνατή η ικανοποίηση του αιτήματος, αφού στόχος της Πολιτείας, όπως προαναφέρθηκε, είναι ο περιορισμός και των ήδη υφισταμένων κοινωνικών πόρων και όχι η θεσμοθέτηση και άλλων υπέρ των Ασφαλιστικών Οργανισμών.

Ο Υφυπουργός
ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ”

8. Στις με αριθμό 2784/19-10-99, 2791/19-10-99 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ'αριθμ. 441/9-11-99 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στις ερωτήσεις 2784/19-10-99 και 2791/19-10-99 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Ε. Αποστόλου, Στ. Παπαδόπουλος, Β. Κεδίκογλου σας πληροφορούμε τα εξής:

Σύμφωνα με τις ισχύουσες Εθνικές διατάξεις εφαρμογής του καθεστώτος για το βαμβάκι όσοι παραγωγοί θεωρούν ότι δεν καλύπτονται από την εκτίμηση αναμενόμενης παραγωγής που έχει κάνει ο Οργανισμός Βάμβακος, έχουν δικαίωμα ένστασης ώστε εάν δικαιωθούν να παραδώσουν το επιπλέον προϊόν τους.

Η διαδικασία αυτή βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη.

- Επιπλέον για την αντιμετώπιση του γενικότερου προβλήματος αυξημένων αποδόσεων, που υπάρχει φέτος σε πολλές βαμβοπαραγωγικές περιοχές της χώρας, δόθηκε με την υπ'αριθμ. 55645/8-10-99 Υπουργική Απόφαση η δυνατότητα κατανομής μιας επιπλέον ποσότητας σύσπορου βαμβακιού στους νομούς αυτούς. Στα πλαίσια αυτά θα αντιμετωπισθούν και τα συγκεκριμένα προβλήματα που αφορούν περιοχές της Εύβοιας και Δράμας.

Ο Υφυπουργός
ΝΤ. ΒΡΕΤΤΟΣ”

9. Στην με αριθμό 2786/19-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 443/8-11-99 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην 2786/19-10-99 ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Πολύζος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το Υπουργείο Γεωργίας προκειμένου να ενθαρρύνει την εγκατάσταση νέων απόμων στη γεωργία χορηγεί κίνητρα και ενισχύσεις είτε με εθνικά είτε με Κοινοτικά Προγράμματα.

Τα κίνητρα αυτά καλύπτουν εκείνους τους νέους που δεν έχουν συμπληρώσει το τεσσαρακοστό έτος της ηλικίας των και

αποφασίζουν ν. ασχοληθούν επαγγελματικά με τη γεωργία και είναι τα ακόλουθα:

- Εφάπαξ πριμοδότηση πρώτης εγκατάστασης.

Η εφάπαξ πριμοδότηση πρώτης εγκατάστασης είναι αυξημένη για όσους νέους αποφασίζουν να εγκατασταθούν σε ορεινές περιοχές και φθάνει τα 4.500.000 δρχ.

- Χορήγηση χαμηλότοκων δανείων με αυξημένη επιδότηση επιτοκίου για τις περιοχές αυτές.

- Αυξημένες ενισχύσεις για πραγματοποίηση επενδύσεων.

- Αυξημένη εξισωτική αποζημίωση.

- Ενισχύσεις για αγροτικών γαιών και κατοικίας.

- Επιδότησεις για την έκδοση των οικοδομικών αδειών και μείωση εισφορών στο ΙΚΑ.

Το εν λόγω μέτρο καλύπτει και μη γεωργούς, κατοίκους των ορεινών περιοχών που επιθυμούν να κτίσουν πρώτη κατοικία. Με τα μέτρα αυτά παρατηρείται μια αυξητική τάση στην εγκατάσταση νέων.

**Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ**

10. Στην με αριθμό 2807/19-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 446/8-11-99 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 2807/19-10-99 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ν. Γκελεστάθης για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Κανονισμού Ασφάλισης του Ζωικού Κεφαλαίου από τον Οργανισμό ΕΛΓΑ στους καλυπτόμενους ασφαλιστικά κινδύνους εντάσσονται και οι ζημιές από κατασπαράξεις αγρίων ζώων, όπως προσδιορίζονται εννοιολογικά στο άρθρο 3 του ως άνω Κανονισμού, όπου “άγρια ζώα” θεωρούνται άγρια θερμόαιμα σαρκοφάγα και τα αδέσποτα σκυλιά, που προκαλούν ζημιές στο Ζωικό Κεφάλαιο.

Από τις αρχές του 1999 μέχρι σήμερα στο Ν. Φωκίδας έχουν υποβληθεί 189 δηλώσεις για κατασπαράξεις αγρίων ζώων. Για τις δηλώσεις αυτές έχουν διενεργηθεί άμεσα όλες οι εκτιμήσεις και έχουν καταβληθεί οι αποζημιώσεις για τις 74 δηλώσεις ζημιάς. Οι υπόλοιπες 115 δηλώσεις ευρίσκονται στη διαδικασία της οριστικοποίησης των πορισμάτων και της μηχανογραφικής επεξεργασίας και πολύ σύντομα θα πραγματοποιηθεί η καταβολή των αποζημιώσεων. Η κατανομή δηλώσεων κατά Δήμο, φαίνεται στο συνημμένο έγγραφο της στατιστικής υπηρεσίας του ΕΛΓΑ.

Όσον αφορά την απελευθέρωση λυκόσκυλων από τους “οικολόγους” αρμόδιοι για την περισυλλογή αδέσποτων σκύλων είναι οι Ο.Τ.Α. και τα ζωοφιλικά σωματεία.

**Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ**

11. Στην με αριθμό 2808/19-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 447/8-11-99 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 2808/19-10-99 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Ν. Κατσαρός, Ν. Γκελεστάθης, Θ. Σκρέκας, Ι. Παπαδημόπουλος, Ν. Παπαφίλιππου, Γ. Καρατζαφέρης, Β. Μιχαλιολιάκος, Λ. Παπαγεωργόπουλος, και Η. Βεζδρεβάνης, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η εταιρία χρηματοδοτείται από την ΑΤΕ, με όριο δρχ. 2.200 εκατ. για κάλυψη των αναγκών της σε κεφάλαιο κίνησης.

Στα πλαίσια του ν. 2326/95 (ΦΕΚ 153/27-7-95) και με σκοπό την οικονομική εξυγίανση της εταιρίας, το 1995 ρυθμίστηκε το σύνολο των οφειλών της, με ευνοϊκούς όρους, και ειδικότερα ποσό δρχ. 1600 εκατ. καλύφθηκε από το δημόσιο, ποσό δρχ. 1.190 δρχ. εκατ. διαγράφηκε σε βάρος της ΑΤΕ, και ποσό δρχ. 1500 εκατ. ρυθμίστηκε σε νέο δάνειο 15ετούς διάρκειας με επιτόκιο 0,5%.

Παρά την ευνοϊκή ρύθμιση, η εταιρία βρίσκεται και πάλι σε δυσχερή οικονομική θέση με συσσώρευση ζημιών, χρηματοοικονομικό άνοιγμα και αδυναμία εξυπηρέτησης των υποχρεώσε-

ών της.

Κύριες αιτίες των προβλημάτων της επιχείρησης είναι η εισαγωγή σε χαμηλές τιμές ομοειδών προϊόντων από Ασιατικές Χώρες και το υψηλό κόστος παραγωγής.

Η εταιρία έχει υποβάλλει στην ΑΤΕ 5ετές επιχειρησιακό σχέδιο το οποίο εκπονήθηκε από την εταιρεία PLANING GROUP, με στόχο τον προσδιορισμό της στρατηγικής της για την επιβίωσή της μέσα στη διεθνή ανταγωνιστική αγορά. Το σχέδιο αυτό εκτιμά ότι θα μπορούσε να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα της επιχείρησης με ορισμένες προϋποθέσεις, οι οποίες όμως κρίνονται ανέφικτες λαμβανομένου υπόψη ότι αφορούν αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας κατά 420 εκατ. περίπου, τη δημιουργία επενδύσεων συνολικού κόστους 1.050 εκατ. και νέα ρύθμιση του βραχ/σμου τραπεζικού δανεισμού της, για περίοδο 5 ετών, με επιτόκιο 0,5%.

**Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ**

12. Στις με αριθμό 2821/20-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 315/12-11-99 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση ΑΚΕ 2821/432/20-10-99 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Βασ. Κορκολόπουλος, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., τα εξής:

1. ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

Η ασφάλεια όλων των εργαζομένων στο έργο του Μετρό της Αθήνας υπήρξε πάντοτε θέμα πρώτης προτεραιότητας για την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ εφαρμόζει από την αρχή του Έργου, Πρόγραμμα Εξοικείωσης και Εφαρμογής των Κανόνων Ασφαλείας, το οποίο είναι και θα εξακολουθήσει να είναι εξαιρετικά αποτελεσματικό, παρά τα λιγοστά ατυχή περιστατικά που συνέβησαν κατά καιρούς σε εργαζόμενους της Αναδόχου Κοινοπραξίας ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΜΕΤΡΟ ή υπεργολάβων της.

Στη διάρκεια της κατασκευής του Έργου του Μετρό θεσπίστηκαν στην Ελλάδα δύο σημαντικοί νόμοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ένας αφορά τα πρότυπα της Διαχείρισης Θεμάτων Ασφαλείας και ο άλλος τα θέματα των κατασκευών. Πέραν όμως της εφαρμογής τήρησης των ανωτέρω νόμων, το Έργο έθετε και εξακολουθεί να θέτει νέα ειδικά πρότυπα ασφαλείας κατά την εκτέλεση των εργασιών.

Βασική μέθοδος προς την κατεύθυνση αυτή, είναι η εφαρμογή του “Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας” (ΣΔΑ), το οποίο έχει αποδώσει ικανοποιητικά μέχρι σήμερα, βελτιώνοντας τις επιδόσεις στα θέματα ασφαλείας. Το πρόγραμμα αυτό έχει σχεδιαστεί για την ανάπτυξη των Εντύπων Εκθέσεων Ελέγχων Ασφαλείας που έχουν δημιουργηθεί από διάφορες ειδικότητες, όπως Ηλεκτροδότησης, Ασθενών Ρευμάτων, Σιδηροδρομικής Επιδομής και βέβαια Έργων Πολιτικού Μηχανικού. Οι επιθεωρήσεις αυτές πραγματοποιούνται από εκπαιδευμένα άτομα της Υπηρεσίας Κατασκευών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. Πέραν αυτού δύο φορές την εβδομάδα πραγματοποιούνται επιθεωρήσεις από τους επιβλέποντες των εργοταξίων, για τον προσδιορισμό τυχόν υφιστάμενων κινδύνων. Οι επιθεωρήσεις αυτές πραγματοποιούνται επιπλέον των ενεργειών του Αναδόχου, ο οποίος πραγματοποιεί σύμφωνα με τη σύμβαση δικές του εσωτερικές επιθεωρήσεις, ως προς την ασφάλεια, σε όλα τα εργοτάξια.

Κάθε μήνα σε συνεργασία με τον Ανάδοχο πραγματοποιούνται Συσκέψεις Συντονισμού Θεμάτων Ασφαλείας προκειμένου να προσδιοριστούν και να συζητηθούν οποιαδήποτε θέματα ασφαλείας έχουν προκύψει για το προσωπικό ή τα εργοτάξια.

Η μέριμνα για την ασφάλεια έχει δύο βασικούς λόγους:

- τον έλεγχο τήρησης των κανόνων ασφαλείας στα εργοτάξια και τους χώρους εργασίας εν γένει

- την εκπαίδευση των εργαζομένων στη σωστή χρήση των χώρων και του εξοπλισμού

Ετσι η βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας, επιτυγχάνεται αφ' ενός με τον αυστηρό έλεγχο των κανόνων ασφαλείας στα Ερ-

γοτάξια αφ' ετέρου με την εσωτερική εκπαίδευση με την οποία το προσωπικό της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και του Αναδόχου, ενημερώνεται σχετικά με τους ενδεδειγμένους κανόνες ασφαλείας και τους συνήθεις κινδύνους που υφίστανται σε εργασίες ενός τέτοιου Έργου.

Ο Ανάδοχος εφαρμόζει και άλλα είδη εκπαίδευσης, που περιλαμβάνουν συστηματική ενημέρωση νεοπροσλαμβανομένων καθώς και Μηχανικών, Διευθυντών και Επιβλεπόντων επί θεμάτων Ασφαλείας, Επιπλέον, Ασφάλεια επί Ηλεκτρολογικών Θεμάτων, Ασφαλή Χρήση Εργαλείων, Πυροπροστασία, Εξοπλισμός Ασφαλείας για τον Χειρισμό Υλικών, Χρήση Ατομικού Εξοπλισμού Προστασίας, Ασφαλή Χρήση Ικριωμάτων, κ.λπ.

Πέραν του ανωτέρω προγράμματος, υπάρχουν αρκετές εξειδικευμένες διαδικασίες ασφαλείας που έχουν αναπτυχθεί για την αντιμετώπιση επιμέρους εργασιών του Μετρώ, όπως:

- η χρήση εξοπλισμού εκσκαφών, συγκολλήσεων κ.λπ.
- η διατήρηση ασφαλών συνθηκών στο εργοτάξιο, ο απαιτούμενος εξοπλισμός ασφαλείας, η παρακολούθηση του αέρα, οι πινακίδες ασφαλείας κ.λπ.
- η απόκριση σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης
- η συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού σε θέματα ασφαλείας
- και πολλές άλλες διαδικασίες σχετικά με πρακτικές ασφαλούς εργασίας

Όταν παρά ταύτα σημειώνονται περιστατικά, αυτά διερευνώνται λεπτομερώς από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και τον Ανάδοχο και λαμβάνονται τα ενδεδειγμένα μέτρα προς αποφυγή επανάληψής τους. Ο πρώτιστος στόχος της ανωτέρω διερεύνησης δεν είναι ο καταλογισμός ευθυνών αλλά η εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με ακατάλληλες πρακτικές, συνθήκες ή μεθόδους εργασίας, οι οποίες μπορούν να διορθωθούν ώστε να εμποδισουν παρόμοια περιστατικά στο μέλλον.

Για να μετρηθεί ο συντελεστής επίδοσης ενός Έργου στο επίπεδο της ασφαλείας χρησιμοποιείται ο Δείκτης Ατυχημάτων που αναφέρεται στον αριθμό των χαμένων ημερών εργασίας λόγω ατυχημάτων, σε σχέση με το συνολικό αριθμό ανθρωποωρών στο Έργο.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο ανωτέρω Δείκτης για το Έργο του Μετρώ της Αθήνας είναι 34% καλύτερος από τον αντίστοιχο του Έργου της Σήραγγας της Μάγχης με βάση το ποσοστό ολοκλήρωσης, όπως φαίνεται στο συνημμένο διάγραμμα σύγκρισης των δύο έργων.

Ειδικότερα, από το ίδιο διάγραμμα φαίνεται η σημαντική βελτίωση του Δείκτη σε σχέση με το 1993, γεγονός που δείχνει σημαντική μείωση ατυχημάτων. Δηλαδή, δείχνει ότι τα μέτρα που έχουν εφαρμοστεί κατά τα τελευταία έτη είναι αποτελεσματικά ως προς την μείωση του αριθμού των εργατικών ατυχημάτων, που έχουν συμβεί στο Έργο.

Ας σημειωθεί παράλληλα ότι η επιμονή στην εφαρμογή και η πειθαρχία στην τήρηση των κανόνων ασφαλείας έχει ως αποτέλεσμα το Μετρό να είναι το μόνο σχεδόν Έργο στη χώρα μας, όπου οι εργαζόμενοι με την πίεση της Αττικής Μετρώ και του Αναδόχου φορούν συνεχούς και απαρέγκλιτα το κράνος και τα ειδικά παπούτσια προστασίας, γεγονός που έχει συμβάλει σημαντικά στον περιορισμό των ατυχημάτων.

Τέλος, τονίζεται ότι η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ καταβάλλει ιδιαίτερες προσπάθειες και τα επιτεύγματά της στον τομέα ασφαλείας έχουν βελτιωθεί σημαντικά κατά τα τελευταία έτη. Οστόσο, πάντοτε υπάρχουν περιθώρια περαιτέρω βελτίωσης. Βασικός της στόχος είναι η εξασφάλιση ασφαλούς περιβάλλοντος εργασίας για όλους τους εργαζόμενους του Έργου. Η συνεχής συνεργασία της με την Ανάδοχο Κοινοπραξία ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΜΕΤΡΟ είναι αναγκαία, για την επιβολή των κατάλληλων πρακτικών ασφαλείας και την αύξηση της εξοικείωσης σε θέματα ασφαλείας όλων των εργαζομένων της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και του Αναδόχου.

Είναι επίσης γνωστό ότι τόσο το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. όσο και η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. έχουν κατ' επανάληψη ζητήσει τη συνδρομή του Υπουργείου Εργασίας και των αρμοδίων Επιθεωρήσεων Εργασίας, προκειμένου να εξακριβωθεί κατά πόσο ο Εργολάβος του Έργου και οι υπεργολάβοι του τηρούν την εθνική και την κοινοτική νομοθεσία για τους ορούς υγιεινής και ασφαλείας

των εργαζομένων στους κάθε φύσεως χώρους εργοταξίων τους.

Τα κάθε φύσεως εργατικά ατυχήματα που έχουν γίνει κατά τα έτη 1997, 1998 και το Α' εξάμηνο του 1999 είναι 92, 77 και αντίστοιχα. Από αυτά, τα περισσότερα είναι ελαφριάς μορφής και μετά την παρέλευση μικρού χρονικού διαστήματος οι εργαζόμενοι επιστρέφουν στην εργασία τους. Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται από το συνημμένο στην παρούσα ιστόγραμμα με τη μέση διάρκεια (σε μέρες) απουσίας από την εργασία ανά ατύχημα, όπου από 16,18 ημέρες το 1997, έγιναν σε 12,06 ημέρες το 1998 και 7,21 ημέρες το 1999.

Επιπλέον κατατίθεται ιστόγραμμα του ετήσιου δείκτη των ατυχημάτων (αριθμός ατυχημάτων Χ 200.000 / σύνολο εργατοωρών) χρησιμοποιούμενου διεθνώς, όπου φαίνεται ότι από 3,50 το 1997 έγινε 3,06 το 1998 και 2,59 το 1999.

Επίσης κατατίθεται αναλυτική κατάσταση των κάθε φύσεως εργατικών ατυχημάτων κατά τα έτη 1997, 1998 και το Α' εξάμηνο του 1999, στην οποία εμφανίζεται σε απόλυτα μεγέθη ο αριθμός των ατυχημάτων κατά κατηγορίες. Οι κατηγορίες αυτές αναφέρονται σε ταξινόμηση των ατυχημάτων σύμφωνα με τον τύπο του ατυχήματος, σύμφωνα με τη βλάβη και τέλος σύμφωνα με τα μέρη του σώματος που επλήγησαν. Δηλαδή στους πίνακες που κατατίθενται φαίνεται ανά έτος ο απόλυτος αριθμός των ανά Α: τύπο ατυχήματος, Β: Φύση Βλάβης και Γ: Μέρος του σώματος που επλήγη.

Πέραν αυτών όμως συνέβη και ένα θανατηφόρο ατύχημα εργαζόμενου σε υπεργολάβο του αναδόχου, για το οποίο διαπιστώθηκε ότι είχαν παραβιαστεί όλες οι διαδικασίες και οι κανόνες ασφαλείας που έχουν θεσπιστεί και εφαρμόζονται στο έργο.

2. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Κατά τα τελευταία χρόνια, που ανέλαβε τη διαχείριση και την ευθύνη κατασκευής του έργου της ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ η εταιρεία "ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε." οι μελέτες που ανατέθηκαν εκ νέου αφορούν αποκλειστικά και μόνο αλλαγές χάραξης για την προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής και ιστορικής μας κληρονομιάς, καθώς και για την αντιμετώπιση γεωλογικών και γεωτεχνικών προβλημάτων, όπως νέες κατολισθήσεις, που παρουσιάστηκαν κατά τη φάση κατασκευής:

Πρόκειται για μελέτες που αφορούν στα παρακάτω τμήματα:

- Αλλαγή χάραξης με κατασκευή σήραγγας 3,4 χλμ. για την πλήρη προστασία του αρχαιολογικού χώρου της Δωδώνης.
- Βελτίωση της χάραξης για την περιοχή ενδιαίτησης της καφέ αρκούδας (Παναγιά - Γρεβενά) μετά την απόφαση του ΣΤΕ.
- Αλλαγή χάραξης στο τμήμα Πολύμυλος - Βέροια για την προστασία των πηγών της Λευκόπετρας, Αρχαίου Ναού και Αρχαιολογικών Ευρημάτων.
- Αλλαγή χάραξης στο τμήμα Ασπροβάλτα - Στρυμόνας για την προστασία Αρχαιολογικών Χώρων.
- Επιλογή νέας χάραξης στη βόρεια πλευρά της κοιλάδας του Μετσοβίτικου ποταμού, η οποία περιλαμβάνει σήραγγες συνολικού μήκους 11 χλμ. και γέφυρες συνολικού μήκους 2 χλμ. αντί της αρχικά εγκεκριμένης νότιας χάραξης που παρουσίαζε ιδιαίτερα και οξύτατα προβλήματα κατολισθήσεων του ορεινού όγκου, με συνέπεια υψηλό κίνδυνο αστοχίας λόγω αστάθειας των εδαφών.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο ο της Δ/σης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

13. Στην με αριθμό 2827/20-10-99 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1898/8-11-99 έγγραφο από τον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 2827/20-10-99 που κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κ. Αράπη - Καραγιάννη Βασιλική, σχετικά με τηλεπικοινωνιακά προβλήματα στην περιφέρεια του Δήμου Σκυλούντος του Νομού Ηλείας, σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αρ. πρωτ. 169.1/353931/3.11.99

του αναπληρωτή Δ/ντος Συμβούλου του εν λόγω Οργανισμού.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων)).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Κύριοι συνάδελφοι έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας 17 Ιανουαρίου 2000.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 4 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 437/10.1.2000 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ελένης Ανουσάκη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων, για την καλύτερη λειτουργία του ζωολογικού κήπου της Φλώρινας.

2. Η με αριθμό 433/10.1.2000 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κ. Παρθένας Φουντουκίδου προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την επίλυση αιτημάτων των ιδιοκτητών φορτηγών διεθνών μεταφορών.

3. Η με αριθμό 447/12.1.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Δημητρίου Κωστόπουλου, προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις γενικές εξετάσεις των μαθητών στην τριτοβάθμια εκπαίδευση

4. Η με αριθμό 452/12.1.2000 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου, κ. Ανδριανής Λουλέ, προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τον ενιαίο τρόπο συγκρότησης των Υγειονομικών Επιτροπών Αναπηρίας, του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

5. Η με αριθμό 442/12.1.2000 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Βασιλικής Αράπη-Καραγιάννη, προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων της περιοχής του Ελαιώνα.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.4 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 434/10.1.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος, κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή, προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις προθέσεις του Υπουργείου ώστε, στο μάθημα της ιστορίας, να διδάσκεται και η τοπική ιστορία σε επίπεδο Νομού.

2. Η με αριθμό 435/12.1.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας, κ. Θεοφάνη Δημοσχάκη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με την επίλυση προβλημάτων των σιτοπαραγωγών.

3. Η με αριθμό 448/12.1.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Χαράλαμπου Αγουράκη, προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την αποστολή των διδακτικών βιβλίων, στα Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια.

4. Η με αριθμό 451/12.1.2000 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Στέλλας Αλφιέρη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την κατάργηση της πράξης νομοθετικού περιεχομένου, για τις καταλήψεις στα σχολεία.

5. Η με αριθμό 441/12.1.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Καρατάσου προς τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης, σχετικά με τα τεκταινόμενα στο πολυδύναμο Αστυνομικό Τμήμα Αχαρνών, την ίδρυση Αστυνομικού Τμήματος στο Ζεφύρι κ.λπ."

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Κύριε Πρόεδρε, θα παρακαλούσα να προηγηθεί η συζήτηση της ερώτησης του κυρίου Υπουργού της Δικαιοσύνης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Το έχω υπόψη μου, κύριε Υφυπουργέ.

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 439/11.1.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτού του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Θεόδωρου Στάθη προς το Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις μεταγραφές φοιτητών εξωτερικού με σοβαρά προβλήματα υγείας.

Η επίκαιρη ερώτηση διαγράφεται λόγω κωλύματος και του κυρίου Υπουργού και του κ. Βουλευτού.

Δεύτερη είναι η με αριθμό 440/11.1.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας, κ. Νικολάου Παπαφιλίππου προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Δικαιοσύνης, σχετικά με την τροποποίηση του νόμου 653/77 για τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις των μεγάλων εθνικών οδών.

Η επίκαιρη ερώτηση διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Προχωρούμε στην τέταρτη και με αριθμό 449/12.1.2000 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Στέλλας Αλφιέρη, προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, σχετικά με την ποινική δίωξη μαθητών του Γυμνασίου Πλαταμώνας Πιερίας, για τις μαθητικές κινητοποιήσεις.

Η επίκαιρη ερώτηση της κ. Αλφιέρη έχει ως εξής:

“Με το υπ’αριθμ. 898/130 κλητήριο θέσπισμα ο Εισαγγελέας Πρωτοδικών Κατερίνης καλεί δεκατρείς μαθητές από το Γυμνάσιο Πλαταμώνας Πιερίας, μέλη του δεκαπενταμελούς συμβουλίου του σχολείου, επειδή συμμετείχαν στην κατάληψη και υλοποίησαν την απόφαση της γενικής τους συνέλευσης και τόλμησαν να διαμαρτυρηθούν συλλογικά και ειρηνικά στον αύλειο χώρο. Σήμερα είναι κατηγορούμενοι παιδιά δώδεκα, δεκατρίων και δεκατεσσάρων χρονών, τα οποία καλούνται να δικαστούν στις 28.1.2000 στο Μονομελές Ανηλίκων.

Οι δημοκρατικές πολιτείες που κτυπούν την παιδική ηλικία και εκπαιδεύουν τους νέους πολίτες στο φόβο και την απαγόρευση, επειδή τολμούν να πουν στην πολιτεία ότι το μέλλον του δεν είναι το εργαστήριο που η κάθε κυβέρνηση θα κάνει τα πειράματά της, δεν έχουν μέλλον, αφού οδηγούν τους πολίτες στο περιθώριο και τους απομακρύνουν από κάθε έκφραση συλλογικής ζωής που έχει σήμερα ανάγκη η κοινωνία μας.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Τι μέτρα προτίθεται να πάρει προκειμένου να μην ποινικοποιούνται οι μαθητικές κινητοποιήσεις και να μην οδηγούνται οι μαθητές στα δικαστήρια”.

Ο Υπουργός Δικαιοσύνης κ. Ευάγγελος Γιαννόπουλος έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης):

Κύριε Πρόεδρε, θέλω να τοποθετήσω ορισμένα πράγματα σχετικά με την ερώτηση όσον αφορά τις δυνατότητες ή μη του Υπουργείου Δικαιοσύνης να επεμβαίνει στο έργο της δικαιοσύνης. Δεν υπάρχει καμία δυνατότητα.

Πρέπει να θυμίσω το άρθρο 1 του Συντάγματος, παράγραφος 2, ότι το θεμέλιο του πολιτεύματος είναι η λαϊκή κυριαρχία. Η παράγραφος 3 ορίζει ότι όλες οι εξουσίες πηγάζουν από το λαό, ασκούνται υπέρ του λαού και του έθνους, όπως ορίζει το Σύνταγμα.

Κατά το άρθρο 26 του Συντάγματός μας οι κρατικές λειτουργίες είναι διακεκριμένες και ορίζονται στη νομοθετική, που ασκείται από τη Βουλή η νομοθετική εξουσία και από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, στην κυβερνητική, που ασκείται από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας και την κυβέρνηση και στη δικαστική, που ασκείται από τα δικαστήρια, όπως ορίζουν οι νόμοι και το Σύνταγμα και κατά τη συνείδηση των δικαστών και εκτελούνται

εν ονόματι του ελληνικού λαού.

Συνεπώς, δεν υπάρχει ευχέρεια του Υπουργού της Δικαιοσύνης να κάνει κάποια παρέμβαση στα δικαστήρια. Αυτό είναι γενικώς γνωστό και ερωτήσεις τέτοιου είδους θα παρακαλούσα να μην επανέρχονται γιατί δίδεται η ίδια απάντηση.

Όσον αφορά δε το περιεχόμενο της κατ’ουσίαν συζητήσεως, το τι μέτρα προτίθεται να πάρει ο Υπουργός προκειμένου να μην ποινικοποιούνται οι μαθητικές κινητοποιήσεις και να μην οδηγούνται οι μαθητές στα δικαστήρια, δεν υπάρχει ποινικοποίηση κινητοποιήσεων. Υπάρχουν κινητοποιήσεις που είναι παράνομες -ορισμένες απ’αυτές- και προσβάλλουν άρθρα του Ποινικού Κώδικα και άρθρα του Συντάγματος. Οι καταλήψεις δημοσίων κτιρίων είναι ποινικό αδίκημα, η κατάληψη διδακτηρίων του Α’ και του Β’ βαθμού σύμφωνα με την πράξη νομοθετικού περιεχομένου αποτελούν αδίκημα.

Συνεπώς, πρόκειται περί αδικημάτων τα οποία αντιμετωπίζονται από το κράτος και έτσι θα υπάρξει και κρατική λειτουργία του λαού, σύμφωνα με το δόγμα της λαϊκής κυριαρχίας και τα δικαστήρια αποφασίζουν. Και οι ανήλικοι αντιμετωπίζονται με επιεικεία από τα δικαστήρια και οι διατάξεις είναι επιεικείς. Βεβαίως παιδιά είναι, δεν θα το ρίξουμε όμως στο ότι είναι παιδιά και θα επιτρέψουμε επειδή πήραν απόφαση -λέει- στο συλλογικό τους όργανο να κάνουν καταλήψεις και άρα τούτο είναι επιτρεπτό. Όχι. Είναι μία απόφαση η οποία παραβιάζει τον Ποινικό Κώδικα και εμπίπτει ακόμη και στο ειδικό άρθρο του Ποινικού Κώδικα, περί συστάσεως και συμμορίας όταν δύο ή περισσότεροι αποφασίζουν τη διάπραξη πλημμελημάτων ή κακουρηγημάτων.

Αυτά έχω να πω σε πρώτη φάση πάνω στην ερώτηση αυτή. Μην θέλετε να σχηματίσετε μία εικόνα ότι ξέρετε, ποινικοποιούνται οι κινητοποιήσεις. Ορισμένες κινητοποιήσεις που παραβιάζουν τους νόμους και το Σύνταγμα αντιμετωπίζονται από τον Ποινικό Κώδικα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστώ και εγώ, κύριε Υπουργέ.

Η κ. Αλφιέρη έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σας άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή και θα μου επιτρέψετε να σας θυμίσω και εγώ το Σύνταγμα, γιατί έχω την αίσθηση ότι αυτά που μας είπατε βρίσκονται στον... ας μην πω τώρα αυτήν την κουβέντα.

Η δημόσια παιδεία είναι αγαθό. Το δικαίωμα του συνδικαλισμού είναι κατοχυρωμένο από το Σύνταγμα. Και έρχεστε τώρα εσείς να ποινικοποιήσετε το συνδικαλισμό και τα δεκατρία παιδιά από τα δεκαπέντε που υπερασπίστηκαν τις αποφάσεις των γενικών συνελεύσεων να τα στείλετε στο δικαστήριο.

Εγώ επισκέφθηκα τον Πλαταμώνα. Και είναι κοινό αίτημα των γονέων, της τοπικής κοινωνίας του νομού και του δημάρχου ότι πρέπει να σταματήσει αυτή η ιστορία.

Δεν έχετε το δικαίωμα -και πιστεύω ότι βρίσκεστε στα όρια της αντισυνταγματικότητας- να τιμωρείτε την εφηβεία. Δεν έχετε το δικαίωμα να τιμωρείτε το συνδικαλισμό.

Η κοινωνία μας σήμερα έχει ανάγκη για συλλογικές εκφράσεις. Και πιστεύω, κύριε Υπουργέ, το τι είναι αριστερός σήμερα δεν κρίνεται στα δικαστήρια, αλλά κρίνεται στην καθημερινή ζωή. Και σεις καλείσθε σήμερα να αντιμετωπίσετε ένα πολύ σημαντικό θέμα. Το ζητώ ευθέως από εσάς σήμερα. Θα προσφύγω και στον κύριο Πρωθυπουργό.

Τα παιδιά αυτά διαμαρτυρήθηκαν στον αύλειο χώρο με ειρηνικό τρόπο. Οι καταθέσεις που υπάρχουν και από τη μεριά των καθηγητών λένε ευθέως ότι δεν υπήρξε καμία φθορά.

Τα τιμωρούν, επειδή τόλμησαν να εκφραστούν συλλογικά. Τους τιμωρούν γιατί τόλμησαν να υπηρετήσουν αποφάσεις συλλογικές.

Και πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι η Κυβέρνηση Σημίτη δεν έχει δικαίωμα να καταργεί το Σύνταγμα. Δηλαδή, δεν έχει το δικαίωμα να καταργεί την παιδεία σαν δημόσιο αγαθό. Δεν έχει το δικαίωμα να καταργεί τον συνδικαλισμό. Και δεν έχει το δικαίωμα να αποτρέπει τους νέους από ο,τιδήποτε συλλογικό γίνεται σήμερα, σε αποφάσεις άλλες που τους βάζουν στο περιθώριο

της ζωής.

Τελειώνοντας, ζητώ από σας -και έχετε το δικαίωμα, το ξέρετε πολύ καλά- να κλείσετε αυτήν την υπόθεση και να μην οδηγηθούν οι ανήλικοι στο εδώλιο του κατηγορουμένου, γιατί είναι μια εμπειρία πολύ δυσάρεστη που θα προκαλέσει τραύματα στους νέους και στις νέες. Και προειδοποιώ για κάτι. Θα είναι αρχή αναταραχής στην περιοχή της Πιερίας. Γιατί δεν είναι τυχαίο ότι όλες οι τοπικές οργανώσεις και ο δήμος και η νομαρχία πήραν θέση σ' αυτό το σοβαρό πρόβλημα.

Κύριε Υπουργέ, επειδή έχετε μια ευαισθησία στο θέμα της παιδικής ηλικίας και κατά καιρούς το έχετε αποδείξει, ζητώ ευθέως από σας να τοποθετηθείτε και να κλείσετε την υπόθεση και να πάει στο αρχείο. Διαφορετικά, εγώ το θέμα δεν θα το αφήσω εδώ, θα το προχωρήσω περισσότερο.

Ευχαριστώ.

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

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης) : Θα ήθελα να απαντήσω στην κυρία συνάδελφο, ότι την ερμηνεία του Συντάγματος δεν την κάνω ούτε εγώ ούτε οιοσδήποτε εξ εκείνων οι οποίοι θέλουν να ερμηνεύσουν ή να εφαρμόσουν το Σύνταγμα, παρά ορισμένοι δικονομικοί κανόνες ορίζουν πώς ερμηνεύεται το Σύνταγμα.

Ποιος είπε, κυρία Αλφίερη, ότι ο συνδικαλισμός είναι αυθαίρετος και ασύδοτος να κάνει ό,τι θέλει; Και ο συνδικαλισμός υπάγεται στους νόμους του κράτους. Υπάγεται στη διαδικασία του Συντάγματος. Πού τα βρήκατε όλα αυτά γραμμένα; Δεν έχω καιρό βέβαια -θα το έκανα- να πω μερικά πράγματα -όχι βέβαια εντός της Αιθούσης- να κάνω και εγώ μερικά μαθήματα, όπως δέχθηκαν πολλά μαθήματα και όταν ήμουν φοιτητής και ως δικηγόρος. Ολόκληρη ζωή ήμουν πάνω στην υπεράσπιση των συνταγματικών δικαιωμάτων. Όμως, ποιων συνταγματικών δικαιωμάτων; Εκείνων τα οποία ορίζονται από το Σύνταγμα, επιτρέπονται από το Σύνταγμα και τα παρεβιάζοντο από αυταρχικές κυβερνήσεις, από αυταρχικά καθεστώτα, από παρασυντάγματα και παρακρατικές οργανώσεις. Σε εκείνες τις υπερασπίσεις, λέω ναι. Αυτές εδώ δεν είναι υπερασπίσεις.

Σας λένε ότι ο Υπουργός Δικαιοσύνης δεν μπορεί να παρέμβει και να πάρει τον εισαγγελέα, δεν έχει το δικαίωμα να πάρει τον εισαγγελέα και να πει κάντε τούτο ή εκείνο. Δεν έχει αυτό το δικαίωμα. Θα τον κράξει, θα τον φωνάξει και θα πούνε "να η Κυβέρνηση επεμβαίνει στο έργο της δικαιοσύνης". Δεν έχουμε αυτό το δικαίωμα. Οι δικαστές είναι ελεύθεροι.

Οι δικαστές, όταν πρόκειται να κρίνουν ανήλικους, και αν είναι όπως τα λέτε, δεν υπάρχει κανένας φόβος. Και το λέω αυτό και σαν δικηγόρος που γνωρίζω και τη νοοτροπία, αλλά και την επιείκεια που υπάρχει εκ μέρους των δικαστηρίων προς τους ανήλικους. Δεν νομίζω ότι πρέπει να υπάρξει καμία ανησυχία.

Δεν μπορώ όμως να το κάνω, να πω ξέρετε στέλνω ένα γράμμα στον εισαγγελέα ή στον πρόεδρο του δικαστηρίου ανηλίκων, πώς πρέπει να μεταχειρισθούν τους ανήλικους. Αυτό δεν επιτρέπεται. Εάν υπήρχε αυτή η δυνατότητα στην Κυβέρνηση, δεν θα υπήρχε κράτος. Καταλάβετε το. Δεν θα υπήρχε κράτος!

Αυτά είχα να πω, κύριε Πρόεδρε και σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Τρίτη είναι η με αριθμό 445/12.1.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Σταύρου Παναγιώτου προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έναρξη παρέμβασης για την παραγωγή ρυζιού κλπ.

Η ερώτηση αυτή θα συζητηθεί από κοινού -αφού ο ίδιος Υφυπουργός ο κ. Βρεττός απαντά- με την τρίτη επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου με αριθμό 446/12.1.2000 επίσης του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Σταύρου Παναγιώτου προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης προβλημάτων των πορτοκαλοπαραγωγών του Νομού Άρτας.

Η τρίτη των επικαίρων ερωτήσεων του κ. Παναγιώτου με αριθμό 445/12.1.2000 προς τον Υπουργό Γεωργίας, έχει ως εξής: "Τον κανονισμό της Ε.Ε. που ορίζει έναρξη παρέμβασης στο ρύζι την 1η Απριλίου του επόμενου έτους της συγκομιδής και τη

συνειδητή ολιγογρία του Υπουργείου Γεωργίας που έχει σαν αποτέλεσμα να καθυστερεί κάθε χρόνο άλλους δυο-τρεις μήνες η έναρξη της παρέμβασης, εκμεταλλεύονται οι έμποροι και πιέζουν τους ρυζοπαραγωγούς να πουλήσουν κοψοχρονιά την παραγωγή τους.

Έτσι ενώ πέρασαν τρεις περίπου μήνες από τη συγκομιδή του ρυζιού στο Νομό Σερρών ολόκληρη η παραγωγή είναι απούλητη και οι παραγωγοί απλήρωτοι. Ενώ στο Νομό Θεσσαλονίκης οι ποσότητες που διατέθηκαν στους εμπόρους πουλήθηκαν σε εξευτελιστικές τιμές μικρότερες κατά 15% περίπου από τις τιμές παρέμβασης.

Τη δύσκολη κατάσταση των ρυζοπαραγωγών ορισμένων περιοχών επιδεινώνει η δραστική περικοπή των στρεμματικών ενισχύσεων που γίνεται με την περιφερειοποίηση των ποσοστώσεων την οποία προώθησε η Κυβέρνηση, παρά το γεγονός ότι η συνολική έκταση της χώρας μας τα τελευταία τουλάχιστον χρόνια είναι μικρότερη από τη συνολική ποσόστωση. Μάλιστα η Κυβέρνηση για να συγκαλύψει τις τεράστιες ευθύνες της σε συνεργασία με ορισμένους νομάρχες εκβίασε τους ρυζοπαραγωγούς αυτών των περιοχών να δηλώσουν τις μισές περίπου από τις πραγματικές καλλιεργούμενες εκτάσεις με αποτέλεσμα την αντίστοιχη μείωση των στρεμματικών ενισχύσεων.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Τι ενέργειες θα κάνει και τότε έτσι ώστε να ανοίξει έγκαιρα η παρέμβαση στο ρύζι.

Θα αλλάξει τον κανονισμό έτσι ώστε η παρέμβαση να ξεκινάει ταυτόχρονα με τη συγκομιδή παραγωγής (1 Οκτώβρη αντί 1 Απριλίου του επόμενου έτους).

Θα αλλάξει τον κανονισμό έτσι ώστε να καταβάλλεται σε όλους τους παραγωγούς ολόκληρη η στρεμματική ενίσχυση χωρίς πρόστιμα συνυπευθυνότητας".

Η ετέρα των επικαίρων ερωτήσεων του κ. Παναγιώτου με αριθμό 446/12.1.2000 προς τον Υπουργό Γεωργίας έχει ως εξής:

"Τραγική είναι η κατάσταση των παραγωγών εσπεριδοειδών του Νομού Άρτας διακόσιες πενήντα χιλιάδες τόνοι πορτοκάλια και μανταρίνια εξαιρετικής ποιότητας παραμένουν αδιάθετα και σαπίζουν πάνω στα δέντρα και κάτω στα χωράφια. Ελάχιστες ποσότητες πουλήθηκαν σε χαμηλές τιμές (μικρότερες από πέρυσι), χωρίς καμία εγγύηση.

Οι παραγωγοί βρίσκονται σε άθλια οικονομική κατάσταση. Τα χρέη στην ΑΤΕ διογκώνονται και "τρέχουν".

Η εκμετάλλευση και οι εκβιασμοί των παραγωγών από τους μεσάζοντες και τους εμπόρους έχει ξεπεράσει κάθε προηγούμενο.

Οι βιομήχανοι χυμοποιητές απεριφραστα δηλώνουν ότι δεν θα δώσουν ούτε δεκάρα το κιλό για την αγορά της πρώτης ύλης, ενώ την ίδια ώρα πωλούν το χυμό 700 και 800 δραχ. το κιλό θησαυρίζοντας από τον κόπο και τον ιδρώτα των φτωχών αγροτών.

Τα χρυσά κουτάλια με τα οποία θα έτρωγαν οι αγρότες μετά την ένταξη της χώρας στην Ε.Ε. τα χρησιμοποιούν για να τρώνε και να φουσκώνουν τα ντόπια και ευρωπαϊκά κεφάλαια.

Οι αγρότες παραγωγοί εσπεριδοειδών θεωρούν εμπαιγμό την πολιτική της Κυβέρνησης και της ΕΕ που τους οδηγεί να ξεριζώσουν τις πορτοκαλιές mer lin και να τις αντικαταστήσουν με άλλα είδη και με μανταρινιές. Το μανταρίνι δεν πουλιέται και όσο πουλιέται δίνεται σε πολύ χαμηλές τιμές. Το ερώτημα είναι τι θα κερδίσουν οι παραγωγοί από μια τέτοια αναδιάρθρωση.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός, τι μέτρα θα πάρει η Κυβέρνηση ώστε:

Να αυξηθούν άμεσα οι εξαγωγές επιτραπέζιων πορτοκαλιών και να επιδοτηθούν.

Να απορροφηθούν όλα τα χυμοποιησίμα σε τιμές που να καλύπτουν το κόστος και να αφήνουν κέρδος στους παραγωγούς.

Να πουληθούν τα μανταρίνια που αν μείνουν περισσότερο στο χωράφι θα καταστραφούν.

Να ανακουφιστούν οι αγρότες από τα χρέη".

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο για τις δυο επίκαιρες ερωτήσεις.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Για το ρύζι, για το οποίο ο κύριος συνάδελφος ζητά να δει τι ενέργειες θα κάνουμε πρώτο για το άνοιγμα της παρέμβασης και δεύτερο για την τροποποίηση του κανονισμού.

Πρώτον, για το άνοιγμα της παρέμβασης έχουμε ετοιμάσει τη διυπουργική απόφαση και θεωρούμε ότι έγκαιρα θα ολοκληρωθεί η διαδικασία έτσι ώστε την 1η Απριλίου όπως ορίζει ο κανονισμός, να λειτουργήσει η παρέμβαση του ρυζιού και να μην έχουμε κανένα πρόβλημα στη διαδικασία παρέμβασης που θα θελήσουν να εξασκήσουν οι παραγωγοί ή οι ομάδες τους.

Γενικότερα για το ρύζι θέλω να πω με την ευκαιρία της ερώτησης στον κύριο συνάδελφο, ότι η καλλιέργεια του ρυζιού τα τελευταία πέντε χρόνια έχει διπλασιαστεί, επειδή είναι ελκυστική για τους παραγωγούς ρυζιού. Ελκυστική μέχρι του σημείου να δημιουργούνται προβλήματα και στις τιμές, αλλά και στη διαδικασία της ενίσχυσης. Κατ' επανάληψη έχουμε πει με εγκυκλίους και με επαφές, που έχουμε με τους ρυζοπαραγωγούς, ότι θα πρέπει να περιοριστούν οι καλλιέργειες των στρεμμάτων, έτσι ώστε να μπορεί να σταθεροποιηθεί σε ένα επίπεδο η παραγωγή, που να είναι αποδοτική για τους παραγωγούς.

Να φανταστείτε ότι τον πρώτο χρόνο, μετά τη λειτουργία του κανονισμού, χάσαμε το 82% των ενισχύσεων, επειδή υπήρξε μεγάλη παραγωγή. Στη συνέχεια ομαλοποιήθηκε κάπως το σύστημα. Και πέρυσσι το 1999 είχαμε πλήρη ενίσχυση των παραγωγών, περίπου με δώδεκα χιλιάδες οκτακόσιες δραχμές το στρέμμα. Δεν εκβίασα κανένα, κύριε συνάδελφε, όπως γράφετε μέσα. Απλούστατα είχαμε ενημερώσει όλους ότι θα πρέπει να φθάσουμε τα όρια των καλλιεργειών σε στρέμματα στα επίπεδα εκείνα που ορίζει ο κανονισμός, ώστε να μην γίνουν υπερβάσεις.

Εμείς σε σχέση με το ρύζι, περιμένουμε και την πρόταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον καινούριο κανονισμό. Έχουμε ήδη έτοιμες προτάσεις, ώστε να τον βελτιώσουμε όσο μπορούμε. Μία πρότασή μας βασική είναι να αλλάξει το σύστημα περιφερειοποίησης. Λαμβάνουμε πολύ σοβαρά υπόψη και τις προτάσεις τις οποίες κάνετε, είμαστε κοντά στην ανακοίνωση από την ευρωπαϊκή επιτροπή του κανονισμού και συνεπώς μπορούμε να το συζητήσουμε και να πετύχουμε το καλύτερο δυνατόν. Αυτά για το ρύζι.

Για τα πορτοκάλια της Άρτας και γενικότερα για τα εσπεριδοειδή, τα πορτοκάλια θα τα χωρίσουμε σε δύο κατηγορίες, όπως τα χωρίζει και ο κύριος συνάδελφος στην ερώτηση. Πρώτα είναι τα επιτραπέζια και μετά είναι τα πορτοκάλια προς χυμοποίηση. Για τα επιτραπέζια η εμπορία τους, οι εξαγωγές τους ξεκινούν πρώτα από την Πελοπόννησο, μετά προχωρούν προς την Άρτα. Στην Πελοπόννησο οι εξαγωγές πάνε αρκετά καλά, βεβαίως η τιμή -θα συμφωνήσω μαζί σας- δεν είναι αρκετά ικανοποιητική. Και θα πρέπει να είμαστε και λίγο επιφυλακτικοί για την πορεία των πορτοκαλιών ιδιαίτερα στην Άρτα επειδή πρόσφατα έχουμε και προβλήματα με παγετούς και δεν ξέρουμε πως θα εξελιχθεί τελικά η όλη υπόθεση.

Ειδικότερα επειδή αναφέρασθε στα πορτοκάλια μέρλιν πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι τα μέρλιν δεν είναι πλέον η ποικιλία εκείνη που είναι ελκυστική για την ευρωπαϊκή αγορά τουλάχιστον στην οποία εμείς απευθυνόμαστε. Διότι είναι πορτοκάλια τα οποία μεταλλάσσονται εύκολα, με τα οποία δεν μπορεί κανείς να ανταγωνισθεί στην αγορά. Συνεπώς γενικότερα η πολιτική μας σε σχέση με τα πορτοκάλια και με τα εσπεριδοειδή, είναι να προχωρήσουμε σε αναδιαρθρώσεις μέσω των ομάδων παραγωγών, τέτοιες που να εξυπηρετούν τις συνθήκες εμπορίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και γενικότερα των τρίτων χωρών.

Τώρα σε σχέση με τα πορτοκάλια για χυμοποίηση. Εκεί έχουμε κάνει ισχυρότατες παρεμβάσεις, ιδιαίτερα στο Νομό της Άρτας. Όπως γνωρίζετε τα συμβόλαια που είχαν υπογράψει οι παραγωγοί με τους χυμοποιούς ήταν σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Εμείς κάναμε ισχυρότατες παρεμβάσεις. Όλο αυτό το διάστημα δεν κάναμε τίποτα άλλο στο χώρο των εσπεριδοειδών από το να συγκεντρώνουμε τον κόσμο και να ασκούμε πιέσεις προς τους χυμοποιούς. Τελικά έχουμε πετύχει τέτοιες τιμές που νομίζω ότι είναι σε ικανοποιητικά επίπεδα και πάντως πολύ καλύτερα από εκείνα που είχαν συμφωνήσει οι ομάδες παραγωγών με τους χυμοποιούς τα τελευταία χρόνια. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Παναγιώτου έ-

χει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κύριε Υπουργέ, έχει γίνει πεποίθηση των ορυζοπαραγωγών ότι αποτελεί συνειδητή επιλογή σας να καθυστερείτε στην εφαρμογή του άσχημου κανονισμού, προκειμένου να κάνετε "πλάτες" στους εμπόρους για να μπορούν να εκβιάζουν και να αγοράζουν σε χαμηλές τιμές το ρύζι από τους παραγωγούς. Ο άσχημος αυτός κανονισμός είναι κοινομένος και ραμμένος στα μέτρα των εμπόρων, γιατί αντί να αρχίζει με τη συγκομιδή του προϊόντος, αρχίζει πέντε μήνες αργότερα, την 1η Απριλίου. Τα τρία προηγούμενα χρόνια δεν τον εφαρμόσατε. Καθυστερήσατε άλλους δύο, τρεις μήνες και αρχίσατε τον Ιούνιο και καθυστερούν να πληρωθούν οι παραγωγοί άλλους δύο, τρεις μήνες. Φτάνουν, σε τελευταία ανάλυση, οι παραγωγοί να κάνουν να πληρωθούν έναν ολόκληρο χρόνο από τότε που συλλέγουν το προϊόν τους.

Απόδειξη ότι ο κανονισμός εξυπηρετεί τα συμφέροντα των εμπόρων είναι ότι εσείς συμφωνήσατε με αυτόν και πανηγυρίσατε για την ψήφισή του, αλλά και τώρα που είναι γνωστά τα αρνητικά αποτελέσματα σε βάρος των παραγωγών, δεν κάνετε τίποτε για την αλλαγή του.

Εκτός όμως από τον κανονισμό, κύριε Υφυπουργέ, δεχθήκατε την πολύ χαμηλή ποσόστωση των διακοσίων σαράντα εννέα χιλιάδων στρεμμάτων για τη χώρα μας, καθώς επίσης και τα πολύ υψηλά πρόστιμα -είναι εξαπλάσια-συνυπευθυνότητας σε περίπτωση υπέρβασης της ποσόστωσης. Είναι το μοναδικό προϊόν που έχει τόσο υψηλό ποσοστό υπέρβασης.

Αυτά όλα είναι στοιχεία που δείχνουν την πολιτική που εφαρμόζετε.

Επίσης, με την περιφερειοποίηση χειροτερεύσατε ακόμα περισσότερο την κατάσταση και ενώ δεν καλύπτουμε τη συνολική ποσόστωση, οι ορυζοπαραγωγοί ορισμένων περιοχών καλούνται να πληρώσουν υψηλά πρόστιμα. Μάλιστα, για να αντιμετωπίσετε αυτό το πρόβλημα με τους δικούς σας νομάρχες πιέζετε τους παραγωγούς να δηλώνουν τις μισές εκτάσεις απ' αυτές που καλλιεργούν, με σκοπό να μην έχουν υψηλά πρόστιμα.

Αυτό όμως μακροπρόθεσμα οδηγεί σε ένα άλλο πρόβλημα. Πώς θα διαπραγματευθείτε την αύξηση της ποσόστωσης από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όταν θα εμφανίζετε χαμηλότερες ποσότητες απ' αυτές που παράγονται.

Όσο για τα πορτοκάλια, γνωρίζετε ότι στην Άρτα κυρίως οι παραγωγοί παράγουν πορτοκάλια προς χυμοποίηση. Με τον καινούριο κανονισμό καταργήθηκε η ελάχιστη τιμή που αποτελούσε μία διασφάλιση, έστω και μικρή, για τους παραγωγούς. Ωστόσο όμως και αυτή η μικρή τιμή καταργήθηκε.

Η υποχρέωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Κυβέρνησης απέναντι στους παραγωγούς, μετά την κατάργηση της ελάχιστης αυτής τιμής, είναι η επιδότηση που κυμαίνεται γύρω στις 33 με 36 δραχμές. Αλλά με την υπέρβαση της ποσόστωσης που είναι χιλιοί εννιακόσιες ογδόντα εννέα χιλιάδες τόνοι σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτή η επιδότηση κατατομείται, μειώνεται κατά το 1/3.

Με τον ίδιο κανονισμό περιορίστηκε και η διέξοδος των χωματερών. Εμείς ήμασταν πάντα ενάντια στις χωματερές, γιατί ανάλογα με τις ποσότητες που θα εμφανίσουν ότι πούλησαν οι παραγωγοί, θα μπορούσαν να οδηγήσουν κι ένα μέρος στις χωματερές, για να πάρουν την αποζημίωση. Οι έμποροι αυτό το εκμεταλλεύονται και συχνά, προκειμένου οι παραγωγοί να εμφανίσουν ότι πούλησαν στους εμπόρους κάποιες ποσότητες, τους παίρνουν τα προϊόντα με συμβολικές τιμές. Παρουσιάζουν στα τιμολόγια ότι τα αγόρασαν με δέκα, ενώ τους δίνουν μία δραχμή. Εκτός απ' αυτό έχουμε αθρόες εισαγωγές χυμών σε παγοκολώνες με αποτέλεσμα να επιδεινώνεται ακόμη περισσότερο το πρόβλημα.

Έχετε ευθύνη νομίζω για τον κανονισμό και για τη συμφωνία της GATT, που την υπερψηφίσατε και τη θεωρήσατε τότε μεγάλη επιτυχία.

Για τα επιτραπέζια μια κουβέντα θα ήθελα να πω. Δεν υπάρχουν επιδοτήσεις για τους παραγωγούς, οι επιδοτήσεις δίνονται στους εξαγωγείς και αυτές έχουν μειωθεί στο 1/3 περίπου, με αποτέλεσμα να χαθούν ξένες αγορές. Και προκειμένου να μπορούν οι έμποροι να σταθούν στις ξένες αγορές οδηγούνται

και πάλι στην ίδια πρακτική προς τους παραγωγούς, δηλαδή να τους εκβιάζουν και να παίρνουν ουσιαστικά τσάμπα τα προϊόντα. Αυτή είναι η μεγάλη αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αποδείχθηκε τελικά πολύ μικρή για τα δικά μας προϊόντα. Αντίθετα η μικρή αγορά της Ελλάδας είναι πάρα πολύ μεγάλη για τα προϊόντα μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Έχω να σας ανακοινώσω ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση "Αρχαίο Ελληνικό Θέατρο", σαράντα δύο μαθητές και δύο συνοδοί δασκαλοι από το 6ο Δημοτικό Σχολείο Ιλίου.

Τους καλωσορίζουμε στο Κοινοβούλιο.

(Χειροκροτήματα)

Ο κ. Βρεττός έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Κύριε συνάδελφε, όπως σας εξήγησα και προηγουμένως το πρόβλημα του ρυζιού οφείλεται στην υπερπαραγωγή λόγω ελκυστικότητας στην ενίσχυση και στην τιμή.

Εκείνο που θα πρέπει να προσέξουμε είναι να μην υπερβαίνουμε τις καλλιέργειες έτσι ώστε να δημιουργούν προβλήματα και στην τιμή παρέμβασης αλλά και στις συνυπευθυνότητες που πράγματι είναι πολύ σοβαρές.

Λέτε ότι εμείς εδώ ψηφίσαμε τον Κανονισμό. Δεν είναι ανάγκη να ψηφίζει κανείς τον Κανονισμό ή όχι. Αποφασίζουν τα κράτη-μέλη της Ένωσης για ορισμένα πράγματα. Ξέρετε σε πόσους Κανονισμούς έχουμε αρνητική ψήφο;

Αποφασίζονται όμως ορισμένα πράγματα και όπως καταλαβαίνετε δεν είμαστε μόνοι μας εκεί. Κάποια πράγματα λοιπόν αποφασίζονται και παρά τη δική μας πολιτική βούληση.

Το θέμα της συνυπευθυνότητας εμείς το έχουμε καταψηφίσει στη συγκεκριμένη περίπτωση. Τώρα, που θα επανέρθουμε πάλι στην ψήφιση του νέου Κανονισμού το πρώτο πράγμα που θα θέσουμε είναι οι μεγάλες συνυπευθυνότητες που υπάρχουν στον κανονισμό του ρυζιού.

Είπατε ότι η περιθωριοποίηση έχει βλάψει. Δεν είναι έτσι. Αντίθετα έχει ωφελήσει. Από τη στιγμή που μπήκε η περιθωριοποίηση απορροφούμε περισσότερα χρήματα για το ρύζι. Αν είχαμε αφήσει τα πράγματα όπως ήταν φοβάμαι, ότι δεν θα είχαμε καθόλου ενισχύσεις για τους παραγωγούς διότι ήταν εύκολο να υπερβεί κανείς ολόκληρο το πλαφόν και αν το υπερβεί έστω και για λίγο η συνυπευθυνότητα είναι πολύ μεγάλη.

Τώρα, όπως είπα και προηγουμένως έχουμε προετοιμάσει τη διυπουργική απόφαση και θεωρούμε ότι την 1η Απριλίου θα είναι όλα έτοιμα έτσι ώστε να λειτουργήσει η παρέμβαση για το ρύζι.

Έρχομαι στα πορτοκάλια. Για τα πορτοκάλια είπατε αρκετά πράγματα στα οποία εγώ θα μπορούσα να συζητήσω για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα. Όμως θα πρέπει να επικεντρώσουμε το θέμα μας εκεί που είναι η ουσία του πράγματος. Θα πρέπει οι ομάδες παραγωγών να κατανοήσουν ότι πρώτον πρέπει να γίνουν ισχυρότερες, δεύτερον, να συνενωθούν και τρίτον να αξιοποιήσουν τα χρήματα που τους παρέχονται μέσω των προγραμμάτων του Κανονισμού 2200 και να λειτουργήσουν έτσι ώστε να προωθήσουν τα προϊόντα τους στα ράφια των μεγάλων καταστημάτων, κυρίως της Ευρώπης.

Είχαμε ένα παράδειγμα σε μία περιοχή της Πελοποννήσου όπου εκεί οι ομάδες παραγωγών αγόρασαν ένα χυμοποιείο και όχι μόνο βελτίωσαν την οικονομική τους κατάσταση, αλλά επενέβησαν και δραστηριότητα μέσα στην αγορά των πορτοκαλιών και μας διευκόλυναν και εμάς έτσι ώστε να πετύχουμε υψηλότερες τιμές στα πορτοκάλια που πάνε για χυμοποίηση σε ολόκληρο το χώρο και της Πελοποννήσου και της Άρτας. Έχουμε επίσης ψηφίσει και το νόμο για τις διεπαγγελματικές οργανώσεις και νομίζω ότι αυτός θα πρέπει να αξιοποιηθεί από τους παραγωγούς έτσι ώστε όλο το σύστημα το οποίο εμπλέκεται στην αγορά, στη διακίνηση, στη μεταφορά και στην παραγωγή να λειτουργήσει για το συμφέρον των παραγωγών και για την αναβάθμιση των προϊόντων και κυρίως των εσπεριδοειδών.

Επίσης αναφερθήκατε στη GATT, ότι ψηφίσαμε εμείς τη GATT κλπ. Κοιτάξτε, δεν ψηφίσαμε εμείς τότε για τα πορτοκάλια. Ψήφισε η Νέα Δημοκρατία. Το θέμα βέβαια δεν είναι εκεί.

Πράγματι, το 1982 αποφασίστηκαν στη GATT ορισμένα πράγματα τα οποία ήταν εναντίον των μεσογειακών προϊόντων. Να μην μας ρίχνετε εμάς την ευθύνη γι'αυτά τα πράγματα. Εμείς πρόσφατα στον ΠΟΕ στο Σιάτλι δώσαμε μεγάλες μάχες, σας πληροφορώ, για να μπορέσουμε να ανατρέψουμε μαζί με τους Ιταλούς και τους Ισπανούς ένα καθεστώς. Βεβαίως δεν βγάλαμε απόφαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ναυάγησε η όλη ιστορία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Ναυάγησε για άλλους λόγους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Όχι, ασφαλώς από σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Όμως, κύριε Πρόεδρε, σας πληροφορώ και σας ότι είχαμε φθάσει σε ένα πολύ καλό σημείο. Είχαν αποδεχθεί οι πάντες ότι είχαμε μία άσχημη, ως το πούμε, συμπεριφορά απέναντι των μεσογειακών προϊόντων. Το είχαν αποδεχθεί όλοι και θα το βάζαμε και στην κοινή απόφαση η οποία θα περνούσε στον ΠΟΕ. Θα συνεχίσουμε τον αγώνα μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Και αυτήν την ανασυγκρότηση της υπαίθρου να την περπατάτε. Είναι καλός όρος. Να έχει και περιεχόμενο όπως πρέπει.

Επίκαιρες ερωτήσεις δευτέρου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 438/10-1-2000 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ελένης Ανουσάκη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για το παράνομο εμπόριο ζώων.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Στη Νήσο Ιωαννίνων (το γνωστό νησάκι στη λίμνη των Ιωαννίνων), υπάρχουν δυο ταβέρνες. Οι ιδιοκτήτες αγόρασαν από ένα κατάστημα των Αθηνών δύο κροκοδειλάκια προέλευσης Αφρικής.

Τα δύο ερπετά τοποθετήθηκαν μπροστά από τις ταβέρνες, σε ενυδρεία δυσανάλογα με το μέγεθός τους, με αποτέλεσμα αυτά να είναι καταδικασμένα σε πλήρη και συνεχή ακινησία.

Σε κτηνιατρική έκθεση της Διεύθυνσης Κτηνιατρικής της Νομαρχίας Ιωαννίνων, αναφέρεται πως οι συνθήκες διατήρησης τους ερπετού δεν διασφαλίζουν άνετο, υγιεινό και προσαρμοσμένο στο φυσικό τρόπο διαβίωσης του ζώου κατάλυμα, γεγονός που συνιστά παράβαση των νόμων 1197/81 και 2017/92.

Το συγκεκριμένο είδος ζώων θεωρείται σπάνιο και απειλούμενο, προστατεύεται από διεθνείς συμβάσεις ενώ η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση απαγορεύει το εμπόριό του.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός, τι σκοπεύει να κάνει ώστε να παύσει το παράνομο εμπόριο των ζώων;"

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ ΦΟΥΝΤΑΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Κύριε Πρόεδρε, πράγματι έτσι όπως λέει η κυρία συνάδελφος έχουν τα πράγματα. Υπάρχουν δύο κροκοδειλάκια που τα έχουν σε ένα χώρο που ασφυκτούν.

Έχει γίνει μήνυση από τη Διεύθυνση Κτηνιατρικής του Νομού Ιωαννίνων. Το 1997 και το 1999 έγιναν μηνύσεις οι οποίες εκδικάστηκαν το Δεκέμβριο του 1999. Βγήκαν αθωωτικές αποφάσεις από το Μονομελές Πρωτοδικείο Ιωαννίνων. Θέλω να πω ορισμένα θέματα για την ερώτηση και γενικότερα.

Η Ελλάδα κύρωσε τη διεθνή σύμβαση CITES, που σημαίνει έλεγχο εμπορίας ειδών άγριας πανίδας αυτοφυσούς χλωρίδας που κινδυνεύουν με εξαφάνιση. Το 1999 με απόφαση δική μου, κυρώσαμε τους πίνακες και τα παραρτήματα των ειδών που περιλαμβάνονται στη διεθνή σύμβαση CITES. Επίσης, εκδόθηκαν το 1999 και άλλες υπουργικές αποφάσεις όπου συμπλήρωσαν το θεσμικό πλαίσιο τόσο για την ορθή εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης CITES, που αποτελούν αντικείμενο της δασικής υπηρεσίας, όσο και για όλα τα σχετικά.

Θέλω, επίσης, να πληροφορήσω την αγαπητή συνάδελφο ότι τα συγκεκριμένα ζώα αγοράστηκαν πριν το 1996 που δεν είχε επικυρωθεί από μας η διεθνής σύμβαση CITES. Τώρα την εφαρμόζουμε και απαιτούνται πιστοποιητικά ότι κατέχουν νομίμως τα ζώα, αλλιώς αυτά κατάσχονται.

Θέλω επίσης να διαβεβαιώσω, ότι τώρα έχουμε το νομικό

πλαίσιο, έχουμε τη διάθεση και προσπαθούμε να βρούμε την καλύτερη λύση. Πιστεύω ότι θα είμαστε στην ευχάριστη θέση σε λίγο καιρό να δώσουμε τη λύση που θα ικανοποιεί όλους και θα δείξει ότι πράγματι είμαστε μία χώρα πολιτισμένη που σέβεται και τις διεθνείς συμφωνίες και συμπεριφέρεται στα ζώα πάσης φύσεως με την ανάλογη ευαισθησία.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Η κ. Ανουσάκη έχει το λόγο.

ΕΛΕΝΗ ΑΝΟΥΣΑΚΗ : Άκουσα με πολλή προσοχή τον κ. Φουντά, αλλά δεν μπορώ να μην του πω αυτά που συμβαίνουν στα Ιωάννινα. Πρώτα απ' όλα θα πω κάτι για το ζωολογικό κήπο της Φλώρινας. Το 1996, καταγγέλθηκε σαν κολαστήριο των ζώων. Δεν ήταν Υπουργός, ο κ. Φουντάς, αλλά δεν έχει σημασία. Από τότε δεν έγινε τίποτα.

Πρέπει να συγχαρώ την κ. Σταθούλα Πολίτη - Σαριγιαννίδη την κτηνίατρο η οποία έκανε αυτοψία και κατήγγειλε δημόσια το γεγονός. Το θέμα δεν είναι ότι οι κροκόδειλοι είναι στο ενυδρείο. Είναι ακίνητοι και ο βασανισμός απαγορεύεται. Μετά να ευχαριστήσω τον κ. Δ. Μπάσιο της Κτηνιατρικής και έναν ευαισθητοποιημένο πολίτη από τα Ιωάννινα. Δεν είμαι μόνο εγώ ευαισθητοποιημένη. Υπάρχουν χιλιάδες θέματα που τα φέρνω στη Βουλή από την ελληνική επαρχία. Υπάρχουν πολίτες που απαιτούν σεβασμό. Καταγγέλλουν οι πολίτες την αδιαφορία των αρμοδίων και ρωτώ τον κύριο Υπουργό, πώς εφαρμόζονται στη χώρα μας οι συνθήκες. Και πώς προστατεύουν τα άγρια ζώα; Γιατί δεν γίνεται μια ενέργεια να φύγουν αυτά τα ζώα από κει και να πάνε στην Αφρική ή στο Γιοχάνεσμπουργκ; Πρέπει κάτι να γίνει για να δουν οι πολίτες ότι ο λόγος τους δεν πήγε χαμένος.

Έχω μεγάλη ευαισθησία προς τους ανθρώπους, σέβομαι την ανθρώπινη αξιοπρέπεια, αλλά τα ζώα δεν θέλω να ταλαιπωρούνται. Εκφράζω την οργή μου γι' αυτήν την περίπτωση. Ζητώ άμεση επίλυση αυτών των θεμάτων. Πρώτα το θέμα της Φλώρινας. Το 1996 είχα καταθέσει επίκαιρη ερώτηση. Υπάρχουν εκθέσεις του ΑΡΚΤΟΥΡΟΥ. Πρέπει να λυθεί και το θέμα των Ιωαννίνων.

Προτίθεται να μεταβώ στα Ιωάννινα. Αν θέλει ο κ. Φουντάς, μπορούμε να πάμε και μαζί. Έτσι οι πολίτες θα δουν ότι οι πολιτικοί δεν ενδιαφέρονται μόνο για τους εαυτούς τους, αλλά και για την πανίδα και για την χλωρίδα. Θεωρώ ότι όλοι οι Βουλευτές είναι ευαισθητοποιημένοι, αλλά ενδεχομένως δεν το εκφράζουν δημόσια όπως εγώ. Σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, βοηθήστε με. Δεν θέλω να δώσω το όνομα αυτού του ανθρώπου ο οποίος είναι ταγματάρχης του Στρατολογικού. Είναι ένας άνθρωπος που αγωνίζεται. Είναι και όλοι αυτοί οι άνθρωποι που με βοηθάνε. Και δεν βοηθούν μόνο εμένα. Είμαστε έτοιμοι να αγωνιστούμε μαζί σας.

Στην περιοχή της Αθήνας στην οδό Αθηνάς πουλιούνται ζώα σε κλουβιά. Να μη σας πω δε για τα κοτόπουλα που τα βάζουν για μια ημέρα. Ξέρω την ευαισθησία σας, την ανθρωπιά σας, το πολιτικό σας ήθος, αλλά και την κουλτούρα σας. Σας παρακαλώ να τα κάνουμε όλα μαζί ένα "πακετάκι" για να βοηθήσουμε αυτήν την κατάσταση. Η κατάσταση στην οδό Αθηνάς είναι τραγική. Κατεξυτελιζόμαστε δημοσιώς και πάμε για τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

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

ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ ΦΟΥΝΤΑΣ (Υφυπουργός Γεωργίας) : Κύριε Πρόεδρε, σέβομαι την ευαισθησία της κυρίας συναδέλφου. Είμαστε και εμείς ευαίσθητοι. Υπάρχουν προβλήματα τεχνικής φύσεως που πρέπει να λύσουμε. Δουλεύουμε προς αυτήν την κατεύθυνση και θα δώσουμε τη λύση όσον αφορά στα Γιάννενα.

Όσον αφορά τη Φλώρινα, θα είδατε τις ανακοινώσεις που έκανε πριν από τρεις μέρες ο Υπουργός κ. Ανωμερίτης. Αυτά τα δύο μεγάλα ζώα θα πάνε στο φυσικό τους περιβάλλον. Σε λίγο θα είμαστε στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσουμε ότι ο ζωολογικός κήπος θα παραχωρηθεί στο Δήμο Φλώρινας που έχει όλη την υποδομή και τα κονδύλια ούτως ώστε να μην παρατηρείται αυτό το φαινόμενο που σίγουρα δεν τιμά κανέναν και θίγει τον πολιτισμό μας.

Όσον αφορά στα γενικότερα θέματα που θίξατε, θα ήθελα να προσθέσω και τα αδέσποτα σκυλιά της Αττικής που ο αριθμός τους είναι μεγάλος. Έχουμε κάνει αλληπάλληλες συσκέψεις για να βρούμε την πιο ικανοποιητική λύση, ώστε να μην παρατηρείται εκτός των άλλων το φαινόμενο κάθε μέρα να έχουμε θύματα μικρά παιδιά που δαγκώνονται από τα αδέσποτα σκυλιά. Αυτή τη βδομάδα θα έχουμε μια συνάντηση με το Νομάρχη Δυτικής Αττικής, για να δούμε πως θα εκμεταλλευτούμε ένα χώρο στον Ασπρόπυργο με τον καλύτερο τρόπο.

ΕΛΕΝΗ ΑΝΟΥΣΑΚΗ : Να με καλέσετε και εμένα. Έχω κάνει σύλλογο στα Άνω Λιόσια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Εσείς, κυρία Ανουσάκη, έχετε δείξει έμπρακτα την ευαισθησία σας για τη διαφύλαξη και την προστασία των ζώων. Οφείλουμε να σας το αναγνωρίσουμε.

ΕΛΕΝΗ ΑΝΟΥΣΑΚΗ : Από το 1996 έχω κάνει επίκαιρη ερώτηση. Έχω όλα τα στοιχεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Επειδή πρόσφατα ήμουν στη Φλώρινα, πρέπει να αναγνωρίσω ότι εκεί το Υπουργείο Γεωργίας, έχει κάνει αυτά που εδήλωσε ο κ. Ανωμερίτης. Έτσι σώθηκαν και οι αρκούδες με τον ΑΡΚΤΟΥΡΟ.

Επανερχόμαστε στις επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Η πέμπτη επίκαιρη ερώτηση με αριθμό 443/12.1.2000 του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Ρόκου προς τους Υπουργούς Υγείας και Πρόνοιας, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τις διώξεις συνδικαλιστών στο Νοσοκομείο "Κοργιανέιο-Μπενάκειο", την εφαρμογή κυκλικού ωραρίου κλπ., διαγράφεται λόγω καλύμματος του κυρίου Υπουργού.

Συνεχίζουμε με τη δεύτερη επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου με αριθμό 436/10.1.2000 του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Παναγιώτη Σκανδαλάκη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την επισκέυή της γέφυρας της Μονεμβασιάς, η οποία και αυτή αναβάλλεται.

Τέταρτη επίκαιρη ερώτηση είναι η με αριθμό 450/12.1.2000 του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ευάγγελου Αποστόλου προς τους Υπουργούς Ανάπτυξης, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με την καταβολή των δεδουλευμένων στους εργαζόμενους της Επιχείρησης ΒΙΟΜΑΓΝ Α.Ε. στην Εύβοια κ.π.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Αποστόλου σε περίληψη έχει ως εξής:

"Είναι γνωστό ότι οι εργαζόμενοι της "ΒΙΟΜΑΓΝ Α.Ε." εδώ και ένα χρόνο βρίσκονται σε κινητοποιήσεις διεκδικώντας δεδουλευμένα που πάντα ξεπερνούσαν αποδοχές έξι μηνών και τη συνέχιση της μεταλλευτικής δραστηριότητας, αφού είναι η μόνη που μπορεί να εξασφαλίζει μια στοιχειώδη απασχόληση σε μια περιοχή που μαστίζεται από ανεργία.

Σήμερα η "ΒΙΟΜΑΓΝ Α.Ε.", που όχι μόνο αγόρασε σε εξευτελιστικό τίμημα την επιχείρηση πρώην Σκαλιστήρη, αλλά και το ποσό που έχει καταβάλει είναι μηδαμινό, αφού έπαιξε στα κομματικά παιχνίδια της Κυβέρνησης στην περιοχή, οδηγείται σε πτώχευση.

Επειδή η Κυβέρνηση παρακολουθεί αδρανής τα συμβαίνοντα παρά τις υποσχέσεις για εύρεση λύσης που έχει δώσει στις αλληπάλληλες συναντήσεις για τους εργαζόμενους.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

1. Για την έγκαιρη καταβολή των δεδουλευμένων και των αποζημιώσεων των εργαζομένων και
2. Για τη συνέχιση της μεταλλευτικής δραστηριότητας στην περιοχή της Βορειοκεντρικής Εύβοιας".

Ο Υφυπουργός Ανάπτυξης κ. Ζαφειρόπουλος έχει το λόγο.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης) : Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι είναι άδικο να εκτοξεύεται ο ισχυρισμός από τον ερωτώντα κύριο συνάδελφο, ότι υπάρχουν κομματικά παιχνίδια σε σχέση με την εξέλιξη του ζητήματος της "ΒΙΟΜΑΓΝ Α.Ε." Γιατί ο κύριος συνάδελφος γνωρίζει καλύτερα από πολλούς άλλους, ότι η Κυβέρνηση, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης, τους τελευταίους μήνες έχει καταβάλει σημαντική προσπάθεια για να διασωθεί η επιχείρηση η οποία εί-

ναι σημαντική για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.

Θα ήθελα να σημειώσω, ότι οι εξελίξεις που έχουν μεσολαβήσει είναι έξω από τις δυνατότητες της οποιας κυβέρνησης να τις ελέγξει, δεδομένου ότι οι εταίροι που κοινοπρακτικά ανέλαβαν τη λειτουργία αυτής της επιχείρησης -και αναφέρομαι και στην ΑΛΦΑ Τράπεζα Πίστωσης- έκριναν για δικούς τους λόγους ότι δεν μπορούν να συνεχίσουν αυτήν την επιχειρηματική δραστηριότητα και συνεργασία. Από εκείνη τη στιγμή η Κυβέρνηση έχει διereυνήσει όλες τις πιθανές δυνατότητες με βάση τις οποίες θα ήταν δυνατή η συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης. Τούτο δεν κατέστη δυνατό και ήδη έχουν υποβληθεί αιτήσεις πτώχευσης της εταιρείας.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να σημειώσω ότι είναι σαφές ότι τα δικαιώματα των εργαζομένων διαφυλάσσονται από το υπάρχον νομικό πλαίσιο και βεβαίως θα καταβληθούν οι μισθοί των οποίων καταστρεφείται η καταβολή από το λογαριασμό αφερεγγυότητας του ΟΑΕΔ. Όμως, προβλέπεται από το υπάρχον νομικό πλαίσιο ότι μπορούν να καταβληθούν τρεις μισθοί. Οι υπόλοιπες απαιτήσεις των εργαζομένων μετά τη διαδικασία της πτώχευσης είναι σαφές ότι θα πάρουν το δρόμο που επιβάλλει το υπάρχον νομικό πλαίσιο. Όμως, παράλληλα η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης διερευνά όλες τις πιθανές λύσεις που θα επέτρεπαν τη συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης, ούτως ώστε όταν οδηγηθούμε σε εκκαθάριση της να είναι σε λειτουργία ή τμήμα αυτής, για να μην υπάρχουν δυσμενέστερες συνέπειες για την περιοχή και τους εργαζόμενους.

Επίσης θέλω να σημειώσω, ότι το τίμημα το οποίο συμφωνήθηκε κατά τη μεταβίβαση της εταιρείας βεβαίως δεν μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι ήταν το εύλογο τίμημα. Όμως η προσπάθεια της Κυβέρνησης ήταν να διαφυλαχθούν οι θέσεις εργασίας στην περιοχή, να λειτουργήσει η επιχείρηση και οι δορυφορικές περί αυτήν επιχειρήσεις και να μην υποστεί η Εύβοια ένα ακόμα πλήγμα στην οικονομική δραστηριότητα αλλά και στην κοινωνική συνοχή της ευρύτερης περιοχής.

Προς την κατεύθυνση αυτή και σε συνεννόηση με το αρμόδιο Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η Κυβέρνηση προτίθεται να εξετάσει όλες τις δυνατότητες που υπάρχουν για να μη θιγούν οι εργαζόμενοι και να κατασφαλιστούν τα συμφέροντά τους. Και θα αναφέρω ότι πολύ νωρίς το Υπουργείο Εργασίας κίνησε την ποινική διαδικασία εναντίον των εργοδοτών και για τις καθυστερήσεις των δεδουλευμένων και μάλιστα η εργοδοσία σύρθηκε στα δικαστήρια και καταδικάστηκε γι' αυτήν την αντισυμβατική συμπεριφορά της.

Τελειώνοντας, θέλω να σημειώσω ότι πραγματικά υπάρχει και με τη συνέργεια του ΙΓΜΕ μια προσπάθεια να διερευνήσουμε τις δυνατότητες για την αναβάθμιση της μεταλλευτικής δραστηριότητας σε ολόκληρη την περιοχή της βορειοκεντρικής Εύβοιας. Τούτο, όμως, δεν πρέπει να δημιουργεί την εντύπωση ότι τάχα η Κυβέρνηση είναι διατεθειμένη να επισωρεύσει στις πλάτες του δημοσίου τη λειτουργία επιχειρήσεων, που δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσουν εάν η αγορά δεν μπορεί να εξασφαλίσει κερδοφόρα την αποδοτική λειτουργία τους, την επιβίωσή τους.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Παρακαλώ, ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Τελειώνοντας, θα ήθελα να θυμίσω στον κύριο συνάδελφο ότι σε συσκέψεις που ο ίδιος έχει παραστεί στο Υπουργείο Ανάπτυξης, τέθηκαν στους εργαζόμενους όλες οι δυνατές λύσεις που μπορούσαν να υπάρξουν και είχε ζητηθεί από αυτούς να υποβάλουν στο Υπουργείο Ανάπτυξης λεπτομερή καταγραφή των θέσών τους και των προτάσεών τους. Μέχρι τώρα αυτό δεν έχει γίνει. Το αναμένουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Αποστόλου, έχετε το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, δεν μπορώ να μη σχολιάσω ότι καλή είναι η ευαισθησία για τα κροκοδείλια, αλλά εμείς τώρα αντιμετωπίζουμε ένα τεράστιο πρόβλημα κοινωνικό. Έχουμε εκατοντάδες οικογένειες ανέργων, οι οποίοι

βρίσκονται σε κατάσταση εξαθλίωσης και καταλαβαίνετε ότι εκεί ζητάμε την ευαισθησία της Κυβέρνησης.

Και πράγματι υπάρχει τεράστια ευθύνη, κύριε Πρόεδρε, γιατί έχει δημιουργηθεί μία κατάσταση η οποία έχει οδηγήσει εδώ και ένα χρόνο σε εξαθλίωση τους εργαζόμενους εξαιτίας όχι μόνο της μη καταβολής των δεδουλευμένων, αλλά κυρίως γιατί έχει καταστραφεί μία υποδομή βασική για την περιοχή, για τη συνέχιση λειτουργίας της μεταλλευτικής δραστηριότητας.

Είναι η μόνη, κύριε Υπουργέ -και το γνωρίζετε εσείς- που μπορεί να εξασφαλίσει μια στοιχειώδη απασχόληση όταν μιλάμε για μια περιοχή η οποία ήδη έχει 70% με 75% ανεργία και μάλιστα μακροχρόνια ανεργία στο σύνολό της, που είναι το βασικότερο πρόβλημα.

Οφείλτε, κύριε Υπουργέ, άμεσα να καλύψετε τα δεδουλευμένα και τις αποζημιώσεις. Υπάρχει ο νόμος από τον ΟΑΕΔ, υπάρχει ο ν. 1172/81 που αναφέρει ότι για λόγους γενικότερου κοινωνικού συμφέροντος μπορεί να γίνουν οι σχετικές πληρωμές.

Βέβαια, αφήσατε και έναν επιχειρηματία -δεν μπορώ να μη σας το αναφέρω και πάλι- ο οποίος είναι αφερέγγυος τα τελευταία χρόνια. Βέβαια, εσείς το 1995 τον φέρατε ως βάλαμο για την περιοχή και αυτό που σας ανέφερα ότι έπαιξε στα κομματικά παιχνίδια είναι κοινό μυστικό. Δεν υπήρχε περίπτωση εργαζόμενος να πιάσει δουλειά αν δεν περνούσε από τα γνωστά κομματικά στέκια στην περιοχή. Αυτό το δέχονται όλοι, ακόμη και οι φορείς της περιοχής. Αυτή ήταν η λειτουργία.

Όμως, ας αφήσουμε αυτήν την κατάσταση. Αυτό που σήμερα για μας προέχει είναι πέραν της καταβολής των δεδουλευμένων και των αποζημιώσεων να δούμε τι θα κάνουμε με τη συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης. Είχαμε συμφωνήσει πράγματι στις αλληπάλληλες συναντήσεις ότι το Υπουργείο Ανάπτυξης θα φέρει, θα αναθέσει μελέτες. Ακόμη τις περιμένουμε. Δεν είναι δυνατόν εμείς να δεχθούμε τις πέραν των τριών μηνών αποδοχές, δεδουλευμένα και αποζημιώσεις, να περάσουν μέσα από εκποίηση περιουσιακών στοιχείων. Δεν είναι δυνατόν ο σύνδικος να προβεί σε διάλυση της επιχείρησης. Οι κάτοικοι θα αντιδράσουν και προς αυτήν την κατεύθυνση της συνέχισης της δραστηριότητας της επιχείρησης να βοηθήσουμε και εμείς, κύριε Υπουργέ, και πράγματι να πιέσουμε τους εργαζόμενους να καταθέσουν προτάσεις.

Αλλά μην περιμένετε τώρα από εργαζόμενους να σας καταθέσουν μελέτες βιωσιμότητας και προτάσεις τις οποίες εσείς ολόκληρη η Κυβέρνηση με τις υπηρεσίες σας τους οργανισμούς δεν μπορείτε να τις έχετε.

Προς αυτή λοιπόν την κατεύθυνση να βοηθήσουμε, κύριε Υπουργέ, αλλά πρέπει να λυθεί το πρόβλημα, διότι είναι τέτοιος ο κοινωνικός αντίκτυπος στην περιοχή που δεν χωράει άλλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για την πολύπαθο Εύβοια.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Κύριε συνάδελφε, η Κυβέρνηση είναι διατεθειμένη να το πράξει και θα το πράξει ευθύς ως οριστικοποιηθεί ο διορισμός του συνδίκου της πτώχευσης. Θα ξεκινήσει συστηματική επικοινωνία με αυτούς και με τους εργαζόμενους και με τους φορείς της περιοχής ούτως ώστε πράγματι να διερευνηθούν όλες οι δυνατότητες, για τη συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης είτε σε σημαντικό τμήμα της δραστηριότητάς της είτε σε όλη την επιχειρηματική δράση της.

Πρέπει να σας πω ότι ήδη έχουμε κάνει προσπάθειες να διερευνήσουμε τη δυνατότητα παραδείγματος χάρη εμπλοκής της "ΛΑΡΚΟ" και ομάδας προμηθευμένων προϊόντα από την επιχείρηση μήπως υπάρχει και η δυνατότητα συνεργασίας επιχειρήσεων που προμηθεύονται από τη "ΒΙΟΜΑΓΝ" να επιτευχθεί η λειτουργία τμήματος της επιχείρησης. Κάτι τέτοιο όμως δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί από τη μια στιγμή στην άλλη. Θα έπρεπε προηγούμενα να τελειώσει η πτωχευτική διαδικασία να διοριστεί ο σύνδικος της πτώχευσης γιατί γνωρίζετε ότι το νομικό πλαίσιο της πλέον είναι συγκεκριμένο, μέσα στο οποίο μπορούμε να κινηθούμε. Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι η Κυβέρνηση ό,τι προβλέπεται από το νομικό πλαίσιο που υπάρχει θα ισχύσει σε σχέση με την καταβολή των δεδουλευμένων των

εργαζομένων και ό,τι άλλων παροχών προβλέπει το υπάρχον νομικό πλαίσιο. Είναι σαφές και η δήλωση του αρμοδίου Υφυπουργού Εργασίας προς την κατεύθυνση αυτή.

Θέλω να σας πληροφορήσω ότι μέσα στην επόμενη βδομάδα, ήδη θα έχουν ξεκινήσει η συστηματικές προσπάθειες και με το σύνδικο της πτώχευσης για να δούμε σε ποια λύση μπορούμε να οδηγηθούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Τελευταία είναι η υπ' αριθμ. 444/12.1.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Ρόκου προς τους Υπουργούς Ανάπτυξης, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με την απόφαση της Διοίκησης των Ελληνικών Πετρελαίων για διακοπή λειτουργίας των χημικών εργοστασίων κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

“Οι εργαζόμενοι των βιομηχανικών εγκαταστάσεων των ΕΛ.ΠΕ. της Θεσσαλονίκης διαμαρτύρονται για την επιχειρούμενη για ακόμη μια φορά συρρίκνωση των δραστηριοτήτων των βιομηχανικών εγκαταστάσεων και για την ολοσχερή κατάργηση των εργασιακών δικαιωμάτων τους από τριαπενταετίες κατακτήσεων τους, καθώς για το μεθοδευμένο και δρομολογούμενο παντελή αποκλεισμό τους από τη θεσμοθετημένη εκπροσώπηση τους στο Δ.Σ. της εταιρείας.

Η διοίκηση των ΕΛ.ΠΕ., μετά την ανακοίνωση της διεύθυνσης Θεσσαλονίκης ότι θα διακόψει ή λειτουργία των χημικών εργοστασίων το πρώτο τρίμηνο του 2000, αναιρεί τις εγγραφές και προφορικές δεσμεύσεις της για επανεξέταση των στοιχείων και δεδομένων ως προς τη βιωσιμότητα των χημικών εργοστασίων έξι μήνες προ της λειτουργίας του εργοστασίου πολυπροπυλενίου (με εκτίμηση λειτουργίας του προς το τέλος του 2000), και παρά τις επιστημονικές μελέτες που υποστηρίζουν τη βιωσιμότητα των παραπάνω εργοστασίων με μικρή επένδυση ύψους 1 δισεκατομμυρίου δραχμών.

Καταγγέλλουν την άμεσα δρομολογούμενη διακοπή λειτουργίας του εργοστασίου παραγωγής VCM (πρώτη ύλη του εργοστασίου παραγωγής PVC) λόγω έλλειψης προσωπικού, με αποτέλεσμα της διακοπής αυτής, την πλήρη εξάρτηση της λειτουργίας PVC από τα κυκλώματα παραγωγής - εισαγωγής - μεταφοράς από το εξωτερικό, του VCM.

Η διακοπή λειτουργίας αυτών των χημικών εργοστασίων (με συνεπακόλουθο τη μειωμένη λειτουργία του εργοστασίου καυστικής σόδας, χλωρίου στο 30% της δυναμικότητάς του), συνεπάγεται και την περαιτέρω εξάρτηση των αναγκών της χώρας για τα παραγόμενα τώρα προϊόντα στη μοναδική πετροχημική βιομηχανία που υπάρχει στη Θεσσαλονίκη από το εξωτερικό και τα κάθε είδους συμφέροντα.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

Τι προτίθεται να πράξει η κυβέρνηση με δεδομένο ότι θα υπάρξει απώλεια διακοσίων πενήντα θέσεων εργασίας, στη μαστιζόμενη από ανεργία περιοχή μας, χωρίς να συνυπολογίζονται οι θέσεις εργασίας της δορυφορικής μεταποιητικής δραστηριότητας”;

Ο Υφυπουργός κ. Ζαφειρόπουλος έχει το λόγο.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Κύριε Πρόεδρε, είναι γνωστή η ευαισθησία του αγαπητού συναδέλφου κ. Ρόκου για τα προβλήματα της χημικής βιομηχανίας στη χώρα μας και θα έλεγα και η συμβολή του στην γνώση αυτών των προβλημάτων. Όμως παραβλέπει ορισμένα πραγματικά

δεδομένα που υπάρχουν και υποθέτω ότι τα γνωρίζει ή θα έπρεπε να τα γνωρίζει.

Θα ενθυμείσθε ότι στο τέλος Οκτωβρίου του περασμένου έτους, πριν λίγους μήνες, κατά την τελευταία εγκαίνιση της δεύτερης φάσης του έργου του πολυπροπυλενίου και μετά την ολοκλήρωση της συνεδρίασης του Δ.Σ. των ΕΛ.ΠΕ, που πραγματοποιήθηκε στη Θεσσαλονίκη, ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Βενιζέλος ανακοίνωσε το νέο επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας στο βιομηχανικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης.

Θέλω να αναφέρω ότι με αυτό το πρόγραμμα ύψους περίπου διακοσίων δισεκατομμυρίων δραχμών, το οποίο είναι το μεγαλύτερο που σχεδιάστηκε ποτέ στη χώρα -και προστίθεται αυτό

το πρόγραμμα στην επένδυση του πολυπροπυλενίου ύψους πενήντα δισεκατομμυρίων δραχμών- δημιουργούνται νέα δεδομένα και για την ανάπτυξη της χημικής βιομηχανίας, αλλά και για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής της, καθώς και της περιοχής της Βορείου Ελλάδας.

Θέλω να σημειώσω ότι παρά το γεγονός ότι χρειάζεται να επιδεικνύουμε ευαισθησία για την απώλεια κάποιων θέσεων εργασίας, για τη μείωση της παραγωγικής δραστηριότητας μιας μονάδας, είναι άδικο να συζητούμε για μία επένδυση ύψους μόλις ενός δισεκατομμυρίου δραχμών σε σχέση με το τμήμα των χημικών προϊόντων, όταν με το σύνολο των επενδύσεων που πραγματοποιούν τα ελληνικά πετρέλαια δημιουργούνται άμεσα τριακόσιες νέες θέσεις εργασίας και συμπληρωματικά περισσότερες από δύομιση χιλιάδες θέσεις, έμμεσες θέσεις, εργασίας στις δορυφορικές και εξαρτώμενες επιχειρήσεις. Αυτό δεν σημαίνει ότι θα πρέπει να σταματήσει η δραστηριότητα η συγκεκριμένη που αναφέρεται.

Γιατί υπάρχει το πρόβλημα, το οποίο υποθέτω το γνωρίζετε και το γνωρίζετε καλύτερα από εμένα, κύριε συνάδελφε. Οι μονάδες που συνθέτουν τη χημική βιομηχανία των εγκαταστάσεων της Θεσσαλονίκης, είναι η μονάδα της καυστικής σόδας και του χλωρίου, του αιθυλενίου και του VCM. Οι μονάδες αυτές κατασκευάστηκαν το 1966. Το μέγεθός τους είναι μικρό σε σχέση με τα διεθνή δεδομένα. Επίσης είναι αρνητικά τα αποτελέσματα της λειτουργίας αυτών των μονάδων κατά τα τελευταία χρόνια και έχουν επηρεαστεί δραματικά από την εξέλιξη των διεθνών τιμών από τη μη αποδοτική σχέση που υπάρχει αναφορικά με την ανταγωνιστικότητα και το κόστος παραγωγής. Και επίσης, εξαιτίας του μικρού μεγέθους τους και της παρωχημένης τεχνολογίας ήδη προγραμματίζονται επενδύσεις της τάξης των τριακοσίων εκατομμυρίων δραχμών για την αναβάθμιση του συγκροτήματος, επένδυση η οποία θα επιφέρει ετήσιο όφελος, το οποίο ενδεχομένως να υπερβαίνει τα τετρακόσια εκατομμύρια δραχμές.

Με αυτά τα δεδομένα η εταιρεία “Ελληνικά Πετρέλαια” αποφάσισε το κλείσιμο των μονάδων αιθυλενίου EDC, VCM και τη λειτουργία της μονάδας καυστικής σόδας, χλωρίου στη μέγιστη δυναμικότητα που επιτρέπει η αγορά στο 30%-40% για την κάλυψη των αναγκών της χώρας. Δεν υπάρχει δυνατότητα πέραν της κάλυψης των αναγκών της χώρας για χώρους που συνδέονται με τη συμπεριφορά της αγοράς σε διεθνές επίπεδο.

Πρέπει να πω ότι το προσωπικό που εργάζεται στις μονάδες αυτές θα μεταφερθεί σε άλλες μονάδες του βιομηχανικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Δεν υπάρχει απώλεια θέσεων εργασίας, αφού -υποθέτω το γνωρίζετε- με τις συνταξιοδοτήσεις των ετών 1998/1999 και την κατασκευή της μονάδας πολυπροπυλενίου θα απορροφηθεί το προσωπικό που δεν θα εργάζεται στη μονάδα αυτή. Και ήδη -υποθέτω το γνωρίζετε- προκηρύχθηκε η πρόσληψη εβδομήντα πέντε ατόμων διαφόρων ειδικοτήτων, με βάση τις διατάξεις του ν. 2190.

Στη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε, θα προσθέσω δύο, τρία στοιχεία ακόμα.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ : Η Κυβέρνηση έκανε ένα μεγάλο εγχείρημα τα τελευταία χρόνια στο όνομα της ιδιωτικοποίησης, λέγοντας ότι έτσι θα δουλέψουν αυτές η μη αποδοτικές επιχειρήσεις με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και καλύτερη οργάνωση, θα γίνουν και πιο αποδοτικές. Ξεχνάμε όμως, ότι οι διοικήσεις που έχουν επιλέξει οι ίδιοι δεν έχουν καμία σχέση δυστυχώς με την παραγωγή. Δεν κατάλαβαν δηλαδή, το πόσο σπουδαία παράμετρος είναι οι εργαζόμενοι σαν ιστός της παραγωγικής δραστηριότητας. Έτσι παρατηρείται το φαινόμενο και οι σημερινές διοικήσεις να βλέπουν με προκατάληψη τους εργαζόμενους, σαν ανασταλτικούς παράγοντες και να δημιουργούν σε κάθε περίπτωση ένα κλίμα μη εργασιακό.

Για το συγκεκριμένο εργοστάσιο -αυτά τα αναφέρω και δεν έδωσε απάντηση ο κύριος Υφυπουργός- έχουν κάνει παράκληση το διωλιστήριο του Ασπρόπυργου καταστατικά. Έχουν καταργήσει το καταστατικό λειτουργίας, τις συλλογικές συμβάσεις, έχουν περικόψει τους μισθούς διότι υπήρχαν καλύτεροι μισθοί εκεί βε-

βαίως, μετά από αγώνες τριάντα πέντε χρόνων, για να ευθυγραμμισθούν οι μισθοί με τους μισθούς του Ασπρόπυργου που ίσως δεν είχαν το ίδιο επίπεδο. Αυτό έχει δημιουργήσει ένα ε-κρηκτικό κλίμα και όλο το καλοκαίρι έκλειναν οι επιχειρήσεις και ήταν έξω από την παραγωγή. Αυτό ίσως να ανέβασε και το κο-στολόγιο.

Υπήρχε όμως μελέτη βιωσιμότητας από το Μαΐο του 1998, για τις συγκεκριμένες μονάδες που έλεγε, ότι με επένδυση ενός δισεκατομμυρίου θα είναι πλέον ανταγωνιστικές. Δεν έγινε τίπο-τε τότε. Μόνο υποσχέσεις δόθηκαν είτε γραπτές είτε προφορι-κές.

Το αποτέλεσμα είναι να έχει συρρικνωθεί εντελώς η παραγω-γή και ήδη το Δεκέμβριο που μας πέρασε, μια από τις μονάδες έκλεισε λόγω έλλειψης εργατικού προσωπικού, διότι έφυγαν πενήντα άτομα με σύνταξη.

Ο ισχυρισμός ότι δεν χρειάζεται αυτή η παραγωγή δεν ευστα-θεί, κύριε Υπουργέ. Αν δείτε από τις στατιστικές σας υπηρεσίες τι εισαγωγές γίνονται από PVC στην Ελλάδα, θα καταλάβετε α-μέσως ότι αυτό που λέτε δεν αληθεύει και καθώς επίσης και αν δείτε και τα ανταγωνιστικά κόστη.

Με αυτήν τη λογική τελικά, με την υπονόμηση αυτών των μο-νάδων, δημιουργείται ένα εμπορικό αλισβερίσι και εξυπηρετού-νται οι εισαγωγές. Πρέπει να το φτιάξετε και να το δείτε καλύ-τερα. Μην ακούτε τον κάθε σύμβουλο, ο οποίος πιθανότατα για ιδίους λόγους, προσωπικούς πολλές φορές, αφήνει απληροφό-ρητη την ηγεσία του Υπουργείου. Δεν είναι έτσι τα πράγματα, γιατί τα πλησιάζετε και εσείς επιφανειακά. Είδατε τους εργαζό-μενους να αντιδρούν, οι διοικήσεις τους έστειλαν δυο φορές στα δικαστήρια για παράνομες απεργίες και παρ' όλο ότι δι-καιώθηκαν και τις δύο φορές, τους κυνηγήσατε και τρίτη φορά. Ε, δεν έχουν άλλη αντοχή οι άνθρωποι και γι' αυτό κάποια στιγ-μή κηρύχθηκαν τελεσίδικα πια, οι απεργίες τους παράνομες, μετά από συνεχείς διώξεις και προσφυγές στα δικαστήρια.

Δεν μπορεί όμως να συνεχιστεί αυτό και οι εργαζόμενοι δεν μπορούν να ζούν σε ανασφάλεια, όσον αφορά τις αποδοχές τους και το μέλλον της επιχείρησης. Όλα τα υπόλοιπα είναι ευ-χολόγια γιατί έχει απδειχθεί πολλές φορές στο παρελθόν η α-φερεγγυότητα λόγων και πράξεων, όπως έγινε και στη συγκε-κριμένη περίπτωση, όπου είχατε υποσχεθεί επανειλημμένα την επένδυση ενός δισεκατομμυρίου και την απρόσκοπτη λειτουρ-γία των μονάδων και τελικά δεν το κάνατε. Αυτή είναι η πραγμα-τικότητα.

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

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Κύριε Πρόεδρε, ήθελα να σημειώσω ότι τα Ελληνικά Πετρέλαια θεωρούν ότι στο πλαίσιο της συνολικής λειτουργίας του συ-γκροτήματος, δεν είναι οικονομικά πρόσφορη η λειτουργία της συγκεκριμένης μονάδας. Είπα ότι η διαμόρφωση των διεθνών τιμών και η εξέλιξη της αγοράς, καθώς και το μεγάλο κόστος παραγωγής, δημιουργούν τις προϋποθέσεις που σας ανέφερα προηγούμενα.

Θέλω όμως να σημειώσω ότι δεν υπάρχει πρόβλημα ουσια-

στικής μείωσης των θέσεων απασχόλησης, όταν στις εγκατα-στάσεις του βιομηχανικού συγκροτήματος των Ελληνικών Πε-τρελαίων, έγιναν τα τελευταία χρόνια επενδύσεις τριάντα τεσ-σάρων δισεκατομμυρίων (34.000.000.000) δραχμών και τώρα υ-λοποιούνται επενδύσεις πενήντα πέντε δισεκατομμυρίων (55 .000.000.000) δραχμών.

Όπως γνωρίζετε, εξαγγέλθηκαν επενδύσεις οι οποίες βρί-σκονται στη φάση έναρξης των διαδικασιών υλοποίησής τους, ύψους εκατόν εβδομήντα δισεκατομμυρίων (170.000.000.000) δραχμών, οι οποίες αναφέρονται στη μονάδα συμπαραγωγής ατμοηλεκτρισμού και στα έργα αναβάθμισης και εκσυγχρο-νισμού του διυλιστηρίου.

Τη στιγμή που πραγματοποιούνται επενδύσεις περισσότερες από διακόσια δισεκατομμύρια (200.000.000) δραχμές, που εξα-σφαλίζουν και τις θέσεις εργασίας που εσείς υποστηρίζετε ότι χάθηκαν και δημιουργούν και νέες και δημιουργούν και τρεις χι-λιάδες περίπου θέσεις εργασίας έμμεσες σε δορυφορικές και εξαρτωμένες επιχειρήσεις, είναι άδικο να μιλάτε, κύριε συνά-δελφε, για μια πολιτική τάχα της Κυβέρνησης που οδηγεί σε υ-ποβάθμιση την περιοχή, αλλά και αυτόν το συγκεκριμένο κλάδο της χημικής βιομηχανίας.

Όλα τα προηγούμενα σε συνδυασμό με τους σχεδιασμούς για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, όχι μόνο δεν υπο-βαθμίζουν το συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, αλλά αντίθετα το αναγορεύουν σε βασικό αναπτυξιακό χώρο και άξονα αναφο-ράς της ευρύτερης περιοχής.

Για τα Ελληνικά Πετρέλαια, βλέπουμε τη συνολική λειτουργί-α του συγκροτήματος και όχι μόνο τη λειτουργία μιας μονάδας που λειτουργεί αντιπαραγωγικά και δεν παράγει τα προσδοκώ-μενα οικονομικά αποτελέσματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

Έχω την τιμή να σας ανακοινώσω τα εξής:

1. Η Διарκήs Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουρ-γείου Μεταφορών και Επικοινωνιών".

2. Η Διарκήs Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εθνικής Οι-κονομίας: "Προσαρμογή του ελληνικού δικαίου προς την οδηγί-α αριθμ. 98/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμ-βουλίου της 19.5.1998 σχετικά με το αμετάκλητο του διακανο-νισμού στα συστήματα πληρωμών και στα συστήματα διακανο-νισμού χρηματοπιστωτικών μέσων και άλλες διατάξεις".

3. Η Διарκήs Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει τις Εκθέσεις της στα σχέδια νόμων του Υπουργείου Ανάπτυξης:

α. "Κύρωση του Συμφωνίας επιστημονικής και τεχνολογικής συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρα-τίας και της Κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών του Μεξι-κού."

β. "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελ-ληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Νοτίου Αφρικής για συνεργασία στον τομέα του Τουρισμού."

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ' αριθμόν 17/26.11.99 επερώτηση των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κυρίων Αθανασίου Χειμάρη, Νικολάου Παπαφιλίππου, Ιωάννου Παπαδημόπουλου, Κωνσταντίνου Καραμηνά, Νικολάου Γκελεστάθη, Ευάγγελου Μείμαράκη, Ελευθερίου Παπαγεωργόπουλου και Αθανασίου Νάκου προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με την πώληση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Ο πρώτος των επερωτώντων, ο συνάδελφος κ. Χειμάρης, έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ : Εκ Φθιώτιδος ορμώμενος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Εκ Φθιώτιδος, Στερεοελλαδίτης, φίλος και καλός συνάδελφος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ : Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Από την Κεντρική Ρούμελη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Από την Κεντρική Ρούμελη, κύριε συνάδελφε, διότι και εσείς είστε από εκεί, από την Κεντρική Ρούμελη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Και εσείς, κύριε Πρόεδρε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών) : Εγώ εξ αγχιστείας, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Αυτό είναι καλό, κύριε Υπουργέ. Θα διεξαχθεί καλή συζήτηση ανάμεσα σε Ρουμελιώτες.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ: Ό,τι και να πείτε, η Πελοπόννησος είναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Αφήστε τα, κύριε Ρόκο.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Η πρώτη μου δήλωση, κύριε Υπουργέ, είναι ότι συζητάμε πολιτικά σήμερα και μια και προερχόμαστε όλοι από τη Ρούμελη, οποιαδήποτε άλλη αιχμή έχει πολιτικό στόχο, είναι πολιτική κουβέντα και δεν είναι προσωπική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από είκοσι δυο μήνες από την ψήφιση του δεύτερου νόμου της υποτιθέμενης εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, βρισκόμαστε ξανά εδώ για να συζητήσουμε το θέμα της διάλυσης και του ξεπουλήματος του εθνικού μας αερομεταφορέα.

Οφείλω εδώ να τονίσω και να υπενθυμίσω στο Σώμα, ότι αυτό το αποτέλεσμα δυστυχώς το είχαμε προβλέψει από το Μάρτιο του '98, γιατί από τότε οι στοχοί του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών για απαξίωση, συρρίκνωση και ξεπούλημα της εταιρείας ήταν ολοφάνεροι.

Ας δούμε όμως τώρα γιατί φτάσαμε εδώ και πως φτάσαμε, κάνοντας μια μικρή ανασκόπηση από το '95 και μετά.

Ο πρώτος νόμος, ο 2271, που ξεκίνησε η εφαρμογή του τον Ιανουάριο του '95, είχε, κύριε Υπουργέ, αρκετά θετικά στοιχεία με κάποιες εξαιρέσεις, όπως η εθελούσια έξοδος με κίνητρα, η οποία έδωσε την ευκαιρία στους καλύτερους τεχνικούς πιλότους και άλλους εργαζόμενους να μεταπηδήσουν στον ιδιωτικό τομέα, αφού εκμεταλλεύτηκαν τα κίνητρα που τους έδινε ο νόμος και φυσικά να αφήσουν δυσαναπλήρωτα κενά στην Ολυμπιακή Αεροπορία.

Τα θετικά σημεία του νόμου και οι βασικές ενέργειες που έπρεπε να γίνουν για την ανάκαμψη της εταιρείας -επί τροχάδην θα αναφέρω τέσσερα, πέντε παραδείγματα- ήταν οι εξής:

Πρώτον, ο νέος κανονισμός εργασίας προσωπικού, σύμφωνα με διεθνή πρότυπα, για τον οποίο υπήρχαν και χρονικά όρια. Δεν έγινε όμως ποτέ παρ' ότι το ήθελαν και οι εργαζόμενοι στην Ολυμπιακή Αεροπορία.

Δεύτερον, οργανόγραμμα υπηρεσίας για να λειτουργεί ως σύγχρονος οργανισμός. Παρ' ότι συντάχθηκε και δόθηκαν πολλά εκατομμύρια στην εταιρεία "Μακέντζι" εν τούτοις μπήκε και αυτό στα συρτάρια, γιατί θέλατε, κύριοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., να έχετε όλους τους φίλους σας ή προϊστάμενους ή διεθυντές και κάπου το οργανόγραμμά σας "χάλαγε τη σούπα".

Τρίτον, αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου σε τρεις δόσεις.

Δεν ολοκληρώθηκε ποτέ γιατί δεν έπαιρνε την έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επειδή είχε παραβιαστεί ο νόμος και ειδικότερα επειδή παρενέβαινε συνεχώς η Κυβέρνηση στην υποτιθέμενη ανεξάρτητη διοίκηση, ασφαλώς για κομματικές εξυπηρετήσεις. Αυτό ισχύει ακόμη και σήμερα.

Και τέταρτον, ένα αξιόπιστο σύγχρονο επιχειρησιακό σχέδιο το οποίο και αυτό δεν έγινε και όσα έγιναν μπήκαν στα συρτάρια, με αποτέλεσμα η Ολυμπιακή Αεροπορία όλα αυτά τα χρόνια να βαδίζει στα τυφλά και να πηγαίνει από το κακό στο χειρότερο. Αυτό προέβλεπε σε γενικές γραμμές ο πρώτος νόμος.

Αλλά είχαμε και εμείς τονίσει εδώ και θα επαναλάβω ξανά ό,τι έπρεπε να γίνουν δυο βασικές ενέργειες ακόμη. Πριν όμως φθάσω σε αυτές τις βασικές ενέργειες, ήθελα να σας πω γιατί δεν έγιναν. Γιατί είχαμε τις εκλογές του 1996 και δόθηκαν αυξήσεις αφειδώς για να κερδίσετε τις εκλογές και επειδή είχαμε και την εκλογή του κ. Σημίτη στο συνέδριο του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ως προέδρου και τα περισσότερα στελέχη της Ολυμπιακής ήταν σύνεδροι. Αυτοί ήταν οι βασικοί λόγοι.

Έρχομαι λοιπόν, στις άλλες δυο βασικές ενέργειες που έπρεπε να γίνουν και δεν έγιναν ποτέ, παρά τις προτάσεις μας κατ' επανάληψη και απ' αυτό εδώ το Βήμα, αλλά και σε οποιαδήποτε άλλη θέση βρισκόμασταν.

Πρώτον, οικονομική και τεχνική μελέτη και εξασφάλιση των απαραίτητων κονδυλίων για τη μεταφορά της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων. Δεν έχετε κάνει τίποτα. Θα τα πούμε στη συνέχεια.

Και δεύτερον, είσοδο της εταιρείας σε στρατηγική συμμαχία για να επιζηήσει στον ανταγωνισμό. Πολλές φορές τα έχουμε πει.

Ποια απ' όλες αυτές τις ενέργειες εφαρμόστηκε μέχρι την ψήφιση του πρώτου νόμου, κύριε Υπουργέ; Καμία. Και ξέρετε γιατί; Γιατί είχατε μετατρέψει την Ολυμπιακή -και εξακολουθείτε να την έχετε- σε παραμάγαζο του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και είχατε ως στόχο την απαξίωση και το ξεπούλημα της αντι πινακίου φακής. Όμως ο ελληνικός λαός όλα αυτά τα χρόνια μέχρι σήμερα έχει πληρώσει για τις εξυγιάνσεις -τις υποτιθέμενες εξυγιάνσεις- περισσότερα από οκτακόσια δισεκατομμύρια (800.000.000.000.) δραχμές. Όμως τέτοιες ευαισθησίες φαίνεται ότι δεν αγγίζουν τις κυβερνήσεις του κ. Σημίτη.

Έρχομαι στο δεύτερο νόμο που ψηφίστηκε τον Μάρτιο του 1998 κόντρα σε όλα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, στη συντριπτική πλειονότητα των εργαζομένων, αλλά και πολλών Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

Είχαμε δίκιο, κύριε Υπουργέ, όταν αυτό το νόμο τον αποκαλέσαμε έκτρωμα και όταν δηλώναμε ότι με μαθηματική ακρίβεια οδηγεί την Ολυμπιακή στη διάλυση. Είχαμε δίκιο, κύριε Υπουργέ, επίσης όπως αποδείχθηκε εκ των πραγμάτων μέχρι σήμερα, όταν υποστηρίζαμε ότι ο μόνος δρόμος σωτηρίας της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν -και εξακολουθεί και σήμερα να παραμένει- η αποκρατικοποίηση με διαφάνεια, με διεθνή διαγωνισμό στον οποίο οι ενδιαφερόμενοι στρατηγικοί επενδυτές θα παρουσιάζαν ένα ολοκληρωμένο επιχειρησιακό πρόγραμμα (δίκτυο και προσωπικό) και φυσικά θα αγόραζαν εκ των προτέρων -το σημαντικότερο είναι αυτό- ένα μεγάλο πακέτο μετοχών για να είναι εξαρτημένος ο στρατηγικός επενδυτής μάντζερ από τη θετική ή την αρνητική πορεία της εταιρείας.

Εσείς όμως είχατε άλλους στόχους και γι' αυτό δεν μας λάβατε υπόψη σας ποτέ. Προχωρήσατε λοιπόν, στην ψήφιση του δεύτερου νόμου αδιαφορώντας για τον Έλληνα φορολογούμενο και φυσικά αποτύχατε πλήρως ξανά, όπως σας λέγαμε, αλλά μυαλό δεν βάλατε. Έτσι αντί να αναζητήσετε λύση σε στρατηγικό επενδυτή μάντζερ, όπως σας προτείναμε, πέσατε στο τελευταίο σκαλοπάτι των άτυχων επιλογών σας, για να μην πω και ύποπτων, και αναθέσατε τη διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας στον ανταγωνιστή αντίπαλό της και μάλιστα πληρώνοντάς τον και 3,5 δισεκατομμύρια δραχμές για δυόμισι χρόνια με μια σύμβαση αποικιακού τύπου, εννοώ την "British Airways".

Δηλαδή με δυο λόγια βάλατε το λύκο να φυλάει τα πρόβατα. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σ' αυτήν τη σύμβαση μόνο το ελληνικό δημόσιο έχει υποχρεώσεις έναντι του συμβαλλόμενου που είναι ο μάντζερ, ο οποίος μάντζερ έχει μόνο δικαιώματα

που φθάνουν ακόμα και στην αγοραπωλησία της εταιρείας, χωρίς ουσιαστικό έλεγχο -είναι όπως τα λέω- και χωρίς την παραμικρή ρήτρα σε περίπτωση αποτυχίας στο έργο του.

Τέτοιες συμβάσεις μόνον η στενή ομάδα του κ. Σημίτη θα μπορούσε να υπογράψει. Εδώ θα ήθελα να τονίσω ότι πολλά στελέχη του ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν θα τολμούσαν να το κάνουν αυτό ποτέ.

Θα ήθελα να αναφέρω δύο-τρία παραδείγματα. Τον κ. Τσούρα που μόλις προχώρησε σε θετικές ενέργειες γύρω από τα θέματα κυρίως της Ολυμπιακής Αεροπορίας -ανέφερα κάποια θετικά στοιχεία- τον άλλαξε η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Τον κ. Καστανίδη που τόλμησε να αποκαλύψει τα σχέδιά του για διαφάνεια στις προμήθειες, τον αντικατέστησε ο κ. Σημίτης μέσα σε μία νύχτα. Και πολλοί ακόμα από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν θα τολμούσαν να υπογράψουν τέτοια σύμβαση.

Βεβαίως εδώ θα πρέπει να πω ότι αν τολμούσε ποτέ κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να υπογράψει τέτοια σύμβαση, είναι βέβαιο ότι θα έπεφταν να μας πλακώσουν και οι πέτρες, ότι θα μας έριχναν την κυβέρνηση. Για μικρότερο λόγο την έριξαν στο παρελθόν. Βεβαίως, θα ήταν και πρώτη είδηση σε όλα τα τηλεοπτικά δίκτυα, ενώ εσείς, με τις γνωστές σας συγκαλύψεις, το κάνατε και βαδίζετε ολοταχώς στο ξεπούλημα της Ολυμπιακής.

Αυτά, όμως, μπορεί τώρα να τα ξεπεράσατε, αλλά θα τα πληρώσετε στις επόμενες εκλογές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν έρθω στην εποχή του κ. Λιντς θέλω να θυμίσω ότι πέραν των ηθελημένων καταστρατηγήσεων των νόμων εξυγίανσης, με ανοχή της Κυβέρνησης, με εντολές ή με συγκαλύψεις, γέμισαν τα "ψυγεία" από αξιόλογα στελέχη της εταιρείας, για κομματικούς λόγους. Κάλυψαν ή και προήγαγαν στελέχη του κυβερνώντος κόμματος, τα οποία αναμειχτήκαν σε οικονομικά σκάνδαλα εις βάρος της εταιρείας, αλλά και στελέχη που κατήργησαν εν γνώσει τους το ν. 2190 του κ. Πεπονίδη, διορίζοντας τους εκλεκτούς τους.

Για όλα αυτά έχουμε μιλήσει. Μέχρι και πρόταση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής έχουμε καταθέσει, αλλά δεν έγινε αποδεκτή από την Κυβέρνηση, γιατί δεν ήθελε να τιμωρηθεί ποτέ κανένας. Όλα αυτά τα στελέχη βρίσκονται στην Ολυμπιακή και συνεχίζουν το θεάρεστο έργο τους.

Θα αναφέρω ένα-δύο παραδείγματα. Ο κ. Τσαγκαράκης, Διευθυντής Πτητικής Εκμετάλλευσης, κορυφαία θέση στην Ολυμπιακή, έχει διαπράξει μέχρι σήμερα αρκετές συγκεκριμένες παρανομίες στις προσλήψεις στην εταιρεία και έχει καταδικασθεί. Του έχει δε επιβληθεί με απόφαση του ΑΣΕΠ -θα καταθέσω τα έγγραφα- να πληρώνει ο ίδιος το κόστος των παράνομων προσλήψεων. Τα καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Υπογράφει μάλιστα και ο κ. Μιχαήλ Παπαδόκης, Αντιπρόεδρος του Αρείου Πάγου. Η έκθεση ήρθε σε σας, κύριε Υπουργέ, και τη διαβίβάσατε στο πειθαρχικό συμβούλιο. Ο κ. Τσαγκαράκης όμως εξακολουθεί να παραμένει στη θέση του.

Πρόσφατα, μετά την πώση του Φάλκον, ο ίδιος ο κ. Τσαγκαράκης άκουσε το συγκεκριμένο αρμόδιο Υπουργό κ. Μαντέλη να τον αποκαλεί, ούτε λίγο ούτε πολύ εγκληματία και δολοφόνο. Επίσης, σε τηλεοπτική συνέντευξη ο κ. Πάγκαλος δήλωσε ότι ο κ. Τσαγκαράκης φέρει ευθύνη για την πώση του Φάλκον. Βέβαια το πόρισμα, κύριε Υπουργέ, το αναμένουμε, ενώ γνωρίζουμε ότι έχει τελειώσει εδώ και αρκετούς μήνες. Τελικά ο κ. Τσαγκαράκης παραμένει στη θέση του ακλόνητος. Αυτό σημαίνει δύο πράγματα. 'Η ότι ο κύριος Υπουργός παίζει το ρόλο του κομπάρσου και δεν τον λαμβάνει κανένας υπόψη, γιατί γνωρίζει περί τίνος πρόκειται ή ο κ. Τσαγκαράκης κάπου κρατάει και τον Πρωθυπουργό και τον Υπουργό. Τι άλλο να υποθέσει κανείς, κύριοι συνάδελφοι;

Καταθέτω και απόρρητες εκθέσεις που μιλούν για οικονομικά σκάνδαλα, για τα οποία δεν έχει τιμωρηθεί κανένας ποτέ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες εκθέσεις, οι οποίες

βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Έρχομαι τώρα στις ενέργειες της νέας διοίκησης του κ. Λιντς. Η βρετανική διοίκηση, αν και πέρασαν παραπάνω από τέσσερις μήνες, δεν έχει κατανοήσει τα ιστορικά δεδομένα της επιχείρησης, ούτε τα στοιχεία που συνθέτουν την ελληνική αγορά. Το επιχειρησιακό σχέδιο που μοιάζει με έκθεση ιδεών, δεν έχει επαρκή τεκμηρίωση. Η στρατηγική του στηρίζεται σε έωλους εμπορικούς και επιχειρησιακούς στόχους. Το επιχειρησιακό σχέδιο μαζί με τη σύμβαση, λύνουν τα χέρια της Βρετανικής διοίκησης, η οποία προχωρεί στο στόχο της, χωρίς να δεσμεύεται και να κινδυνεύει να χάσει τίποτα, αφού δεν υπάρχει καμία ρήτρα στην περίπτωση αποτυχίας.

Προσέξτε τώρα ποια θα είναι τα οικονομικά, λειτουργικά αποτελέσματα με βάση το σχέδιο. Θα καταθέσω και τον σχετικό πίνακα. Το 1998 έκλεισε με μείον 8,8 δισεκατομμύρια. Για το 1999, το 2000 και το 2001 προβλέπεται ζημία 26,6, 6,2 και 10,8 δισεκατομμύρια δραχμές αντίστοιχα. Όμως με την πώληση των περιουσιακών στοιχείων θα φέρει πιθανόν πλεονασματικό θετικό αποτέλεσμα για τις παραπάνω χρονιές.

Το επιχειρησιακό σχέδιο που συνέταξε η διοίκηση, ο μάντζερ, εμφανίζει κέρδη -ξέρετε πότε;- το 2003, όταν θα έχουν φύγει οι Άγγλοι, γιατί θα έχει τελειώσει η σύμβασή τους. Τότε θα ψάχνουμε τον κ. Λιντς να μας πει γιατί απέτυχε και αυτός.

Έρχομαι τώρα στην πώληση των περιουσιακών στοιχείων, ένα πολύ σοβαρό θέμα. Θα καταθέσω τον σχετικό πίνακα. Η εταιρεία ετοιμάζεται σε πρώτη φάση να εκποιήσει -έτσι όπως το λέω αναγράφεται στο επιχειρησιακό σχέδιο- το κτίριο της Νέας Υόρκης, τα κτίρια του Λονδίνου, πλεονάζοντα ανταλλακτικά μηχανών, ανταλλακτικά για αεροσκάφη Μπόινγκ 747 και 727, εξομωτική πτήσης Μπόινγκ 737, μερίδια μετοχών της Γαλιλαίος Ελλάς, σύστημα καλύψεων θέσεων και μερίδιο μετοχών της Ολύμπικ Κέτερινγκ.

Αλλά δεν αρκείται μόνο σ' αυτά. Θα προχωρήσει σε πώληση και των περισσότερων αεροσκαφών. Δηλαδή, να το κλείσουμε το μαγαζί. Προσέξτε τι εμφανίζεται στο επιχειρησιακό σχέδιο, στη σελίδα 14. Θα πουληθούν τέσσερα Τζάμπο 747, δύο Μπόινγκ 727 και έντεκα Μπόινγκ 737-200.

Θα καταθέσω τη σελίδα από το αντίγραφο του επιχειρησιακού σχεδίου.

Απ' ό,τι τουλάχιστον είμαστε σε θέση να ξέρουμε, θα εκποιηθούν όλα σε εξευτελιστικές τιμές, που υπολογίζεται ότι θα είναι στο 1/4 περίπου της πραγματικής τους αξίας. Οι πληροφορίες μας λένε, ότι τα περιουσιακά στοιχεία έχουν εκτιμηθεί σε 36 δισεκατομμύρια (36.000.000.000) δραχμές περίπου -κατ' υπολογισμόν του κ. Λιντς- τη στιγμή που μόνο η συντήρηση του κτιρίου της Νέας Υόρκης στοιχίζει 4 δισεκατομμύρια (4.000.000.000) δραχμές περίπου.

Θα καταθέσω το σχετικό υπόμνημα που αναφέρει το κτίριο της Νέας Υόρκης, αλλά και φωτοτυπίες από έγκριτες εφημερίδες, που αναφέρονται στο θέμα.

Προσθέτω ακόμη ότι μόνο τα τέσσερα Τζάμπο είχαν εκτιμηθεί πριν από δύο χρόνια σε 40 δισεκατομμύρια (40.000.000.000) δραχμές περίπου. Και φυσικά τα περιουσιακά στοιχεία δεν πωλούνται για παραγωγικούς σκοπούς, αλλά για να κλείσουν τις γνωστές τρύπες των ελλειμμάτων και να παρουσιάσουν στην Ολυμπιακή Αεροπορία πλεονασματικό θετικό αποτέλεσμα. Αυτό άλλωστε ομολογείται εμμέσως και στο επιχειρησιακό σχέδιο και για να ολοκληρωθεί η απαξίωση της εταιρείας.

Και έρχομαι στο πλέον ανησυχητικό. Εκποιείται η περιουσία της Ολυμπιακής Αεροπορίας και μάλιστα σύμφωνα με τις έγκριτες εφημερίδες "ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ" και "ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΤΥΠΟ", με διαδικασίες εξπρές, αποτίμηση - πώληση.

Θα καταθέσω την εφημερίδα όπου το θέμα ήταν πρωτοσέλιδο.

Στο χωριό μου λέμε, κύριε Υπουργέ, όταν πεθάνει κάποιος κακός "γρήγορα να τον θάψουμε, μη σηκωθεί και μας φάει". Εδώ γιατί βιάζεσθε να εκποιήσετε τα πάντα με συνοπτικές διαδικασίες; Δεν μπορούμε να το κατανοήσουμε.

Στη συνέχεια, αφού γίνουν όλα αυτά, θα αγοράσουμε ή θα ενοικιάσουμε με λίσινγκ νέα αεροσκάφη και θα φτάσουμε στη

ρήση του κ. Λίντς, ότι η αξία της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι μηδενική, αφού δεν θα έχει περιουσία. Έτσι θα προλάβει πριν τις εκλογές να αγοράσει η "British Airways" το 10% έως 20% των μετοχών, που δύναται, αν το επιθυμεί, βεβαίως σε αστεία τιμή.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθ. Χειμάρας καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα στοιχεία τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Το χειρότερο όμως είναι, ότι το νέο πρόγραμμα ανασύστασης του στόλου που προτείνουν οι Άγγλοι θα απαιτήσει επενδύσεις, που θα ξεπερνούν ή θα φθάνουν το ένα τρισεκατομμύριο δραχμές, χωρίς να εξασφαλίζεται το μέλλον της εταιρείας, αφού άλλωστε η Κυβέρνηση ψάχνει για αγοραστή.

Τώρα θα πω δύο λόγια για την εγκατάσταση στα Σπάτα επειδή τις λεπτομέρειες θα καταθέσουν οι συνάδελφοί μου στη συνέχεια.

Από το επιχειρησιακό σχέδιο τρία πράγματα μπορεί να βγάλει κανείς ως συμπέρασμα. Πρώτον, ότι τα πράγματα παρουσιάζονται σε γενικότατες και η αγγλική διοίκηση ψάχνει για ομάδα εργασίας, για συντονισμό των ενεργειών που θα ξεκινήσουν τον Οκτώβριο του 2000. Δηλαδή, όταν πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η μετεγκατάσταση και να γίνει και η δοκιμή. Τον Οκτώβριο του 2000 προβλέπεται να μετεγκατασταθεί η Ολυμπιακή και να γίνει η δοκιμή. Τότε λοιπόν προβλέπεται να γίνουν οι εργασίες μετεγκατάστασης της Ολυμπιακής.

Καταθέτω για τα Πρακτικά τη σελίδα 54. Τίποτα δεν σας λέμε στην τύχη, κύριοι συνάδελφοι.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθ. Χειμάρας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο το ποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής).

Δεύτερον, μιλά για προβληματικό κόστος το επιχειρησιακό σχέδιο και για ενέργειες προκειμένου να γίνει μικρότερη η αναλογία συμμετοχής της εταιρείας ή συμμετοχή άλλων επενδυτών "ημετέρων".

Χθες διάβαζα στη "ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ", ότι τελικά δημιουργείται θυγατρική εταιρεία θα πάρει νέο δάνειο τριάντα τριών περίπου δισεκατομμυρίων δραχμών για να δούμε τι θα γίνει. Όλα τα θέματα της μετεγκατάστασης βρίσκονται στον αέρα μέχρι σήμερα.

Τρίτον, και φαρμακερό, κύριε Υπουργέ. Σας στήνουν οι ίδιοι οι Άγγλοι στον τοίχο αναφέροντας επι λέξει στο επιχειρησιακό σχέδιο τα εξής: "Δεν έχει μέχρι στιγμής δοθεί η απαραίτητη προσοχή για την μελλοντική λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας στα Σπάτα ή για τον τρόπο μεταφοράς στο νέο αεροδρόμιο. Και το θέμα χρήζει πλέον άμεση διευθέτηση". Θα καταθέσω για τα Πρακτικά τη σελίδα 71.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθ. Χειμάρας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο το ποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής).

Όταν σας λένε οι ίδιοι οι Άγγλοι αυτά τα πράγματα, εσείς δεν έχετε κάνει τίποτα μέχρι τώρα. Γιατί; Πόσες φορές σας τα έχουμε πει, κύριε Υπουργέ, μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα;

Τέλος, θα ήθελα να ρωτήσω τον κύριο Υπουργό και ολόκληρη την Κυβέρνηση, το περιβόητο "σπατόσημο" που επιβάλαμε εμείς επί Κυβερνήσεως Μητσotάκη, τι έγινε; Πού βρίσκονται τα χρήματα αυτά; Πόσα χρήματα έχουν συγκεντρωθεί; Σε ποιο λογαριασμό βρίσκονται; Πέστε και σε εμάς για να ξέρουμε τι γίνεται. Γιατί τότε μας καταγγέλατε. Τώρα, τι γίνονται τα χρήματα;

Κύριοι συνάδελφοι, είναι εγκληματικό αυτή η Κυβέρνηση και ο αρμόδιος Υπουργός να προσθέτουν τη μια αποτυχία πάνω στην άλλη, αφήνοντας σήμερα εν λευκώ τη διαχείριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε ξένα χέρια. Και όταν λέω σε ξένα χέρια, αφού αυτοί δεν θα έχουν καμιά ευθύνη για την όποια επιτυχία ή αποτυχία, ασφαλώς είναι ξένα χέρια. Επιπλέον, η συνέχιση της τακτικής εξαρτήσεως της Κυβέρνησης από ξένα συμφέροντα δεν δίνει και την καλύτερη εντύπωση για τη χώρα μας στους ίδιους τους ξένους.

Ανακεφαλαιώνοντας έχει κανείς να παρατηρήσει τα εξής. Έχουμε μια Κυβέρνηση η οποία έκανε και εξακολουθεί να κάνει

κάθε δυνατή προσπάθεια για αποδυνάμωση, συρρίκνωση και τελικά ξεπούλημα της άλλοτε κραταιάς Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ψήφισε νόμους τους οποίους η ίδια καταστρατήγησε. Επέλεξε ανθρώπους να τη διοικήσουν, οι οποίοι μόνο το κομματικό συμφέρον εξυπηρετούσαν, αλλά και αυτούς τους άλλαζε ανά εξαμήνο. Και τελευταία μάλιστα τους αντικατέστησε όλους με τους Άγγλους. Καταχρέωσε το ελληνικό δημόσιο με περισσότερα από οκτακόσια δισεκατομμύρια (80.000.000.000) δραχμές, έδωσε τους καλύτερους υπαλλήλους με εθελούσια έξοδο, επέτρεψε την ανάπτυξη τεράστιων οικονομικών ατασθαλιών χωρίς να τιμωρηθεί κανένας, παρά την πρόταση για εξεταστική επιτροπή της Νέας Δημοκρατίας, που θα έλυνε ίσως το θέμα, ζημίωσε τον τουρισμό με την κακοδιοίκηση και διάλυση της Ολυμπιακής, κατάφερε να καθυστερήσει τη μετεγκατάσταση στα Σπάτα και τώρα, αντί να δώσει ώθηση για ανάπτυξη στην εταιρεία, κινδυνεύουμε να πληρώσουμε ως ρήτρα τεράστια ποσά για το αεροδρόμιο και το αεροδρόμιο να μη λειτουργήσει στην ώρα του.

Επίσης έδωσε το δικαίωμα στους Άγγλους να αλωνίζουν κυριολεκτικά χωρίς κανέναν έλεγχο και χωρίς να χάσουν τίποτα ή να δεσμευτούν πουθενά. Ξεπουλά ό,τι έχει απομείνει στην εταιρεία για να αγοράσει δήθεν νέο στόλο αεροσκαφών, χωρίς να έχει όμως χρήματα.

Θα μπορούσε κανείς να απαριθμήσει πολλές "αγαθές" πράξεις της Κυβέρνησης, αλλά νομίζω ότι φθάνουν αυτά μέχρις εδώ.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, εκείνο το οποίο θα περίμενε κανείς από το νέο μάνατζμεντ της Ολυμπιακής, που το επέλεξε η Κυβέρνηση, είναι να κάνει βήματα προς την κατεύθυνση της οικονομικής εξυγίανσης της επιχείρησης και του εκσυγχρονισμού της για να μπορέσει να ανταγωνιστεί τον ανταγωνισμό.

Έναντι αυτών που όλοι μας περιμέναμε, εκείνο το οποίο βλέπουμε, κύριε Υπουργέ, είναι ότι γίνονται σπατάλες και όχι εξοικονόμησης χρημάτων, δηλαδή το νοικοκύρεμα αυτής της επιχείρησης, αλλά μεγάλες και άσκοπες σπατάλες χρημάτων της Ολυμπιακής.

Εγώ δεν θα επαναλάβω αυτά τα οποία είπε και μάλιστα με εκτενέ ανάλυση ο εισηγητής μας, ο κ. Χειμάρας, Θα προσθέσω όμως ορισμένα πράγματα. Και αναφερόμενος σε αυτές τις σπατάλες, κύριε Υπουργέ, θα σας πω τι έγινε τον τελευταίο καιρό όσον αφορά τις συντηρήσεις και τις επισκευές αεροσκαφών της Ολυμπιακής.

Το νέο μάνατζμεντ, η αγγλική αυτή εταιρεία "speedwind" επέλεξε το δρόμο της αποστολής αεροσκαφών για συντήρηση σε ξένες εταιρείες της Αγγλίας και της Γερμανίας, πληρώνοντας υπέρογκα ποσά. Και αναφέρομαι συγκεκριμένα, διότι έχω μπροστά μου μία σύμβαση στην αγγλική, μάλιστα με τίτλο Maintenance Contract Between Heavy Lift Airery Engineertry and Olympic Airways και η οποία σύμβαση αναφέρεται σε ένα αεροσκάφος 737/400,

για ένα ειδικό τσεκάπ τύπου C, που προφανώς είναι υποχρεωτικό από τις προδιαγραφές του κατασκευαστικού οίκου και που πρέπει να γίνεται.

Γι' αυτό, λοιπόν, το αεροσκάφος, που εστάλη στην Αγγλία, το συνολικό κόστος ανήλθε σε εκατόν σαράντα και πλέον εκατομμύρια δραχμές και μάλιστα με μία υπέρβαση -πλέον της δαπάνης- και στο χρόνο, που έχει σημασία πόσο χρόνο έχει κανείς στη διάθεσή του τα αεροσκάφη.

Εάν λοιπόν, σπαταλούμε το χρόνο δίδοντας τα αεροπλάνα για συντηρήσεις που τραβάνε σε μάκρος, πάλι η δουλειά δεν γίνεται.

Αυτή η ίδια δουλειά, κύριε Υπουργέ, εάν γινόταν από τις τεχνικές υπηρεσίες της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που υπάρχει αυτή η δυνατότητα, θα είχε κατά πρώτον ένα κόστος μικρότερο από το 50% της τάξεως των πενήντα-εξήντα εκατομμυρίων (50.000.000-60.000.000) δραχμών, έναντι των εκατόν σαράντα πέ-

ντε εκατομμυρίων (145.000.000) δραχμών που δαπανήθηκαν. Και βεβαίως ο χρόνος της διάρκειας της συντήρησης θα ήταν πολύ μικρότερος. Στην Αγγλία διήρκεσε είκοσι πέντε ημέρες και όταν επανήλθε το αεροσκάφος δεν ήταν έτοιμο και χρειάστηκαν αρκετές ημέρες για να συμπληρωθούν ορισμένες εργασίες, τις οποίες δεν έκαναν εκεί και έπρεπε να γίνουν εδώ.

Βλέπετε, κύριε Υπουργέ, ότι εδώ γίνονται σημαντικές σπατάλες χρημάτων για τις συντηρήσεις αυτών των αεροσκαφών.

Πέραν αυτών, υπάρχουν καταγγελίες από τεχνικούς, οι οποίοι τι λένε; Ότι Άγγλοι τεχνικοί αυτής της εταιρείας που ασκεί το μάντζεμντ, πηγαίνουν σκόπιμα χωρίς τεκμηριωμένες θέσεις, να οδηγήσουν και άλλα αεροσκάφη προς αυτήν την κατεύθυνση, δηλαδή σε πρόσθετες σπατάλες και σε πρόσθετες δαπάνες.

Για όλα αυτά, κύριε Υπουργέ, τα οποία πρέπει να έχουν πέσει στην αντίληψή σας αλλά και στην αντίληψη της διοίκησης της εταιρείας, μας κάνει εντύπωση γιατί εσείς δεν παρεμβαίνετε ή εν πάση περιπτώσει τι κάνατε μέχρι τώρα και αφήνετε να εξελίσσεται μία κατάσταση και να εκφυλίζεται που σαφώς θα οδηγήσει πλέον σε υποβάθμιση την Ολυμπιακή και σε ένα ξεπούλημα όπως πολύ σωστά είπε και ο συνάδελφος κ. Χειμάρης. Δεν είδαμε, λοιπόν, μέχρι τώρα τίποτε από πλευράς σας, από πλευράς της Κυβέρνησης και του αρμοδίου Υπουργού αλλά ούτε και από τη διοίκηση της Ολυμπιακής η οποία κύριοι συνάδελφοι, αποδέχεται σιωπηρά και δεν ξέρω τι ρόλο παίζει αυτή η διοίκηση, όταν βλέπει όλα αυτά τα πράγματα να γίνονται γύρω της και δεν παρεμβαίνει ή εν πάση περιπτώσει δεν κάνει απολύτως τίποτε.

Με τέτοιο μάντζεμντ, κύριε Υπουργέ, σαφώς δεν οδηγούμαστε σε κάποια καλύτερη κατάσταση. Χειροτερεύουμε. Και θα σας πω και μια προσωπική μου εμπειρία. Κάποτε στα λιγνιτωρυχεία της Πτολεμαίδος όπου υπηρετούσα διότι είχαμε ορισμένα εμπόδια, κατέληγε η εδώ διοίκηση και η Κυβέρνηση στο να μας φέρει ορισμένους ειδικούς από τη Γερμανία. Αυτοί οι ειδικοί πέραν του ότι ήθελαν ένα αυτοκίνητο στη διάθεσή τους και μάλιστα πολύ καλό αυτοκίνητο, οδηγό, ξενοδοχεία, χίλια δυο άλλα πράγματα και ένα μισθό τουλάχιστον δεκαπλάσιο από τον καλύτερο τεχνικό της περιοχής, αυτοί οι τεχνικοί μας οδηγούσαν σε εσφαλμένες λύσεις που για να ξαναφέρουμε την κατάσταση στην προγενεστέρα θέση παιδεύμασταν από το πρωί μέχρι το βράδυ και χρειαζόμασταν χρόνια. Άρα αυτό δεν αποτελεί λύση, κύριε Υπουργέ, και προσέξτε τα, διότι έχει ξεφύγει η κατάσταση από τα χέρια σας.

Εγώ προσωπικά πιστεύω ότι εάν το δείτε εσείς θα συνειδητοποιήσετε αυτήν την κατάσταση που επικρατεί και θα παρέμβαιε. Φαίνεται ότι και σεις δεν θέλετε να το δείτε, γι' αυτό οδηγείτε τα πράγματα στον εκφυλισμό και στο ξεπούλημα της εταιρείας.

Καταθέτω, κύριε Πρόεδρε, στα Πρακτικά αυτά τα έγγραφα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ν. Παπαφιλίππου καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Πάντως με το πεντάλεπτο της παρέμβασής σας που έχετε, κύριοι συνάδελφοι, δεν δίνεται η δυνατότητα από τον Κανονισμό να ερχόσαστε στο Βήμα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, δεν αρκούν τα πέντε λεπτά. Πρέπει να δώσετε κάποια άνεση χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Δεν ακούσατε τι σας είπα.

Θα μου επιτρέψετε οι άλλοι συνάδελφοι να μιλήσουν από τη θέση τους. Γιατί σύμφωνα με τον Κανονισμό απαγορεύεται να μιλάτε από το Βήμα αν δεν μιλάτε πάνω από δέκα λεπτά. Ήρθατε όμως, κύριε Καραμηνά, στο Βήμα γι' αυτό το λέω για τους επόμενους συναδέλφους.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΗΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι γνωστό ότι ψηφίστηκαν δύο νόμοι εξυγιαντικοί της Ολυμπιακής Αεροπορίας, το 1994 και το 1998 οι οποίοι δυστυχώς καταστρατη-

γήθηκαν από την ίδια την Κυβέρνηση με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του ελληνικού δημοσίου με οκτακόσια δισεκατομμύρια δραχμές και την απαξίωση της εταιρείας. Το τραγικότερο όμως ποιο είναι; Ότι παραχωρήθηκε το μάντζεμντ στην αγγλική Speed wind, θυγατρική της "British Airways".

Τώρα βέβαια μπήκαμε στην τελική ευθεία της αποτίμησης της αξίας της Ολυμπιακής Αεροπορίας την οποία ο διευθύνων σύμβουλος κ. Λυνς είχε χαρακτηρίσει ως μηδενική σύμφωνα με τις δηλώσεις του στις 25.10.1999.

Αυτή λοιπόν η ανύπαρκτη αξία της Ολυμπιακής Αεροπορίας αναζητείται τώρα από την ALFA FINANCE στην οποία οι συναρμόδιοι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών ανέθεσαν εν κρυπτώ και άνευ διαγωνισμού τη διαδικασία αποτίμησής της. Η ΕΤΕΒΑ και ΣΑΛΟΜΟΝ ΣΜΙΘ ΜΠΕΡΛΕΥ που ενορχήστρωσαν την είσοδο των Βρετανών αρχικά στο μάντζεμντ της Ολυμπιακής Αεροπορίας θα έχουν και την ευθύνη συντονισμού της διαδικασίας πώλησης, ποσοστού μέχρι και 20% της Ολυμπιακής στην British Airways και πιθανώς και σε επιχειρηματία ή κεφαλαιούχους που θα συμπράξουν τελικώς με τους Βρετανούς.

Τρίτος παρατηρητής, όπως η Κομισιόν, στην οποία κοινοποιήθηκε το επιχειρησιακό πρόγραμμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας μέχρι το 2000, που συντάχθηκε με την ευθύνη του management team της SPEED WIND, το χαρακτήρισε ανεδαφικό και υπερασιόδοξο. Μάλιστα, από τις αρχές Δεκεμβρίου με σημείωμά τους τόσο η Επιτροπή της Γενικής διεύθυνσης Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και ο αρμόδιος διευθυντής, που κοινοποιήθηκαν στον κύριο Υπουργό Μεταφορών και στον κ. Λιντς, αφού χαρακτηρίζουν εκτός στόχων τις επιδόσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αφήνουν να εννοηθεί ότι παρέχουν πίστωση χρόνου λόγω της επικείμενης ιδιωτικοποίησης της εταιρείας.

Ας μιλήσουμε, όμως, με παραδείγματα και να δούμε πως φθάσαμε και γιατί φθάσαμε σε αυτήν την απαξίωση.

Κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, θα καταθέσω βεβαίως στη Βουλή έγγραφο το οποίο αποτελεί ντροπή για τον εθνικό μας αερομεταφορέα, τον αερομεταφορέα των πέντε Ηπείρων, τον αερομεταφορέα ο οποίος έκανε υπερήφανους τους ομογενείς μας, αλλά και εμάς που μένουμε στην Ελλάδα και ο οποίος δυστυχώς την περίοδο από 26 Μαρτίου μέχρι τέλη Οκτωβρίου, που είναι η περίοδος των Ολυμπιακών Αγώνων -οι Ολυμπιακοί Αγώνες θα γίνουν στο Σίδνεϊ το 2000- κόβει το δρομολόγιο της Ολυμπιακής στο Σίδνεϊ, πόλη όπου θα διεξαχθούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες.

Καταθέτω το πρόγραμμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Καραμηνάς καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν πρόγραμμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να χάνονται για την Ολυμπιακή Αεροπορία είκοσι ένα χιλιάδες εισιτήρια τα οποία παίρνει η "British Airways".

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, τι συσχετισμός υπάρχει μεταξύ SPEED WIND και "British Airways". Και δεν είναι μόνο αυτό. Και οι θέσεις ακόμη οι οποίες προβλέπονται για την Ολυμπιακή Αεροπορία και αυτές παραχωρούνται στην "British Airways".

Από την άλλη εγκαταλείψαμε τις ευρωπαϊκές γραμμές με τη χρήση πεπαλαιωμένων και μικρών αεροσκαφών, που βασικά δώχνει παραδοσιακούς επιβάτες της Ολυμπιακής Αεροπορίας και έντεχνα τους κατευθύνει προς τους Ευρωπαίους, αλλά και τους ντόπιους προστατευόμενους από την Κυβέρνηση ανταγωνιστές.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Η φημολογία για την προμήθεια των παλαιών Μπόινγκ 757 της "British Airways" δεν είναι παρά μία προσπάθεια να ξεφορτωθούν τα παλαιά και ασύμφορα αεροσκάφη τους και να φορτώσουν έναν ακόμη τύπο στη δύσμοιρη Ολυμπιακή Αεροπορία καταγράφοντας ένα ακόμη πλήγμα στον ανοικτόμυτο ισολογισμό της.

Και η τεχνική, όμως, διεύθυνση της Ολυμπιακής απογυμνώθηκε από τα στελέχη της που έχουν στελεχώσει τζάμπα όλες τις ντόπιες ανταγωνίστριες της Ολυμπιακής Αεροπορίας που δυσκολεύεται τώρα να τα βγάλει πέρα.

Για να γίνω πιο σαφής, το Νοέμβριο και Δεκέμβριο τις περισσότερες ημέρες εννέα Μπίονγκ 737, αυτά τα σχετικά νέα αεροσκάφη, ήταν εκτός ενεργείας για διάφορους λόγους. Και το συνολικό κόστος μετατροπής των χώρων ανάπαυσης πληρωμάτων των νέων αεροσκαφών Α340, που έγινε λάθος στην παραγωγή από τα σάινα του κ. Σιγογιάννη, ανέρχεται στο ποσό του ενός εκατομμυρίου οκτακοσίων δέκα χιλιάδων δολαρίων.

Από την άλλη η Αεροπλοΐα παράλογα ενοικιάζει μεγάλα τζετ ή αεροπλάνα και ανταγωνίζεται τη μητρική με έξοδά της με δικούς της επιβάτες σε δικές της γραμμές.

Επίσης, υπάρχει πλήρης διάλυση στη διοίκηση μέσα σε ένα χρόνο με ένα γελοίο κατά παραγγελία οργανόγραμμα της "Μακένζι" που δεκαπλασιάστηκαν οι διευθυντές και ο καθένας έχει δικό του μπαϊράκι, μαγαζάκι και προστάτη.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Τεράστια οικονομική αιμορραγία και ανοργανωσιά και επί των μισθών της έβαλαν κλήρο.

Τη διεύθυνση πληροφορικής την παίρνει τζάμπα γνωστός επιχειρηματίας.

Ο Γαλιλαίος πωλείται σε τιμή ευκαιρίας.

Η Ολυμπιακή τουριστική υπολειτουργεί επίτηδες γιατί την έχουν βάλει στο μάτι και υμέτεροι μεγαλοπράκτορες.

Τα εκπαιδευτικά κέντρα Αθηνών και Χανίων έχουν αποφασίσει να το κάνουν ξεχωριστή εταιρεία μια και προβλέπουν κέρδη, μη τυχόν και τα πιστωθεί η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Και φυσικά στη συνέχεια θα τα μοσχοπουλήσουν όταν θα έρθει η ώρα των λογαριασμών.

Για τα Σπάτα, εκεί προσπαθούν να στήσουν το μεγάλο φαγοπότη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης) : Κύριε Καραμηνά, παρακαλώ τελειώνετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΗΝΑΣ: Τελειώνω.

Θα μοιραστούν ό,τι θα απομείνει από την Ολυμπιακή σε εταιρείες που εγκαινιάζουν πομπодώς πρωτοκλασάτα κυβερνητικά στελέχη.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Γκελεστάθης έρχεται το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, διαβάσαμε την 1η Ιανουαρίου 2000 μια καταχώρηση πληρωμένη που έγινε στα Μέσα Ενημερώσεως. "Η Ολυμπιακή Αεροπορία έτοιμη να απογειωθεί". Χρειάστηκε μεγάλο πολιτικό θράσος για να προβληθεί δημόσια αυτή η κυβερνητική δήλωση. Διότι θα επιχειρήσω μέσα στα πέντε λεπτά του χρόνου της ομιλίας μου, μία τηλεγραφική ανακεφαλαίωση για να διαπιστωθεί τελικά πού βρίσκεται σήμερα ο εθνικός αερομεταφορέας.

Οι δύο νόμοι που ψηφίστηκαν από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ το 1994 και το 1998 για την εξυγίανση της εταιρείας, απεδείχθησαν ένα μεγάλο φιάσκο, αφού η ίδια η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ υπονόμωσε την εφαρμογή αυτής της προσπάθειας. Έτσι διεγράφησαν οκτακόσια δισεκατομμύρια (800.000.000.000) δραχμές τα ελλείμματα της Ολυμπιακής Αεροπορίας χωρίς κανένα αποτέλεσμα.

Ύστερα από επτά διοικήσεις που πέρασαν από την Ολυμπιακή Αεροπορία στα επτά χρόνια που βρίσκεται στην Κυβέρνηση το ΠΑΣΟΚ, σημειώθηκε μία παταγώδης αποτυχία σε όλους τους τομείς της δραστηριότητας της εταιρείας. Και βέβαια δεν υπήρξε καμία συνέπεια, δεν υπήρξε καμία κύρωση στους ανθρώπους αυτούς, οι οποίοι απεδείχθησαν ότι ήταν κατώτεροι της αποστολής που τους είχε ανατεθεί.

Ύστερα από όλα αυτά, ανετέθη η διοίκηση της εταιρείας στην Speedwing τη θυγατρική εταιρεία της "British Airways" χωρίς βέβαια διεθνή διαγωνισμό, απλώς με πρόσκληση εκδηλώσεως ενδιαφέροντος. Μία διαδικασία η οποία είναι πρωτοφανής και απαράδεκτη και η οποία πρέπει οπωσδήποτε να έχει κάποια

συνέπεια όταν θα έρθει ο κατάλληλος χρόνος.

Με την αποικιακού χαρακτήρα σύμβαση που υπεγράφη με την εταιρεία αυτή, έχουμε τα εξής αποτελέσματα μέχρι στιγμής.

Τα έξοδα διοίκησης της εταιρείας μόνο για τους πέντε εκπροσώπους της αγγλικής αυτής εταιρείας είναι το μήνα εβδομήντα εκατομμύρια (70.000.000) δραχμές και έχουν και τις άλλες παροχές μερικών εκατομμυρίων δραχμών επίσης κάθε μήνα, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως από τους συναδέλφους μου.

Προχωρούν όμως στην πώληση, στην εκποίηση περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας, ακινήτων, αεροπλάνων, θυγατρικών εταιρειών, τη Κέτερινγκ, το Γαλιλαίο χωρίς καμία έγκριση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας και χωρίς βεβαίως καμία έγκριση της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Έτσι τα αποτελέσματα θα είναι γνωστά. Μόνο το κτίριο της Νέας Υόρκης, το οποίο σήμερα εκτιμάται ότι είναι της τάξεως των δεκαπέντε δισεκατομμυρίων (15.000.000.000) δραχμών, αφού άλλωστε χρησιμοποιήθηκαν πέντε δισεκατομμύρια (5.000.000.000) δραχμές για τη συντήρησή του και την ανακατασκευή του τότε, θα πουληθεί όπως φημολογείται στο 1/3 της τιμής του και δεν χρησιμοποιείται για τη στέγαση των γραφείων της εταιρείας στη Νέα Υόρκη και για τη διαμονή του προσωπικού της.

Το επιχειρησιακό σχέδιο που εμφανίστηκε τον Οκτώβριο του 1999 απεδείχθη ένα μεγάλο φιάσκο, αφού τα αποτελέσματά του είναι τραγικά. Και εκεί που προέβλεπε ότι εάν δεν υπάρξουν κέρδη εν πάση περιπτώσει δεν θα υπάρξει έλλειμμα, σημειώνεται ένα έλλειμμα της τάξεως των τριάντα, σαράντα δισεκατομμυρίων δραχμών. Μα, δεν προβλέπεται όμως καμία κύρωση. Εντάξει όλες αυτές οι μεγάλες αποδοχές προς τους εκπροσώπους της Speed wing και βεβαίως όλα τα άλλα σχετικά. Αλλά στο θέμα της αποτυχίας της διοικήσεώς τους δεν έπρεπε να προβλέπονται κυρώσεις;

Έτσι λοιπόν οδηγείται η εταιρεία σε μία κατάσταση που το 20% των μετοχών ενδιαφέρεται να το πάρει, όπως ήδη ανήγγειλε, η "British Air ways". Καταλαβαίνουμε ποια θα είναι περαιτέρω η τύχη του συνόλου της εταιρείας.

Όσον αφορά τη μετεγκατάσταση της εταιρείας. Στο νέο αεροδρόμιο των Σπών, προβλέπεται ότι οι δοκιμές θα αρχίσουν την 1η Οκτωβρίου 2000, για την τελική λειτουργία του αεροδρομίου την 1η Μαρτίου το 2001. Και η Ολυμπιακή Αεροπορία, παρά τις κατά χρονικά διαστήματα εξαγγελίες της Κυβέρνησης ότι προχωρεί η διαδικασία της μετεγκατάστασης, μέχρι στιγμής δεν έχει σημειωθεί τίποτε απολύτως. Το μόνο που ανακοινώθηκε ότι θα συναφθεί ένα δάνειο τριάντα τριών δισεκατομμυρίων (33.000.000.000) δραχμών από την Ολυμπιακή Αεροπορία για να αντιμετωπισθεί η δαπάνη της μετεγκατάστασής της, η οποία βέβαια θα είναι εκπρόθεσμη. Και είναι γνωστό ότι από τη σύμβαση του αεροδρομίου προβλέπεται μία ποινική ρήτρα είκοσι εκατομμυρίων (20.000.000) δραχμών ημερησίως για κάθε ημέρα καθυστέρησης λειτουργίας του αεροδρομίου εξαιτίας της μη μετεγκατάστασης της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Με μία προσθήκη στη σύμβαση με την εταιρεία "speedwing" έχει το δικαίωμα να προσλαμβάνει ειδικούς συμβούλους. Και εδώ, κύριε Υπουργέ, θα θέλαμε μία δήλωσή σας εάν αυτό είναι αληθές ή όχι. Με τη δυνατότητα αυτή της εταιρείας να προσλαμβάνει ειδικούς συμβούλους με χίλια τετρακόσια πενήντα δολάρια αποδοχές, ήδη έχει προσληφθεί ένας μεγάλος αριθμός συμβούλων με τα γνωστά επακόλουθα.

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

Έτσι, κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι η Κυβέρνηση βαρύνεται γιατί όλο αυτό το χρονικό διάστημα, από το Σεπτέμβριο του 1993 μέχρι σήμερα, επέδειξε αυτήν την απαράδεκτη πολιτική τακτική στα θέματα του εθνικού αερομεταφορέα και τον οδήγησε στο σημερινό κατάντημα.

Ιδιαίτερα, όμως, από το 1996 μέχρι σήμερα η κατάσταση αυτή μεγιστοποιήθηκε. Και πρέπει επιτέλους να καταλογιστούν ευθύνες και να υπάρξουν συνέπειες. Δεν υπάρχει πολιτική ευαισθησία; Ο κύριος Πρωθυπουργός, ο οποίος μάλιστα επαγγέλλεται ότι εφαρμόζει "εκουγχρονισμό" εντός εισαγωγικών, δεν έ-

χει υποχρέωση να επιβάλει κυρώσεις στους υπεύθυνους για όλην αυτήν την κατάσταση;

Το μεγάλο σκάνδαλο της Θεσσαλονίκης, κύριε Υπουργέ, τι αποτέλεσμα είχε; Δεν έχετε δηλώσει δημόσια ποια είναι η θέση σας.

Για το θέμα του Γιάκοβλεφ είπε τότε ο κύριος Υπουργός Τύπου, ότι υπάρχουν πολιτικές ευθύνες και ότι τις αναλαμβάνει η Κυβέρνηση. Και κατόπιν αυτού τι έγινε; Υπήρξε καμία κύρωση, καμία συνέπεια;

Το (ίδιο γίνεται τώρα και με το τραγικό περιστατικό του Φάλκον. Γιατί καθυστερεί η δημοσιοποίηση του πορίσματος για το τραγικό αυτό θέμα;

Για όλα αυτά, κύριε Υπουργέ Μεταφορών και Επικοινωνιών, βαρύνεται η Κυβέρνησή σας και εσείς ως πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και θα πρέπει να απολογηθείτε σήμερα εδώ στην Εθνική Αντιπροσωπεία με συγκεκριμένα επιχειρήματα και με συγκεκριμένες απαντήσεις σε όλα τα θέματα που θέσαμε.

Και εν πάση περιπτώσει, να γνωρίζετε ότι ο ελληνικός λαός παρακολουθεί την πολιτεία σας και θα έρθει η ώρα που εκείνος θα επιβάλει τις κυρώσεις του.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Β. Κωστόπουλος): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένα ξεναγήθηκαν στην έκθεση "Αρχαίο Ελληνικό Θέατρο" σαράντα πέντε μαθητές και τρεις συνοδοί-δάσκαλοι από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Αιγάλεω.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, αυτή η επερώτηση είναι μνημείο. Μνημείο ανακριβειών, μνημείο αοριστολογιών, μνημείο κινδυνολογιών, μνημείο επιπολαιότητων.

Είναι δε χαρακτηριστικό και το πολιτικό κλίμα, το οποίο διανέει αυτήν την επερώτηση, με την οποία δείχνει ότι έχει εντελώς παρωχημένες πολιτικές επιλογές η Νέα Δημοκρατία.

Επιμένει στο μοντέλο του κρατικού επιχειρηματία μανάτζερ και στο μοντέλο της Κυβέρνησης του Υπουργείου που παρεμβαίνει και αναμειγνύεται στη διοίκηση της εταιρείας. Πράγματι, είναι χαρακτηριστικό το ότι αυτήν την επερώτηση την πρώτη που απευθύνει η Νέα Δημοκρατία προς εμέ, δεν υπογράφεται από τον κ. Καραμανλή. Ως τώρα, υπέγραφε όλες τις επερωτήσεις συνοδευόμενος από πλειάδα υπογραφών Βουλευτών του κόμματός του τριάντα ή σαράντα. Και μάλιστα ερχόταν ο ίδιος ο κ. Καραμανλής και ανεπιτυχώς βέβαια τις υπερασπιζόταν. Σήμερα, αντιλαμβανόμενος και εκείνος ότι αυτή η επερώτηση δεν είναι και τόσο σοβαρή, δεν φρόντισε να βάλει ούτε την υπογραφή του. Πιστεύω ότι ούτε θα έλθει να την υπερασπιστεί.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στην επερώτηση οι κύριοι συνάδελφοι, τονίζουν ότι τα δύο προγράμματα εξυγίανσης τα οποία έκανε η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ το 1994 και το 1998 συσώρευαν 800 δισεκατομμύρια ζημιών στην Ολυμπιακή Αεροπορία που τα πληρώνει ο ελληνικός λαός. Αυτό είναι ψευδέστατο διότι δεν έχει πληρωθεί από το 1994 και μετά που μπήκε το σχέδιο της εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας ούτε δραχμή. Το σύνολο των χρεών που δεν είναι οκτακόσια δισεκατομμύρια (800.000.000.000) αλλά πεντακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (550.000.000.000) δραχμές, αναφέρεται στην προηγούμενη περίοδο της Νέας Δημοκρατίας κατ'εξοχήν. Τότε τα επλήρωσε ο ελληνικός λαός. Το μέγεθος της υποκρισίας σας είναι ότι τα χρέη που δημιουργήσατε εσείς και που δεν μπορέσατε να τα αντιμετωπίσετε, έρχεστε να τα εμφανίσετε ως τωρινά χρέη της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Αυτή η κατάσταση δημιουργήθηκε από το 1981 έως το 1989.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι ψευδέστατο. Γι' αυτό ακριβώς το λόγο έβαξα και βρήκα την περιφρημική απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για να δω περί τίνος πρόκειται.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να καταθέσω έναν πίνακα από τον οποίο φαίνεται η κίνηση των χρεών της Ολυμπιακής. Αν αναφερθούμε στα λειτουργικά αποτελέσματα, θα δούμε ότι το 1987 έχει δεκατρία δισεκατομμύρια (13.000.000.000) κέρδη, το 1988 ένδεκα δισεκατομμύρια (11.000.000.000), το 1989 τρία δισεκατομμύρια (3.000.000.000), το 1990 οκτώ δισεκατομμύρια (8.000.000.000), το 1991 έξι δισεκατομμύρια (6.000.000.000). Αν δε πάμε στα συσσωρευμένα, θα δούμε ότι το τελικό αποτέλεσμα για το 1987 ήταν τρία δισεκατομμύρια (3.000.000.000) ζημιά, το 1988 4,5 δισεκατομμύρια, το 1989 16,5 δισεκατομμύρια, το 1990 34,5 δισεκατομμύρια, το 1991 30,5 δισεκατομμύρια, το 1992 σαράντα δύο δισεκατομμύρια (42.000.000.000), το 1993 εξήντα έξι δισεκατομμύρια (66.000.000.000). Αν τα προσθέσετε αυτά, θα βρείτε τα συνολικά ποσά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Γιατί τότε ήλθαν τα τοκοχρεωλύσια.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αν προσέξετε θα δείτε ότι το 1991, 1992, 1993, έχουμε δραματικά ελλείμματα στην Ολυμπιακή Αεροπορία.

(Στο σημείο αυτό ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Μαντέλης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα ο οποίος βρίσκεται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Το 1994 συνεχίζεται να είναι ελλειμματοφόρος η χρονιά με τριάντα δισεκατομμύρια (30.000.000.000) δρχ. έλλειμμα από τα εξήντα έξι (66.000.000.000) της προηγούμενης χρονιάς. Το 1995 είχαμε κέρδος δεκατέσσερα δισεκατομμύρια (14.000.000.000) και το 1996, πέντε (5.000.000.000) δισεκατομμύρια.

Πήρα την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, γιατί μου έκαναν εντύπωση αυτά που ανέφεραν οι συνάδελφοι. Σε αυτήν την απόφαση καταγράφεται η αρνητική προσπάθεια που έκανε η Νέα Δημοκρατία. Μάλιστα, σ'αυτή την απόφαση σημειώνεται ότι είναι χαρακτηριστικό ότι το αποτέλεσμα χρήσης για τα έτη '90, '91, '92, '93, ήταν δραματικά αρνητικό με μειώσεις της τάξεως του 22,85%, του 23,59%, του 33,24% και τέλος του 66,83% το '93.

Και έτσι έρχεται εδώ η επιτροπή και κάνει τη διαπίστωση ότι στα τέλη του 1992 τα χρέη ανέρχονταν σε τετρακόσια σαράντα τέσσερα δισεκατομμύρια (444.000.000.000) δραχμές επί των οποίων το μεγαλύτερο μέρος είχε διαμορφωθεί κατά την τετραετία '90-'91-'92-'93. Και βέβαια, αναγκάστηκε τότε η Κυβέρνηση -αυτά τα διαβάζω από την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής- να υποβάλει το πρόγραμμα εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Υπεβλήθη με επιστολή 16 Ιουλίου 1993. Καταχωρήθηκε από τη γενική γραμματεία της επιτροπής, στις 2 Αυγούστου 1993 και το πρόγραμμα αυτό χαρακτηρίστηκε με τις εκφράσεις ότι δεν είναι τίποτε άλλο παρά ένας απλός κατάλογος μέτρων χωρίς επιμέρους μέτρα, χωρίς στοιχεία, σχετικά με το κόστος και το χρονοδιάγραμμα, χωρίς λεπτομέρειες εφαρμογής καθώς και για την επίδραση που έχουν αυτά τα αποσπασματικά μέτρα με τα μελλοντικά αποτελέσματα. Γι' αυτό και η επιτροπή το χαρακτήρισε ως μη ικανό. Αυτήν την έκφραση χρησιμοποίησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το περίφημο πρόγραμμα εξυγίανσης της Νέας Δημοκρατίας. Αυτή ήταν η κατάσταση, κύριοι συνάδελφοι. Αυτοί ήταν και οι θύτες, οι οποίοι σήμερα έρχονται και λένε ορισμένα πράγματα τα οποία είναι πέρα για πέρα έξω από την πραγματικότητα. Δηλαδή, ψέματα.

Ας δούμε λοιπόν τη σημερινή κατάσταση. Κύριοι συνάδελφοι, στα μέσα του 1997 υπήρξε η πλήρης απελευθέρωση της αγοράς, της διεθνούς αγοράς των αερομεταφορών. Διαμορφώθηκαν οι πολύ σκληρές ανταγωνιστικές συνθήκες. Η πλήρης απελευθέρωση της αγοράς βρήκε την Ολυμπιακή προετοιμασμένη, γιατί έπρεπε να είναι προετοιμασμένη από την προηγούμενη πενταετία. Δεν μπορούσε να σταθεί στο διεθνή ανταγωνισμό. Όλοι όσοι έκατσαν να αναλύσουν το πρόβλημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας κατ'εξοχήν ετόνιζαν ότι η αρρώστια της είναι ότι δεν είναι προετοιμασμένη για να σταθεί στο διεθνή ανταγωνισμό. Και επομένως, εκεί ήταν η μεγάλη έμφαση το πως θα μετατρέψουμε την Ολυμπιακή Αεροπορία σε έναν αερομεταφορέα ο οποίος να μπορεί να στέκεται στον ανταγωνισμό, να αντα-

ποκρίνεται χωρίς καμιά κρατική βοήθεια, γιατί ούτε επιτρέπεται ούτε και είναι σωστό, αλλά ούτε και μπορεί να λειτουργήσει με κρατικές ενισχύσεις ένας αερομεταφορέας που λειτουργεί κάτω από συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού.

Την βρήκε απροετοίμαστη την Ολυμπιακή και γι' αυτό ακριβώς το λόγο στο τέλος του 1997 παρουσίασε κάμψη. Αυτή είναι η πραγματικότητα, το συζητήσαμε εδώ στη Βουλή. Μάλιστα τότε είχα επισημάνει στην ελληνική Βουλή, ότι αναμενόμαστε ζημία. Είχα επισημάνει ότι δεν θα έχουμε κερδοφορία γιατί η Κυβέρνηση πάντοτε με ειλικρίνεια αντιμετώπισε τα ζητήματα, ουδέποτε θέλησε να κρύψει τίποτε είτε από το Σώμα ούτε από τον ελληνικό λαό και με ειλικρίνεια είπαμε τότε ότι τα αναμενόμενα έσοδα, τα αναμενόμενα κέρδη δεν θα είναι έτσι. Δεν μπόρεσε η Ολυμπιακή να ανταποκριθεί στις συνθήκες του παγκόσμιου ανταγωνισμού και θα αναμενόμαστε ζημία. Είχα προσδιορίσει ένα ποσοστό ζημίας κατ' εκτίμηση, το οποίο μερικές πτέρυγες της Βουλής έλεγαν ότι τα έλεγα επίτηδες και με ανακρίβεια και δεν ήταν έτσι τα πράγματα ότι στη πραγματικότητα η Ολυμπιακή είναι κερδοφόρα και ότι αυτά τα οποία λέω είναι προφάσεις για να λάβω σκληρά μέτρα. Ήρθε λοιπόν, έγιναν οι αξιολογήσεις των οικονομικών στοιχείων, έγινε η αποτίμηση της δράσης του 1997 και βέβαια διαπιστώθηκε ότι πράγματι υπήρχε έλλειμμα. Πράγματι παρουσίασε έλλειμμα και μάλιστα πολύ σημαντικό έλλειμμα. Η κατάσταση στην οποία είχε περιέλθει ήταν μια κατάσταση η οποία απαιτούσε σοβαρά μέτρα, απαιτούσε μέτρα σοκ, για να μπορέσει ακριβώς να συνέλθει και να αντιληφθεί ότι πρέπει να σταθεί στο διεθνή ανταγωνισμό να περιορίσει τις δαπάνες της και ιδιαίτερα τις δαπάνες προσωπικού, οι οποίες όπως θυμόμαστε από τη συζήτηση που είχε γίνει είχαν αυξηθεί παραπάνω από τις δυνατότητες της ίδιας της εταιρείας. Κανείς δεν είναι αντίθετος στο να αμείβονται οι εργαζόμενοι καλά όταν η εταιρεία στην οποία δουλεύουν μπορεί να καλύψει τις δαπάνες. Όμως, δεν μπορεί να τροφοδοτείται η αύξηση των δαπανών, ιδιαίτερα των δαπανών προσωπικού, από τα ελλείμματα της εταιρείας. Γιατί η κατάληξη είναι δεδομένη, η εταιρεία θα πάθει έμφραγμα, όπως πράγματι κινδύνευσε να πάθει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Τις αυξήσεις τις είχατε δώσει το 1996 στις εκλογές.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η πραγματικότητα, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, ήταν ότι βρεθήκαμε σε εκείνη την κατάσταση. Και τότε φέραμε ένα συμπληρωματικό πρόγραμμα εξυγίανσης, ακριβώς για να κάνουμε έγκαιρα τις απαραίτητες κινήσεις, ακριβώς για να σώσουμε την εταιρεία. Τότε όταν το λέγαμε, δεν γινόταν πιστευτό. Σήμερα όμως, έχουμε τη σιγουριά, τη συγκρατημένη αισιοδοξία, γιατί είναι πολύ σοβαρή η υπόθεση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και δεν χρειάζεται να λέμε υπερβολές ούτε από τη μία μεριά ούτε από την άλλη. Δηλαδή, ούτε εσείς χρειάζεται να λέτε όλα αυτά τα οποία και ανακριβή είναι και τα οποία είναι κινδυνολογία του χειρίστου είδους, ούτε βέβαια και η Κυβέρνηση και ο υποφαινόμενος Υπουργός Μεταφορών χρειάζεται να υπερβάλλει ως προς την αισιοδοξία του. Όμως, έχει αισιοδοξία η Κυβέρνηση, έχει αισιοδοξία ο υποφαινόμενος Υπουργός Μεταφορών, ότι βρίσκεται σε θετική πορεία η Ολυμπιακή Αεροπορία πλέον.

Τα στοιχεία προκύπτουν από τα εξής:

Πρώτα απ' όλα, πρέπει να σας θυμίσω, ότι πήραμε μέτρα με τα οποία μειώσαμε τις δαπάνες προσωπικού. Αναγκαστήκαμε και μειώσαμε και αμοιβές, το περίφημο επίδομα τροφής. Τότε είχε λεχθεί στη Βουλή ότι αυτό το πρόγραμμα δεν μπορεί να πετύχει, όπως το είπαν και οι συνάδελφοι σήμερα. Διερωτώμαι από πού το βγάζουν ότι δεν μπορεί να πετύχει το πρόγραμμα και ότι δεν πέτυχε;

Τα οικονομικά στοιχεία που έχουμε είναι τα εξής:

Το 1997 οι δαπάνες προσωπικού είχαν φθάσει τα εκατόν δέκα επτά δισεκατομμύρια (117.000.000.000) δραχμές, το 1998 διαμορφώθηκαν στα ενενήντα έξι ή ενενήντα επτά δισεκατομμύρια (96.000.000.000 ή 97.000.000.000) δραχμές, κατά είκοσι δισεκατομμύρια (20.000.000.000) δραχμές μείωση του κόστους λειτουργίας όσον αφορά το προσωπικό της εταιρείας. Μάλιστα, θα πρέπει να σας πω, ότι στο πρόγραμμα που σας εί-

χαμε θέσει εμείς προβλέπαμε μεγαλύτερο ποσό ότι θα πετύχουμε. Ξεπεράσαμε και το στόχο.

Το 1999 οι δαπάνες αυτές διαμορφώθηκαν γύρω στα ενενήντα εννέα δισεκατομμύρια (99.000.000.000) δραχμές. Θυμίζω ότι με τιμές 1997 ήταν εκατόν δέκα επτά δισεκατομμύρια (117.000.000.000) δραχμές και με τιμές σημερινές, το 1999, είναι ενενήντα εννέα δισεκατομμύρια (99.000.000.000) δραχμές.

Το 2000 θα είναι γύρω στα εκατόν τέσσερα δισεκατομμύρια (104.000.000.000) δραχμές.

Αυτό είναι το κόστος προσωπικού. Αυτό έδωσε τη δυνατότητα στην Ολυμπιακή Αεροπορία να ανασάνει. Της έδωσε τη δυνατότητα να ανασχεδιάσει το έργο της, τα προγράμματά της, να βάλει μπροστά με συγκρατημένη αισιοδοξία ένα πρόγραμμα με το οποίο η Ολυμπιακή θα μπορεί να σταθεί ανταγωνιστικά στο διεθνή χώρο. Γιατί τώρα πλέον μπορεί να βλέπει τον ανταγωνισμό με αισιοδοξία η Ολυμπιακή.

Στα οικονομικά μεγέθη το 1999 έκλεισε ο ισολογισμός του 1998 επισήμως. Ο έλεγχος έχει γίνει, όπως του 1997 έτσι και του 1998 και τα λογιστικά στοιχεία της Ολυμπιακής ελέγχθηκαν από ξένη λογιστική εταιρεία μείζονος κύρους. Κατατέθηκαν και υπάρχουν στους ισολογισμούς. Έχω μπροστά μου τον ισολογισμό του 1998, του οποίου τα αποτελέσματα χρήσεως είναι ότι η Ολυμπιακή έχει τελικά θετική έκβαση, παίρνει δηλαδή ένα δισεκατομμύριο εξακόσια εξήντα εκατομμύρια (1.660.000.000) δραχμές.

Καταγεγραμμένα είναι και τα αποτελέσματα του 1997, τα οποία ήταν τριάντα οκτώ δισεκατομμύρια ενιακόσια ενενήντα τρία εκατομμύρια (38.993.000.000) δραχμές ζημία.

Δηλαδή, μporέσαμε μέσα στο δύσκολο χρόνο του 1998, το χρόνο που ήταν οι εντάσεις και οι συγκρούσεις, το χρόνο που υπήρχαν οι αμφιβολίες, το χρόνο που έπρεπε και εμείς να πείσουμε και οι εργαζόμενοι να αποδεχθούν την εξέλιξη αυτή η οποία ήταν μπροστά τους, να γεφυρώσουμε τη μεγάλη ζημιά η οποία πήγαινε να δημιουργηθεί και να προλάβουμε έγκαιρα την κατάσταση.

Θέλω να καταθέσω αυτό τον ισολογισμό, για να υπάρχει στη διάθεση των συναδέλφων και στα Πρακτικά της Βουλής.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Μαντέλης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα ισολογισμό, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Έτσι, λοιπόν, έχουμε μπει στο 1999 και έπρεπε πολύ πιο πριν να δούμε ποιά είναι τα επόμενα βήματά μας.

Από τον Ιούνιο του 1998, δηλαδή αμέσως μετά την ψήφιση του νόμου, μετά την έναρξη του σχεδίου της ολοκλήρωσης της εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, θελήσαμε να κάνουμε μία αναζήτηση στη διεθνή αγορά, επισήμως πλέον, για να δούμε πού μπορεί να δει κανείς ότι είναι οι τάσεις τις οποίες μπορεί η Ολυμπιακή Αεροπορία να αναζητήσει στρατηγικούς συμμάχους και συνεταίρους.

Θα πρέπει να σας πω ότι παρόμοια προσπάθεια είχε γίνει και στην αρχή του 1998 δηλαδή, πριν υποβληθεί το οποιοδήποτε συμπληρωματικό σχέδιο εξυγίανσης και τότε είχαμε διαπιστώσει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν ενδιέφερε κανέναν.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Έτσι όπως την κάνετε!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν ενδιέφερε κανέναν διότι δεν είχατε φροντίσει να την σώσετε. Την είχατε προικίσει με ελλείμματα της τάξεως των πεντακοσίων δισεκατομμυρίων (500.000.000.000) δραχμών.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Μην είσθε κωμικοί! Δείτε λίγο σοβαρότητα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η πραγματικότητα λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι -και δεν πρέπει να κρύβουμε την πραγματικότητα- ήταν ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν μπορούσε ούτε καν να δανεισθεί από τράπεζες. Δεν υπήρχε κανένα ενδιαφέρον.

Ξεκινήσαμε λοιπόν τη διερεύνηση της διεθνούς αγοράς και μάλιστα πήραμε επισήμως χρηματοοικονομικούς συμβούλους με κύρος, μια από τις καλύτερες τράπεζες σ' αυτό το σημείο

στο διεθνή χώρο την Salomon Smith Barney σε συνεργασία με την Ελληνική Επενδυτική Τράπεζα την ΕΤΕΒΑ και προχωρήσαμε στη διερεύνηση της διεθνούς αγοράς.

Από τη διερεύνηση της διεθνούς αγοράς, αντιληφθήκαμε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία ακόμα δεν ήταν σε θέση να ενδιαφέρει σαν στρατηγική συμμαχία και ιδιαίτερα σαν συμμετοχή στο κεφάλαιό της και στις επενδύσεις της. Δεν ενέπνεε ακόμη. Και γι' αυτόν ακριβώς το λόγο ξεκινήσαμε να δούμε ποιο είναι το στοιχείο που χρειάζεται για να ενδυναμώσει την εταιρεία στο διεθνή χώρο. Και η απάντηση ήταν ότι χρειαζόμασταν οπωσδήποτε να έχουμε ένα διεθνές μάντζμεντ κύρους, το οποίο να μπορεί να βάλει την εταιρεία στο διεθνή χώρο όχι μέσα στα σύνορά μας, γιατί όλα όσα λέτε, κύριοι συνάδελφοι, είναι πολιτική παρωχημένη και μέσα στα μικρά όρια της Ελλάδας. Αλλά για το διεθνή χώρο, ούτε καν τολμάει κανείς να εκφράσει τις θέσεις, τις οποίες εκφραζετε εσείς σήμερα και κατά καιρούς έχετε εκφράσει για το θέμα αυτό.

Στο διεθνή χώρο όμως χρειάζεται η Ολυμπιακή Αεροπορία να πετάει και στο διεθνή χώρο χρειάζεται να είναι ανταγωνιστική. Και οι ανταγωνιστές της δεν είναι τίποτα παιδιά. Ανταγωνιστές της είναι η "British Airways", είναι η "Lufthansa", είναι η "Swissair", είναι η "KLM", είναι η "Alitalia", είναι η "American Airlines", η "United Airlines". Αυτός είναι ο κόσμος με τον οποίο πρέπει να ανταγωνισθεί η Ολυμπιακή Αεροπορία. Να ανταγωνισθεί με κολλοσσούς και έτσι πρέπει να προετοιμασθεί για να ανταγωνισθεί κολλοσσούς. Αυτό κάνουμε. Χρειάζεται λοιπόν ένα μάντζμεντ αντίστοιχο της προσπάθειας και αντίστοιχο των στόχων τους οποίους σας εξέθεσα.

Έτσι λοιπόν απευθυνθήκαμε στη διεθνή αγορά και με την υφιστάμενη νομοθεσία ζητήσαμε να υπάρξει ενδιαφέρον με το οποίο να επιδιώκεται πρώτα η ανάληψη του μάντζμεντ από διεθνή ομάδα κύρους.

Δεύτερον, η εξέταση του ενδεχομένου συμμετοχής σε στρατηγική συμμαχία της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Και τρίτον, η εξέταση συμμετοχής στα κεφάλαια και στις επενδύσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Αυτή ήταν η μεγάλη προσπάθεια την οποία ξεκινήσαμε και ξεκίνησε ο διαγωνισμός πρώτα απ' όλα με την ανάδειξη της ομάδας η οποία θα μπορούσε να διαχειρισθεί, να διοικήσει με διενεργίες όρους και με διενεργίες συνθήκες την Ολυμπιακή Αεροπορία. Ο διαγωνισμός ήταν επίσημος, ήταν δημόσιος, γράφτηκε και στις ελληνικές εφημερίδες και στις ξένες και ολοκληρώθηκε περί το Μάιο του 1999.

Με το διαγωνισμό αυτό, ο οποίος στην τελευταία του φάση παρουσίασε και ιδιαίτερο ενδιαφέρον γιατί υπήρξε οξύτατος ανταγωνισμός μεταξύ των τελευταίων παικτών αυτού του διαγωνισμού, κατέληξε στην υπογραφή συμβολαίου με την "British Airways" και με τη διαχειριστική της ομάδα με τη θυγατρική της την "Speedwing". Με το διαγωνισμό αυτό, αναδείχθηκε η δυνατότητα της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε όλα τα επίπεδα, διότι η συμφωνία που υπεγράφη προέβλεπε πρώτον ότι αναλαμβάνεται το μάντζμεντ για τριάντα μήνες από τη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία του κόσμου την "British Airways", η οποία προσέφερε την τεχνογνωσία της, την εμπειρία της από πολλές προηγούμενες περιπτώσεις και το κυριότερο προσέφερε το κύρος και το όνομά της στην προσπάθεια ανάδειξης της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε ανταγωνιστικό παγκόσμιο αερομεταφορέα.

Το δεύτερον ήταν ότι συμφωνήθηκε πως μέσα σε ένα χρόνο η "British Airways" θα υποβάλει πρόταση για συμμετοχή στο κεφάλαιο της Ολυμπιακής Αεροπορίας κατά 20%, για συμμετοχή στις επενδύσεις της, για συμμετοχή στα ρίσκα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, κάτι που δεν το περίμενε κανείς και πολύ περισσότερο δεν το περιμένατε εσείς.

Και τρίτον, συμφωνήθηκε ότι θα υπάρξει περαιτέρω συνεργασία στο διεθνή χώρο, η οποία να μπορεί να καταλήξει στην ένταξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας στη στρατηγική συμμαχία One World στην οποία ανήκει και η "British Airways", η οποία επίσης είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Αυτήν τη στιγμή στον κόσμο δύο μεγάλες στρατηγικές συμμαχίες. Είναι η One World στην οποία ανήκει η "British Airways", η "American Airlines" η "Quantas" η "Pacific", η "Imperia" και άλλες και η δεύτερη μεγάλη εί-

ναι "Star Alliance" με τη "Lufthansa" τη "United Airlines" τις σκανδιναβικές, τις Ταϊλανδικές, τις ιαπωνικές αερογραμμές και πολλές άλλες. Και υπάρχουν και δύο άλλοι όμιλοι που ακολουθούν από κοντά. Είναι η Qualiflyer η Swissair στην οποία συμμετέχουν η South African Airways, η Cross Air, οι τουρκικές αερογραμμές και κάποιες άλλες και υπάρχει και περαιτέρω η συμμαχία μεταξύ της K.L.M. και Alitalia.

Αυτές είναι οι τέσσερις μεγάλες ομάδες κι εμείς κατορθώσαμε να συνάψουμε προσυμφωνία ένταξης με τη μεγαλύτερη απ' αυτές την One World.

Με τη συμφωνία αυτή, κύριοι συνάδελφοι, η "British Airways" πλέον είναι στο πλευρό της Ολυμπιακής Αεροπορίας και θα πρέπει να σας πω ότι πριν λίγο καιρό, δηλαδή νομίζω στα μέσα Νοεμβρίου προς τα τέλη, με επεσκέφθη ο επικεφαλής των διεθνών επενδύσεων της "British Airways" ο υπ' αριθμόν 2 της "British Airways" μαζί με τον διευθυντή της One World και ζήτησε πλέον επισήμως να ενεργοποιηθεί η ρήτρα για τη συμμετοχή της "British Airways" κατά 20% στο κεφάλαιο, στις επενδύσεις, στα ρίσκα της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Αυτό και μόνο δηλώνει τις δυνατότητες και τη θετική πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ακριβώς η απάντηση ήταν ότι ναι, αποδεχόμεθα αυτή την πρόταση κάτω από ορισμένες συνθήκες.

Πρώτα απ' όλα, η συμφωνία, η συζήτηση και η διαπραγμάτευση θα γίνει μέχρι ποσοστού 20%. Η "British Airways" ζήτησε 20%, αυτό που περιλαμβάνεται στο συμβόλαιο και είπαμε ότι επιφυλασσόμεθα μέχρι ποσοστού 20%.

Δεύτερον, ότι θα γίνει αποτίμηση της αξίας της εταιρείας από τραπεζικό όικο κύρους.

Τρίτον, ότι θέλουμε στη συνέχεια να υπάρξει συμμετοχή θεσμικών επενδυτών ελληνικών συμφερόντων και ότι επίσης επιθυμούμε στις επόμενες φάσεις να οδηγήσουμε και την Ολυμπιακή Αεροπορία στο χρηματιστήριο, πάντοτε, όσον αφορά το μειοψηφικό πακέτο. Έγιναν δεκτοί αυτοί οι όροι.

Επίσης είπαμε ότι είναι καιρός πλέον να προχωρήσουμε και στις διαπραγματεύσεις για την ένταξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας στην One World. Η απάντηση που πήρα ήταν ότι ευθύς ως γίνει η συμμετοχή της "British Airways" στο κεφάλαιο της Ολυμπιακής Αεροπορίας θα ξεκινήσουμε αμέσως τις διμερείς διαπραγματεύσεις με όλες τις εταιρείες που είναι στην One World, στη στρατηγική αυτή συμμαχία, με στόχο μέχρι του χρόνου που η Ολυμπιακή θα μετεγκατασταθεί στα Σπάτα, να έχει ολοκληρωθεί η ένταξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας και στην πρώτη διεθνή στρατηγική συμμαχία, που υπάρχει αυτή τη στιγμή στον κόσμο.

Μία μικρή παρένθεση. Το σύνολο της προετοιμασίας, της προδικασίας, του ίδιου του διαγωνισμού, των εκθέσεων που έγιναν και της ίδιας της σύμβασης που υπεγράφη, ένα ολόκληρο μεγάλο πακέτο, ευθύς ως έγινε η υπογραφή, τα έστειλα για ενημέρωση στον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων και στους Αρχηγούς και στους επικεφαλής όλων των κομμάτων.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Μαντέλης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Δηλαδή τα έστειλα στον κ. Καραμανλή, στην κ. Παπαρήγα, στον κ. Τσοβόλα, στον κ. Σκανδαλίδη, ως Γραμματέα της Κεντρικής Επιτροπής του Π.Α.Σ.Ο.Κ., στον κ. Κωνσταντόπουλο και, όπως σας είπα, και στον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων. Οι ημερομηνίες αποστολής ήταν 28 Ιουνίου 1999. Θέλω να τα καταθέσω, λέγοντας ότι στη διάθεση όλων των κομμάτων είναι από τότε όλο το υλικό της προδικασίας, της διαδικασίας, της κατακύρωσης και της σύμβασης ανάθεσης του management. Τα έχετε στα χέρια σας, κύριοι συνάδελφοι, και απ' αυτά τα στοιχεία μπορείτε να βρείτε απαντήσεις σε πολλά από τα ερωτήματά σας που υποβάλατε και τα οποία δεν εχρειάζοντο να υποβάλετε. Όπως για παράδειγμα η αμοιβή είναι καθορισμένη η οποία δίνεται στη Speedwing. Εμείς δεν πληρώνουμε τίποτε επιμέρους σε όποιον έρχεται στην Ελλάδα. Όλα καλύπτονται από τη συνολική αμοιβή και επιπλέον δεν υπάρχουν πρόσθετα έξοδα ούτε για διαμονή ούτε για ταξίδια ούτε για οτιδήποτε. Η αμοιβή

είναι μόνο προς την Speedwing, συμφωνημένη. Και μάλιστα από τη συμφωνία, επειδή υπήρξε και ρητή ερώτηση ενός εκ των συναδέλφων, ρητά μέσα στο συμβόλαιο προβλέπεται ότι είναι υποχρεωμένη η "British Airways" να στέλνει όχι ένα και δύο, αλλά έχουμε καθορίσει ώρες, ανθρωποημέρες που χρειάζονται πέραν από τα βασικά στελέχη που πρέπει να δώσει. Πέραν από τη βασική διοικητική ομάδα, θα πρέπει να διαθέσει στην πρώτη φάση των δέκα εβδομάδων συνολικά χίλιες διακοσίες εβδομήντα ανθρωποημέρες, στη δεύτερη φάση επιπλέον χίλιες τριακόσιες είκοσι ανθρωποημέρες. Όπου έχει ανάγκη η Ολυμπιακή Αεροπορία να παίρνει στελέχη η "British Airways" -τα ικανότερα που υπάρχουν στον κόσμο, είναι πληρωμένα μέσα στην αμοιβή-καλύπτει τις ανάγκες. Πρέπει να καλύψει χίλιες διακοσίες εβδομήντα και χίλιες τριακόσιες είκοσι ανθρωποημέρες κατά τις φάσεις εκτέλεσης του αντικειμένου που τους έχει ανατεθεί.

Κύριοι συνάδελφοι, μιλήσατε για απαξίωση και μάλιστα μιλήσατε για διάλυση και για εκποίηση. Φαίνεται θα αγνοείτε ότι ήδη στο στόλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας πετούν τέσσερα air bus μεγάλης διαδρομής. Είναι τα καλύτερα που υπάρχουν στον κόσμο σήμερα. Επίσης ξέρετε ότι είναι σε παραγγελία οκτώ μπόϊνγκ. Και ξέρετε επίσης ότι το πρόγραμμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας προβλέπει πλήρη ανανέωση του στόλου. Μέσα στους τριάντα μήνες στοχεύουμε να έχουμε εντελώς καινούρια αεροπλάνα.

Προχθές η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, η θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας έφερε στο στόλο της για πρώτη φορά δύο μπόϊνγκ-717 jet που αποτελούν επανάσταση για την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα. Και βέβαια, έχοντας συμπληρωματικές δράσεις με την Ολυμπιακή Αεροπορία αναπτύσσει ταξίδια με κέντρο την Αθήνα, αλλά και τη Θεσσαλονίκη στις κοντινές διαδρομές, ώστε η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, στο πλάι της μητέρας της, να αποτελέσει περιφερειακό αερομεταφορέα, ενώ η Ολυμπιακή Αεροπορία να αποτελέσει διεθνή παγκόσμιο αερομεταφορέα.

Στο πρόγραμμα που είχατε υποβάλει, κύριοι συνάδελφοι, στις 16.7.1993, προβλέπατε εκποίηση όλων των αεροπλάνων μακράς διαδρομής, χωρίς αντικατάσταση, και προβλέπατε κατάρνηση και όλων των διαδρομών μακράς διαδρομής, όλες τις πτήσεις, τις πέραν από την Ευρώπη, πλην μιας, της Νέας Υόρκης. Σήμερα όχι μόνο διατηρούνται αυτές οι πτήσεις, αλλά το πρόγραμμα προβλέπει και νέα δρομολόγια. Είναι χαρακτηριστικό δε ότι τα βήματα που έχουν γίνει αρχίζουν να φαίνονται, συγκρατημένα, αλλά φαίνονται. Θα πρέπει να πω μερικά ποιοτικά χαρακτηριστικά, γιατί μην ξεχνάμε ότι η όλη προσπάθεια στηρίζεται στην αναβάθμιση της ποιότητας της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ο συντελεστής ακρίβειας των πτήσεων έχει φθάσει στο 85%.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να μου δοθεί μια μικρή ανοχή για να ολοκληρώσω το συλλογισμό και να απαντήσω και στα ερωτήματα.

Ο συντελεστής ακρίβειας των πτήσεων της Ολυμπιακής είναι σήμερα στο 85%.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ : Ποιος το λέει αυτό;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι από τους υψηλότερους που υπάρχουν αυτήν τη στιγμή σε πανευρωπαϊκή κλίμακα.

Δεύτερον, τα ωφέλιμα επιβατοχιλιόμετρα το 1999 έφθασαν τα εννέα δισεκατομμύρια. Έχουμε δηλαδή, μια αύξηση, σε σχέση με το 1998, κατά 8,6%, που ήταν 8,3 δισεκατομμύρια.

Η συνολική χωρητικότητα των αεροπλάνων αυξήθηκε κατά 3,6%. Υπήρξε επίσης, μικρή αλλά σημαντική αύξηση της παραγωγικότητας.

Επίσης έχουμε δημιουργήσει σύστημα διαχείρισης εσόδων που δεν υπήρχε ποτέ στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Έχουμε εισάγει νέα προϊόντα. Από τη Δευτέρα 17 Ιανουαρίου θα προσφέρονται αναβαθμισμένα εισιτήρια πρώτης θέσης σε όλες τις πτήσεις Αθήνας και Θεσσαλονίκης, έτσι ώστε να μπορούμε να δώσουμε καλύτερη ποιότητα στον πολίτη, υπάρχει δωρεάν χώρος στάθμευσης για τα αυτοκίνητα, μεσαίο κάθισμα κενό, δηλαδή ότι έχουν κάνει και άλλες μεγάλες εταιρείες, επιπλέον μιλία

για το πρόγραμμα frequent flyer, ξεχωριστό checking και αναβαθμισμένη παράδοση των αποσκευών.

Έχουμε ξεκινήσει την αναδιάρθρωση της δομής των ναύλων και σε ορισμένους τομείς έχουμε επιτύχει και φθηνότερους ναύλους. Για παράδειγμα, για τη διαδρομή Αθήνα Θεσσαλονίκη, έχει μπει ειδική εκπαιδευτική πολιτική, που έχει κατεβάσει σημαντικά το εισιτήριο σε σχέση με ό,τι ήταν στο παρελθόν.

Είναι μία επιθετική πολιτική της Ολυμπιακής Αεροπορίας, η οποία βέβαια θα συνεχιστεί και είμαι βέβαιος ότι θα επιτύχει. Βέβαια η Ολυμπιακή όχι απλώς προετοιμάζεται, αλλά κατασκευάζει και τα έργα μετεγκατάστασης στα Σπάτα.

Δεν ξέρω σε ποιο χρόνο ανάγεται η πληροφόρησή σας, κύριοι συνάδελφοι, αλλά θα ήθελα να σας παρακαλέσω να πάτε στο αεροδρόμιο των Σπάτων. Εκεί θα δείτε εγκατεστημένο τον εργολάβο για το cargo, για τις εμπορευματικές μεταφορές, εκεί θα βρείτε εγκατεστημένο τον εργολάβο για την τεχνική βάση, εκεί θα βρείτε εγκατεστημένο τον εργολάβο για το Ολύμπικ Κέτερινγκ. Εκεί θα βρείτε να δουλεύουν πλέον και να κατασκευάζονται οι υποδομές που είναι αναγκαίες στην Ολυμπιακή Αεροπορία, ώστε να είναι έτοιμη την 1η Μαρτίου του 2001.

Μη φοβόσαστε, κύριε συνάδελφοι, ούτε για ποινικές ρήτρες, τις οποίες εξάλλου δεν τις προβλέπει ο σχετικός νόμος του αεροδρομίου των Σπάτων, ούτε για οτιδήποτε άλλο. Την 1η Μαρτίου 2001 η Ολυμπιακή Αεροπορία θα είναι εν πλήρη δυνάμει στο αεροδρόμιο των Σπάτων και μάλιστα θα κανονίσω εγώ, αν θέλετε, την επόμενη ή τη μεθεπόμενη εβδομάδα να πάμε μαζί να τα επισκεφθούμε αυτά τα έργα, για να τα δούμε με τα ίδια μας τα μάτια όλοι.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, κανένα πρόβλημα για τη μετεγκατάσταση της Ολυμπιακής. Είναι και αυτή εξασφαλισμένη. Και το κυριότερο, έχει αναπτυχθεί και σε άλλες δραστηριότητες.

Θα ξέρετε ήδη ότι επεκτάθηκε και έχει αναμειχθεί πλέον, συνεργαζόμενη και με το αεροδρόμιο των Σπάτων και με τα διυλιστήρια και με τις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών και στη διαχείριση των καυσίμων του αεροδρομίου, έτσι ώστε να μη χρειάζεται να πηγαίνουν τα βυτιοφόρα στο αεροδρόμιο, να γεμίζουν τους δρόμους και να δυσκολεύουν την κίνηση. Φτάνεται αγωγός, ο οποίος θα φθάνει στο αεροδρόμιο των Σπάτων και θα υπάρχει ένα σύστημα διακλάδωσης, με το οποίο θα τροφοδοτούνται με καύσιμα όλα τα αεροπλάνα. Μεταξύ αυτών που θα εκμεταλλεύονται αυτό το σύστημα, είναι πλέον ενεργός συνεργάτης και η Ολυμπιακή Αεροπορία, έχοντας συνεισφέρει και με κεφάλαια, ακριβώς γιατί έχει πλέον τη δυνατότητα να κάνει αυτές τις ενέργειες.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτή είναι σε γενικές γραμμές η κατάσταση που υπάρχει σήμερα με την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Λέχθηκε ένας υπαινιγμός ότι πήρε τον ανταγωνιστή της. Πρώτα απ'όλα όλοι είναι ανταγωνιστές. Δηλαδή όταν απευθυνθήκαμε στη διεθνή αγορά, όλοι είναι ανταγωνιστές.

Μιλήσατε και εσείς για στρατηγική συμμαχία και διερωτώμαι γιατί δεν κάνατε τη στρατηγική συμμαχία, γιατί απορρίψατε κατά το παρελθόν στρατηγική συμμαχία επωφελή για την Ολυμπιακή Αεροπορία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ποια απορρίψαμε;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Προφανώς εννοείτε ότι η στρατηγική συμμαχία γίνεται με κάποιον από τους ανταγωνιστές του παγκόσμιου χώρου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, κάνετε τον κουφό όταν δεν σας αρέσει.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, η στρατηγική συμμαχία μετατρέπει τον ανταγωνιστή σε συνεταίρο. Εμείς μετατρέψαμε τον ανταγωνιστή σε συνεταίρο. Και βέβαια η "British Airways" μόνο σε μια γραμμή ήταν ανταγωνιστική με την Ολυμπιακή Αεροπορία, γιατί σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο και σε όλα τα υπόλοιπα δρομολόγια δεν είναι ανταγωνιστές. Ήταν μόνο μια γραμμή, η Αθήνα - Λονδίνο.

Ακριβώς γι' αυτό το λόγο θέλω να σας δώσω τα στοιχεία της εκμετάλλευσης της γραμμής αυτής προς το Λονδίνο, τι εικόνα παρουσιάζεται. Η εικόνα είναι η εξής για τις γραμμές Λονδίνο-

Αθήνα και Λονδίνο-Θεσσαλονίκη.

Για τη γραμμή Λονδίνο-Αθήνα τον Αύγουστο αυξήθηκε η κίνηση κατά 8%, το Σεπτέμβριο κατά 12%, τον Οκτώβριο κατά 15%. Πιστεύουμε ότι συνεχώς θα αυξάνεται η κίνηση της γραμμής Λονδίνο-Αθήνα. Για την άλλη γραμμή, Λονδίνο-Θεσσαλονίκη, τον Αύγουστο αυξήθηκε κατά 31%, το Σεπτέμβριο κατά 30% και τον Οκτώβριο κατά 53%. Πιστεύουμε ότι θα αυξηθεί και άλλο σε σχέση με τη γραμμή που θεωρείται ότι είναι ανταγωνιστική.

Επομένως εκείνο το οποίο ειπώθηκε και το οποίο επαναλαμβάνω και σήμερα είναι ότι μέσα στο διεθνή χώρο αναζητάς συνεταιίρους και συμμάχους για να μπορέσεις να επιβιώσεις, δυναμώνεις και οργανώνεσαι. Αυτό ήδη έχει γίνει. Περιμένουμε τα αποτελέσματα. Το επόμενο χρονικό διάστημα θα χρειαστεί η Ολυμπιακή Αεροπορία να κάνει τεράστιες επενδύσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Β. Κωστόπουλος) : Κύριε Υπουργέ θα πρέπει να ολοκληρώσετε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επι - κοινωνιών) : Ένα λεπτό κύριε Πρόεδρε.

Το επόμενο χρονικό διάστημα η Ολυμπιακή Αεροπορία θα πρέπει να κάνει τεράστιες επενδύσεις. Τα στοιχεία των ισολογισμών που είπατε ότι εμφανίζονται ελλειμματικά, πράγματι για ένα, δύο, τρία χρόνια θα χρειάζεται να βγαίνουν ελλειμματικά γιατί θα γίνουν τεράστιες επενδύσεις. Και οι επενδύσεις γίνονται από την ίδια την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Οι επενδύσεις αυτές είναι για την ανανέωση του στόλου, είναι για τη μετεγκατάσταση στα Σπάτα. Έχουμε ήδη διασφαλίσει ένα ποσό, το οποίο θα καλυφθεί ως αποζημίωση του ελληνικού κράτους, με έγκριση της ίδιας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όμως δεν είναι το 100%. Όμως είναι για επενδύσεις και όχι για λειτουργικά έξοδα.

Επίσης, όταν λέμε "αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων", χρειάζονται αδρανή περιουσιακά στοιχεία, τα οποία δεν έχουν καμία σχέση με τον αεροπορικό χώρο, με την αεροπορική δραστηριότητα και αυτά να αξιοποιηθούν προς όφελος της αεροπορικής δραστηριότητας.

Δεν μπορώ να καταλάβω πώς νοείτε εσείς να υπάρχει ένα κτίριο το οποίο να μην προσφέρει τίποτε -η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν είναι κτηματομεσίτης, δεν είναι εταιρεία πωλήσεως και αγοράς ακινήτων, ούτε εκμεταλλεύεται ακίνητα, χρειάζεται να κάνει αεροπορικό έργο- στην Ολυμπιακή Αεροπορία και να μην έχει καινούρια αεροπλάνα η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Θα πρέπει να έχει καινούρια αεροπλάνα γιατί θα βγάλει πολύ περισσότερα ακίνητα με τα καινούρια της αεροπλάνα, παρά να έχει αυτά τα ακίνητα τα οποία αγοράστηκαν επί της εποχής σας κάτω από εξαιρετικά σκανδαλώδεις συνθήκες, για τις οποίες τότε υποχρεωθήκατε να απολύσετε τη διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας λόγω των σκανδάλων που είχε διαπράξει.

Αυτή, λοιπόν, είναι η πραγματικότητα. Θα προχωρήσει η Ολυμπιακή Αεροπορία, θα κάνει τις επενδύσεις της, θα είναι έτοιμη στα Σπάτα την κατάλληλη στιγμή. Το πρόγραμμά της από το Μάρτιο και μετά που αρχίζει η τουριστική περίοδος, είναι ένα επιθετικό πρόγραμμα με καινούρια αεροπλάνα, με ποιότητα και έχουμε τη συγκρατημένη αισιοδοξία ότι ο στόχος που έχουμε βάλει θα επιτευχθεί πλήρως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Β. Κωστόπουλος) : Ο κ. Πολύδωρας έχει το λόγο.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, στην αγόρευση του Υπουργού Μεταφορών υπήρξε μάλιστα η εισαγωγική παρατήρηση από πλευράς του ότι οι εμπεριστατωμένες αιτιάσεις, εγκλήσεις, παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν κατά του Υπουργού Μεταφορών από τους επερωτώντες συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας ήταν μνημείο αοριστίας. Αυτά μόνο ως βάση, σε μένα, χαρακτηρισμού της αγορεύσεως του Υπουργού Μεταφορών ως μνημείο πολιτικής θρασύτητας μπορούν να αξιοποιηθούν.

Είναι μνημείο πολιτικής θρασύτητας για τους εξής λόγους κύριοι συνάδελφοι: Γνωρίζουμε ότι η ανικανότητα του ΠΑΣΟΚ όλα αυτά τα είκοσι χρόνια πλην τριών, ο κομματισμός, η αντίληψη ότι εδώ είναι πολύτιμο και χρυσόφορο μαγαζί για να κάνουμε κομματική πελατεία και να έχουμε κομματικό στρατό, η ανικανότητα, η κακοδιαχείριση και το ψυχολογικό κλίμα του λεηλα-

τείν σαν να είναι καταληψίες στις δημόσιες επιχειρήσεις, οι οποίες όντως είχαν καταλάβει μεγάλο μέρος του ΑΕΠ και της δημόσιας λειτουργίας.

Γιατί λέμε ότι η σχολή μας, η ιδεολογία μας δεν είναι να νομιμοποιεί το κράτος, να κάνει τον επιχειρηματία.

Όμως, ο κύκλος της πολιτικής και οικονομικής ζωής για τις δεκαετίες πριν έρθετε στην εξουσία ήταν τέτοιος ώστε επέβαλε ή επέτρεπε να είναι το κράτος στο ρόλο του επιχειρηματία. Έτσι βρεθήκαμε στη διαδοχή μετά τον Ωνάση να λειτουργούμε μέχρι το 1989 όταν παραλάβετε, μία Ολυμπιακή Αεροπορία, η οποία είχε το 1981 οκτώ χιλιάδες εργαζόμενους -και ήσαν πολλοί- και το 1989 αισίως τους φθάσατε στις δεκατέσσερις χιλιάδες. Το Ολύμπικ Κέτερινγκ είχε χίλιους εργαζόμενους και στη θητεία σας με τη λογική "δικό μας είναι, βάλτε κόσμο" είχατε περισσότερους από τρεις χιλιάδες εργαζόμενους.

Ήταν γνωστό ότι με τούτα και με τα άλλα η Ολυμπιακή όταν την παραλάβαμε, ήταν και με χρέη και με υπερβάλλον προσωπικό και με δυσλειτουργίες. Και αναλάβαμε για τρία χρόνια να κάνουμε την ηράκλεια προσπάθεια μήπως βάλουμε τα πράγματα σε σειρά με περιορισμό του προσωπικού. Δεν προσελήφθη κανένας εκτός από μερικούς πιλότους, οι οποίοι επεβάλλετο να προσληφθούν. Το 1990-1993 κανένας δεν προσελήφθη και αφήναμε να μένει το κονδύλιο για το προσωπικό. Είχαμε ακόμη εκείνον το καιρό να σκάνε επάνω μας για την Ολυμπιακή τα τοκοχρεολύσια και οι λήγουσες περίοδοι χάριτος για τα δάνεια που παίρνατε. Το 1981-1989 έχουμε το ίδιο τέχνασμα. Βδελυρότατο. Το κάνατε στο συνολικό δημόσιο χρέος 1981-1989 και όταν ήρθαμε το 1990 έληγαν οι περίοδοι χάριτος και τα τοκοχρεολύσια, τα οποία τα είχατε μεταθέσει επάνω. Και στο συνολικό δημόσιο χρέος -τα είπαμε στη συζήτηση του προϋπολογισμού- είχατε εμφανές δημόσιο χρέος, το οποίο φυσικά εμείς ως νοικοκυραίοι και το είδαμε και το καταγράψαμε.

Συγκεκριμένα -εγώ αξιοποιώ τα λόγια του κυρίου Υπουργού τώρα- φθάσαμε στον πυρήνα της αιτιάσεώς μας. Όταν καταπίστημε με τους παλαιούς λογαριασμούς ο Υπουργός Μεταφορών -έχω κρατήσει σημειώσεις- είπε τα εξής: Το 1993 με άλλα τα οποία τα εφώτισε -και εγώ σας εξηγώ πως εγένοντο τα άλματα στην αύξηση του χρέους της Ολυμπιακής και των ελλειμμάτων- είχε φθάσει το χρέος της Ολυμπιακής στα εξήντα έξι δισεκατομμύρια (66.000.000.000)...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επι - κοινωνιών) : Όχι, κύριε συνάδελφε, δεν είναι έτσι.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Για πέστε μου.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επι - κοινωνιών) : Δεν είναι έτσι.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ : Το είπατε. Διορθώστε με.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επι - κοινωνιών) : Το έχω καταθέσει στα Πρακτικά. Σας είπα ότι το τελικό αποτέλεσμα του 1993 ήταν εξήντα έξι δισεκατομμύρια (66.000.000.000) δραχμές.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ : Αυτό λέμε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επι - κοινωνιών) : Της χρονιάς εκείνης. Της προηγούμενης ήταν σαράντα δύο (42), τριάντα (30) αλλά το συνολικό ήταν...

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Αυτό λέμε. Παρακαλώ όμως μην κάνετε άλλες διακοπές...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επι - κοινωνιών) : Της χρονιάς εκείνης, όχι το συνολικό.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Και συνεχίζω μία σκέψη.

Ήταν εξήντα έξι δισεκατομμύρια (66.000.000.000) δραχμές μάξιμουμ. Εγώ λογαριάζω τα τρία χρόνια με τους αριθμούς τους δικούς σας και βγαίνει εκατόν τριάντα δύο δισεκατομμύρια (132.000.000.000) δραχμές.

Προσέξτε πως είσατε εκτεθειμένοι, γι' αυτό μιλώ για πολιτική θρασύτητα.

Στην προηγούμενη παράγραφο σας μου λέτε ότι τα προγράμματα εξυγίανσης δεν έχουν κοστίσει οκτακόσια δισεκατομμύρια (800.000.000.000) δραχμές.

Εγώ ισχυρίζομαι -και έχουμε καταθέσει στοιχεία- ότι είναι περισσότερα των οκτακοσίων δισεκατομμυρίων.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Είναι εξακόσια τριάντα πέντε δισε-

κατομμύρια (635.000.000.000) το χρόνο.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ : Το πρώτο. Έχουμε διακόσια εβδομήντα δισεκατομμύρια (270.000.000.000) και πλέον το δεύτερο, άρα είναι περισσότερα από οκτακόσια δισεκατομμύρια.

Αλλά ας αφήσουμε τους αριθμούς τους δικούς μας. Εσείς λέτε συγκαταβατικά ότι έχουμε πεντακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (550.000.000.000). Ελέγξτε, λοιπόν, αυτούς τους δύο αριθμούς. Εγώ, όποια άλματα και χρέη, τα αθροίζω και κάνουν εκατόν τριάντα δύο δισεκατομμύρια (132.000.000.000) η συνεισφορά στη ζημιά, στα χρέη της διοικήσεως ή της εποπτείας της Νέας Δημοκρατίας. Με τα δικά σας λόγια έχουμε έναν αριθμό πεντακοσίων πενήντα δισεκατομμυρίων (550.000.000.000) που είναι η ζημιά των δύο εξυγιαντικών προγραμμάτων.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επι - κοινωνιών) : Μου επιτρέπεται για δύο λεπτά;

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ : Σας παρακαλώ μη με διακόπτετε. Θα τα πείτε στη δευτερολογία σας. Δεν δέχομαι τη διακοπή.

Εγώ θέλω να σημειώσω ότι με νομικισμούς και σοφιστίες δεν μπορείτε να υπεκφύγετε την αλήθεια και την πραγματικότητα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επι - κοινωνιών) : Εντάξει.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ : Η κατάσταση είναι αποκλειστική υπαιτιότητά σας. Είναι αθλία η κατάσταση στην Ολυμπιακή. Είναι μνημείο ανικανότητας η εποπτεία και διοίκηση στην Ολυμπιακή.

Υπάρχει η δική μας αγωνία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όχι από τη γραμμή του κρατισμού. Τώρα σας μιλάω πολιτικά. Δεν είμαστε κρατιστές. Υπάρχει η αγωνία και η ένστασή μας και η μομφή, που σας κάνουμε επί τη βάσει της εξής πολιτικής σκέψης. Πλαστογραφείτε τις γραμμές και τις ιδέες της ελεύθερης αγοράς και κάνετε κακή χρήση είτε από ανικανότητα -όταν λέμε ότι θα διαχειριστούμε μια μονάδα του δημοσίου υπό όρους και σε κλίμα ελεύθερης αγοράς- είτε από δόλο. Η αγορά βοά ότι την αφήνεται να πεθάνει, για να πωλήσετε τυμπανιόνη πάωω.

Διαμαρτυρόμεθα και γιατί αγαπάμε την Ολυμπιακή και διότι δεν είναι αυτό πολιτική υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Αφού να σκεφτείτε ότι στο περίφημο μάνατζμεντ η "British Airways" δεν έδωσε το όνομά της στη σύμβαση με την Ολυμπιακή. Έβαλε το παράρτημα το μανατζιρίαλ και μάλιστα τη δεύτερη ομάδα. Το ξέρει και το αποσιωπά. Και γίνεται συζήτηση εδώ και λέει "δεν εξεδήλωνε κανείς το ενδιαφέρον".

Γιατί δεν εξεδήλωνε κανείς το ενδιαφέρον; Γιατί πρώτα-πρώτα παρουσιάστηκατε το 1997. "Βρεθήκαμε" λέει "αφνιδιασμένοι, ανέτομοι, γιατί έπρεπε τα προηγούμενα πέντε χρόνια...". Το 1997 άνοιξε σε συνθήκες πλήρους ελευθερίας και ανταγωνιστικότητας η αγορά. Δικά σας λόγια χρησιμοποιώ.

Σας λέω, λοιπόν, από το 1997 μέχρι το 1994, τα προηγούμενα τέσσερα χρόνια -ας αναλάβουμε τις ευθύνες για το 1993- ήταν ο καιρός της πρόνοιας, της φροντίδας, της προετοιμασίας. Άρα κάνει θανάσιμη αυτοκριτική ο κ. Μαντέλης, όταν λέει ότι τα προηγούμενα πέντε χρόνια ήταν η εποχή της πρόνοιας και της προετοιμασίας και δεν προετοιμάστηκε η χώρα και η Ολυμπιακή. Ευχαριστούμε πολύ για την αυτοκριτική σας και την απολογία σας.

Ήρθε η ώρα του 1997. Καλώς επιτέλους αναλάβατε τη δράση και για τη στρατηγική συμμαχία και για να παντρευτείτε με ένα σοβαρό εταίρο. Και είχαμε τα τέσσερα γκρουπ, τα γνωρίζουμε τα τέσσερα γκρουπ στην παγκόσμια αεροπλοΐα. Έτσι είναι οι συμμαχίες. Και μάλιστα η "British Airways" και η "American Airways" μαζί με το πρώτο είναι ίσως η καλύτερη. Καλώς, λοιπόν, αποσυρθήκατε και καλώς έγινε διαγωνισμός. Όχι η διαδικασία.

Επετεύχθη λοιπόν αυτή η συμμαχία. Ερωτώ, λοιπόν, επετεύχθη με την "British Airways";

Δεύτερον, υπάρχει ρήτρα, την οποία δεν λέτε με το όνομά της. Έχετε βρει μια περίτεχνη διατύπωση που λέει ότι θα πάρει το μάνατζμεντ με αυτήν την υπερβολική αμοιβή και θα έχει δικαίωμα προτιμήσεως -έτσι λέω εγώ στα νομικά- σε περίπτωση που πωληθεί μέρος μέχρι 20% να αγοράσει ο συνεταιρός μας ή εκείνος που έχει το μάνατζμεντ. Δηλαδή η "British Airways" η μητρική.

Αυτό το κεφάλαιο που το λέτε εσείς πολυτελώς συμμετοχή

στα κεφάλαια, συμμετοχή στη διαχείριση, συμμετοχή στις επενδύσεις, συμμετοχή στα ρίσκα, γιατί θέλετε να αποφύγετε τη λέξη πώληση και αγορά και θέλετε να την αποφύγετε, ενώ λέτε την ίδια στιγμή ότι θα προχωρήσω ύστερα και στο Χρηματιστήριο, πέστε τα με το όνομά τους, για να μπει το ερώτημα, το οποίο κάλυψε μεγάλο μέρος της ειδησεογραφίας και του οικονομικού σχολιασμού τι συμφέρει τη "British Airways" να έχει ακριβό τίμημα η Ολυμπιακή στο χρόνο της διαχείρισεως ή φθηνό, δεδομένου ότι προτίθεται να κάνει αγορά μέχρι 20%, όπως είναι η ρήτρα προτιμήσεως πωλήσεως. Και εγώ ισχυρίζομαι ότι αυτά τα πράγματα δεν θα τα λύσουμε εμείς σε πολιτικό ανταγωνισμό. Έπρεπε να είχαν κατοχυρωθεί με διεθνή οικονομικό σύμβουλο. Έπρεπε να είχαν διασφαλιστεί σε κάθε λεπτομέρεια και στις γραμμές προπαντός και στους όρους. Δεν είναι όροι. Λέει θέσαμε τέσσερις όρους για να μετάσχει στο κεφάλαιο -και κρατώ σημειώσεις σχολαστικά εγώ- έχουμε πρώτον μέχρι 20% και όχι 21%. Εντάξει τόσο ήταν η συμφωνία σας και δεν μπορείτε να την αθετήσετε. Μέχρι 20% έλεγε και η ρήτρα προτιμήσεως που τη λέω εγώ που λέτε σεις πολυτελώς να μετάσχει και το λέτε εσείς, ως όρο. Δεύτερον, να αποτιμηθεί από διεθνή οργανισμό. Πώς αλλιώς θα γίνει δηλαδή; Δεν πρέπει να αποτιμηθεί από διεθνή οργανισμό;

Και πάντα ταύτα έπρεπε να γέγονοντο, προ της αναθέσεως του μάνατζμεντ, οριστικές οι αποφάσεις. Και μάλιστα το μάνατζμεντ να μην είναι ασύνδετο, εφώναζε ο Καραμανλής από εδώ, με την πώληση.

Δηλαδή ο γενικός σύμβουλος θα κάνει αποτίμηση, θα βρει τον καλύτερο και θα προχωρήσει. Πώληση μάνατζμεντ αυτή ήταν η καλύτερη. Εσείς το κάνατε αντιστροφή. Είναι ύποπτη για να μην πω δόλια αυτή η αντιστροφή. Ας συνηνεηθούμε επιτέλους!

Άλλος όρος. Συμμετοχή και Ελλήνων. Τώρα πώς θα γίνει η συμμετοχή των Ελλήνων...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ : Στο επιπλέον.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ : Μα εκ των πραγμάτων αν πωληθεί μέρος, είναι διεθνής ο διαγωνισμός και στο διεθνή διαγωνισμό μετέχουν και οι Έλληνες. Τώρα αν καταφέρετε σεις κάποια μορφή υπερεργολαβίας, ώστε να πάρει στο 20 και στο 20 να εμφολωρήσουν και Έλληνες στρατηγικοί επενδυτές, θεσμικοί επενδυτές, ε, εντάξει είναι πολύ δευτερεύον και δεν είναι όρος καν, είναι μέσα στις εμπορικές συναλλαγές. Στα συναλλακτικά ήθη για μια τέτοια πράξη. Και να ειασθεί στο χρηματιστήριο βεβαίως με γειά του, με χαρά του. Η λογική του μάνατζμεντ και του όλου χειρισμού, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι, όπως τα στοιχεία το δείχνουν, ένα σύστημα τριπλών θέσεων ή σκέψεων από πλευράς του κ. Μαντέλη ή Κυβερνήσεως Σημίτη. Το ένα η σοσιαλιστική γοητεία και ότι έχουμε εκεί το στρατό το δικό μας. Κυρίαρχος στη σκέψη. Παγιευτικές. Δεν μπορείτε να κινηθείτε εξαιτίας αυτής της πολιτικής δουλειάς.

Το δεύτερο, ιδιοτέλεια ως προς τις μίζες. Τι θα γίνει με κάθε πράξη είτε είναι μάνατζμεντ είτε είναι αγορά των air bus. Και το τρίτο είναι η κλασική ανικανότητα. Όταν λέμε για σχέσεις ενοχής, εγώ σας λέω ένα ζήτημα -και το σέβομαι γιατί είναι και λεπτό, αλλά το θίγω και αν δεν το θίξω και σιωπήσω φθάνω σ'αυτό- έχουμε νέα ήθη στην πολιτική ζωή του τόπου. Είναι απaráδεκτο μετά το Falcon να συνυπάρχουν στο χώρο Μαντέλης και Τσαγγαράκης. Παράδειγμα: Σου κλήρωσε; Παρατείσαι. Αλλά δεν μπορείτε να συνυπάρχεις εποπτεύων, πώς είναι ο λειτουργικός νόμος με το διευθυντή της πτητικής εκμετάλλευσης, τον οποίο απεκάλεσε εγκληματία και δολοφόνο και ο οποίος έχει όπως ο κ. Χειμάρης απέδειξε με έγγραφα, τα οποία κατέθεσε εδώ στα Πρακτικά, καταδίκες, εκκρεμοδικίες κλπ. Δεν είναι σωστό, το λέω πολιτικά και μάλιστα ανθρώπινως δεν θέλω να κτυπάω τόσο στα διαπροσωπικά. Το είπε ο κ. Μαντέλης σε μια στιγμή εξάρσεως, αλλά να έμενε στη στιγμή της εξάρσεως.

Έχουμε πρώτα απ' όλα από πλευράς Τσαγγαράκη δεδομένα στοιχεία που τον εκθέτουν και δεν επιτρέπουν συμβίωση και έχουμε και τον κ.Πάγκαλο να λέει βαριές κουβέντες μέσα στην Αίθουσα της Βουλής. Εγώ τι θέλετε; Να σιωπήσω και να επιστρατεύσω όλη την πολιτική μου και ανθρώπινη διακριτικότητα για να μη θίξω; Και σας τα υπενθυμίζω.

Τι είναι αυτή η λειτουργία, πολιτικής διοικήσεως, εποπτείας με τα γινόμενα στον εθνικό αερομεταφορέα; Δεν επιτρέπονται τέτοιες τάσεις.

Το διακηρύττω απ' αυτήν τη θέση μ' αυτήν την ευκαιρία, για να σας πω ότι στην υπόθεση των αγορών που αφήσατε την τελευταία παράγραφο, όλοι οι έγκυροι άνθρωποι λένε και δεν είμαι εγώ τεχνικός, τα εξής: Παίρνουν τέσσερα Air Bus των τριακοσίων σαράντα θέσεων και προτίθενται να πάρουν άλλα δύο. Αυτά είναι σε αντικατάσταση των τεσσάρων Jumbo των τετρακοσίων είκοσι θέσεων το καθένα.

Τα καινούρια jumbo έχουν και πεντακοσίων θέσεις. Έπρεπε, λοιπόν, να είχαμε πάρει Jumbo. Το λένε όλοι οι ειδικοί. Γιατί; Για τις μεγάλες γραμμές που θέλουμε να κρατήσουμε πάση θυσία, που είναι και το συγκριτικό πλεονέκτημα της Ολυμπιακής. Δηλαδή να κρατήσουμε τη γραμμή της Νέας Υόρκης, της Αυστραλίας και της Νότιας Αφρικής.

Πρέπει να τις κρατήσουμε πάση δυνάμει. Είπε με ένοχη παρένθεση ο Υπουργός, πλιν Νέας Υόρκης. Τι είναι αυτό το "πλιν Νέας Υόρκης"; Το "πλιν Νέας Υόρκης" το κρατεί η Ολυμπιακή ή όχι;

Σας λέω, λοιπόν, ότι από τα εργαλεία μεταφοράς που παίρνουμε από τα αεροπλάνα μας, προδιαγράφεται και η στρατηγική χωροταξία των πτήσεων. Και σας λέω παρ' όλο που το ξέρετε ότι εκχωρούνται από το συνεταιίρο μας στο μεγάλο πλάνο των πτήσεων τα Βαλκάνια και ο Πόντος.

Και δεν αντιλέγω καθόλου. Χαίρομαι. Μη χάσουμε όμως -έκκληση κάνω- Νέα Υόρκη, Αυστραλία και South Africa. Και κλείσατε το Τόκιο την ώρα που ήταν πολύτιμο. Από ακρισία, από έλλειψη σοφίας; Γιατί το Τόκιο δεν ήταν μια απλή γραμμή επιβατών. Το Τόκιο ήταν γέφυρα για σοβαρό τουρισμό όταν τα γέμιζαν στο τέλος του 1993. Το 1994 αμέσως-αμέσως τα έκλεισαν. Στην αρχή εμείς ιδρώσαμε για να βγάλουμε το Τόκιο και με λάθη δικά μας και με προβλήματα, αλλά το Τόκιο τελικά ήταν μία πολύ ευδόκιμη γραμμή. Το 1994 -γεμάτο με ποιοτικό τουρισμό- το κλείνετε.

Εγώ θέλω να σκεφθείτε. Στη διοίκηση, στην εποπτεία που κάνατε προσέξτε την κατάσταση. Δεν μιλάω εγώ ως κρατιστής. Εγώ σας λέγω ως καλός χειριστής εσείς των ιδιωτικοοικονομικών δεδομένων και κριτηρίων μπορείτε να κάνετε κάτι καλό για την Ελλάδα και για τον εθνικό αερομεταφορέα.

Μη κοπούν σε καμιά περίπτωση οι long cange γραμμές, ονομαστικά, Νέα Υόρκη, Αυστραλία, South Africa και Ιαπωνία για τον ποιοτικό τουρισμό.

Όση δράση και αν κάνει το εθνικό κέντρο στους τομείς επικοινωνίας διατήρησης των επαφών με τον ελληνισμό, κάνει από μόνη της η Ολυμπιακή με την παρουσία της σε Αμερική και Αυστραλία. Σκεφθείτε το αυτό. Την αγαπάει ο ελληνισμός της Αμερικής και της Αυστραλίας. Βάζουμε και την μεγάλη γραμμή της South Africa. Την αγαπάνε την Ολυμπιακή. Και αυτό είναι πρόσθετο συγκριτικό πλεονέκτημα.

Για το Λονδίνο που είχατε την αύξηση, έκανε οικονομία δική της η "British Airways" και έδωσε μερικό στο 12, στο 14, στο 17.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Για όλα υπάρχουν.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Μα, δεν χρειάζεται ούτε ειδική ματιά. Στο κάτω-κάτω της γραφής εγώ σας εγκალώ γιατί έρχεστε εδώ πέρα -να το πούμε εκλαϊκευτικά- να μας κοροϊδέψετε, αφού υπάρχουν εξόφθαλμες ερμηνείες για τα πάντα που είπατε.

Η τελευταία παρατήρησή μου. Αεροδρόμιο-μετεγκατάσταση. Δεν είναι τα πράγματα καλά και ξέρετε ότι έχετε ζόρι και ότι έρχονται και ως απειλή επί κεφαλής σας και τα είκοσι εκατομμύρια (20.000.000) την ημέρα ως ρήτρα. Αλλά ας υποθέσουμε ότι όλα είναι καλά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ : Γράφτηκε προ οκταμήνου.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Καλώς, κύριε Χειμάρη.

Σε κάθε περίπτωση, κύριοι συνάδελφοι, οι πολιτικές πράξεις ως προς την επιχειρηματικότητα, όπως είναι εδώ, αλλά και στο καθαρό διοικητικό κρίνονται από τρία στοιχεία. Χρόνο, κόστος και ποιότητα. Και ως προς στην ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής έχετε αποτύχει στο θέμα χρόνο-κόστος-ποιότητα με τα δύο προγράμματα και με την αβεβαιότητα στην οποία βρισκόμαστε

σήμερα, θα έλεγα, θανάσιμη αβεβαιότητα, αλλά και όσον αφορά το αεροδρόμιο των Σπάτων.

Συνολικά το αεροδρόμιο των Σπάτων, να το πούμε για να ακουστεί, επί κυβερνήσεως Μητσοτάκη και σχεδιασμού -και να τα αφήσει αυτά ο κ. Λαλιώτης, ότι έκαναν αναδιαπραγμάτευση η οποία, εάν την αποκρυπτογραφήσει κανείς, έχει στοιχίσει ένα πανωπρόικι σε βάρος της Ελλάδος υπέρ της γερμανικής εταιρείας εκατόν πενήντα δισεκατομμύρια...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Και παραπάνω.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Αλλά το κυριότερο που έχει στοιχίσει είναι ότι με κυβέρνηση Μητσοτάκη το 1996 θα είχαμε ένα διάδρομο και το 1998 και τους δύο. Τώρα αγκομαχώντας πάμε για το 2001 για να έχουμε το αεροδρόμιο των Σπάτων εν λειτουργία και αβέβαιη την εκεί μετεγκατάσταση της Ολυμπιακής.

Είθε, όπως σας προτρέπαμε από το 1997, να επετύγχανε το σχέδιο της εξυγίανσης για την Ολυμπιακή, έτσι όπως η Βουλή ανέλαβε να φορτώσει στο δημόσιο προϋπολογισμό το κόστος και επειδή είσατε Κυβέρνηση να έχετε την ευθύνη για το διαχειριστικό. Έχετε αποτύχει οικτρά.

Και δεν με ενδιαφέρει η αποτυχία στους Υπουργούς ή στην Κυβέρνηση, όσο με ενδιαφέρει το γεγονός ότι δεν μπορώ να θεραπεύσω τις ζημιές που γίνονται, διότι οι καιροί ου μενεατοί. Έγινε αργά και λάθος η συμμαχία. Τα πέντε χρόνια της προετοιμασίας βαρύνουν εσάς. Δεν έγινε αξιοποίηση των δύο επενδυτικών προγραμμάτων και έρχεσθε και καμαρώνετε. Μια λέξη μόνο. Αιδώς Αργείοι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θα ήθελα να αντιδικήσω καθόλου με τον κύριο Υπουργό επί του θέματος, αλλά έχω και εγώ πάθος που υποθέτω ότι το συμμερίζονται όλοι οι συνάδελφοι, για να βοηθήσουμε να επιβιώσει ο εθνικός αερομεταφορέας, ο οποίος περνά μια βαριά κρίση. Αν δεν το βλέπουμε αυτό, είμαστε τυφλοί ή για να είμαι ακριβέστερος εθελουφλούμε.

Θα ήθελα να επισημάνω στον κύριο Υπουργό ότι το πρόβλημα που δημιουργήθηκε στην Ολυμπιακή δημιουργήθηκε τη δεκαετία του 1980 από τον κομματισμό, ο οποίος εισέβαλε γενικότερα στον κρατικό μηχανισμό με αποτέλεσμα να αυξηθεί υπέρμετρα το προσωπικό, εκεί όπου δεν έπρεπε, εκεί που δεν ήταν χρήσιμοι οι προσλαμβανόμενοι. Η Ολυμπιακή είχε κυρίως πρόβλημα υπεραριθμίου προσωπικού εδάφους και έλλειψη ιπταμένων. Αυτό ήταν το μεγάλο πρόβλημα της Ολυμπιακής τη δεκαετία του 1980 που το κληρονομήσαμε εμείς ως Κυβέρνηση.

Πράγματι έχει δίκιο ο κύριος Πολύδωρας. Η δική μου κυβέρνηση δεν διόρισε κανέναν, παρά πήρε μερικούς πιλότους απολύτως απαραίτητους και ανεπαρκείς σε αριθμό, μάλιστα. Κάναμε μια προσπάθεια εξυγίανσης σωστή στην τελική φάση, διότι και εμείς ψάχναμε να βρούμε λύση σε ένα δύσκολο πρόβλημα. Αυτή η λύση τελικώς ανεκόπη λόγω των εκλογών, οπότε ήρθε το ΠΑΣΟΚ στην εξουσία.

Ο τρόπος με τον οποίο αντιμετώπισε το ΠΑΣΟΚ τον πρώτο χρόνο το πρόβλημα της Ολυμπιακής και της Ολύμπικ Κέτερινγκ ήταν τραγικός, διότι τότε θεώρησε χρέος του να ικανοποιήσει τις προεκλογικές ακραίες κρατικιστικές και "σοσιαλιστικές" επαγγελίες του. Το πρώτο πράγμα που έκανε ήταν να κρατικοποιήσει εκ νέου την Ολύμπικ Κέτερινγκ και να πάρει πίσω αυτούς, οι οποίοι απελύθησαν, αφού είχαν πάρει πλήρη αποζημίωση.

Αντιμετώπισε την Ολυμπιακή κατά τρόπο απίστευτα ατυχή. Ζήσαμε εδώ σκηνές που δεν τις έχω ξαναζήσει στο Κοινοβούλιο, όταν έφερε το πρόγραμμα εξυγίανσης ο ίδιος ο κύριος Υπουργός προς κύρωση στη Βουλή. Αυτό το πρόγραμμα σαφώς απέτυχε.

Καλό είναι να τα θυμόμαστε αυτά στην περαιτέρω πορεία για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Πιστεύω ότι και ένα άλλο λάθος, μέγα, το οποίο έγινε -λάθος με την ευρύτερη έννοια του γενικού συμπερόντος- είναι ότι το ΠΑΣΟΚ νομίζει ότι κάνει εξυγίανση, όταν προτρέπει προς εθελουσία έξοδο με αυξημένα συνταξιοδοτικά δικαιώματα που βαρύνουν ένα σύστημα κοινωνι-

κής ασφάλισης, που ουσιαστικά έχει πτωχεύσει. Προπαντός προωθεί χρήσιμους στο να φύγουν και να μείνουν οι άχρηστοι.

Κάνετε εθελουσία έξοδο, τραγική, κύριε Υπουργέ των Συγκοινωνιών. Δεν σας το λένε συνηθώς. Θα σας το πω εγώ, διότι αφήσατε και έφυγαν οι τεχνικοί τους οποίους χρειαζόσαστε. Βέβαια αυτοί που έφευγαν ήταν οι καλύτεροι, ήταν αυτοί που μπορούσαν να βρουν δουλειά έξω. Εσείς τους παροτρύνετε να φύγουν και είσθε περήφανοι γι' αυτό. Κάνετε και σκάνδαλα διότι αφήσατε να φύγουν, βοηθήσατε να φύγουν, ορισμένοι άνθρωποι, την τελευταία στιγμή και τους δώσατε αυξημένες αποζημιώσεις. Είναι ανάγκη να τα γνωρίζετε αυτά και να τα έχετε υπόψη σας, διότι στο μέλλον δεν θα έχετε τη δυνατότητα να κάνετε άλλου τέτοιου είδους εθελουσία έξοδο. Έχετε μια Ολυμπιακή Αεροπορία, η οποία φέρει αkéραιες τις αμαρτίες του παρελθόντος.

Διότι εγώ δεν βλέπω τα χρόνια αυτά να έγινε καμία ουσιαστική εξυγίανση από απόψεως συνθέσεως προσωπικού και ποιότητας προσωπικού.

Διότι και η δυσαναλογία, η οποία υπάρχει για την οποία μίλησα πρωτίτερα και η ποιότητα του προσωπικού χειροτέρευσε, αφού έφυγαν πάρα πολύ καλοί και γι' αυτό αναγκάζεσθε και στέλνετε τα αεροπλάνα σήμερα στο εξωτερικό, ενώ είχαμε την καλύτερη τεχνική υπηρεσία. Και πράγματι η Ολυμπιακή Αεροπορία είναι σίγουρη υπηρεσία. Στέλνετε τα αεροπλάνα τώρα στο εξωτερικό γιατί; Γιατί έφυγαν οι άνθρωποι, οι οποίοι έπρεπε να δουλεύουν εδώ στην Ελλάδα. Και γιατί έφυγαν; Διότι κάποτε εσφαλμένη πολιτική.

Αλλά πέραν αυτών, κύριε Πρόεδρε, εγώ θα ήθελα να επαναλάβω άλλη μία φορά στον κύριο Υπουργό -είχα την ευκαιρία να του τα πω και κατ' ιδίαν και από του Βήματος της Βουλής- ότι και εγώ, όπως και ο κ. Πολύδωρας, διαφωνώ με τον παροπλισμό και την πώληση, αντί πινακίου φακής, πιθανότατα, των τεσσάρων τζάμπο. Εγώ δεν είμαι ειδικός. Υπάρχουν επιχειρήματα υπέρ της απόψεως των καινούριων air bus, εκείνο όμως που ξέρω είναι ότι χρειάζεται απαραίτητως να κρατηθεί η γραμμή της Αυστραλίας, όπως και η γραμμή της Αμερικής. Είμαι πεπεισμένος ότι ήταν τραγικό λάθος η κατάργηση της γραμμής του Τόκιο. Και δεν είναι μόνο κατάργηση. Ουσιαστικά παραιτηθήκαμε από τεράστια περιουσιακά στοιχεία που είχαμε εκεί στο αεροδρόμιο του Τόκιο και δεν μπορούμε να τα ξαναποκτήσουμε, διότι δεν μπορούμε να αποκτήσουμε τη μεταχείριση που είχε η Ολυμπιακή Αεροπορία στο Τόκιο στο μέλλον σε ένα από τα πιο περιζήτητα αεροδρόμια του κόσμου.

Εγώ είχα προτείνει, κύριε Πρόεδρε, στην Κυβέρνηση επανειλημμένως: Κρατήστε τα τέσσερα τζάμπο, εκσυγχρονίστε τα και αντί να τα πουλήσετε αντί, ακούγεται το τρομερό ποσόν των δέκα εκατομμυρίων δολαρίων, αλλά και είκοσι και τριάντα να πάρετε, είναι σταγόνες εν τω ωκεανώ, να τα εκσυγχρονίσετε και να τα χρησιμοποιήσετε ακόμη μερικά χρόνια. Φτηνά είναι από πλευράς κόστους αγοράς. Διότι οπωσδήποτε περιουσιακή αξία δεν έχουν, έχουν αποσβεσθεί. Και θα μπορούσατε να κρατήσετε έτσι άνετα αυτές τις γραμμές που δεν είμαι βέβαιος ότι μπορείτε να τις κρατήσετε με τα καινούρια air bus. Δεν είμαι καθόλου βέβαιος, λόγω της εμβέλειας την οποία έχουν.

Πάντως στόχος πρέπει να είναι να κρατηθούν αυτές οι γραμμές.

Και τέλος, ήθελα δύο θέματα, εν συντομία, να αναπτύξω, το θέμα του Αεροδρομίου των Σπάτων, της μεταφοράς στα Σπάτα.

Κύριε Υπουργέ, μην αρνείσθε ότι έχουμε νομικές δεσμεύσεις και θα έχουμε οικονομικές συνέπειες εις βάρος μας, αν εγκαίρως δεν λειτουργήσει το αεροδρόμιο.

Έχω την αίσθηση, δεν ξέρω, αλλά εάν η Ολυμπιακή δεν είναι έτοιμη, μπορεί να λειτουργήσει το αεροδρόμιο; Δεν θα εμποδίσει τη συνολική λειτουργία του αεροδρομίου, εάν η Ολυμπιακή καθυστερήσει; Και αν το αεροδρόμιο δεν λειτουργήσει στην ώρα του, οι δεσμεύσεις, οι υποχρεώσεις τις οποίες έχουμε αναλάβει απέναντι της γερμανικής εταιρείας, που κατασκευάζει και θα εκμεταλλευθεί το αεροδρόμιο είναι τεράστιες, κύριε Υπουργέ. Και πρέπει να σας πω ότι, εμένα του ίδιου, μου είπαν οι Γερμανοί της "HOECHTIF" ότι εάν δεν ανταποκριθεί η ελληνική πλευρά στις υποχρεώσεις του χρόνου -διότι εμείς μεν θα είμα-

στε έτοιμοι λένε οι Γερμανοί- αυθημερόν θα πάμε στο δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Και κατά συνέπεια θα υποστεί η Ελλάς και βαρύτατες οικονομικές συνέπειες.

Μακάρι να είναι σωστά αυτά που είπατε, κύριε Υπουργέ. Εμένα θα μου επιτρέψετε να αμφιβάλλω διότι ίσαμε τώρα δεν έχω δει τίποτε το σωστό να γίνεται ιδιαίτερα στον τομέα των συγκοινωνιών.

Σας εφιστώ την προσοχή σας: Κάνετε ό,τι μπορείτε, ώστε να είναι έγκαιρη, εν πάση περιπτώσει, η εγκατάσταση της Ολυμπιακής στα Σπάτα.

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

Θα ήθελα, κύριε Πρόεδρε, να απευθύνω μία τελευταία ερώτηση: Το περίφημο σπατόσημο τι γίνεται, κύριε Υπουργέ; Εάν είστε ενήμερος -δεν είμαι βέβαιος- παρακαλώ πολύ να μας πληροφορήσετε.

Όταν εγώ επέβαλα το σπατόσημο ήταν μία θυσία πολιτικού κόστους. Υπήρξε μεγάλη αντίδραση. Το σπατόσημο επεβλήθη για τα Σπάτα αλλά και για να αποκτήσει η Ελλάδα αεροδρόμια.

Γνωρίζουμε τη διαχείριση που έγινε του σπατοσήμου προς αλλότριους σκοπούς στο παρελθόν. Τουλάχιστον σήμερα μπορούμε να είμαστε βέβαιοι ότι το σπατόσημο πηγαίνει για τον προορισμό του, δηλαδή για τη βελτίωση της αεροπορικής υποδομής, της υποδομής της Ελλάδος σε αεροδρόμια, που αποτελεί ένα μέγιστο εθνικό στόχο;

Για να μην αναγκαστούμε να υποβάλουμε και γραπτή ερώτηση, κύριε Υπουργέ, εάν έχετε στοιχεία περί του σπατοσήμου, καλό θα ήταν να τα δίνετε στη Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Κοσμάς Σφυρίου έχει το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, στο δεκάλεπτο που έχω στη διάθεσή μου δεν έχω την πρόθεση να αναφερθώ σε στοιχεία, τα οποία επαρκώς παρουσιάστηκαν από τον Υπουργό απαντώντας με πληρότητα στις αιτιάσεις των συναδέλφων που ανέπτυξαν τη σημερινή επερώτηση. Ήθελα, όμως, να διατυπώσω μερικά πολιτικά επιχειρήματα απέναντι στις αιτιάσεις αυτές.

Πρώτα-πρώτα, ο κεντρικός στόχος της επερώτησης ήταν να χρεωθεί η ευθύνη για την κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και τα προβλήματα τα οποία περνά, αποκλειστικά στην Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., όταν είναι γνωστό ότι οι κρίσεις των αεροπορικών φορέων σε όλη την Ευρώπη, αλλά και σε άλλες περιοχές του κόσμου, ήταν ένα φαινόμενο εκτεταμένο. Πολλές εταιρείες πολλών χωρών και μάλιστα και με ισχυρότερες οικονομίες από τη δική μας αντιμετώπισαν κρίσεις σοβαρές και αναζήτησαν τρόπους αντιμετώπισης και εξυγίανσης παρόμοιους -και πολλές από αυτές αποτελεσματικούς- με αυτόν τον οποίο εφαρμόζει η Κυβέρνηση όλα τα τελευταία χρόνια.

Δεύτερον, μας είπε η Αντιπολίτευση ότι ήταν τόσο το κόστος της εξυγίανσης -πεντακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (550.000.000.000) δραχμές συνόψισε παρουσιάζοντας ο Υπουργός τα σχετικά στοιχεία- και μας είπαν ότι το κόστος της εξυγιαντικής προσπάθειας ήταν αυτό. Το 1994, για παράδειγμα, τόσα δισεκατομμύρια δραχμές και με το δεύτερο νόμο τόσα δισεκατομμύρια δραχμές.

Απέφυγε βέβαια η Αντιπολίτευση να πει ότι πριν από την εξυγιαντική προσπάθεια που ξεκίνησε πράγματι μετά το 1994, επί μία τετραετία διαχειρίστηκε τις τύχες της Ολυμπιακής Αεροπορίας η Νέα Δημοκρατία και ένα μεγάλο μέρος του εξυγιαντικού κόστους οφείλεται στο σκανδαλώδη τρόπο με τον οποίο διαχειρίστηκε τις τύχες της Ολυμπιακής Αεροπορίας τότε η κυβέρνηση της.

Είναι γνωστά τα περί Γραμματικού, τα περί Σολούνια, τα περί το ένα, το άλλο. Δεν έχω το χρόνο να τα αναλύσω. Και που οδηγήθηκαν τα πράγματα στο τέλος του 1993; Και γι' αυτό προέχει η ανάγκη της εξυγιαντικής προσπάθειας. Επομένως το κόστος γιατί κάνετε την προσπάθεια ατυχώς να το επιρρίψετε αποκλειστικά στην Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.;

Αφήστε δε ότι γίνεται και παραποίηση των στοιχείων. Εγώ είμαι σε θέση να γνωρίζω ότι όταν εμφανίζετε οκτώ χιλιάδες ερ-

γαζόμενους το 1981 και δεκατέσσερις χιλιάδες εργαζόμενους το 1989, συγκρίνεται ανόμοια στοιχεία. Στις δεκατέσσερις χιλιάδες περιλαμβάνονται πολλοί συμβασιούχοι που ασκούσαν αντικείμενα είτε με εποχική απασχόληση είτε με συμβάσεις έργου κλπ., που δεν είχαν καμία σχέση με το μόνιμο προσωπικό. Και παραποιώντας βεβαίως τα στοιχεία εμφανίζετε ότι εκεί και μόνο εκεί οφείλεται η κατάσταση, η οικονομική θέση της εταιρείας.

Θέλω ειλικρινά να ρωτήσω με ευθύτητα. Λέει ο επίτιμος Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μητσotάκης ότι καταβλήθηκε, στα χρόνια εκείνα, η προσπάθεια της εξυγίανσης από το καλοκαίρι του 1989 μέχρι το φθινόπωρο του 1993, πάνω από μια τετραετία. Ποια ήταν η προσπάθεια της εξυγίανσης; Να την ακούσουμε. Ποια ήταν τα αποτελέσματά της; Να τα αποτιμήσουμε. Εάν κρίνω πάντως, από την οικονομική θέση που παραδόθηκε η εταιρεία στο τέλος του 1993, μάλλον περί άλλων ετύρβαζε η τότε διοίκηση και η κυβέρνηση και όχι με την πραγματική εξυγίανση της εταιρείας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Σεις δεν ξέρετε και ποιο χρονικό διάστημα κυβέρνησε η Νέα Δημοκρατία....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας παρακαλώ, κύριε Γκελεστάθη, Διακοπές δεν είναι επιτρεπτές.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Η αλήθεια είναι ότι η προσπάθεια που έχει καταβληθεί όλη την τελευταία περίοδο κρίνεται, κατά γενική ομολογία, και από τους πολίτες, με τη βελτίωση στην παροχή των υπηρεσιών, θετικά. Μπορεί κανένας πράγματι να ισχυρισθεί ότι η συνέπεια που εμφανίζει σήμερα απέναντι στο επιβατηγό κοινό η Ολυμπιακή Αεροπορία είναι πολύ καλύτερη.

Και βέβαια, η προσπάθεια η οποία καταβάλλεται και στο οικονομικό πεδίο τόσο μέσα από την ένταξη σε όλο το σημαντικό σχήμα, όπως το περιέγραψε ο κύριος Υπουργός, όσο και με το να ενισχυθεί μέσα από χρηματοοικονομικό πακέτο η όλη επενδυτική προσπάθεια για την περαιτέρω ανάπτυξη της εταιρείας, για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις προκλήσεις του μέλλοντος, ασφαλώς εκτιμάται ως θετική και δίνει τη δυνατότητα να έχουμε τη συγκρατημένη αισιοδοξία για το μέλλον.

Δεν νομίζω βέβαια ότι θα έπρεπε να έρθουμε εδώ, σ' αυτήν την Αίθουσα και να κάνουμε ακροβατισμούς σαν και αυτούς που άκουσα προηγούμενους και από τον επίτιμο Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας και από τον κ. Πολύδωρα. Ακροβατισμούς του τύπου "δεν είναι καλά τα air bus τα νέα και θα έπρεπε να προτιμήσει η Κυβέρνηση τα jumbo" κλπ. Δεν κατάλαβα, από πότε μπορούμε εμείς να έχουμε εδώ τα στοιχεία και τις αναλύσεις και να αναγορευθούμε σε ειδικούς που μπορούμε να αξιολογήσουμε τα υπηρεσιακά και τα οικονομικά στοιχεία του άλφα ή βήτα τύπου αεροσκαφών και μάλιστα να εκφέρουμε και χρησιμούς εδώ ότι αυτό πρέπει να γίνει και όχι το άλλο. Φοβούμαι ότι αυτοί είναι επικίνδυνοι ακροβατισμοί. Και δεν νομίζω ότι έτσι πρόχειρα και επιπόλεια πρέπει να καταλήγουμε σε συμπεράσματα και να εκφερόμε μια γνώμη.

Σε ό,τι αφορά τις υπερπόντιες πτήσεις, ασφαλώς και μας ενδιαφέρει όλους και εμάς της πλειοψηφίας, το τονίζουμε με σαφήνεια, να διατηρηθούν. Να διατηρηθούν οι πτήσεις και προς τη Νέα Υόρκη και προς την Αυστραλία και προς τη Νότια Αφρική και προς όλους εκείνους τους προορισμούς που μπορούμε να έχουμε παροχή υπηρεσιών, συμμετοχή μέσα στο διεθνή ανταγωνισμό και τα καλύτερα δυνατά οικονομικά αποτελέσματα. Και ελπίζω και πιστεύω -ο κύριος Υπουργός θα το βεβαιώσει αυτό- ότι έχει μελετηθεί το όλο ζήτημα, ώστε η δομή του στόλου, έτσι όπως σχεδιάζεται, να ανταποκρίνεται σε αυτήν την ανάγκη και να διατηρήσει και να αναπτύξει ακόμη περισσότερο όχι μόνον αυτές τις γραμμές, αλλά και άλλες που είναι αναγκαίες.

Τέλος, σε ό,τι αφορά την εγκαίρως λειτουργία των εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τη μετεγκατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο νέο αεροδρόμιο, τα στοιχεία νομίζω ότι τα παρουσίασε ο κύριος Υπουργός. Θα ήθελα να τα υπογραμμίσω και εγώ ακόμη μια φορά.

Όπως προκύπτει από το χρονοδιάγραμμα που η ίδια η εταιρική μονάδα του νέου αεροδρομίου έχει προετοιμάσει, φαίνεται -και πιστεύω ότι υπάρχουν τα εχέγγυα να τηρηθεί αυτό το χρονοδιάγραμμα- ότι οι εγκαταστάσεις για τη συντήρηση των αε-

ροσκαφών θα είναι σε θέση να λειτουργήσουν μέσα στο Φεβρουάριο του 2001 -ήδη οι εργασίες νομίζω θεμελιώσης ξεκίνησαν- ότι ο εμπορευματικός σταθμός πριν από την έναρξη του νέου αεροδρομίου θα είναι σε θέση να λειτουργεί εμπρόθεσμα.

Πιστεύω ότι με την έναρξη των εργασιών μέσα στο Φεβρουάριο των εγκαταστάσεων των υποστηρικτικών υπηρεσιών εδάφους, θα μπορεί πράγματι η Ολυμπιακή να έχει εγκαταστήσει το σύνολο των δραστηριοτήτων της. Επίσης πριν από τον Οκτώβριο του 2000 το χρονοδιάγραμμα προβλέπει και το κτίριο της διοίκησης. Αλλά δεν είναι αυτό το μείζον θέμα το οποίο απασχολεί. Και αυτό, όμως, το χρονοδιάγραμμα προβλέπει ότι πριν τον Οκτώβριο του 2000 θα είναι σε θέση να λειτουργεί.

Οπωσδήποτε, κύριε Υπουργέ, αυτά δίνουν την αισιοδοξία ότι μπορεί εγκαίρως να έχει γίνει μετεγκατάσταση του αεροδρομίου. Επιβάλλεται βέβαια τα χρονοδιαγράμματα να τηρηθούν. Επιβάλλεται τα όποια τεχνικά προβλήματα που θα μπορούσαν να προκύψουν στην πορεία της εκτέλεσης αυτού του προγράμματος, να αντιμετωπισθούν με ευελιξία, με ταχύτητα, ώστε να μην έχουμε υπερβάσεις σ' αυτό το χρονοδιάγραμμα.

Σε κάθε περίπτωση, κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι έχουμε όλοι την ευαισθησία -εγώ δεν θα ήθελα να δεχθώ ότι πρέπει να τη μονοπωλεί η Αξωματική Αντιπολίτευση και μόνο- ο εθνικός αερομεταφορέας και να εξυγιανθεί και να στηριχθεί και να αναπτυχθεί για το μέλλον. Πολλοί Βουλευτές από εμάς που καταγόμαστε από νησιωτικές περιοχές, ξέρουμε ότι ο εθνικός αερομεταφορέας παρέχει εθνικό έργο στα παραμεθόρια νησιά και σε άλλες περιοχές και με ζημία πολλές φορές και αυτό είναι γνωστό και το αναγνωρίζουμε. Βεβαίως για μας η ύπαρξη και η λειτουργία για πάντα του εθνικού μας αερομεταφορέα είναι μείζον θέμα. Έχει εθνική σημασία για τις παραμεθόριες νησιωτικές περιοχές. Και γι' αυτό ακριβώς δεν χαρίζουμε την ευαισθησία γύρω από το όλο θέμα αποκλειστικά και μόνο στην Αξωματική Αντιπολίτευση.

Δεν νομίζω ότι μπορεί, με χαρακτηρισμούς ως μνημείου πολιτικής θρασύτητας όταν υπήρξε ανυπαρξία εξυγίανσης στην περίοδο 1989-1993 και όταν έχουμε ορατά θετικά στοιχεία της προσπάθειας εξυγίανσης τώρα, να έρχεται τώρα η Αντιπολίτευση και να μιλάει για μνημείο πολιτικής θρασύτητας. Ε, αυτό κάνει να χάνουν το νόημά τους οι λέξεις. Και ούτε μπορεί να έλθει κανείς να κρίνει, εξ ιδίων τα αλλότρια, τα όσα εφαρμόστηκαν στα χρόνια της διακυβέρνησης της χώρας από το ΠΑΣΟΚ σε ό,τι αφορά τα περί κομματικής πελατείας. Ε, μα, η κομματική πελατεία, το κομματικό κράτος ήταν ταυτισμένο πάντοτε με τη δεξιά με όλες τις ονομασίες και φυσικά και με τη Νέα Δημοκρατία. Εξάλλου πάντοτε είχατε την άποψη ότι δεξιά παράταξη και κράτος ήταν έννοιες ταυτόσημες επί πολλά χρόνια.

Μη, λοιπόν, κρίνετε εξ ιδίων τα αλλότρια για να βγάξετε άτοπα πολιτικά συμπεράσματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Κωστόπουλος έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως θα έχετε ακούσει και εσείς, αγαπητέ κύριε Πρόεδρε, υπάρχει η ασιατική γρίπη, η οποία βέβαια δημιουργεί προβλήματα, αλλά παραχωρεί τη θέση της στην ιστορία για να ακολουθήσει η ισπανική γρίπη, η οποία επίσης δημιουργεί προβλήματα, αλλά παραχωρεί τη θέση της στην ιστορία, η γρίπη του Χογκ-Κονγκ ομοίως και η τελευταία, δεν ξέρω πώς θα βαπτισθεί. Όλες δημιουργούν προβλήματα, αλλά προχωράει ο κόσμος. Αυτές μένουν στο ράφι. Η... Ολυμπιακή γρίπη όμως είναι διαχρονική. Και κάποιος λες και το κάνει επίτηδες, βάζει με ενέσεις ιούς γρίπης στη μονάδα αυτή.

Αρχίζω έτσι για να έχει και μία επικαιρότητα η τοποθέτηση γύρω από ένα τέτοιο σπουδαίο ζήτημα που κουβεντιάζουμε. Ας επιτραπεί να πω: Έχω κουραστεί να συζητάω για το ζήτημα αυτό. Έχω κουραστεί να ακούω φλυαρίες. Έχουν ακουστεί εδώ μέσα χιλιάδες πράγματα. Μπορούν να γίνουν εκατοντάδες τόμοι από προτάσεις, παρατηρήσεις, εξυγιάνσεις και κόντρα τα ίδια. Και το αποτέλεσμα είναι το ίδιο ή και χειρότερο, σύμφωνα με τα όσα ακούγονται και λέγονται. Άντε, το αποτέλεσμα να πα-

ραμένει εκεί που αρχίσαμε την κουβέντα μας, για να μην είμαι άδικος με κάποιους. Γιατί; Τι συμβαίνει; Είναι απλό το ζήτημα. Κατά την ταπεινή μας άποψη, είναι απλό, απλούστατο. Εξαρτάται από την πολιτική, τη στρατηγική του καθενός κόμματος. Προκαλεί και κάποια εντύπωση αυτό που θα πω. Με το διά ταύτα της γραπτής ερώτησης της Νέας Δημοκρατίας, προσωπικά στο περισσότερο μέρος συμφωνώ, εκτός από τα σημεία τρία και πέντα, στα οποία μερικώς συμφωνώ. Γιατί; Ταυτιστήκαμε η Νέα Δημοκρατία και το ΚΚΕ ή ότι η Νέα Δημοκρατία έχει μία αντίφαση στην στρατηγική της επιλογή; Γιατί από ό,τι γνωρίζω - και γνωρίζω καλά - και αυτό το κόμμα και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και άλλα κόμματα τότε, το 1992, υπόγραψαν τη Συνθήκη του Μάαστριχτ.

Επίσης, αυτές οι πολιτικές δυνάμεις επικύρωσαν τη Λευκή Βίβλο που έχει τα διευρωπαϊκά δίκτυα, την απελευθέρωσή τους. Πάρθηκαν μέτρα γι' αυτήν την απελευθέρωση, όπου εντάσσεται και ο εθνικός αερομεταφορέας σε αυτά. Δεν μπορεί να είναι έξω. Δεν μπορείς να δέχεσαι αυτές τις στρατηγικές επιδιώξεις και μάλιστα να χειροκροτείς περισσότερο από ό,τι άλλες πολιτικές δυνάμεις και σήμερα στο διά ταύτα της γραπτής ερώτησης να βάζεις ορισμένα θέματα, τα οποία μου δημιουργούν πρόβλημα. Θα πω "ναι", αλλά θα είναι σαν να προκαλώ σύγχυση στους εργαζόμενους αυτής της εταιρείας. Δεν είναι έτσι τα πράγματα.

Στέκομαι λίγο παραπάνω σε αυτό, γιατί θέλω να διασαφηνιστούν οι όροι. Ούτε είναι το ζήτημα αν θα αποφασίσει η Κυβέρνηση πρώτα την πώληση και μετά να βάλει το μάντζιμεντ, ώστε να κανονίσει την καλύτερη πώληση. Δηλαδή να φτιάξει το περιτύλιγμα κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να βρούμε κανένα κορόιδο να την πάρει. Μοιραία το αποτέλεσμα θα είναι είτε με αυτήν την εκδοχή είτε με την εκδοχή της Κυβέρνησης το ίδιο. Η Ολυμπιακή φεύγει από τα χέρια μας. Και αυτό είναι το κρίσιμο ζήτημα, το ζήτημα-κλειδί.

Θέλω να πω στον κ. Σφυρίο γι' αυτό, επειδή ακούγεται επίμονα ότι το ΚΚΕ συνέχεια υποστηρίζει τη θέση να μείνει ο εθνικός αερομεταφορέας στα χέρια του δημοσίου. Να πω στον κ. Σφυρίο που είναι Βουλευτής ακριτικής νησιωτικής περιοχής το εξής: Να δοθεί σύμφωνα με την άποψή του και την άποψη των πολύχρωμων νεοφιλελεύθερων της εποχής μας στην Ελλάδα είτε συντηρητικών είτε σοσιαλδημοκρατικής απόχρωσης και κατεύθυνσης, στην ελεύθερη αγορά, να δοθεί στους ιδιώτες. Δεν χρειάζεται το κράτος να κάνει τον επιχειρηματία και τον αρχιλογιστή.

Ρωτώ τον κ. Σφυρίο. Αυτός που θα πάρει την Ολυμπιακή ή τις αερομεταφορές θέλει κέρδος;

Έχετε δει κανέναν καπιταλιστή -το έχω πει και άλλη φορά- εκτός από τον Όουενς, ο οποίος την πάτησε κιόλας, να μη θέλει να βγάλει κέρδος; Κέρδος θέλει. Μπορεί να βγάλει κέρδος με γραμμή Καστελόριζο; Αδύνατον, όπως και ο ΟΤΕ δεν μπορεί να βγάλει κέρδος με τηλέφωνο στα Άγραφα. Πώς να το κάνουμε δηλαδή!

Από την άποψη αυτή, παίρνοντας υπόψη το δεδομένο της γεωγραφικής περιοχής, στην οποία βρίσκεται η Ελλάδα, το δεδομένο ότι υπάρχουν αναταράξεις, παρ' ό,τι το Ελσίνκι και τα άλλα δείχνουν φαινομενικά να λιγοστεύουν αυτές τις αναταράξεις κατά τα λεγόμενα της Κυβέρνησης, εμείς επιμένουμε και επιμένουμε να μείνει η Ολυμπιακή Αεροπορία στα χέρια του δημοσίου.

Μα, δεν τραβάει, λέει η Κυβέρνηση. Και ακολουθώντας αυτό το συμπέρασμα, φέρνει το πρώτο πακέτο εξυγίανσης. Εγώ ήμουν και σε εκείνη την περίπτωση. Και στο δεύτερο πακέτο εξυγίανσης πάλι εγώ χειρίστηκα αυτήν την υπόθεση.

Δεν τραβάει, εξυγίανση με το πρώτο πακέτο. Δεν τραβάει, εξυγίανση με το δεύτερο πακέτο.

Αυτή η εξυγίανση τι σημαίνει; Σημάδευε να μειώσει το εργατικό κόστος. Αυτό ακούγεται κάπως επιστημονικοοικονομικά απαλά. Βάρεσε σκληρά τα δικαιώματα των εργαζομένων, αυτή είναι η πραγματικότητα. Μιλάμε για πανάκριβο τίμημα από τη μεριά των εργαζομένων και στα δύο πακέτα. Εξυγίανση μηδέν. Βρισκόμαστε στα ίδια. Άρα, λοιπόν, δεν ήταν το ζήτημα του εργατικού κόστους, που έπρεπε να το μειώσουμε για να εξυγιανθεί η Ολυμπιακή.

Να κάνω και μία πρόταση; Μηδενίστε το εργατικό κόστος. Δηλαδή, εννοώ να μη δίνετε μισθούς στους εργαζόμενους, να μην τρώνε, να δούμε σύμφωνα με την παροιμία του Χόντζα πόσο θα αντέξουν να μην τρώνε; Πάλι θα είμαστε στο ίδιο σημείο, εξυγίανση δεν θα υπάρχει. Από αλλού μπάζει νερά η βάρκα, κατά τη γνώμη μου.

Έχουμε κατ'επανάληψη υποστηρίξει ότι αυτός ο ιδιόμορφος κομματισμός στις δημόσιες επιχειρήσεις σε ό,τι αφορά την Ολυμπιακή είναι διπλάσιος και τριπλάσιος στην παρέμβασή του.

Όσον αφορά αυτόν τον κομματισμό, υποστήριξε ο επίτιμος Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Μητσotάκης, ότι εκείνοι δεν έκαναν προσλήψεις, απλώς πήραν κάποιους πιλότους. Δεν είμαι σε θέση να πω με ακρίβεια αν είναι έτσι, μπορεί να είναι, δεν πρόκειται να διαψεύσω τον άνθρωπο. Όμως ξέρω ότι κατά την περίοδο που κυβέρνησε η Νέα Δημοκρατία έκανε διάφορες σκανδαλιές. Έτσι; Προήγαγε πολλούς, που σήμαινε προαγωγή και διπλασιασμός μισθών. Μα, να μην πάρουν μισθούς; Να πάρουν μισθούς οι άνθρωποι, ποιος είπε να μην πάρουν; Αλλά, όταν πας να κάνεις μία εξυγίανση, κοιτάς να τη βάζεις να λειτουργήσει καλύτερα, να υπάρχει και μία δικαιοσύνη από την πίτα που θα μοιραστεί, να μην καταστρέψουμε τον Οργανισμό και κάποιοι μεγάλοι να μην πληρώνουν και τα χρέη τους. Και τώρα ακόμα δηλαδή χρωστούν. Να πληρώσουν και τις μεταφορές των εντύπων τους, αυτά που χρωστούν, τα παλαιά -τα ξέρει ο κύριος Υπουργός- ώστε να την εξυγιάνουμε. Να δούμε και την τεχνική βάση, όπου πολύ σωστά ο κ. Μητσotάκης είπε ότι ήταν ένα γερό ατού στα χέρια μας και το ατού αυτό το κάψαμε. Γιατί θα μπορούσε και μας να εξασφαλίσει, εννοώ την Ολυμπιακή, από τη συντήρηση και την παρακολούθηση των αεροσκαφών. Και είναι γνωστό ότι είναι η πιο ασφαλής εταιρεία στον κόσμο και αυτό δεν είναι τυχαίο, εξηγείται γιατί είναι χρυσοχέρηδες οι μάστοροι που δούλευαν στην τεχνική βάση. Ουσιαστικά την τεχνική βάση την έκλεισε ή την κλείνει η Κυβέρνηση με την πολιτική της.

Στλνουμε το αεροπλάνο στο εξωτερικό για να φτιαχτεί και πληρώνουμε τετραπλάσια ποσά για τη διόρθωση των αεροσκαφών, ενώ θα μπορούσαμε -αυτό υποστηρίζουμε, απλά το βλέπουμε εμείς, δεν ξέρω γιατί δεν μας καταλαβαίνουν μερικοί άνθρωποι- με τα στελέχη που είχαμε στην τεχνική βάση πριν από τις διαβόητες εθελούσιες, όχι μόνο να υποστηρίξουμε τα δικά μας αεροσκάφη, όσον αφορά τον τομέα της συντήρησης, αλλά να πάρουμε και παραγγελίες από το εξωτερικό εφόσον έχουμε το όνομα του καλού συντηρητή. Χάσαμε και αυτό το πακέτο.

Παίρνοντας υπόψη αυτά τα δεδομένα θα ήθελα κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, να πω ότι δεν είναι το πρόβλημα να ψάχνουμε μεταξύ μας να βρούμε ποιες διαφορές υπάρχουν στην τακτική μεταξύ Νέας Δημοκρατίας ΠΑΣΟΚ ή άλλων κομμάτων. Στην τακτική μπορεί να υπάρχουν κάποιες διαφορές. Το κρίσιμο ζήτημα είναι η στρατηγική. Και στη στρατηγική επιλογή, εγώ θα πω ότι η Κυβέρνηση αποφάσισε να ξεπουλήσει τον εθνικό αερομεταφορέα. Αυτή είναι η πίστη μας σύμφωνα με τα όσα είμαστε σε θέση να παρακολουθήσουμε.

Το χτύπημα των εργασιακών δικαιωμάτων δεν έχει σχέση με την εξυγίανση της Ολυμπιακής, αλλά έχει σχέση με την προετοιμασία του εδάφους, ώστε ο ξένος που θα έρθει να αγοράσει την Ο.Α. αντί πινακίου φακής, να βρει στρωμένο το έδαφος και όχι συνδικαλιστικό κίνημα στο χώρο και την ίδια στιγμή μέσα από αυτήν τη συζήτηση που παράγεται και αναπαράγεται και εδώ μέσα να αφυδατωθεί σαν αεία ο εθνικός αερομεταφορέας και να έρθει ο κ. Λιντς ή ο κάθε κ. Λιντς -εδώ που τα λέμε αν θέλαμε να δούμε την πραγματικότητα κατάματα, θα έπρεπε να του δώσουμε τα παπούτσια στο χέρι και να φύγει- και να πει, τι να πουλήσουμε κύριοι, εδώ το μαγαζί έχει φαλινίσει. Και θα την πάρει ο άλλος τζάμπα. Αυτή είναι η στρατηγική της Κυβέρνησης.

Η στρατηγική της Νέας Δημοκρατίας αν την κατάλαβα καλά -και τελειώνω με αυτό- μάλλον είναι να πουλήσουμε με καλό περιτύλιγμα. Περί αυτού πρόκειται. Σε αυτό εμείς είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Ευάγγελος Αποστόλου, ο Κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος του Συνασπι-

σμού της Αριστεράς και της Προόδου έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, θα ξεκινήσω την ομιλία μου απευθυνόμενος στους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας.

Καλά τα ερωτήματά σας. Πολλά από αυτά έχουν κατά κόρον ακουστεί σε αυτή την Αίθουσα, αλλά επιτρέψτε μας να σας πούμε ότι μοιράζεστε με το ΠΑΣΟΚ ένα κοινό όραμα και το όραμα αυτό είναι η ιδιωτικοποίηση, η συρρίκνωση της Ολυμπιακής. Η παράδοσή της σε ένα ανταγωνιστή σήμερα λέγεται "British Airways", σε σας μπορεί να έχει ένα διαφορετικό όνομα.

Δυστυχώς, αγαπητοί συνάδελφοι, υπήρχαν τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης της δημόσιας Ολυμπιακής Αεροπορίας με την ταυτόχρονη αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων. Να αναφερθώ στην τεχνική εξυπηρέτηση, στην πληροφορική, στην επίγεια εξυπηρέτηση προς τρίτους, στη θέση τη γεωπολιτική, στο νέο αεροδρόμιο, στους Ολυμπιακούς Αγώνες που έρχονται, δυνατότητες τεράστιες οι οποίες, δυστυχώς, δεν αξιοποιήθηκαν και δεν λήφθηκαν υπόψη στον όλο σχεδιασμό για την πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Η ανάθεση του μάνατζμεντ της εταιρείας σε ανταγωνιστή σήμερα μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ήταν το αποτέλεσμα μιας προσεκτικής και μεθοδευμένης πορείας των αποτυχημένων προγραμμάτων εξυγίανσης τόσο του πρώτου προγράμματος με το ν. 2271/94 όσο και του δεύτερου με το ν. 2608/98 που συσώρευσαν τεράστιες ζημιές στον ελληνικό λαό και βέβαια ετοίμασαν το έδαφος για το μονόδρομο της ιδιωτικοποίησης που σήμερα τόσο η Κυβέρνηση όσο και η Νέα Δημοκρατία μας τον παρουσιάζουν ως σωτήρα του εθνικού μας αερομεταφορέα.

Για να δείτε ποια είναι η μεγαλοπρέπεια αυτής της απότης, αγαπητοί συνάδελφοι, αρκεί να αναφέρω ότι την περίοδο ανάληψης του μάνατζμεντ από την "British Airways" παρουσιαζόταν όχι επίσημα, ανεπίσημα ένα λειτουργικό έλλειμμα της τάξης των δέκα δισεκατομμυρίων (10.000.000.00) και τελικά όταν ανακοινώθηκαν τα επίσημα στοιχεία είχαμε ένα κέρδος της τάξης των εννέα δισεκατομμυρίων (9.000.000.000).

Για το 1999, απ' ό,τι λένε τα δημοσιεύματα, έχουμε ζημιές που ξεπερνάνε τα τριάντα δισεκατομμύρια (30.000.000.000). Βέβαια σήμερα βλέπουμε την Ολυμπιακή Αεροπορία να εκποιεί περιουσιακά στοιχεία, όπως είναι το κτίριο της Νέας Υόρκης, τα κτίρια στο Λονδίνο, την Ολύμπικ Κέτερινγκ, την τουριστική Ολυμπιακή. Και μιλάμε για εκποιήσεις περιουσιακών στοιχείων, όπου στις αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου φέρεται ότι οι εκπρόσωποι του δημοσίου ή απείχαν ή η αποχή τους ήταν εσκεμμένη. Δεν έχει ξεκαθαριστεί. Πάντως, είναι αρνητική η θέση των εκπροσώπων του δημοσίου πάνω σ' αυτές τις αποφάσεις. Αντέδρασαν. Και αυτό είναι πάρα πολύ σοβαρό θέμα κατά πόσο οι εκπρόσωποι του δημοσίου σε διοικητικά συμβούλια τέτοιων εταιρειών υπερασπίζονται τα συμφέροντα του δημοσίου. Βέβαια υπάρχουν τεράστιες επιπτώσεις στη λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Είναι γνωστό ότι υπάρχει μία συρρίκνωση τόσο στα εσωτερικά, όσο και στα εξωτερικά δρομολόγια.

Βέβαια σήμερα αφαιρείται από την Ολυμπιακή και ένα σημαντικό έργο στους εξής τομείς με προτάσεις που άμεσα υλοποιούνται από την "British Airways". Το γνωρίζει αυτό η διοίκηση, ο κύριος Υπουργός. Εταιρείες μαύρης εργασίας νοικιάζουν προσωπικό. Τριακόσια είκοσι άτομα αυτήν τη στιγμή στην Ολυμπιακή Αεροπορία με προσλήψεις που κάθε μέρα αυξάνονται κατά δέκα έως δώδεκα άτομα σε διάφορους τομείς, μπορούμε να πούμε σταθμούς, λογιστήρια. Ένα προσωπικό που είναι άγνωστο πώς πληρώνεται και κατά πόσο διασφαλίζονται τα εργασιακά του δικαιώματα, σύμφωνα με τις εθνικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Παρέχεται έργο πάγιων αναγκών και όχι από προσωπικό που είναι εποχιακό. Υποπτευόμαστε μήπως έχει αρχίσει η περίοδος των προεκλογικών προσλήψεων στην Ολυμπιακή, οι οποίες δεν μπορεί να γίνουν από την ίδια την Ολυμπιακή και γίνονται, έμμεσα, μέσω ιδιωτικών εταιρειών, οι οποίες φαίνεται ότι είναι στην πολιτική της κυβέρνησης να σέρνουν αυτόν το χορό, μια και βρίσκόμαστε σε προεκλογική περίοδο.

Δεύτερον, η εταιρεία "DELTA-FORCE SECURITY" ήδη σύμφωνα συμφωνία με την Ολυμπιακή Αεροπορία και παρέχει ασφάλεια στην πίστα του δυτικού αεροδρομίου και τώρα εκπαιδεύε-

ται από το προσωπικό της ασφάλειας της Ολυμπιακής Αεροπορίας, το οποίο αύριο μπορεί να χαρακτηριστεί ως πλεονάζον. Ακόμη πριν ψηφιστεί το πολυνομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών, το οποίο πέρασε την περασμένη εβδομάδα από την αρμόδια επιτροπή, έχουν αρχίσει διαδικασίες ανάθεσης φύλαξης σε αεροδρόμια και σε λιμάνια σε ιδιωτικές εταιρείες.

Τρίτον, η ιδιωτική εταιρεία "COURRIER" ανέλαβε την εσωτερική αλληλογραφία της Ολυμπιακής Αεροπορίας καταργώντας τη δική της υπηρεσία με ανάθεση έργου και μάλιστα χωρίς διαγωνισμό.

Τέταρτον, πρόσφατα είχαμε το παράδειγμα του ΟΤΕ που ανέθεσε χωρίς διαγωνισμό τη μετακίνηση του προσωπικού του οργανισμού στο "TRAVEL PLAN", το γνωστό πρακτορείο ενδιαφέροντος του κ. Λαμπράκη, ένα ενδιαφέρον το οποίο από το συγκεκριμένο συγκρότημα σήμερα εκδηλώνεται για την αγορά της Ολυμπιακής Τουριστικής, αλλά και με επιδιωκόμενο σκοπό να εκποτίσει την Ολυμπιακή Αεροπορία και από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, με μια διαδικασία παρόμοια με αυτήν που έχει συμβεί στον ΟΤΕ. Θα τα δούμε αύριο αυτά τα πράγματα.

Εμείς, αγαπητοί συνάδελφοι, φρονούμε ότι σήμερα η Ολυμπιακή Αεροπορία αποτελεί αποκορύφωμα διασυρμού, λεηλασίας ΔΕΚΟ από τη διαπλοκή των συμφερόντων με την κάλυψη της σημερινής Κυβέρνησης.

Ο Συνασπισμός ζητάει να κατατεθούν πλήρη στοιχεία ανάθεσης έργων σε ιδιώτες και αν αυτές οι διαδικασίες είναι σύμφωνες με τον κανονισμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας να αιτιολογηθούν με μελέτες σκοπιμότητας, οι προθέσεις κατασκευής αεροσκαφών σε τεχνική βάση στην Αγγλία κάτι το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη να καταγραφούν οι πάγιες ανάγκες της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε προσωπικό και ειδικά να γίνει μια λεπτομερής ανάλυση των σταδίων μετεγκατάστασης της Ολυμπιακής Αεροπορίας μέχρι το Μάρτη του 2001, που λέτε στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων. Γιατί εδώ διαβάσουμε δημοσιεύματα, τα οποία αναφέρονται για δανεισμούς της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Πρέπει να πληροφορηθεί το ελληνικό Κοινοβούλιο, κύριε Υπουργέ, όλες αυτές τις λεπτομέρειες.

Εμείς βέβαια βασικά επειδή υπάρχει μια προϊστορία με τα προγράμματα και την πλήρη αποτυχία τους για την ανασυγκρότηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας λέμε ότι πρέπει να σταματήσει αυτή η διαδικασία προσπάθειας ιδιωτικοποίησης και όλοι μαζί να δούμε αν υπάρχει και πώς υπάρχει η δυνατότητα εκσυγχρονισμού της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ούτως ώστε πράγματι να γίνει ο εθνικός αερομεταφορέας το εργαλείο αυτό, το οποίο θα βοηθήσει στην ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών.

Είναι πάρα πολύ σοβαρό το θέμα, κύριε Υπουργέ, διότι υπάρχει μια προϊστορία, που έχει φορτωθεί ο ελληνικός λαός εκατοντάδες δισεκατομμύρια. Δεν αντέχει άλλο στις σημερινές συνθήκες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός) : Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Ρόκος έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ : Κύριε Πρόεδρε, οφείλω να ομολογήσω ότι τα καταγγελλόμενα από τη Νέα Δημοκρατία είναι αληθή ή περίπου αληθή. Τα καταγγελλόμενα με τη σειρά τους από τη Κυβέρνηση για την τριετία της Νέας Δημοκρατίας είναι επίσης αληθή. Τι είναι αυτές οι καταγγελίες; Είναι ατασθαλίες κακοδιαχείρισης με κακό αποτέλεσμα. Δηλαδή με αποτέλεσμα την υπονόμευση της ίδιας της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Και αυτό συνέβη για την ίδια εταιρεία και όσο αυτή ήταν ιδιωτική επιχείρηση κατά το παρελθόν και όσο ήταν κάτω από τον κρατικό φορέα και όσο σήμερα γίνεται προσπάθεια από την Κυβέρνηση. Τι θα συμβεί τελικά; Αυτό που έχει ήδη συμβεί είναι ότι μέσα απ' αυτήν την εξέλιξη και πραγματικότητα την αποδέχονται άλλοτε οι μισοί, άλλοτε οι άλλοι μισοί, υπάρχει αναξιοπιστία του πολιτικού κόσμου, των πολιτικών κομμάτων των πολιτικών εν γένει και καθημερινή αποστασιοποίηση των Ελλήνων πολιτών από τα κοινά και από το κοινό ενδιαφέρον.

Υπάρχει λύση; Κατ' αρχήν εμείς είμαστε αισιόδοξοι. Υπάρχει πάντα μια λύση, αλλά δεν βρίσκεται στην κατεύθυνση του πολιτικού σκηνικού του σήμερα, των καταγγελιών κάθε φορά και των αλλαγών των κυβερνήσεων μέσα στο πλαίσιο του δικομα-

τισμού. Όσο αυτό το σύστημα θα διαιωνίζεται τόσο η ένταση των πελατειακών σχέσεων θα κυριαρχεί στον τόπο αυτό.

Εγώ δεν θέλω να πω ότι όλες αυτές οι καταγγελίες για ατασθαλίες και κακές συμφωνίες γίνονται διότι θέλουν να εξυπηρετηθούν οι διαχειριστές της εξουσίας κάθε φορά σε προσωπική βάση και σε προσωπικό επίπεδο. Το κάνουν δυστυχώς προς όφελος της πολιτικής τους καριέρας. Και ενώ θέλουν να τεκμηριώσουν την πολιτική τους θέση στο σύστημα αυτοσυναιρούνται κάθε μέρα και περισσότερο. Διότι ανίκανοι, δυστυχώς, οι ίδιοι να έχουν τεκμηριωμένη άποψη γνώση και δράση, γιατί οι περισσότεροι εξ αυτών ήταν στη ζωή τους άνεργοι, αυτοσυναιρούνται ταυτόχρονα και με τις επιλογές που κάνουν, όταν κάθε φορά διορίζουν συμβούλια, διοικήσεις μέσα πάλι από το πελατειακό τους κράτος και τις πελατειακές τους σχέσεις.

Εμπλέκονται, λοιπόν, έτσι σε μια επιχείρηση που δεν μπορούν ούτε οι ίδιοι να διεκπεραιώσουν και σε μια πορεία, η οποία τους αυτοεγκλωβίζει και τους πνίγει, γιατί αν οι πολιτικοί δεν θέλουν να μετατραπούν οι ίδιοι σε διαχειριστές και το αφήσουν αυτό για κάποιους που μπορούν, αλλά μέσα από αξιοκρατικά στοιχεία, ασφαλώς και δεν θα υπάρχουν αυτές οι εξελίξεις.

Είναι θέμα, λοιπόν, βαθιά πολιτικό και στην Ολυμπιακή και στον ΟΤΕ και σε όλες τις επιχειρήσεις που βουλιάζουν τα τελευταία χρόνια. Πρέπει να αναλογιστούν τις ευθύνες τους, πρέπει να μην αυτοευνεχίζονται σήμερα οι πολιτικοί, όταν δείχνουν ανίκανοι, ακόμα και σε αυτές τις κορυφαίες διαπροσωπικές σχέσεις, με προϊστάμενους υπηρεσιών, δικούς τους πολιτικά υφιστάμενους, να τους διασύρουν δημόσια κάθε φορά, όταν είναι ανίκανοι, να πείσουν σοβαρούς ανθρώπους να αναλάβουν καιρίαι πόστα.

Να θυμίσω πως οι κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, έναν αξιόλογο Ελληνοαμερικάνο μάντζερ επί αεροπορικών εταιρειών, τον έφεραν και τον έκαναν πρόεδρο και σηκώθηκε και έφυγε το πρώτο πρωινό, εγκαταλείποντας αυτό το πόστο γιατί ασκήθηκαν πιέσεις στην κατεύθυνση της δικής τους πολιτικής.

Ήλθε το εκσυγχρονισμένο ΠΑΣΟΚ, δεν είδε τις πολιτικές του καταβολές ίσως -τελευταία δεν τις βλέπει, αλλά βλέπει- και τον έφερε και αυτόν για πρόεδρο. Θυμάμαι, λοιπόν, ότι τον είχα ρωτήσει στην επιτροπή αν ήλθε για να μείνει ή για να φύγει και μου απάντησε ότι είχε μια εμπειρία και γνώση του αντικείμενου και ήλθε αποφασισμένος να μείνει. Έφυγε, κύριε Πρόεδρε, μεσάνυχτα, αφού του διέρρηξαν το σπίτι για τα έγγραφα της Ολυμπιακής που είχε πάρει προς μελέτη, ένα μήνα αργότερα, για να μείνει αδιαχειρίστη η Ολυμπιακή εταιρεία, ο κ. Τσαγγαράκης, με τις τόσες σωρείες εμπεριστατωμένων καταγγελιών απ' όλους τους χώρους και απ' όλες τις πλευρές, με τη συνεχή σύγκρουση, που έχει με το πολιτικό του επιτελείο.

Είναι δυνατόν μέσα απ' αυτό το κλίμα η Ολυμπιακή να σταθεί; Ή παριστάνετε τους μάγους, κύριοι; Θα αποτύχετε. Αυτά κάνουν και στο γενικότερο οικονομικό πεδίο. Ξεπουλάτε τις ΔΕΚΟ - αυτό φαινόταν στον προϋπολογισμό- και περνάτε τα έσοδά σας στο δημόσιο χρέος για να φανεί ότι είναι σε πτωτική πορεία, πάνω απ' το 60% που καθορίζει το Μάαστριχτ, αλλά έχει πέσει μια μονάδα! Δεν λέτε όμως, στον ελληνικό λαό καθαρά να καταλάβει ότι ήδη από τις μετοχοποιήσεις εισπράξατε το 1999, ένα τρισεκατομμύριο τετρακόσια ογδόντα δισεκατομμύρια (1.480.000.000.000) και τα βάλατε στο δημόσιο χρέος.

Το ίδιο κάνετε τώρα και στην Ολυμπιακή. Ξεπουλάτε περιουσιακά στοιχεία της Ολυμπιακής εταιρείας για να δείξετε τελικά ότι είναι και κερδοφόρα.

Στα χρόνια που πέρασαν διώξατε το καλύτερο δυναμικό μέσα απ' αυτή την πρακτική σας και βεβαίως όχι χωρίς κόστος, το οποίο πλήρωσε πάλι ο ελληνικός λαός με παχυλές αποζημιώσεις. Η αποστελέχωση όμως κάνει αδύναμη την εταιρεία.

Αλλά, στο Θεό σας, εσείς που σκέφτεστε τη λογική της αγοράς, πώς μπορείτε με λογικό συνειρμό να με πείσετε ότι ο κ. Λίντς, γνωστός προερχόμενος από την "British Airways", ήλθε να σώσει την Ολυμπιακή, η οποία πρόκειται να πουληθεί στην "British Airways"; Μα, δεν συνάδει με την λογική. Θα την υπονομεύσει έτσι και αλλιώς, θα την εκφυλίσει έτσι και αλλιώς για να την κάνει φθηνό προϊόν για να πουληθεί χαμηλά.

Βέβαια, εσείς τώρα το ξεπούλημα το ονομάζετε συμμετοχή

στα κεφάλαια και συμμετοχή στο ρίσκο. Από ετυμολογία λέξεων πάτε καλά, γιατί ασκείτε χρόνια πολιτικό διάλογο και πολιτικές τοποθετήσεις. Έχετε γίνει φωστήρες και μόνο με αυτήν την πολιτική στέκεστε σήμερα στην κοινωνία, με την αξιοποίηση της σύγχρονης επικοινωνιακής πολιτικής, έχοντας εν τω μεταξύ ελέγξει τα στρατηγικά μέσα της επικοινωνιακής πολιτικής.

Αλλά έτσι δεν δίνεται προοπτική. Πρέπει να κρατήσουν κάτι το ελληνικό, την Ολυμπιακή Αεροπορία, την οποία εκφυλίσате εσείς κύριοι, κατά το παρελθόν. Διότι καλώς κάνατε κοινωνική πολιτική δια της Ολυμπιακής Αεροπορίας και αυτό το έχω πει σε άλλη ευκαιρία.

Και έπρεπε βεβαίως να δρομολογήσετε και την Αλεξανδρούπολη και τα νησιά του Αιγαίου και τις παραμεθόριες υπόλοιπες περιοχές. Αυτό το κόστος δεν έπρεπε να το χρεώνεται η Ολυμπιακή Εταιρεία σαν επιχείρηση. Έπρεπε να λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, λέμε εμείς, αλλά όντας στον κρατικό τομέα.

Και να της δίνετε αυτά που της χρωστάτε. Αλλά εσείς δεν είχατε το Θεό σας μέσα, όταν τη χρησιμοποιήσατε για να κουβαλάτε και τις στρατιές των ψηφοφόρων ετεροδημοτών και δεν πληρώνατε. Αυτά τα ανήκουστα, αυτά τα τάχα μου εκσυγχρονιστικά...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών) : Ποιος τα έκανε αυτά;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ: Η Κυβέρνησή σας, κύριοι.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών) : Δεν είστε ενήμερος. Ποιά κυβέρνηση, τότε, πού ήσασταν εσείς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ: Χρωστούσε το Π.Α.Σ.Ο.Κ. ένα δισεκατομμύριο οκτακόσια εκατομμύρια, δεν ξέρω πόσα είναι τώρα, επί αρκετά χρόνια και ένα δισεκατομμύριο διακόσια εκατομμύρια χρωστούσε η Νέα Δημοκρατία από την διακίνηση των ψηφοφόρων. Χρωστάγατε ή δεν χρωστάγατε σαν κόμματα; Δεν ξέρω αν τα ξοφλούσατε τελικά, αν τώρα επί Λίντς, υπάρχει και ένα άλλο επίπεδο συναλλαγών και προοπτικών και ενδέχεται να έχετε δώσει κανένα μέρος του χρέους πίσω. Ήταν αλήθεια ότι τα χρωστάγατε. Αλλά ασκώντας κοινωνική πολιτική τότε, αυτό είναι κάτι που δεν μπορείτε να το κάνετε τώρα, γιατί ο κ. Λίντς δεν θα σας το επιτρέψει. Τις επιλογές αυτός θα τις κάνει και έχει διαφανεί. Μη μου το αρνιέστε.

Εγώ έφευγα επί τρία τέσσερα χρόνια για τη Θεσσαλονίκη κάθε Παρασκευή με την πτήση των 16.00' ή των 15.00' πολλές φορές. Τώρα από τις 13.30' η επόμενη πτήση είναι στις 18.00'. Και είναι ημέρα Παρασκευή που διακινούνται οι εργαζόμενοι. Είναι αυτοί οι οποίοι κινούν το μηχανισμό της χώρας, επιστήμονες κλπ. που πηγαίνουν πάνω κάτω και θα χάσουν το μεροκάματό τους σήμερα, αλλά θα χάσει και η χώρα μας παραγωγικότητα. Ποιο μαντζέντ με το είπε αυτό, ποια στρατηγική το έχει αποφασίσει;

Με τέτοια λογική, ασφαλώς αν υπονομεύσουμε άλλους τομείς δράσης, μπορεί να τη σώσουμε την Ολυμπιακή Αεροπορία μέχρι να την αγοράσει η "British". Πολύ έξυπνους λογαριασμούς κάνετε. Γι' αυτό είπα από την αρχή ότι είστε κακοί διαχειριστές, γιατί δεν διαχειριστήκατε στη ζωή σας ποτέ τίποτε, μόνο την πολιτική σας καρέκλα, τη βουλευτική έδρα και τον υπουργικό θώκο.

Τα λέω με αυτό το ύφος, γιατί εγώ πράγματι έτσι αισθάνομαι και απελπισμένος αισθάνομαι και έτσι θα φύγω από εδώ μέσα, γιατί υπάρχει στην ψυχή μου η αγανάκτηση των πολιτών της χώρας με αυτήν την πολιτική πραγματικότητα που έχει διώξει τους νέους ανθρώπους από την πολιτική, από τη σκέψη, από τον πολιτισμό και τους έχει κάνει παράγοντα του τζόγου, των γηπέδων, της βίας και των ναρκωτικών.

Αλλά τέτοιους απολογισμούς εσείς δεν μπορείτε να κάνετε. Μπορείτε να κάνετε μόνο οικονομικούς απολογισμούς. Είστε δευτεράτζες, γιατί τέτοιοι ήσασταν και στην επαγγελματική σας καριέρα. Αλλά εγώ θα δεχόμουν οι πολιτικοί διά του οράματος να προσεγγίζουν την πραγματικότητα και σε άλλους να αφήνουν τη διαχείριση. Αλλά σεις θέλετε να κάνετε και το ένα και το άλλο, γιατί το ένα συμπληρώνει το άλλο.

ΕΛΕΝΗ ΑΝΟΥΣΑΚΗ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο επί προσωπι-

κού χωρίς να αναφέρεται σε εμένα ο κύριος συνάδελφος. Τι εί-
ναι αυτά ότι "κρατάτε τη βουλευτική σας έδρα";

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επι-
κοινωνιών):** Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Να προχωρή-
σουμε στις δευτερολογίες, κύριε Υπουργέ -αν έχετε την καλο-
σύνη- και μετά θα απαντήσετε συνολικά.

Ο κ. Χειμάρης έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λίγο
πολιτικό φιλότιμο δεν βλάπτει, αλλά πού να βρεθεί στην Κυβέρ-
νηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.; Για τα χάλια της Ολυμπιακής, για όποιο θέ-
μα συζητάμε εδώ μέσα, ευθύνεται η Νέα Δημοκρατία. Μα κυ-
βερνάτε, κύριε Υπουργέ, δεκαεπτά χρόνια από τα είκοσι. Καμί-
α ευθύνη δεν έχετε εσείς; Όλα καλά τα κάνετε, όλα άριστα. Αυ-
τοκριτική δεν θα κάνετε ποτέ στη ζωή σας; Γι' αυτό είστε επικίν-
δυνοι. Σας το λέω εγώ.

Μας κατηγορήσατε σήμερα ούτε λίγο ούτε πολύ ακούστε,
κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για κρατιστές. Και μου θυμίζετε
ότι πριν από λίγα χρόνια επανακρατικοποιήσατε τα λεωφορεία,
πρωτοτυπία για όλη την Ευρώπη. Και έχουμε κάθε χρόνο εκατό
δισεκατομμύρια νέα ελλείμματα.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ : Και το Κέτερινγκ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ : Και το Κέτερινγκ κλπ. Δεν θέλω να
κάνω ανάλυση, κύριε Πολύδωρα.

Μου δίνετε την εντύπωση, κύριε Υπουργέ, ότι μιλώντας εδώ
στο ελληνικό Κοινοβούλιο, απευθύνεστε σε ανθρώπους που δεν
έχουν σχέση με την Ελλάδα. Μήπως είστε σε άλλη χώρα; Μή-
πως δεν ξέρετε που μιλάτε; Μας λέτε εμάς κρατιστές εσείς και
μας λένε ότι εμείς όψιμα είμαστε αναχρονιστές και θέλουμε να
μείνει η Ολυμπιακή στο κράτος; Ξεχνάτε ότι ο ίδιος μεταφέρο-
ντας την πρόταση του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας κ.
Κωνσταντίνου Μητσotάκη κατά τη συζήτηση του τελευταίου νό-
μου εξυγιάνους τον Μάρτιο του 1998, σας είπα ότι ο μοναδικός
τρόπος, ο μοναδικός δρόμος για να σωθεί η Ολυμπιακή είναι η
αποκρατικοποίηση με δημόσιο διεθνή διαγωνισμό, στον οποίο
οι ενδιαφερόμενοι στρατηγικοί επενδυτές που θα έπαιρναν τη
διοίκηση, όχι ο Λιντς, θα πλήρωναν προκαταβολικά ένα μεγάλο
ποσοστό μετοχών, που θα ήταν γύρω στο 30%, για να έχουν
κέρδος ή ζημία από την πορεία της Ολυμπιακής; Αυτό κάνετε ε-
σείς οι εκσυγχρονιστές; Και τι θα κάνετε τώρα; Πείτε μας. Θα
την αποκρατικοποιήσετε, θα την ιδιωτικοποιήσετε ή μόλις τε-
λειώσει η σύμβαση των Άγγλων που προβλέπει ότι όσο θα είναι
εδώ θα υπάρχει μείωση των εσόδων, θα φέρετε άλλους Άγ-
γλους ύστερα;

Ή μήπως τώρα με τη σύμβαση που υπογράψατε, που εμείς
την ονομάσαμε αποικιακού τύπου και σεις λέτε ότι είναι άριστη,
προβλέπεται ρήτρα σε περίπτωση αποτυχίας των Άγγλων εδώ
στην Ελλάδα στη διοίκηση της Ολυμπιακής; Υπάρχει καμία ρή-
τρα, αν αποτύχουν να πληρώσουν τίποτε; Όχι, καμία ευθύνη
δεν έχουν. Θα τα πάρουν τα χρήματα και θα σηκωθούν να φύ-
γουν.

Δεύτερον, λέτε ότι αναφέρεται στη σύμβαση πως θα αγορά-
σουν ένα πακέτο μετοχών. Γιατί δεν το έπαιρναν προκαταβολι-
κά το πακέτο, αφού γίνει μια αποτίμηση από διεθνή οίκο με διε-
θνή διαγωνισμό με όλες τις νόμιμες διαδικασίες; Αλλά ξέρετε τι
κάνετε; Φέρατε έναν ξένο, δεν έχει σημασία αν θα ήταν και Έλ-
ληνας επιχειρηματίας και του λέτε "πάρε την εταιρεία μου και
μετά από ένα χρόνο θα έχεις δικαίωμα να αγοράσεις ένα πακέ-
το μετοχών έως το 20%". Αυτός τι θα έκανε; Θα ανέβαζε την α-
ξία ή θα την κατέβαζε για να αγοράσει το πακέτο;

Ξέρετε τι κάνετε σήμερα που αποδεικνύεται; Ξεπουλάτε ό,τι
υπάρχει, άρα η Ολυμπιακή θα είναι χωρίς περιουσία, δανείζεται
για ανανέωση στόλου και εδώ θέλω να μου πείτε αν το επιχει-
ρησιακό σχέδιο εφαρμόστεί, θα φθάσουμε στο ένα τρισεκατομ-
μύριο περίπου, έτσι μου είπαν αυτοί που ξέρουν, οι οικονομικοί
παράγοντες της Ολυμπιακής, για την ανανέωση του στόλου ή
και λιγότερο αν θέλετε, με δάνεια, με λίζινγκ; Ποιοι θα τα πλη-
ρώσουν αυτά τα χρήματα, όταν αποτύχει ξανά και η τρίτη επι-
χείρηση εξυγιάνους της Ολυμπιακής; Ποιος θα τα πληρώσει;
Ποιος εγγυάται ότι θα πάμε καλά τώρα;

Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, μάλλον εσείς ζείτε και όλη η Κυ-

βέρνηση και θα έλεγα εσείς ιδιαίτερα σε έναν γυάλινο κόσμο.
Είστε κλεισμένοι μέσα και δεν ξέρετε τι γίνεται και τα βλέπετε
όλα ρόδινα. Βεβαίως πρέπει να ξέρετε ότι αυτό είναι περισσό-
τερο επικίνδυνο από το να μη διοικείτε καλά. Αν πιστεύετε ότι
διοικείτε και καλά, τότε είναι ακόμη πιο επικίνδυνο τα πράγμα-
τα.

Θα σας πω τι εννοώ. Τα έσοδα της εταιρείας επί Λιντς και η
επιβατική κίνηση ξέρετε ότι έχουν μειωθεί δραματικά; Το Δε-
κέμβριο του 1999 οι πωλήσεις σε σχέση με το Δεκέμβριο του
1998, ο χειρότερος Δεκέμβριος από ιδρύσεως Ολυμπιακής Αε-
ροπορίας, είναι μειωμένες κατά 10% για το εξωτερικό και κατά
12% για το εσωτερικό. Τα ξέρετε αυτά; Σας τα δίνουν τα στοι-
χεία;

Τα μόνα που έχουν πολλαπλασιαστεί σήμερα, είναι τα έξοδα
της αγγλικής διοίκησης. Και δεν είναι ώρα τώρα να τα αναφέρω
και δεν ελέγχονται σχεδόν από κανέναν. Ό,τι θέλουν κάνουν.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι οι Άγγλοι είναι η τελευταία λύση.
Το είχατε πει σε μια δήλωση και σήμερα είπατε ότι πάμε πολύ
καλά. Γνωρίζετε αν η ευρωπαϊκή επιτροπή απέρριψε ή ενέκρινε
το έωλο επιχειρησιακό σχέδιο, την έκθεση ιδεών των Άγγλων;
Το έχουν εγκρίνει; Σας επιτρέπω να με διακόψετε.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επι-
κοινωνιών):** Είναι σε εκκρεμότητα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ : Θα το απορρίψουν, σας το λέω ε-
γώ. Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 7,8 δισεκατομμύ-
ρια, για την οποία έχει δεσμευθεί η Κυβέρνηση, θα μείνει στα
συρτάρια, θα μείνει στις υποσχέσεις.

Το σχέδιο Τσακίριδη, θα σας θυμίσω, εγώ που δεν συμφω-
νούσα σε πολλά πράγματα με τον κ. Τσακίριδη, γιατί δεν τον α-
φήνατε να διοικήσει εσείς, το ήξερα, σε ένα μήνα εγκρίθηκε, ό-
ταν εστάλη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τώρα γιατί από το Νοέμ-
βριο μέχρι σήμερα δεν έχει κλείσει το θέμα;

Βεβαίως αν εφαρμοσθεί θα είναι χειρότερο για την Ολυμπια-
κή, αλλά λέμε τί γίνεται.

Να σας ρωτήσω κάτι άλλο. Έχετε ρωτήσει τα στελέχη σας
στην Ολυμπιακή Αεροπορία; Τα δικά σας στελέχη, διότι αξιόλο-
γα στελέχη υπάρχουν όλων των κομμάτων και σε όλες τις θέ-
σεις. Εγώ έχω σχέση και με αυτούς. Είναι όλοι τους απογοητευ-
μένοι και φοβούνται.

Και να σας πω και κάτι άλλο; Σας δίνει η εταιρεία στοιχεία α-
νά διήμερο; Αν σας δίνει, να μας τα δώσετε να τα δούμε και ε-
μείς. Γνωρίζετε ότι οι εφημερίδες γράφουν ότι το λειτουργικό
αποτέλεσμα του 1999 θα είναι τριάντα δισεκατομμύρια (30.000
.000.000) -εμένα μου είπαν 26,6 δισεκατομμύρια- και ότι η κάλυ-
ψη των ελλειμμάτων επιδιώκεται να καλυφθεί από την εκποίηση
της περιουσίας;

Γνωρίζετε ποιά είναι η οικονομική κατάσταση της Ολυμπια-
κής Αεροπορίας και ότι υπάρχει κίνδυνος, όπως μου είπαν οι οι-
κονομικοί παράγοντες της εταιρείας, να μην μπορεί μετά το
Μάρτιο να καλύψει ακόμα και τους μισθούς των εργαζομένων;

Αναφέρθηκε συνάδελφός μου στο θέμα της επισκευής στο ε-
ξωτερικό των αεροσκαφών. Αφού εδώ διαλύσαμε την τεχνική υ-
πηρεσία, για την οποία πρέπει να σας πω ότι έχουν πάρει και
βραβείο οι δικοί μας τεχνικοί για τις καλές επισκευές και για την
τεχνική τους κατάρτιση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τώρα την
έχουμε σχεδόν καταργήσει. Στέλνουμε τα αεροσκάφη έξω, άλ-
λα στην Αγγλία, άλλα στη Γερμανία.

Και έρχομαι τώρα σε ένα συγκεκριμένο. Γνωρίζετε, κύριε Υ-
πουργέ, ότι εστάλη στην Βρέμη της Γερμανίας το διθέσιο αερο-
πλανάκι της ΥΠΑ και πλήρωσαν σαράντα τέσσερα εκατομμύρια
δραχμές (44.000.000), δηλαδή διακόσιες είκοσι οκτώ χιλιάδες
μάρκα -έχω εδώ στοιχεία και θα τα καταθέσω στη Βουλή- ενώ
μπορούσε να γίνει στην Ελλάδα μόνο με οκτώ εκατομμύρια (8
.000.000) δραχμές;

Αν είχα χρόνο, θα σας ανέλυα γιατί, πόσο έχουν οι εργατω-
ρες εδώ και πόσο έχουν εκεί.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χειμάρης καταθέτει για τα
Πρακτικά της Βουλής το προαναφερθέν έγγραφο το οποίο βρί-
σκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης
Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Όμως εδώ υπάρχει και ένα άλλο σοβαρό θέμα που αφορά ε-

σας προσωπικά και θέλω να μου πείτε αν είναι αλήθεια, μήπως τυχόν κάνω λάθος.

Μας γνωρίσαν ότι χρησιμοποιείτε αυτό το μικρό αεροσκάφος για εσωτερικές μετακινήσεις δικές σας. Αυτό όμως είναι εξοπλισμένο με ειδικά μηχανήματα μεγάλης αξίας για να μπορεί να εντοπίζει αεροδρόμια, αεροσκάφη για εθνικούς λόγους και τα οποία κινδυνεύουν να καταστραφούν αν χρησιμοποιείται για άλλους λόγους. Είναι γεγονός ότι εσείς το χρησιμοποιείτε για εσωτερικές σας μετακινήσεις; Να μας το πείτε αυτό.

Και έρχομαι τώρα στον κ. Λιντς, τον πολυπράγμων κ. Λιντς. Ξέρετε τι δήλωσε, κύριοι συνάδελφοι, ο κ. Λιντς πριν από κάμποσο καιρό; Η Ολυμπιακή Αεροπορία έτσι όπως είναι σήμερα ίσως να μην αξίζει τίποτα, δίνοντας το στίγμα τί πρόκειται να ακολουθήσει και που θα οδηγήσει την εταιρεία. Αλλά έκανε και κάποιο άλλο τραγικό λάθος. Δήλωσε σε συνεδρίαση του Δ.Σ. - έχω και την απόφαση του διοικητικού συμβουλίου- σχετικά με τις Μακεδονικές Αερογραμμές, πέραν του γεγονότος ότι μας εξέπληξε η επιλογή μιάς ονομασίας η οποία ανάβει τα πάθη στην Ελλάδα, έχουμε την αίσθηση ότι σε μία χώρα όπου οι περισσότερες πτήσεις τσάρτερ διακινούν τουρίστες προς αυτήν, θα έπρεπε να αποτελεί ένα μικρό μέρος του ομίλου. Δηλαδή η Ολυμπιακή είναι ένα παραμιάζο και μπερδεύεται και στα εθνικά μας θέματα.

Είναι αλήθεια, κύριε Υπουργέ, ότι η "British Airways" -νομίζω ότι το είπατε προηγουμένως, δεν το άκουσα καλά- μας δίνει να ενοικιάσουμε βοϊνγκ 757; Να μας πείτε μετά αν δεν θέλετε τώρα να διακόψετε. Αυτά πρέπει να σας πω -και σας προειδοποιώ από τώρα- ότι είναι είκοσι ετών ...

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε και τελειώνω.

Αυτά είναι τεχνικά ασύμφορα και δεν είναι και τόσο ασφαλή από πλευράς πτήσεων. Εάν δεν είναι αλήθεια να το προσέξετε πάρα πολύ.

Έρχομαι στη μετεγκατάσταση των Σπάτων. Όλα πάνε καλά μας λέτε, κύριε Υπουργέ, αλλά ο κ. Λιντς λέει εδώ στο σχέδιό του ότι δεν έχει γίνει τίποτα μέχρι τώρα. Σας το διάβασα προηγουμένως, να μην επανέλθω. Αλλά εγώ θα γίνω πιο συγκεκριμένος. Χρήματα από πού θα βρείτε; Εδώ οι εφημερίδες γράφουν για τριάντα δισεκατομμύριο δάνειο, ενώ άλλη εφημερίδα έγραφε χθες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τελειώνετε, κύριε συνάδελφε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Σας παρακαλώ ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Αν είναι ένα, ευχαρίστως.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Μόνο ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Η εφημερίδα "ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ" γράφει χθες ότι θα δημιουργήσετε θυγατρική και αυτή θα δανεισθεί κλπ. Τι ακριβώς γίνεται γιατί εδώ κοντεύει να λειτουργήσει το αεροδρόμιο και εσείς δεν έχετε κάνει τίποτα.

Και βεβαίως θα πληρώνουμε πρόστιμο μετά την 1.3.2000, σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας "ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ". Το καταθέτω.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρης κατέθετε για τα Πρακτικά το προαναφερθέν δημοσίευμα το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικής της Βουλής)

Αν θέλετε μας το διαψεύσετε.

Αλλά ας μπούμε λίγο και σε συγκεκριμένα θέματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Χειμάρη, όταν λέτε ένα λεπτό, να είναι ένα λεπτό. Όχι απεριόριστος χρόνος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Για τον εμπορευματικό σταθμό, την τεχνική διεύθυνση, προηγουμένως προεβλέπετο να γίνουν δομική την 1.10.2000. Το επιχειρησιακό σχέδιο μιλάει για μια ομάδα η οποία θα ξεκινήσει δουλειές τον Οκτώβριο του 2000. Εμείς πότε θα είμαστε έτοιμοι; Μέχρι στιγμής δεν έχει γίνει τίποτα, τουλάχιστον σε τεχνική βάση, η οποία κατά το ήμισυ έπρεπε να είναι έτοιμη...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε Χειμάρη, θα παρακαλέσω...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τελειώστε, για να πω κι εγώ το παράπονό μου. Βλέπω στην πρωτολογία ότι έχουμε υπερβεί το χρόνο κατά πολύ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Θα ακούσω με πολλή προσοχή, κύριε Πρόεδρε, το παράπονό σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Μα, δεν μπορεί αυτό να γίνεται συνέχεια.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Η τεχνική διεύθυνση έπρεπε να είναι κατά το ήμισυ τοποθετημένη από τον Αύγουστο του 1999.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κανονικά έπρεπε να έχουμε τελειώσει -είναι και Παρασκευή σήμερα- αν ετηρείτο ο χρόνος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Τελειώνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Μια σχετική ανοχή είναι εύλογη, αλλά η υπερβολή δεν μπορεί να δικαιολογηθεί.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Αν μου είχατε αφήσει το χρόνο αυτό που μου φάγατε τώρα, θα είχαμε τελειώσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Όχι, "έφαγα" χρόνο από εκείνον που ήδη τρώγατε, χωρίς να τον δικαιούσθε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Τελειώνοντας, ήθελα να πω, γιατί δεν έχετε τιμωρήσει κανέναν απ' αυτούς που έκαναν οικονομικές ατασθαλίες, γιατί τους αφήσατε να παραβιάζουν τους νόμους και γιατί δεν παίρνετε μέτρα για όσα γίνονται σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ. Έδωσα σήμα αναχώρησης ο σταθμάρχης.

Κύριοι συνάδελφοι, βλέπω ότι στο στάδιο της πρωτολογίας όλοι οι ομογενείς έχουν υπερβεί το χρόνο και μάλιστα μερικοί κατά πολύ. Κάναμε χρήση προκαταβολών από τις δευτερολογίες τους. Θα παρακρατηθούν. Δεν λέω ότι θα επιβληθούν και παντόκια, γιατί τότε δεν πρόκειται να μιλήσει κανένας. Αλλά θα παρακρατηθούν οι προκαταβολές, ακόμη και του κ. Πολύδωρα. Διότι έχει προικιστεί με ρητορικό πλούτο κι εκεί θα υπάρξει φορολόγηση. Η φιγαλία τον προίκισε με πνεύμα αλλά και με οικονομική πενία.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΥΛΥΔΩΡΑΣ: Συμφηφισμός, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Παπαφίλιππου έχει το λόγο, ο οποίος βεβαίως δεν τον έχει στην ουσία, γιατί μίλησε επτά λεπτά στην πρωτολογία του.

Κύριε Παπαφίλιππου, θα παρακαλέσω να τηρήσετε τώρα το χρόνο επ' ακριβώς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Μα, κύριε Πρόεδρε, εγώ δεν έχω υπερβεί το χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Χρωστάτε πολλά κι εσείς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Κύριε Υπουργέ, έχω την αίσθηση ότι εσείς μετά από την πράξη ανάθεσης του μανάτζμεντ στη θυγατρική της "British Air ways", δηλαδή στην "Speed Wind" εγκαταλείψατε πλήρως την Ολυμπιακή. Αυτό προέκυψε και από την όλη συζήτηση που έχει γίνει σήμερα. Αυτή την αίσθηση μου έχετε δώσει εσείς, μ' αυτά τα οποία είπατε και παρά το γεγονός ότι αρχίσατε την τοποθέτησή σας πολύ άσχημα. Σας απήντησε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος. Εγώ δεν θα επανέλθω, απλώς σας επισημαίνω ότι ήταν πολύ άσχημη εκείνη η αρχή, με τους αφορισμούς σας κλπ., που όπως αποδεικνύεται καταρρέουν όλα αυτά και αλλού είναι η αλήθεια.

Επανερχομαι, λέγοντάς σας ότι εγκαταλείψατε την Ολυμπιακή, παρά το χρέος που έχετε σαν Κυβέρνηση, εφόσον σ' αυτήν την εταιρεία παραμένει ως κύριος μέτοχος το κράτος, να την παρακολουθείτε. Το λέω αυτό, διότι είδα ότι δεν σας συγκίνησαν αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία, που σας αναφέραμε, για τις σπατάλες των χρημάτων που γίνονται, χωρίς τη δική σας ενόχληση, από τον ασκούντα το μανάτζμεντ.

Δηλαδή δεν σας ενδιαφέρει, αν κοστίζει μια συντήρηση, μια επισκευή ενός αεροσκάφους, που το στέλνει στο εξωτερικό η "Speed Wind", τα διπλάσια χρήματα; Δεν σας ενδιαφέρει αν ο χρόνος συντήρησης είναι μιάμιση φορά παραπάνω απ' όσο απαιτείται; Δεν σας ενδιαφέρει, όταν έχετε πραγματικά αξιόλογο τεχνικό κόσμο, εξειδικευμένο, παρά το γεγονός ότι με εκείνη

την εθελουσία έξοδο διώξατε τους καλύτερους, όπως πολύ σωστά ελέγχθη εδώ;

Πρέπει να τα εξετάσετε όλα αυτά, κύριε Υπουργέ και να δείτε την πορεία της Ολυμπιακής με το καινούριο μανάτζμεντ. Αν δεν τη δείτε και δεν την παρακολουθήσετε, τότε πλέον θα χάσετε το παιχνίδι.

Και η δική μου άποψη είναι ότι παρά αυτά τα οποία άκουσα από εσάς, εδώ δεν διοικείται σωστά η επιχείρηση με αυτά τα δεδομένα που σας αναφέραμε. Γιατί το πρώτο που πρέπει να κάνει αυτή η εταιρεία είναι να εξυγιάνει, να εκσυγχρονίσει και να τη βάλει σε ένα σωστό δρόμο. Τώρα, εάν εσείς νομίζετε όταν θα φύγει η "Speed Wind" το 2003 θα σας φέρει ένα θετικό οικονομικό αποτέλεσμα, αυτό πρέπει να το διαπιστώσετε στην πορεία για να είστε σίγουροι. Διότι, αν δεν διαπιστώσετε αυτό, θα διαπιστώσετε και ελλείμματα πολλαπλάσια απ' αυτά που είχατε στο παρελθόν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ τελειώνετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ: Τι να κάνω, κύριε Πρόεδρε, ήθελα να ολοκληρώσω μια σκέψη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ας μαζεύουμε λίγο το χρόνο, στα πλαίσια του Κανονισμού και λίγο παρακείθε, αλλά όχι υπερβολικά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ : Ο κύριος Υπουργός υπερέβη κατά οκτώ λεπτά το χρόνο του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν δικαιολογώ κανέναν. Και ο κύριος Υπουργός θα περιοριστεί στο χρόνο που δικαιούται τώρα. Εσείς κύριε Γκελεστάθη, τον υπερβήκατε στο διπλάσιο. Βλέπω εδώ οκτώ λεπτά και τη δευτερολογία σας δαπανήσατε. Δεν έχετε το δικαίωμα.

Ο κύριος Υπουργός έχει το δικαίωμα και εκ του Συντάγματος να παίρνει το λόγο ανά πάσα στιγμή. Εσείς δεν το έχετε.

Ο κ.Καραμηνός έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΗΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, πράγματι εδώ καθημερινά όταν συζητούμε επερωτήσεις ή νομοσχέδια, ό,τι κακό έχει προκληθεί σ' αυτόν τον τόπο, έχει προκληθεί από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, τα τρία χρόνια που κυβέρνησε τον τόπο. Ό,τι καλό συντελείται οφείλεται στην Κυβέρνηση. Και θα ήθελα να πω για τον παριστάμενο Υπουργό, ο οποίος την περασμένη εβδομάδα είχε πάει στην Ικαρία και είπε ότι ακόμη και η Ικάρειος Ακαδημία ήταν όραμα και πραγματοποιείται επί των ημερών του. Και εκεί βρέθηκε η πρόεδρος της ομογένειας των Ικαρίων και του είπε "μα, τι λέτε κύριε Υπουργέ. Αυτό είναι όραμα δεκάδων ετών". Επίσης, μας είπε στην Ικαρία ό,τι τα νερά που δεν δίνονται στους αγρότες από το φράγμα του Γέζη, δεν δίνονται, γιατί περιμένουν να γεμίσει η δεξαμενή. Και η δεξαμενή, όταν έγινε κυβέρνηση η Νέα Δημοκρατία που την κατασκεύασε από την επομένη είχε ξεχειλίσει από νερό. Αυτό το λέω, για να αποδείξω ότι κατά τον κύριο Υπουργό ό,τι γίνεται, γίνεται από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και από τον ίδιο και ό,τι κακό συμβαίνει, συμβαίνει από τους άλλους.

Μας είπατε, κύριε Υπουργέ, και συμφωνούμε, ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία το 1998 είχε ένα πλεόνασμα της τάξεως του 1,6 δισεκατομμύρια. Δεν μας είπατε όμως αυτό που όλοι στην Ολυμπιακή Αεροπορία ομολογούν ότι για το 1999 εάν βέβαια δεν φτιάξετε οικονομικά τερτίπια, θα είμαστε μέσα κατά είκοσι πέντε δισεκατομμύρια (25.000.000.000) δραχμές.

Και για να σας πω ένα άλλο θέμα που δεν συζητήθηκε, αλλά αναφέρθηκε ακροθιγώς από τον εκπρόσωπό σας τον κ. Σφυρίου, για την εθνική διάσταση, είναι ότι στην πολιτική που ακολούθησε και ακολουθεί η Κυβέρνηση, όσον αφορά την απαξίωση και συρρίκνωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, είναι αιτία και η προαποφασισμένη επιλογή να παραδωθεί η Ολυμπιακή Αεροπορία στη "Speed Wind" και υλοποιήθηκε αυτή ακριβώς μόλις τελείωσε η πολεμική σύρραξη στο Κόσσοβο. Η δε πρόσφατη επίσκεψη του κ.Κλίντον εδώ που είπε ότι εμείς θα είμαστε οι οικονομικοί παράγοντες των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου. Πράγματι, μ' αυτήν την απαξίωση, μ' αυτή την μη αξιοποίηση των αερογραμμών, μακριά, μας περιορίζουν, η νέα τάξη πραγμάτων μόνο για τις γειτονικές περιοχές.

Εν πάση περιπτώσει, εγώ περιμένω μια απάντηση, κύριε Υ-

πουργέ, να μας πείτε ποιοί λόγοι σας οδήγησαν και σε τι αποσκοπεί η κατάργηση της γραμμής του Σίδνεϊ και μάλιστα στο επικάριο και επίμαχο διάστημα προ και μετά των Ολυμπιακών Αγώνων. Γνωρίζουμε ότι έχουμε τέσσερις συχνότητες την εβδομάδα, τέσσερις θέσεις στο αεροδρόμιο του Σίδνεϊ και εμείς τα εκχωρήσαμε στη "British Air Ways". Και χάνουμε είκοσι μία χιλιάδες επιβάτες, είκοσι ένα χιλιάδες εισιτήρια, που γνωρίζετε πολύ καλά τι σημαίνει σε χρήματα. Άρα είστε στο πνεύμα να εκποιήσουμε τα πάντα, χάριν δεν ξέρω ποιων αιτιάσεων και επιχειρημάτων. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Ν. Κρητικός): Ο κ. Γκελεστάθης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, από την απάντηση που έδωσε ο παριστάμενος κύριος Υπουργός στις ομιλίες μας δημιουργήθηκε μια αποκαρδιωτική εντύπωση στην Αίθουσα. Δεν είναι το γεγονός ότι οι εκσυγχρονιστές, εντός εισαγωγικών, υπουργοί της Κυβέρνησης του κυρίου Σημίτη έχουν καταληφθεί από την αλαζονεία της εξουσίας και ασκούν μία απαράδεκτη πολιτική τακτική, αλλά εδώ πρόκειται και περί απαράδεκτης πολιτικής συμπεριφοράς.

Οι χαρακτηρισμοί που έκανε ο κύριος Υπουργός Μεταφορών στην αρχή της ομιλίας του για τους συναδέλφους του επερωτώντες σήμερα, νομίζω ότι επιεικώς είναι απαράδεκτη και βεβαίως έχουμε υποχρέωση να τους επιστρέψουμε ακριβώς όπως ειπώθηκαν.

Κύριε Πρόεδρε, θέλω με την ευκαιρία αυτή να μου επιτρέψετε να επισημάνω ότι έτσι ευτελίζεται και η πολιτική ζωή στον τόπο μας. Και παρά την προσπάθεια του κυρίου Προέδρου της Βουλής να αναβαθμίσει τις εργασίες του Σώματος, εδώ η Κυβέρνηση του κυρίου Σημίτη προσπαθεί με κάθε τρόπο και στη νομοθετική εργασία, αλλά ιδιαίτερα στον κοινοβουλευτικό έλεγχο να εξευτελίζει κυριολεκτικά τη διαδικασία. Διότι σήμερα έγινε διάλογος κωφών. Γιατί σήμερα ο κύριος Υπουργός Μεταφορών δεν θέλησε να καταλάβει τα επιχειρήματά, τα οποία παραθέσαμε για να υποστηρίξουμε τους ισχυρισμούς που προβάλαμε.

Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να κάνω μόνο δύο επισημάνσεις. Η μία είναι ότι ισχυρίστηκε ο κύριος Υπουργός πως τα ελλείμματα της Ολυμπιακής παρουσιάστηκαν το 1990-1993 που ήταν στην εξουσία η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Μα, είναι γνωστό σε όλους και ιδιαίτερα στην Αίθουσα αυτή, διότι τα έχουμε αναφέρει αυτά στο Σώμα κατ'επανάληψη με επερωτήσεις μας, ερωτήσεις μας, κλπ., ότι από το 1981 μέχρι το 1989 σημειώθηκε μεθοδικά η κατάρρευση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Σας είπε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος ο αγαπητός συνάδελφος κ. Πολύδωρας, το 1981 που παρέλαβε η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. την Ολυμπιακή Αεροπορία είχε οκτώμισι χιλιάδες εργαζόμενους περίπου και την παρέδωσε το 1989 με ένα αριθμό προσωπικού πάνω από δεκατέσσερις χιλιάδες. Αυτό, λοιπόν, ήταν το έναυσμα της καταρρακώσεως της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Είναι γνωστά τα επακόλουθα με τις αγορές, τις πωλήσεις και μισθώσεις των αεροσκοφών κ.ο.κ. και γενικότερα με τη διαχείριση της εταιρείας που τότε σημειώνονται τα δάνεια το ένα πάνω στο άλλο. Και βεβαίως ήλθε η περίοδος να εξυπηρετηθούν τα τοκοχρεολύσια και συνέπεσε με την Κυβέρνηση τη δική μας.

Αλλά εδώ όμως, κύριε Πρόεδρε, η Κυβέρνηση αυτή είναι επτά χρόνια στην εξουσία. Επτά χρόνια τι έκανε, με επτά υπουργούς που πέρασαν από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και με επτά διοικήσεις που άλλαξε στην Ολυμπιακή Αεροπορία; Αντί, λοιπόν, να απολογηθείτε για το κατάντημα στο οποίο φέρατε την Ολυμπιακή, θέλετε να κάνετε χαρακτηρισμούς και επιθέσεις προς την παράταξή μας. Αυτό, όμως, δεν εξυπηρετεί το θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Έτσι κύριε Πρόεδρε, και στην Ολύμπικ Κέτερινγκ οι εργαζόμενοι το 1981 ήταν χίλιοι και το 1989 ήταν περισσότεροι από τρεις χιλιάδες πεντακάσιοι και εκεί μεγιστοποιήθηκαν τα ελλείμματα κ.ο.κ.

Θα ήθελα να κάνω ακόμα μία επισημάνση. Είπε ανακριβώς ο κύριος Υπουργός προηγουμένως ότι αυξήθηκε η επιβατική κί-

νηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Μα, ακριβώς το αντίθετο συμβαίνει.

Τα στοιχεία λένε -και τελειώνω μ' αυτό, κύριε Πρόεδρε, διότι δεν με παίρνει ο χρόνος- ότι παρά την αύξηση των δρομολογίων η επιβατική κίνηση έχει πτώση και στις γραμμές του εσωτερικού και στις γραμμές του εξωτερικού και χάσαμε σαράντα δισεκατομμύρια (40.000.000.000) έσοδα από εισιτήρια το 1999.

Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε για την ανοχή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω ότι από τα δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας εβδομήντα πέντε μαθητές και μαθήτριες με έξι συνοδούς καθηγητές από το Γυμνάσιο Αντιρρίου της Αιτωλοακαρνανίας αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση "Αρχαίο Ελληνικό Θέατρο".

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μαντέλης έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, είπα στην πρωτολογία μου ότι υπάρχει παρωχημένος πολιτικός λόγος. Και επιβεβαιώθηκε πλήρως. Και τα χαρακτηριστικά του παρωχημένου πολιτικού λόγου είναι πρώτον το υβρεολόγιο που χρησιμοποιείτε δεύτερον, οι ιστορικές αναδρομές που προσπαθείτε να δικαιολογήσετε την πολιτική σας πρόταση με ιστορικές αναδρομές του προϊόντος. Δεν μπορούμε να κάνουμε ιστορικές αναδρομές, γιατί από τις ιστορικές αναδρομές κατ' εξοχήν ζημιωμένη θα βγει η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας. Δεν θέλω να αναφερθώ στο παρελθόν. Θα μπορούσε κανείς να αναφερθεί και στην προ του 1981 περίοδο και στην προ του 1960 και στην προ του 1950 περίοδο. Εδώ πέρα έχουμε συγκεκριμένα ζητήματα. Δεν είμαστε ιστορικοί. Έχουμε να λύσουμε συγκεκριμένα θέματα.

Τρίτον, προκύπτει από το γεγονός ότι χρησιμοποιείτε όχι απλώς αόριστα στοιχεία αλλά επίτηδες πετάτε και στοιχεία, τα οποία είναι εντελώς αναληθή για να τεκμηριώσετε άποψη. Παραδείγματος χάρη. Χάθηκαν σαράντα δισεκατομμύρια (40.000.000.000) από τα έσοδα της Πολιτικής Αεροπορίας. Παραδείγματος χάρη διαλύσαμε την τεχνική βάση και στέλνουμε τα αεροπλάνα μας στο εξωτερικό. Παραδείγματος χάρη αυτό που γράφατε στην ίδια σας την επερώτηση ότι τα δύο σχέδια εξυγίανσης επιβάρυναν τον ελληνικό λαό με οκτακόσια δισεκατομμύρια (800.000.000.000). Όλα αυτά είναι ανακριβή. Εάν έχετε αντίθετο στοιχείο από το οποίο να προκύπτει ότι επλήρωσε ο ελληνικός λαός είτε το 1994 μετά το πρόγραμμα εξυγίανσης δηλαδή σε μετέπειτα χρόνο είτε με το 1998 να το καταθέσετε. Εάν δεν τα καταθέσετε είναι σαφές ότι χρησιμοποιείτε ψευδή πολιτικό λόγο για να δικαιολογήσετε...

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Έχουν εγγραφεί στον προϋπολογισμό.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η πραγματικότητα κύριε συνάδελφε είναι η εξής. Είναι καταγεγραμμένα στις αποφάσεις ντοκουμέντα, όπως είναι η απόφαση της ίδιας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Το 1994 έκλεισε όλο το παρελθόν. Από το 1994 και μετά το κράτος δεν δίνει ούτε μια δραχμή.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Μα είναι εγγεγραμμένα στον προϋπολογισμό.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Πριν το 1994. Οι επιβαρύνσεις πριν το 1994 οι οποίες ανελήφθησαν τότε και τακτοποιήθηκαν με την απόφαση εκείνη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχουν ως εξής:

Τετρακόσια είκοσι επτά δισεκατομμύρια δραχμές (427.000.000.000) ευθύ χρέος, εξήντα τέσσερα δισεκατομμύρια (64.000.000.000) μετατραπεί χρέους της εταιρείας σε κεφάλαιο που κάνουν γύρω στα πεντακόσια συν η εισφορά κεφαλαίου πενήντα τέσσερα δισεκατομμύρια (54.000.000.000), σύνολο γύρω στα πεντακόσια πενήντα δισεκατομμύρια δραχμές. Αυτό είναι από τα τετρακόσια σαράντα επτά δισεκατομμύρια (447.000.000.000) δραχμές που αφορούν από τότε που η Ολυμπιακή ήρθε στο ελληνικό δημόσιο από το 1977 και δυστυχώς από την πρώτη μέρα από το 1977 γιατί ήταν κακή συναλλαγή μέχρι το 1994, υπήρχαν αυτά τα χρέη. Από αυτά την περίοδο 1990-1993 υπήρ-

ξε επιβάρυνση του ύψους σωρευτικά εκατόν ογδόντα δισεκατομμυρίων (180.000.000.000) δραχμών. Αυτή είναι η πραγματικότητα, αυτά είναι τα νούμερα. Και τώρα το να καθόμαστε να συζητάμε και να λέτε εσείς αναληθώς ότι μετά το 1994 πλήρωσε το ελληνικό κράτος είτε το 1994 είτε το 1998, οκτακόσια δισεκατομμύρια, το κάνετε εν γνώσει της αναληθείας, απλώς για να λαϊκίσετε. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Δεύτερον, αναγορευθήκατε όλοι εδώ πέρα ειδικοί στα αεροπλάνα. Και μάλιστα είπατε αυτά είναι καλύτερα, αυτά είναι χειρότερα. Δεν μπορώ να καταλάβω πώς βγάλατε τα συμπεράσματα. Κάποιους ακούσατε για να τα πείτε αυτά τα πράγματα. Εγώ ξέρω από τα υφιστάμενα πρακτικά που υπάρχουν μέσα στην Ολυμπιακή Αεροπορία ότι ήδη επί Νέας Δημοκρατίας από το 1991 η ίδια η διοίκηση της Ολυμπιακής που ήταν εκείνη την εποχή διορισμένη από τη Νέα Δημοκρατία, είχε ξεκινήσει όλη την ιστορία του ανασχεδιασμού του στόλου και ζήταγε καινούρια αεροπλάνα. Και μάλιστα στο πρόγραμμα που είχατε εσείς υποβάλει στις 16-7-93 στην Κοινότητα, ρητά λέγατε ότι όλα τα αεροπλάνα τα παλιά συμπεριλαμβανομένων και των τζάμπο κλπ., θα τα πουλάγατε για να αγοράσετε μικρότερα αεροπλάνα μεσαίων αποστάσεων. Δηλαδή πηγαίνατε στην κατάργηση των υπερπόντιων πτήσεων. Και στη συνέχεια στο ίδιο πρόγραμμα λέγατε παρακάτω ότι θα προχωρήσετε στην κατάργηση του δρομολογίου του Τόκιο, όπως και το καταργήσατε, και των άλλων δρομολογίων, πλην της Νέας Υόρκης. Δηλαδή το μόνο που είχατε κρατήσει ως επιφύλαξη ήταν μόνο η Νέα Υόρκη. Όλες τις άλλες υπερπόντιες πτήσεις με το πρόγραμμα που είχατε υποβάλει, τις πηγαίνατε προς κατάργηση και γι' αυτό ακριβώς το λόγο πουλάγατε όλα τα αεροσκάφη της μεγάλης διαδρομής για να κρατήσετε και να αγοράσετε αεροσκάφη μόνο μεσαίας διαδρομής.

Αγοράσαμε τέσσερα air-bus. Τα air-bus είναι μεγάλης διαδρομής. Είναι αεροπλάνα για τις υπερπόντιες πτήσεις. Αυτή είναι η κατασκευή τους, ο προορισμός τους, αυτή είναι και η οικονομική λειτουργία τους. Γιατί το τι αεροπλάνο συμφέρει εξαρτάται από το τι πλήρωμα έχει, τι καύσιμα έχει, τι πληρότητες μπορεί να καλύψει, τι συμφέρει οικονομικά την εταιρεία. Και αυτόν βέβαια τον υπολογισμό δεν μπορούμε να τον κάνουμε εμείς μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα. Τον κάνει η διοίκηση και μπορεί κανείς να συγκρίνει τα στοιχεία και να καταλάβει εάν είναι ή δεν είναι συμφέρουσα η οποιαδήποτε επιλογή. Πάντως τα air-bus είναι τα καλύτερα αεροπλάνα που υπάρχουν αυτήν τη στιγμή για μακρά διαδρομή, για υπερπόντιες πτήσεις. Και βέβαια το σχέδιο που υπάρχει, που εφαρμόζεται είναι εν εξελίξει και το οποίο θα συνεχίσει να εφαρμόζεται με έμφαση μάλιστα για να αναπτύξει περισσότερα δρομολόγια υπερπόντιων πτήσεων, περιλαμβάνει όλες τις πτήσεις και τη Νότιο Αφρική και τη Βόρειο Αμερική και την Αυστραλία. Και αυτά ήδη γίνονται. Και ήδη είναι στα προγράμματά τους ανεπτυγμένα. Επομένως εδώ παρατηρούμε μία κινδυνολογία άνευ προηγουμένου. Τρίτον, είπατε ότι διαλύσαμε την τεχνική βάση και στέλνουμε όλα τα αεροπλάνα έξω για συντήρηση. Και αυτό το βγάζετε από μία περίπτωση από ένα αεροπλάνο. Ένα αεροπλάνο έφυγε για να κάνει έλεγχο τρίτης κατηγορίας...

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Της Βέρνης ή του Λονδίνου;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ένα μόνο αεροπλάνο έφυγε στο εξωτερικό. Και αυτό το αεροπλάνο που έφυγε, κύριοι συνάδελφοι, έφυγε την εποχή κατά την οποία τα σωματεία των εργαζομένων, των τεχνικών δεν ήθελε να παράσχει παραπάνω εργασία. Δικαίωμα του ήταν, δεν παρέσχε παραπάνω εργασία, αλλά η εταιρεία βέβαια δεν εκβιάζεται. Η εταιρεία δεν εκβιάζεται και βέβαια πολύ περισσότερο, γιατί ξέρετε πολύ καλά πώς το σωματείο αυτό διαχειρίζεται τα θέματα και ξέρετε για ποιο λόγο έκανε εκείνη την περίοδο όλη εκείνη την εκστρατεία, χωρίς να προχωρήσει στη συντήρηση των αεροπλάνων εκείνης της περιόδου.

Είχαμε να κάνουμε συντήρηση και για το 1998-1999 και για το 1999-2000. Κατόρθωσε η Ολυμπιακή και έκανε συντήρηση όλων των αεροσκαφών, αλλά για να μην "κάτσει" ένα αεροπλάνο στο έδαφος για περισσότερο χρόνο, όπως θα ήθελαν μερικοί ενδοχόμενοι, εστάλη, γιατί συνέφερε την εταιρεία στο εξωτερι-

κό να κάνει τον έλεγχο και να ξαναγυρίσει.

Επομένως από αυτήν την περίπτωση δεν έχετε δικαίωμα, πολύ περισσότερο, αφού έγινε προς όφελος της εταιρείας, να λέτε ότι διαλύθηκε η τεχνική βάση και ότι όλα τα αεροπλάνα πηγαίνουν στο εξωτερικό για συντήρηση.

Ένα άλλο στοιχείο που επίσης δείχνει τον παρωχημένο πολιτικό λόγο είναι ότι φεύγετε από το θέμα της συζήτησης και μπαίνετε σε άλλα θέματα στα οποία ξέρετε και ποιες είναι οι απαντήσεις.

Για παράδειγμα, τι γίνεται το σπατόσημο; Μα, το σπατόσημο, το ξέρετε πολύ καλά και το έχουμε συζητήσει και στην ελληνική Βουλή, χρησιμοποιείται για την ανάπτυξη των ελληνικών αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένου και του αεροδρομίου των Σπάτων. Το ξέρετε πολύ καλά. Έχει συζητηθεί και στη Βουλή.

Ερωτάτε: Στείλατε το αεροπλανάκι -ένα αεροπλανάκι που έχει η ΥΠΑ- στο εξωτερικό για να κάνει συντήρηση; Μα, ασφαλώς, γιατί έκανε τη γενική συντήρηση. Μετά από ορισμένα χρόνια τα αεροπλάνα πρέπει να υφίστανται γενική συντήρηση για να μπορούν να δουλεύουν και να έχουν χρόνια ζωής. Και πήγε και έκανε αυτήν τη γενική συντήρηση για να έχει χρόνια ζωής. Και χρησιμοποιείται και έχει χρόνια ζωής. Μέχρι που έφθασε ο κύριος συνάδελφος να αναφερθεί στην Ικαρία και στα νερά. Τι κουβέντα ήταν αυτή; Τι σχέση έχουν τα νερά της Ικαρίας με αυτήν τη συζήτηση;

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: 'Ήσαν λόγια σας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτή είναι λοιπόν, η κατάσταση και αυτός είναι ο παρωχημένος πολιτικός λόγος που σας περιέγραφα.

Ως και το Κόσσο ανακατέψαμε, ότι δήθεν όσα έγιναν, έγιναν λόγω του Κόσσοβου και ότι ήρθε ο Κλίντον, απ' ό,τι κατάλαβα, να παρέμβει στα της Ολυμπιακής Αεροπορίας και ενδεχόμενα να πει για την "British Airways" ή δεν ξέρω για ποιον θέλησε να παρέμβει ο Κλίντον κατά τα λεγόμενα του συναδέλφου της Νέας Δημοκρατίας.

Μπορεί να υπάρχει κάποιος συνεκτικός κρίκος στις κουβέντες σας; Μπορούμε να καταλάβουμε τι εννοείτε με όλα αυτά τα πράγματα; Τι δουλειά έχει το Κόσσο; Τι δουλειά έχει ο Κλίντον με την υπόθεση που συζητάμε; Τι δουλειά έχει η Ικαρία; Τι δουλειά έχουν όλα αυτά τα ζητήματα;

Κύριοι συνάδελφοι, για να καταλήξω, είναι σαφές ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει σωθεί. Είναι σαφές ότι αυτό που λέτε εσείς αποτυχία για λόγους πολιτικής εκμετάλλευσης, ισχύει το εντελώς αντίθετο. Είναι γνωστό ότι ήδη η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει καλύψει τα πλάνα της. Πέτυχε να μειώσει τις δαπάνες προσωπικού σημαντικότητα, να σταθεροποιηθεί. Και έχει σήμερα διοίκηση διεθνούς κύρους.

Σας εξήγησα ότι οι εργασίες στα Σπάτα εκτελούνται, σας εξήγησα ότι θα είναι έτοιμη η Ολυμπιακή την 1η Μαρτίου του 2001, όπως επίσης επισημαίνω ότι όχι μόνο αυτό, αλλά η συνολική ανάπτυξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας και με την ανανέωση του στόλου, όπως επίσης και με την ανανέωση του στόλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δείχνει μία συνολική προσπάθεια ανάπτυξης των αερομεταφορών της χώρας.

Αυτή η προσπάθεια θα συνεχιστεί. Πιστεύω ότι θα είναι επιτυχής αυτή η προσπάθεια, όπως δείχνουν τα μέχρι τώρα δείγματα και όλες αυτές οι κακοδαμονίες, όλη αυτή η κινδυνολογία, δεν θα είναι τίποτε άλλο παρά γραμμένα λόγια στα Πρακτικά, τα οποία θα τα διαβάζουμε μετά από λίγο καιρό για να δούμε ακριβώς την επίπτωσή τους στο μέλλον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Πολύδωρας έχει το λόγο.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ως συνήγορος χαμένης υπόθεσης υπερασπίστηκε την περίπτωση του ο κύριος Υπουργός, διότι όσον αφορά τον παρωχημένο λόγο μάλλον παρωχημένο λόγο ο ίδιος χρησιμοποίησε. Παραδείγματος χάρη εμείς και στη συζήτηση του νόμου του 1998 είχαμε κάνει την εκτίμηση -έχουμε καταθέσει τα έγγραφα και διαθέτουμε τα στοιχεία- για το κόστος των περισσότερων από οκτακόσια δισεκατομμύρια (800.000.000.000) δραχμές που εστοίχισαν τα δύο εξυγιαντικά προγράμματα.

Συνομολογεί ο κύριος Υπουργός ότι έχουμε πεντακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (550.000.000.000) δραχμές από συστάσεως της Ολυμπιακής μέχρι το 1994. Έκανα ανάλυση ότι εμείς είχαμε μία ασημαντη επιβάρυνση της τάξεως των εξήντα έξι συν είκοσι οκτώ, λογάρισα τους αριθμούς, εκατόν τριάντα δύο δισεκατομμυρίων, (132.000.000.000) μένει το κενό των πεντακοσίων πενήντα δισεκατομμυρίων (550.000.000.000) δραχμών το οποίο αναλυτικά μπορεί να πει κανείς ότι είναι 1981-1990. Εί ναι βέβαια αυτό και οι ευθύνες σας είναι τεράστιες. Σας το είπα ο κύριος Γκελεστάθης, σας το είπα εγώ και έχετε βαρύτερες τις ευθύνες και ομολογημένες από την πράξη, από τη ζωή.

Οκτώ χιλιάδες απασχολούμενοι στην Ολυμπιακή, η οποία έπρεπε να μπει μπροστά έκτοτε, από το 1980, σε μια άλλη κίνηση κόστους-ωφελείας ως προς το προσωπικό και ως προς τα εργαλεία και ως προς τις συμμαχίες και ως προς την ανάπτυξη των γραμμών. Από οκτώ χιλιάδες τους φέρατε δεκατέσσερις πεντακόσιους. Ναι ή όχι; Ποιος έκανε φαυλισμό; Ποιος έκανε πελατειακή κατάσταση; Ποιος γκρέμισε την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Κότεριγκ. Λιγότεροι από χίλιοι άνθρωποι, τρισήμισι χιλιάδες και μιλάμε πάντοτε για την περίοδο 1981-1989 δυστυχώς.

Στη συνέχεια για τους όποιους λογαριασμούς των πεντακοσίων πενήντα δισεκατομμυρίων (550.000.000.000) που ισχυρίζεται ο κύριος Υπουργός ότι διαθέτει και ότι εκεί είναι το κόστος ότι τότε είναι η εξυγίανση, μήπως έχετε το κουράγιο να καταθέσετε αυτά τα έγγραφα και αυτούς τους αριθμούς στα Πρακτικά της Βουλής;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτά είναι δημόσια έγγραφα και τα έχετε.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Δεν είναι του λογιστηρίου της Ολυμπιακής. Αυτοί είναι λογαριασμοί, οι οποίοι -δεν κάνει και που το λέω- είναι εικονικοί καθ' όλα, που τους υπέβαλε το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών στην Ευρώπη. Εμείς λέμε, "ας υπερβλήθουν", για να μην είμαστε ενιστάμενοι σε αυτό το σημείο. Μη μου το κάνει επιχείρημα, για να μου πει ότι δεν είναι! Δεν καταλαβαίνετε τι σας λέω; Δεν μπορώ να μιλήσω περισσότερο, κύριε Πρόεδρε, γιατί είναι εθνικό το ζήτημα στο κάτω-κάτω της γραφής και δεν θέλω να είμαι εγώ σε αυτόν το λογαριασμό. Ας οργανώσει η Ολυμπιακή και το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών σχέσεις με την Ευρώπη κι εγώ θα πω "ναι". Δεν το καταλαβαίνετε;

Στη συνέχεια, για την περίοδο 1994-1997, είπα εγώ στην πρωτολογία μου για πέντε χρόνια. Ερχόταν ο ανταγωνισμός, ερχόταν ο γιγαντισμός, ερχόταν η αναγκαιότητα των συμμαχιών. Δεν έπραξε τίποτε.

Και το 1997 κάνει το μέγα παραδοξολόγημα το οποίο λέει: "Πάρτε το μάνατζμεντ με ρήτρα προτιμήσεως σε πώληση". Και αυτό δεν το λέει. Να έχετε το θάρρος να πείτε "ναι, υπάρχει τέτοια ρήτρα". Να μετέχει με κεφάλαια, να μετέχει στις επενδύσεις, να μετέχει στις συμμαχίες, να μετέχει στα ρίσκα. Δηλαδή μιλάμε για την πώληση. Πέστε το. Όμως, είναι ανορθογραφία στο διεθνές μάνατζμεντ και σχεδόν παγκόσμια πρωτοτυπία να εκχωρείται το μάνατζμεντ και ύστερα η ρήτρα προτιμήσεως σε πώληση. Γιατί λέει ο συλλογισμός ο σταθερός: Όταν θάλω να πάρω το είκοσι και ύστερα, μέσω του χρηματιστηρίου, να προχωρήσω περισσότερο, με συμφέρει, λεφτά είναι αυτά, σκληρός καπιταλισμός είναι αυτός, να μην έχει αξία, όπως το δηλώνει ο Λιντς, για να μην καταβάλω τίμημα. Αυτή είναι η ευθύνη του ΠΑΣΟΚ, της Κυβέρνησης. Δηλαδή μόνο οι Υπουργοί που έχει κάνει αυτή η Κυβέρνηση στο κεφάλαιο της Ολυμπιακής αποδεικνύουν πλήρως την ανικανότητα να διοικήσει, να μπει στην περιοχή των μεγάλων αγορών, του ελεύθερου ανταγωνισμού, της απελευθερώσεως των αγορών. Ιδού το παράδειγμα. Είναι κραυγало. Είναι -πώς το λέει- "μεγαλείο ανικανότητας", πρότυπο, μέγα παράδειγμα. Και αν δεν είχε -γιατί πρέπει να συνομολογηθεί και αυτό- κύριε Πρόεδρε, η Κυβέρνηση τη συμπαράσταση του προσωπικού της Ολυμπιακής, κυρίως αέρος, αλλά και εδάφους -γιατί έκανε έναν υπαινιγμό ότι έκανε μακρά απεργία ο επισκευαστικός τομέας και γι αυτό υποχρεώθηκε να πάει... Δεν είναι έτσι. Είναι τα απόνερα, ο απότοπος του μάνατζμεντ που ασκεί η θυγατρική εταιρεία της "British Airways", η "Sreedwing".

Αν δεν είχε, λοιπόν, τη συμπαράσταση του προσωπικού -και περικοπή αποδοχών- εδέχθησαν οι ιπτάμενοι- θα ήταν ακόμη πιο τραγική η κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Προτελευταία παρατήρηση. Εγώ δεν είπα ότι είμαι ειδικός. Εσείς όμως, ενώ με ελέγχετε ότι παριστάνω τον ειδικό, παραστήσατε τον ειδικό, όταν κάνατε τη σπουδή για τις αρετές που έχει το air bus κατ' αντιδιαστολή προς το jambo. Εγώ δεν είπα αυτό. Εσείς είσατε σε αντινομία. Εγώ είπα πως οι σύμβουλοί μου και η κοινή λογική μου λέει πως το jambo είναι κατάλληλο για τις μακρές πτήσεις και κατά τη χωρητικότητα και κατά την τεχνική αξία του.

Έχει και το air-bus τεχνική αξία, αλλά δεν έχει τη χωρητικότητα. Λέω εγώ: Θέλω να κρατήσουμε Νέα Υόρκη, Αυστραλία, Νότιο Αφρική, Ιαπωνία. Και το διατυπώνω ως Νέα Δημοκρατία, ως πολιτική βούληση, και για το επιχειρησιακό της Ολυμπιακής και λόγω εθνικών διαστάσεων. Είναι αυτονόητο και συμφωνούμε. Όμως η "Speed wing" δεν το πάει εκεί. Κόβουν τις γραμμές του εθνικού ενδιαφέροντος. Η χωροταξία λέει -και το ξέρετε και σας είπα και αν θέλατε να μου λέγατε και έναν αντίλογο- Βαλκάνια, Πόντος. Λέω εγώ: Καλώς, δεν πειράζει, έξω από τις μεγάλες και γόνιμες γραμμές που έχουν και την ειδική σημασία για μας. Θα μπορούσε να μου πει αν είχε νομική συνέπεια και λογική ακόμη ο κύριος Υπουργός ότι, αφού έδωσε το μάνατζμεντ όπως τον ενέκλεσε ο κ. Παπαφιλίππου, δεν έχουμε λόγο. Δεν θα ήταν σε μια λογική και νομική συνέπεια. Και εδώ είναι ο βαρύς έλεγχος που ασκώ εγώ, ότι κάνατε κακή εκχώρηση του μάνατζμεντ. Και μη μου πείτε ότι νομιμοποιείσθε, διότι δεν έχετε πουθενά νομικό έρεισμα να ελέγξετε τον μάνατζερ. Είναι πολύ σαφή τα πράγματα. Δεν έχει το έρεισμα να τον ελέγξει, γιατί δεν υπάρχουν ρήτρες στο συμβόλαιο. Γι' αυτό φτιάχνει τις θυγατρικές της αεροπορίας για τις άγονες γραμμές, τις άγονες πτήσεις μας. Δεν έχει για τις καλές γραμμές που λέμε. Δεν έχει νομικό έρεισμα στη σύμβαση. Είναι επί των γονάτων η σύμβαση του μάνατζμεντ. Εκτός από το ότι πάσχει με το δικαίωμα αγοράς κατά προτίμηση, πάσχει και στην ουσία.

Είπαν οι εκλεκτοί συνάδελφοι επερωτώντες τεκμηριωμένα: Πέστε μας μια ρήτρα για τις κυρώσεις. Θα σου παραδώσει τυμπανιαίο πτώμα. Απέτυχε το μάνατζμεντ. Γυμνή η Κυβέρνηση, γυμνή η περιουσία, η εθνική και ο εθνικός αερομεταφορέας. Αν ήταν να μου πει "Ξέρεις έδωσα το μάνατζμεντ και δεν έχω λόγο" αλλά μην ισχυρίζεται ότι έχει και λόγο. Διότι έτσι προκύπτει το κλείσιμο των γραμμών. Το επιχείρημα του Υπουργού που με εγκαλεί για παρωχημένο λόγο, είναι λάθος γιατί ο ίδιος έχει τον κατ' εξοχήν παρωχημένο λόγο. Φέρνει σχέδιο προγράμματος της Ολυμπιακής επί Νέας Δημοκρατίας -και θα σας αποδείξω πώς είναι, εκτός από την ημερομηνία- το οποίο είχε μερικές υποθέσεις για ανανέωση του στόλου, που δεν ήταν καθόλου εριστικές -το ξέρει πολύ καλά και πλαστογραφεί την υπόθεση ρητορικά εδώ μέσα- σχέδιο προγράμματος το οποίο ποτέ δεν θα εφαρμοζόταν και ποτέ δεν εφαρμόστηκε. Στόχος ήταν πάντοτε οι μεγάλες γραμμές. Και φαίνεται ότι είναι σχέδιο, γιατί λέει και για το Τόκιο. Το Τόκιο το 1992 είχε ζόρια, είχε δυσκολίες. Το 1994 ήταν ψαχνό και το ξέρετε. Το 1994 είχε ποιοτικό τουρισμό και πληρότητα στις πτήσεις του αεροσκάφους της γραμμής. Και το καταργούν. Και μάλιστα αλλοτριώνουν δωρεάν, τσάμπα ύποπτα και κατοχυρώσεις που είχε κάνει η Ολυμπιακή μέσα στο αεροδρόμιο του Τόκιο.

Το συμπέρασμα: Κύριε Πρόεδρε, πράγματι αποτελεί ρεσιτάλ-τεκμηριωμένα, με αποδεικτική γραφή, όπως ισχυρίζομαι, και νομίζω το δείχνω σε κάθε συλλαβή μου- πολιτικής θρασύτητας και υποκρισίας, το γεγονός ότι εγκαλεί εμάς αντί να έρθει να δώσει σταθερά τις εξηγήσεις ως προς το κεφάλαιο της Ολυμπιακής. Εγώ ξέρω πού πάμε αλλά ευτυχώς δεν θα έρθει η ολοκλήρωση της θητείας του μάνατζμεντ της "Speed Wing" με την Κυβέρνηση του κ. Μαντέλη και του κ. Σημίτη και θα προλάβουμε εντός του 2000 να βάλουμε τα πράγματα όσο γίνεται στη θέση τους αναγνωρίζοντας εμείς ερχόμενοι στη κυβέρνηση ότι ήδη είναι επιδεινωθείσα η κατάσταση. Αλλά στο βασικό συμπέρασμα, η Βουλή, ο ελληνικός λαός και η Ολυμπιακή Αεροπορία θέλει μια απάντηση από τον Υπουργό σ' αυτά που θέσαμε και τα οποία είναι αμελίκτα. Απάντηση που δεν την έδωσε στις πα-

ρεμβάσεις του.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η Κυβέρνηση πάντα έχει τον τελευταίο λόγο, τον κοινοβουλευτικό.

Έχετε το λόγο, κύριε Υπουργέ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν νομίζω ότι χρειάζονται πολλά πράγματα. Είναι φανερό ότι η Νέα Δημοκρατία επιμένει να λέει πράγματα, τα οποία είναι επιεικώς ανακριβή.

Γι' αυτό ακριβώς το λόγο θέλω να καταθέσω πρώτα απ' όλα -αν και είναι επίσημο ντοκουμέντο- την ίδια την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που εξεδόθη τον Οκτώβριο του 1994, στην οποία καταγράφεται το ιστορικό. Περιλαμβάνονται όλα όσα είπα, τα οποία αμφισβητεί η Νέα Δημοκρατία. Είναι καταγεγραμμένα και υπαρκτά.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ: Έχω απαντήσει καθ' υποφοράν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας παρακαλώ, κύριε Πολύδωρα! Έχει απαντήσει ο κύριος Υπουργός, τις οποίες μπορούσε να τις κάνει διά διακοπών, αλλά δεν το έκανε, σας άκουσε. Θα τον ακούσετε και σεις.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το καταθέτω, για να είναι στη διάθεση της Βουλής.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Μαντέλης, καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής.)

Δεύτερον, όπως είπα και στην πρωτολογία μου και από το συμβόλαιο του μάνατζμεντ η διαδικασία και η προδικασία, όλα είναι στη διάθεση από τον Ιούνιο του 1999 των συναδέλφων. Είναι στους Αρχηγούς των κομμάτων. Θα μπορούσε, αν έβλεπε το συμβόλαιο του μάνατζμεντ, να έβλεπε πραγματικά τις ασφαλιστικές ρήτρες, οι οποίες υπάρχουν.

Η ομάδα που κάνει το μάνατζμεντ ελέγχεται μηνιαία από το διοικητικό συμβούλιο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ελέγχεται από την ίδια την εταιρεία, πέρα από τον έλεγχο, τη γενική εποπτεία την οποία ασκεί το κράτος, το οποίο βέβαια δεν μπορεί να παρεμβαίνει στα της διοίκησης και της διαχείρισης των υποθέσεων.

Υπάρχουν ειδικές ρήτρες και μάλιστα εάν τυχόν διαπιστώσει ελλείμματα μηνιαία και ότι δεν γίνεται σύμφωνα με τα συμφωνημένα και σύμφωνα με τα στοχευθέντα, τότε σταματά η σύμβαση και δεν πληρώνεται το μάνατζμεντ.

Η αμοιβή εξαρτάται από την πορεία των υποθέσεων και αυτός είναι ο σαφέστερος και ο διαρκής έλεγχος. Υπάρχουν δε καταγεγραμμένες στο συμβόλαιο του μάνατζμεντ όλες οι πράξεις, οι αποφάσεις, οι οποίες τίθενται υπό τον έλεγχο του διοικητικού συμβουλίου μια προς μια, ζητήματα στρατηγικής διοίκησης, επιχειρησιακού σχεδιασμού, εργασιακές σχέσεις, οικονομικές δραστηριότητες.

Παράδειγμα, να αναφερθώ στις οικονομικές δραστηριότητες, πώληση, ενοικίαση, παραχώρηση, μεταβίβαση και κάθε άλλη διάθεση στοιχείων ενεργητικού ή οποιουδήποτε άλλου δικαίωματος πνευματικής ιδιοκτησίας κλπ. ελέγχονται από το διοικητικό συμβούλιο. Οποιοδήποτε δάνειο ελέγχεται. Η εξαγορά, η αγορά, η ενοικίαση, η προς τρίτους διαχείριση οποιουδήποτε στοιχείου ελέγχεται. Οποιαδήποτε σύμβαση ή συναλλαγή μεταξύ Ολυμπιακής Αεροπορίας και κάθε άλλου νομικού προσώπου που συνδέεται αμέσως ή εμμέσως με τη διαχείριση στα θέματα της διοίκησης, κάθε επέκταση ή τροποποίηση του αντικείμενου του έργου της διαχείρισης, ο διορισμός δανεισμένων εργαζομένων, ουσιώδεις αλλαγές στα όργανα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, η παρακολούθηση της εφαρμογής της σύμβασης, ο επιχειρησιακός έλεγχος, το επιχειρησιακό σχέδιο το ετήσιο, το μεταβατικό, οι εργασιακές σχέσεις όλα καταγεγραμμένα, ένα προς ένα ελέγχονται από το διοικητικό συμβούλιο της Ολυμπιακής, το οποίο βέβαια έχει πλήρη την εξουσία, την οποία είχε και πριν. Απλώς το μάνατζμεντ της επιχείρησης έχει αναληφθεί από έναν αερομεταφορέα διεθνούς κύρους που προσδίδει κύρος και στην Ολυμπιακή Αεροπορία.

Αυτά ήθελα να πω, κύριοι συνάδελφοι. Θέλω να επιβεβαιώσω και πάλι το γεγονός ότι το σχέδιο ανάπτυξης της Ολυμπιακής Αεροπορίας περιλαμβάνει πτήσεις προς όλες τις κατευθύνσεις στον ευρωπαϊκό χώρο, προς όλες τις ηπείρους. Περιλαμβάνει επίσης και ανάπτυξη ειδικών πτήσεων από την Θεσσαλονίκη προς τις ευρωπαϊκές πόλεις και μάλιστα αυτό το κομμάτι της Θεσσαλονίκης προς τις ευρωπαϊκές πόλεις έχει συμφωνηθεί και γίνεται από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα. Έτσι εκτός από την Ολυμπιακή Αεροπορία, αναπτύσσεται και η θυγατέρα, η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα.

Επειδή έγινε αναφορά και για τις Μακεδονικές Αερογραμμές, θα πρέπει να σας πω ότι στο πρώτο έτος πλήρους λειτουργίας τους, είχαν θετικά αποτελέσματα, είχαν και κέρδη. Αρχισαν να λειτουργούν με δικά τους αεροπλάνα από τον Ιούνιο του 1998 και σήμερα οι Μακεδονικές Αερογραμμές και συμβόλαιο έχουν για την επόμενη χρονιά και κερδοφόρα ήταν η δράση τους την προηγούμενη περίοδο.

Επειδή έγινε αναφορά και για την Ολύμπικ Κέτερινγκ κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω ότι το πήρε πίσω το κράτος, γιατί είχε δοθεί με εξευτελιστικούς όρους και ο ιδιώτης που το είχε πάρει, δεν μπορούσε να το κρατήσει και το ξαναπήρε πίσω η Ολυμπιακή Αεροπορία, το δυνάμωσε, το έκανε σωστή επιχείρηση, βγήκε στο χρηματιστήριο, πολλαπλασίασε την αξία του και σήμερα στέκεται στο διεθνή ανταγωνισμό.

Βλέπουμε λοιπόν, μια συνολική άνοδο.

Έγινε αναφορά και στο Γαλιαίο από κάποιο συνάδελφο. Ο Γαλιαίος, μια μικρή θυγατρική εταιρεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας, έχει κατορθώσει με τζίρο -μιλιά για τα στοιχεία του 1999- δυο δισεκατομμύρια διακόσια εκατομμύρια δραχμές (2.200.000.000), να έχει πεντακόσια ογδόντα εκατομμύρια καθα-

ρό κέρδος. Δηλαδή απόδοση σε βάση του τζίρου του στο 25%.

Όλα αυτά δείχνουν ότι είμαστε σε μια καλή πορεία. Πρέπει να είμαστε συγκρατημένοι γιατί είναι δύσκολο το εγχείρημα, αλλά η πορεία είναι καλή. Η πορεία είναι θετική και ας ελπίσουμε όλοι ότι θα συνεχιστεί αυτή η θετική πορεία.

Ευχαριστώ.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ : Είθε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η αναφορά στο Γαλιαίο δε νομίζω να έχει την έννοια ότι θα έχει την ίδια τύχη και η Ολυμπιακή.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της υπ' αριθμ. 17/26.11.99 επερώτησης των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Η συζήτηση θα είχε κηρυχθεί περαιωμένη πολύ νωρίτερα αν η υπέρβαση του χρόνου δεν ήταν τριάντα οκτώ λεπτά. Τόση είναι η υπέρβαση του χρόνου απ' όλους την οποία κατέγραψε εδώ η υπηρεσία -το ζήτησα εγώ- και την προσδιορίζω στα τριάντα οκτώ λεπτά. Ακυρώσατε τα ραντεβού στη Δεσφίνα, στο Χο-λαργό, ενδεχομένως στην Κοζάνη και αλλού, για να πούμε λίγα περισσότερα, ενώ δεν χρειαζόταν. Και οι υπάλληλοι έχουν ψυχή -μην το ξεχνάτε- όχι μόνο οι παντρεμένοι!

Κύριοι συνάδελφοι, δέχστε σ' αυτό το σημείο να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.13' λύεται η συνεδρίαση για την προσεχή Δευτέρα 17 Ιανουαρίου 2000 και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: α) συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) συζήτηση επερώτησης σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

